



Conseil économique et social

Distr. générale
23 mars 2010
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des statistiques des transports

Soixante et unième session

Genève, 1^{er}-3 juin 2010

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Collecte et diffusion de statistiques

par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe

Feuille de route de la CEE concernant la collecte et la diffusion de statistiques des transports

Note du secrétariat

I. Mandat

1. À sa soixantième session en juin 2009, le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction l'analyse par le secrétariat de l'insuffisance de données, première étape vers une amélioration des procédures de collecte de données et, éventuellement, vers une rationalisation de la couverture des données dans le questionnaire commun en fonction des besoins des pays et des données disponibles (ECE/TRANS/WP.6/2009/6). Il a décidé d'examiner à la présente session des propositions visant à ce que les données recueillies au moyen du questionnaire commun et du questionnaire sur les statistiques des accidents de la circulation routière soient plus nombreuses et fournies plus rapidement (ECE/TRANS/WP.6/157, par. 57).

2. Afin de remédier à l'insuffisance de données et d'améliorer encore la disponibilité et la qualité des statistiques des transports au sein de la CEE, le secrétariat, en vue d'aller de l'avant, a établi une feuille de route concernant la collecte et la diffusion de statistiques des transports.

II. Introduction

3. Le présent document vise à donner un aperçu de tous les travaux, s'agissant de la collecte et de la diffusion de données, qui sont effectués au sein du Groupe de travail des

statistiques des transports (WP.6), et à proposer un ensemble de recommandations pour améliorer cette activité.

4. L'objectif principal est de réduire, pour chaque pays, la charge que constitue la communication de données, en suspendant la collecte de données pratiquement inexistantes ou non pertinentes (par exemple dans le cas où aucune comparaison au niveau international n'est possible). La comparabilité entre les pays des statistiques des transports est de la plus grande importance, en particulier lorsqu'il s'agit de renforcer la collaboration entre les organismes chargés de recueillir ou de diffuser les données concernant les transports. En outre, il importe de se renseigner sur la question de savoir si une collecte donnée est redondante. La pertinence des activités de collecte de données du Comité des transports intérieurs devrait en permanence être remise en question afin qu'il soit sûr que la collecte de données réponde aux besoins des utilisateurs tant au niveau national qu'international.

5. Dans le présent document, il est procédé à l'examen de la disponibilité des données pour chaque mode de transport afin de déterminer où les efforts doivent être fournis.

6. Tous les aspects de la diffusion de données sur Internet sont examinés séparément: couverture des domaines statistiques, couverture des pays, degré de précision, période couverte, valeur ajoutée/besoins des utilisateurs, métadonnées et fonctionnalité de la base de données.

7. Il est fait des propositions et des recommandations en ce qui concerne la façon de rationaliser la collecte de données de la CEE et d'améliorer leur diffusion. On trouvera dans le document ECE/TRANS/WP.6/2010/9 des statistiques détaillées sur la disponibilité des données dont il est question dans la présente feuille de route.

III. Collecte de données

A. Collecte annuelle

8. La Division des transports de la CEE recueille à l'heure actuelle chaque année des données pour 1 447 variables environ, qui couvrent quatre modes de transport (ferroviaire, routier, par voies navigables intérieures, par oléoducs). Le transport routier implique 70 % des variables, contre 16 % pour le transport ferroviaire, 11 % pour le transport par voies navigables intérieures et 3 % pour le transport par oléoducs. Près de la moitié des données recueillies (47 %) portent sur les accidents corporels de la circulation routière. Les autres domaines sont le matériel (26 %), la circulation (18 %), les infrastructures (4 %) et la performance économique (emploi (4 %), investissements (1 %)).

9. Les données concernant les accidents corporels de la circulation routière sont principalement recueillies au moyen d'un questionnaire distribué par la CEE. Les autres données sont recueillies au moyen du questionnaire commun distribué conjointement par la CEE, Eurostat et le Forum international des transports. Les données dont il est question dans le présent document sont contenues dans la base de données de la CEE sur les statistiques des transports, couvrant la période 2001 à 2007. La disponibilité des données diffère d'un pays à l'autre et dépend considérablement de la réponse à la version Internet du questionnaire commun. Douze pays ne se sont pas encore enregistrés en vue d'utiliser la collecte de données en ligne (Andorre, Arménie, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Géorgie, Islande, Kirghizistan, Monaco, Monténégro, Ouzbékistan et Turkménistan). D'autres pays sont enregistrés mais ne fournissent pas encore de données.

1. Transport routier

10. Eurostat recueille des données en application du Règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route (collecte obligatoire pour les pays de l'Union européenne).

11. Conformément à la décision 93/704/CE du Conseil du 30 novembre 1993 relative à la création d'une banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière, il a été créé la Banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière en Europe (CARE), qui contient des données sur les accidents de la route dans les pays de l'Union européenne.

12. La base de données CARE est une base de données désagrégée au niveau communautaire, qui contient des données détaillées sur les accidents pris individuellement. Les données de certains pays de l'Union européenne (Bulgarie, Lituanie, Roumanie et Slovaquie) n'y sont pas encore disponibles. Il est prévu d'incorporer dans la base de données CARE les données des nouveaux États membres de l'Union européenne, ainsi que celles de la Norvège et de la Suisse.

13. La base de données du Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse (IRTAD) est une base de données destinée aux 29 pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (dont 25 sont des États membres de la CEE). Le Comité inter-États de statistique de la Communauté des États indépendants (CEI-STAT) publie régulièrement des indicateurs portant sur les statistiques routières.

14. Seule la base de données de la CEE sur les statistiques des transports est publique et gratuite. Elle couvre tous les pays de la CEE.

15. Dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (ECE/TRANS/WP.1/123), adoptée par le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières de la CEE (WP.1), est soulignée l'importance des statistiques pour la sécurité routière.

16. Les données sur le parc de véhicules routiers sont utiles dans le cadre des activités du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et de ses organes subsidiaires. D'autres statistiques routières sont intéressantes dans le cadre des travaux du Groupe de travail des transports routiers de la CEE (SC.1) et du Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5).

17. Les données sur la circulation routière incluent des statistiques sur les accidents (66 %), sur le matériel de transport (23 %), sur la circulation et la mesure du transport (7 %), sur la performance économique (emploi (2 %), investissements (1 %)) et sur les infrastructures (1 %).

a) *Accidents corporels de la circulation routière*

18. Le questionnaire est très détaillé, contenant 679 indicateurs qui donnent des précisions sur le nombre de décès, de blessés et le nombre d'accidents corporels, ventilés selon le moment où ceux-ci se produisent (mois, jour de la semaine, conditions de luminosité, état de la route) et selon l'environnement (sur autoroutes, en/hors agglomération). Quelques informations sont également recueillies sur le type de collision (accident entre un véhicule routier et un piéton, accident dans lequel un seul véhicule routier est impliqué, collision frontale, collision arrière, collision avec un véhicule qui traverse la route ou tourne, collision à un passage à niveau), tout comme sont recueillies des statistiques sur les accidents impliquant des poids lourds. Des informations, ventilées de la même façon, sont encore recueillies sur les victimes de la route (décès et blessés). Finalement sont inclus dans le questionnaire quelques indicateurs concernant les accidents dus à l'emprise de l'alcool.

19. Le questionnaire a été distribué jusqu'en 2004 et les données recueillies ont été satisfaisantes pour la plupart des pays. En 2005, il a été décidé d'employer une version Internet du questionnaire sur les accidents de la circulation routière, à l'image du questionnaire commun. Mais comme la mise au point définitive de cette version avait été retardée pour des motifs techniques, le secrétariat a distribué en 2009 une version Excel du questionnaire en vue de recueillir les données pour la période 2005-2007. Par ailleurs, le secrétariat en charge de la base de données CARE a fourni une partie des données pour l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République tchèque, le Royaume-Uni et la Suède. Les données extraites de la base de données CARE ne représentent toutefois à l'heure actuelle que moins de 25 % des données requises.

20. Pour les pays de l'EOCAC¹, la disponibilité des données a été satisfaisante avant 2005, sauf pour l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan (57 % en 2002-2003).

21. Les données sur la sécurité de la circulation routière sont celles qui sont le plus fréquemment téléchargées à partir de la base de données en ligne de la CEE (560 téléchargements par mois en 2009).

22. Le questionnaire existant assure une ventilation des victimes selon le type d'usager de la route et la tranche d'âge, puis la ventilation de ces rubriques selon le classement conducteur/non-conducteur, à son tour ventilé suivant la tranche d'âge. Afin de simplifier sa structure et de supprimer les informations redondantes sur l'âge (318 indicateurs) pour lesquelles peu de données sont disponibles, le Groupe de travail intersecrétariats des statistiques des transports (IWG) a proposé de rationaliser le questionnaire sur les accidents corporels de la circulation routière. La structure nouvellement proposée est la suivante:

- a) Nombre (total) d'accidents corporels, ventilé comme suit:
 - i) Par type de route (sur autoroutes, en agglomération (par type de collision), hors agglomération (par type de collision), non précisé);
 - ii) Selon le mois;
 - iii) Selon le jour de la semaine (lundi au jeudi, vendredi, samedi, dimanche, jour non précisé de la semaine);
 - iv) Selon les conditions de luminosité (en plein jour, dans l'obscurité, dans la pénombre ou non précisées);
 - v) Selon l'état de la route (route sèche, autres (route mouillée, verglacée, etc.));
 - vi) Par type de collision (accident entre véhicule routier et piéton, accident impliquant un seul véhicule, etc.);
 - vii) Par nombre d'accidents corporels de la route impliquant des poids lourds (par type de collision);
 - viii) Par nombre d'accidents corporels impliquant des usagers de la route (conducteur ou piéton) sous l'emprise de l'alcool, de drogues ou de médicaments;
- b) Nombre (total) de décès/nombre de blessés/nombre de victimes, ventilé comme suit:

¹ Pays de l'EOCAC (Europe orientale, Caucase et Asie centrale): Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Fédération de Russie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Tadjikistan, Turkménistan et Ukraine.

- i) Par type de route (sur autoroutes, en agglomération (par type de collision), hors agglomération (par type de collision), non précisé);
- ii) Selon le mois;
- iii) Selon le jour de la semaine (lundi au jeudi, vendredi, samedi, dimanche, jour non précisé de la semaine);
- iv) Selon les conditions de luminosité (en plein jour, dans l'obscurité, dans la pénombre ou non précisées);
- v) Selon l'état de la route (route sèche, autres (route mouillée, verglacée, etc.));
- vi) Par type de collision;
- vii) Par type d'utilisateur de la route et tranche d'âge (piéton, cycliste, cyclomotoriste, etc.);
- viii) Par sexe;
- ix) Par tranche d'âge;
- x) Par nombre de décès impliquant des poids lourds (par type de collision);
- xi) Par nombre de décès/blessés/victimes sous l'emprise de l'alcool, de drogues ou de médicaments.

23. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) D'adopter une version simplifiée du questionnaire, comme proposé par l'IWG dans le document ECE/TRANS/WP.6/2010/3;

b) De demander au secrétariat de poursuivre la collecte de données provenant de la base de données CARE, en établissant éventuellement un mémorandum d'accord avec le secrétariat en charge de ladite base de données, où il serait précisé qu'il importait de transmettre régulièrement des données à la CEE;

c) De prier le secrétariat d'accélérer la mise au point définitive de la version Internet du questionnaire sur les accidents de la circulation routière;

d) D'inviter le secrétariat à collaborer avec l'IRTAD pour ce qui est de la méthodologie et de l'échange d'informations.

b) *Matériel de transport routier (véhicules)*

24. Le questionnaire contient 239 indicateurs concernant les véhicules routiers. Les véhicules routiers pour le transport de voyageurs, immatriculés dans chacun des pays, sont ventilés en cyclomoteurs, motocycles (selon la cylindrée du moteur), voitures particulières (selon l'âge, selon le type d'énergie motrice et la cylindrée du moteur et également selon le poids à vide) et autocars, autobus et trolleybus (selon l'âge et selon le type d'énergie motrice (nombre de voyageurs et nombre de places assises)). Les données sur les véhicules routiers pour le transport de marchandises (camions, remorques et semi-remorques) et sur les tracteurs routiers sont ventilées selon le type d'énergie motrice, selon l'âge, selon la charge utile et selon le genre de transport (pour compte d'autrui, pour compte propre).

25. Des statistiques sur les nouvelles immatriculations sont recueillies pour les motocycles, les voitures particulières (selon le type d'énergie motrice et la cylindrée du moteur et selon le poids à vide), les autocars, les autobus et les trolleybus (selon le type d'énergie motrice (nombre de voyageurs et nombre de places assises)), les camions, les remorques et les semi-remorques (selon le type d'énergie motrice, selon la charge utile et selon le genre de transport) et les tracteurs routiers (selon le type d'énergie motrice et selon le genre de transport).

26. Les données sur les véhicules routiers sont essentielles pour les politiques de sécurité routière et la ventilation du nombre de véhicules selon le type d'énergie motrice et la cylindrée du moteur est pertinente, s'agissant des questions de politiques environnementales et de transport durable. Les données sur le parc de véhicules routiers ventilées selon le type et l'âge viennent en deuxième position pour ce qui est du téléchargement à partir de la base de données en ligne (environ 200 téléchargements par mois en 2009).

27. Pour les pays de l'EOCAC et l'Amérique du Nord, la disponibilité des données sur les véhicules routiers est très réduite. Aucune donnée n'est disponible pour le Bélarus, la Bosnie-Herzégovine, l'Ouzbékistan, le Portugal (2003-2007), le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ukraine.

28. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) D'inviter, en particulier les pays de l'EOCAC, à transmettre au moyen du questionnaire commun des données complètes et d'actualité sur les véhicules routiers (y compris les nouvelles immatriculations);

b) De poursuivre la collecte de données sur tous les indicateurs pertinents, s'agissant des questions de politiques environnementales et de transport durable (informations selon le type d'énergie motrice et la cylindrée du moteur), indépendamment de la disponibilité des données;

c) D'introduire une rubrique distincte pour les trolleybus en scindant la rubrique existante «Autocars, autobus et trolleybus».

c) *Circulation routière et mesure du transport*

29. Le questionnaire contient 71 indicateurs concernant la circulation routière et les mesures du transport. Les données sur la circulation routière indiquent, pour tous les véhicules automobiles sur le territoire national, quel que soit le pays d'immatriculation, le nombre de véhicule-kilomètres ventilés selon le type de véhicule automobile (motocycles, voitures particulières, autocars, autobus et trolleybus, camions et tracteurs routiers). Les mêmes données sont recueillies pour les véhicules immatriculés dans le pays concerné (véhicule-kilomètres).

30. Les données sur la mesure du transport indiquent, pour les véhicules immatriculés dans le pays concerné, le nombre de voyageur-kilomètres ventilés selon le type de véhicule automobile et le tonnage de marchandises, selon le type de transport (national, international/pour chargement/pour déchargement, par des tiers, cabotage routier) et selon le genre de transport (pour compte d'autrui, pour compte propre) (tonnes, tonne-kilomètres).

31. Les statistiques sur le transport national de marchandises à l'intérieur du pays concerné sont aussi très détaillées en fonction du genre de transport (tonnes, tonne-kilomètres). Des informations plus précises, principalement pour les pays de l'Union européenne, sont disponibles sur le transport international de marchandises, ventilées selon le pays de chargement/déchargement.

32. Habituellement, la totalité des mouvements de véhicules automobiles sur le territoire national est disponible. Mais la mesure du transport routier est peu détaillée pour la plupart des pays et des sous-régions.

33. Presque aucune donnée n'est disponible pour l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Fédération de Russie, la Grèce, le Luxembourg, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan.

34. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) De supprimer du questionnaire la ventilation selon le pays d'origine/de destination puisque cette information n'est disponible que pour un nombre restreint de pays;

b) De poursuivre les travaux vers une harmonisation des méthodologies concernant les véhicule-kilomètres.

d) *Performance économique*

35. Le questionnaire contient 20 indicateurs concernant l'emploi dans le secteur routier. Les données pour les entreprises de transport routier de marchandises sont ventilées selon le nombre d'employés dans l'entreprise et selon le nombre de véhicules routiers automobiles. Le nombre d'employés est ensuite ventilé par sexe. Les données ne sont recueillies que pour les entreprises de transport routier de marchandises et non pour les entreprises de transport de voyageurs. Les données manquent pour près de la moitié des États membres (Andorre, Arménie, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Canada, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Luxembourg, Monaco, Ouzbékistan, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Suisse, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine).

36. Six indicateurs concernant les investissements indiquent le montant annuel, pour une année donnée, des dépenses d'investissement en véhicules de transport routier et d'entretien de ceux-ci ainsi que des dépenses pour les infrastructures, ventilées selon la nature de dépenses (investissement, entretien). Seuls Chypre et la Pologne ont présenté des informations complètes sur les investissements routiers. Des données partielles sont disponibles pour l'Albanie, l'Autriche, l'Azerbaïdjan, la Croatie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, les États-Unis d'Amérique, l'ex-République yougoslave de Macédoine, la Fédération de Russie, la France, la Hongrie, l'Irlande, l'Islande, le Kirghizistan, la Lettonie, la Lituanie, la République de Moldova, la République tchèque, le Royaume-Uni, la Serbie, la Slovaquie, la Slovénie et la Suisse.

37. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) De recueillir des données sur la performance économique des entreprises de transport routier de voyageurs et de les analyser, puisque, à l'heure actuelle, seules des données concernant les entreprises de transport routier de marchandises sont recueillies.

e) *Infrastructures routières*

38. Le questionnaire contient six indicateurs concernant les infrastructures routières, à savoir la longueur des autoroutes (et des routes E) et des autres routes, ventilées selon la catégorie de route (nationale, départementale, communale). La distinction entre les routes départementales et communales ne semble pas très utile, parce que cette ventilation pose des problèmes à certains pays.

39. Aucune donnée n'est disponible pour le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ukraine. Des données sur les autoroutes manquent pour le Canada et pour la plupart des pays de l'EOCAC; toutefois des données sur les principales routes asiatiques de l'EOCAC sont publiées sur le site Web de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

40. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) De supprimer la ventilation en routes nationales/départementales/communales et de ne garder que les routes dans leur ensemble;

b) De prier le secrétariat de rechercher des mécanismes permettant d'améliorer la disponibilité des données sur les infrastructures routières;

c) D'inviter le secrétariat à collaborer étroitement avec le Forum international des transports concernant la collecte de données dans les domaines des investissements et de l'entretien, s'agissant des infrastructures routières.

2. Transport ferroviaire

41. Eurostat recueille des données en application du Règlement (CE) n° 91/2003 du Conseil relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (collecte obligatoire pour les pays de l'Union européenne). Le CEI-STAT publie aussi régulièrement des indicateurs portant sur les statistiques ferroviaires.

42. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) recueille et publie des données concernant les statistiques ferroviaires, qui portent entre autres sur le matériel de transport, le trafic de voyageurs, le trafic de marchandises, les accidents et la grande vitesse. Ne sont couverts que les membres de l'UIC.

43. L'Organisation de coopération des chemins de fer (OSJD) recueille aussi des données auprès de ses 25 membres (dont 20 font partie de la CEE).

44. Seule la base de données de la CEE sur les statistiques des transports est publique et gratuite. Elle couvre tous les pays de la CEE possédant un réseau ferroviaire.

45. Les données sur le transport ferroviaire sont utiles dans le cadre des activités du Groupe de travail des transports par chemin de fer de la CEE (SC.2), du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE (WP.24) et du Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5).

46. Le SC.2 a inclus dans son programme de travail une activité consistant à effectuer une «Enquête périodique concernant le trafic de voyageurs et de marchandises sur le réseau AGC, afin de faciliter la planification des transports» (ECE/TRANS/2010/8).

47. Les données sur le transport ferroviaire concernent les statistiques sur le trafic (51 %), sur le matériel (26 %), sur les infrastructures (16 %) et sur la performance économique (emploi (4 %) et investissements (3 %)).

a) *Trafic ferroviaire et mesure du transport*

48. Les statistiques concernant le trafic et la mesure du transport représentent la moitié des données sur le transport ferroviaire. Les données sur le trafic concernent notamment les mouvements des trains (train-kilomètres), les mouvements des trains de voyageurs (train-kilomètres), les mouvements des trains de marchandises (train-kilomètres) et les mouvements des autres trains.

49. Les mêmes statistiques sont recueillies pour les mouvements des véhicules moteurs et les mouvements des véhicules remorqués (destinés au transport de voyageurs et de marchandises). Toutes les données sont ventilées selon le type de véhicule moteur et de source d'énergie (électricité, diesel, vapeur).

50. Les données sur la mesure du transport indiquent le nombre de voyageurs (et de voyageur-kilomètres), ventilés selon le type de transport (national, international) et selon la classe (première, deuxième). Elles indiquent notamment aussi le nombre de voitures particulières accompagnées, ventilé selon le type de transport (national, international/pour chargement/pour déchargement, en transit). Les statistiques sur le transport des marchandises sont aussi très détaillées (nombre de tonnes), ventilées selon le type d'envoi (par train complet, par wagon complet, envoi de détail) aux niveaux national (selon la distance parcourue, tonnes/tonne-kilomètres) et international (pour chargement, pour déchargement, en transit).

51. Des informations plus détaillées sont disponibles, principalement pour les pays de l'Union européenne, sur le transport international de voyageurs et de marchandises, ventilées selon le pays d'embarquement/de débarquement ou de chargement/déchargement.

52. La disponibilité des données sur le trafic ferroviaire est très grande pour certains pays, à savoir la Belgique, la Croatie, la Finlande, la France, la Hongrie, Israël, la Lettonie, la Pologne, la République tchèque, la Slovénie et la Suède. Toutefois, presque aucune donnée n'est disponible pour le Bélarus, l'Irlande et la Norvège (2002-2007), l'Ouzbékistan, le Royaume-Uni, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ukraine.

53. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) De supprimer du questionnaire la ventilation selon le pays d'origine/de destination puisque cette information n'est disponible que pour un nombre restreint de pays;

b) D'inviter le secrétariat à collaborer étroitement avec l'OSJD et l'UIC en vue d'éviter, dans la mesure du possible, que la collecte de données ne soit redondante.

b) *Matériel de transport ferroviaire*

54. Le questionnaire contient 59 indicateurs concernant le matériel de transport ferroviaire, qui portent notamment sur les locomotives et les automotrices (selon la source d'énergie), et les véhicules ferroviaires de transport de voyageurs, ventilés selon le type de véhicule (voitures, automotrices de transport de voyageurs et remorques d'automotrices), selon la catégorie du véhicule (première classe, deuxième classe, mixte, voitures-restaurant, voitures-couchettes, voitures-lits) et selon la catégorie de place assise ou couchée. Est aussi inclus le nombre de fourgons et de wagons, ventilés par type de wagon (couverts, tombereaux, plats, autres), et le nombre de wagons de l'entreprise ferroviaire principale et de wagons de particuliers, ventilés par type de wagon.

55. Les données sur le matériel ferroviaire sont ventilées selon le type de propriétaire du wagon (wagons de l'entreprise ferroviaire principale, wagons de particuliers). Comme le matériel ferroviaire change souvent de mains ces dernières années, l'IWG propose de suspendre la collecte des informations sur la propriété.

56. Très peu de données sont disponibles pour le Bélarus, la Géorgie, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan (2002-2007), le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ukraine. Les données manquent totalement pour l'Arménie, la Bosnie-Herzégovine, l'Irlande, la Norvège et la Suisse.

57. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) De suspendre la collecte de données sur la propriété du matériel ferroviaire;

b) D'inviter le secrétariat à collaborer étroitement avec l'OSJD et l'UIC en vue d'éviter, dans la mesure du possible, que la collecte de données ne soit redondante.

c) *Infrastructures ferroviaires*

58. Les 36 indicateurs concernant les infrastructures ferroviaires donnent des précisions sur la longueur des voies (selon le type de traction), sur la longueur des lignes, ventilées selon le nombre de voies (unique, double ou plus), selon l'écartement de la voie (normal, large), selon la nature du trafic (voyageurs, fret, voyageur et fret) et selon l'électrification/la non-électrification.

59. Des efforts considérables doivent être faits pour pallier au manque de données, en particulier dans les pays suivants, à savoir l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la Bosnie-Herzégovine, les États-Unis d'Amérique, la Géorgie, l'Irlande, le Kazakhstan, le

Kirghizistan, le Luxembourg, la Norvège, l'Ouzbékistan, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suisse, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ukraine.

60. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) D'inviter le secrétariat à collaborer étroitement avec l'OSJD et l'UIC en vue d'éviter, dans la mesure du possible, que la collecte de données ne soit redondante.

d) *Performance économique*

61. Les 10 indicateurs concernant l'emploi dans le secteur ferroviaire donnent des précisions sur le nombre d'employés, ventilés par sexe, par type d'emploi (mouvement et trafic, matériel et traction, installations fixes) et par nombre d'employés dans l'administration générale. La disponibilité des données est réduite pour les pays suivants, à savoir l'Arménie, le Bélarus, la Bosnie-Herzégovine, la Fédération de Russie, la Géorgie, l'Irlande, la Norvège, l'Ouzbékistan, les Pays-Bas, le Portugal, le Tadjikistan et le Turkménistan.

62. Les six indicateurs concernant les investissements donnent des précisions sur le montant annuel des dépenses d'investissement et d'entretien dans le matériel roulant et dans les infrastructures, ventilées selon le type de dépense (investissement, entretien). La disponibilité des données varie d'un pays à l'autre. Des efforts en matière de collecte de données doivent en particulier être faits par l'Albanie, l'Arménie, le Bélarus, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Géorgie, l'Irlande, le Kazakhstan, le Luxembourg, la Norvège, l'Ouzbékistan, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République de Moldova, la Suisse, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ukraine.

63. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) D'inviter le secrétariat à collaborer étroitement avec l'OSJD et l'UIC en vue d'éviter, dans la mesure du possible, que la collecte de données ne soit redondante;

b) De demander au secrétariat de collaborer étroitement avec le Forum international des transports pour ce qui concerne la collecte de données dans le domaine de la performance économique des transports ferroviaires.

3. Transport par voies navigables intérieures

64. Eurostat recueille des données en application du Règlement (CE) n° 1365/2006 du Conseil relatif au relevé statistique des transports de marchandises par voies navigables intérieures, qui abroge la Directive 80/1119/CE du Conseil (collecte obligatoire pour les pays de l'Union européenne).

65. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et la Commission du Danube recueillent et publient des données sur le transport par voies navigables intérieures contenant entre autres des informations sur la flotte et la circulation. Ces données ne couvrent que leurs membres.

66. Le CEI-STAT publie aussi régulièrement des indicateurs portant sur les statistiques des transports par voies navigables intérieures.

67. Les données sur le transport ferroviaire sont utiles dans le cadre des activités du Groupe de travail des transports par voie navigable CEE (SC.3), du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE (WP.24) et du Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5).

68. Le SC.3 a inclus dans son programme de travail une activité devant permettre la «Réalisation et diffusion des études de la situation et des tendances de la navigation intérieure, afin de fournir aux gouvernements des renseignements et des données de base actualisés concernant le mode de transport par voie navigable» (ECE/TRANS/2010/8).

69. Les données sur le transport par voies navigables intérieures concernent les statistiques sur le trafic (51 %), sur le matériel (26 %), sur les infrastructures (16 %) et sur la performance économique (emploi (4 %) et investissements (3 %)).

a) *Matériel de transport par voies navigables intérieures*

70. Les 77 indicateurs concernant le transport par voies navigables intérieures donnent des précisions sur le nombre de bateaux automoteurs, le nombre de chalands et de barges (selon le port en lourd et selon l'année de construction) et le nombre de bateaux remorqueurs et pousseurs (selon l'année de construction). Une mise à jour des tranches d'âge peut être nécessaire.

71. La disponibilité des données est réduite pour l'Allemagne, l'Autriche, le Canada, les États-Unis d'Amérique, les Pays-Bas et l'Ukraine.

72. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) D'amender la ventilation existante selon la tranche d'âge en remplaçant «1990 et après» par les deux rubriques «1990-1999» et «2000 et après»;

b) D'inviter le secrétariat à collaborer étroitement avec la CCNR et la Commission du Danube pour ce qui concerne la collecte de données dans le domaine du matériel de transport par voies navigables intérieures.

b) *Circulation et mesure du transport*

73. Les statistiques concernant le transport de marchandises sur le territoire national, effectué par tous les bateaux, quel que soit le pays d'immatriculation, sont ventilées selon le type de transport (national, international/pour chargement/pour déchargement, en transit), selon le type de propulsion (bateaux pousseurs/remorqueurs, automoteurs) et selon la distance parcourue (tonnes/tonne-kilomètres). Dans certains cas, pour le transport international de marchandises, des indications sont données concernant le pays de chargement/déchargement.

74. Pour le transport rhénan à la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas (Emmerich-Lobith), des données sont disponibles en tonnes, ventilées selon le type de propulsion et selon la direction (en amont, en aval).

75. La disponibilité des données est très grande pour le Rhin (sauf en ce qui concerne la Belgique où seuls environ 30 % des données sont fournis). Elle est aussi réduite pour la Fédération de Russie et l'Ukraine.

76. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) De supprimer du questionnaire la ventilation par pays de chargement/déchargement;

b) D'inviter le secrétariat à collaborer étroitement avec la CCNR et la Commission du Danube pour ce qui concerne la collecte de données dans le domaine du trafic et de la mesure du transport, s'agissant du transport par voies navigables intérieures.

c) *Performance économique*

77. Les 23 indicateurs concernant la performance économique donnent des précisions sur le nombre d'entreprises de transport de marchandises par voies navigables intérieures et

le port en lourd de leurs bateaux, ventilées par nombre de bateaux de l'entreprise. Le nombre d'employés de l'entreprise est ventilé par sexe et par nombre de bateaux de l'entreprise.

78. Aucune donnée n'est disponible pour le Canada, la Fédération de Russie, les Pays-Bas, la Roumanie et l'Ukraine. La disponibilité des données est réduite pour l'Allemagne, les États-Unis d'Amérique, la Hongrie, le Kazakhstan et le Kirghizistan.

79. Les six indicateurs concernant les investissements donnent des précisions sur les montants annuels des dépenses d'investissement en infrastructures de transport par voies navigables intérieures et d'entretien de celles-ci, ventilées selon la nature des dépenses (investissement, entretien).

80. Aucune donnée n'est disponible pour l'Allemagne, la Belgique, la Bulgarie, le Canada, la Croatie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, les Pays-Bas, la Roumanie et l'Ukraine.

81. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) D'inviter le secrétariat à collaborer étroitement avec la CCNR et la Commission du Danube pour ce qui concerne la collecte de données dans le domaine de la performance économique du transport par voies navigables intérieures;

b) De demander au secrétariat de collaborer étroitement avec le Forum international des transports pour ce qui concerne la collecte de données dans le domaine de l'investissement et de l'entretien des infrastructures de transport par voies navigables intérieures.

d) *Infrastructures de transport par voies navigables intérieures*

82. Les 17 indicateurs concernant les infrastructures de transport par voies navigables intérieures donnent des précisions sur la longueur des voies navigables intérieures, des canaux, des fleuves /rivières et lacs navigables, ventilées selon le port en lourd des bateaux.

83. Dans le but d'améliorer la disponibilité des données, des efforts doivent en particulier être faits par la Bulgarie, le Canada, les États-Unis d'Amérique, la Fédération de Russie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, les Pays-Bas, la Pologne, la République tchèque, le Royaume-Uni et l'Ukraine.

84. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) D'analyser l'actuelle ventilation des infrastructures de transport par voies navigables intérieures et d'introduire de nouveaux indicateurs, si besoin est;

b) D'inviter le secrétariat à collaborer étroitement avec la CCNR et la Commission du Danube pour ce qui concerne la collecte de données dans le domaine des infrastructures de transport par voies navigables intérieures.

4. Transport par oléoducs

85. Les données sur le transport par oléoducs concernent les statistiques sur le trafic (77 %), sur l'emploi (10 %), sur les investissements (8 %) et sur les infrastructures (5 %).

a) *Trafic et mesure du transport*

86. Les 30 indicateurs concernant la mesure du transport et le trafic par oléoducs à l'intérieur du territoire national donnent des précisions selon le type d'opération de transport (national, international, en transit) pour les produits pétroliers raffinés et pour le pétrole brut (tonnes/tonne-kilomètres).

87. Les données sur le trafic sont complètes pour la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie et la République tchèque. Elles manquent sérieusement pour le Bélarus, le Canada, les États-Unis d'Amérique, l'Ouzbékistan et le Turkménistan.

88. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

- a) De vérifier le besoin qu'ont les utilisateurs de ces données et de rationaliser ces données, si besoin est;
- b) D'analyser l'actuelle ventilation pour le trafic et la mesure du transport et d'introduire de nouveaux indicateurs, si besoin est.

b) Performance économique

89. Les quatre indicateurs sur l'emploi donnent des précisions sur le nombre d'entreprises de transport par oléoducs et sur l'emploi, ventilé par sexe. Aucune donnée n'est disponible pour l'Allemagne, le Bélarus, le Danemark, les Pays-Bas et le Turkménistan.

90. Les trois indicateurs sur les investissements donnent des précisions sur le montant annuel des dépenses d'investissement en infrastructures pour le transport par oléoducs et d'entretien de celles-ci, ventilées selon le type de dépense (investissement, entretien).

91. Les données sur les investissements sont complètes pour la Croatie, la Lettonie, la Lituanie et la République tchèque. Aucune donnée n'est disponible pour l'Albanie, l'Allemagne, la Bulgarie, le Canada, l'Espagne, les États-Unis d'Amérique, la France, le Kazakhstan, l'Ouzbékistan, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie et le Royaume-Uni.

92. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

- a) De vérifier le besoin qu'ont les utilisateurs de ces données et de rationaliser ces données, si besoin est.

c) Infrastructures

93. Les données sur les infrastructures se limitent à deux indicateurs qui concernent la longueur des oléoducs actifs et leur capacité de transport (en tonnes/jour).

94. Les données sur les infrastructures sont complètes pour la Bulgarie, la Lettonie, la Lituanie, la Norvège et la République tchèque. Aucune donnée n'est disponible pour le Bélarus, les Pays-Bas, l'Ouzbékistan, le Turkménistan et l'Ukraine.

95. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

- a) De vérifier le besoin qu'ont les utilisateurs de ces données et de rationaliser ces données, si besoin est.

B. Recensements quinquennaux de la circulation

1. Recensement de la circulation sur les routes E

96. Le recensement de la circulation sur les routes E est effectué tous les cinq ans. Il permet de recueillir des données destinées à améliorer et à étendre le réseau de routes E, en conformité avec les normes énoncées à l'annexe II de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) de 1975 (ECE/TRANS/16 et Amend.1 à 9).

97. Le recensement de la circulation sur les routes E effectué sous les auspices de la CEE est aujourd'hui le seul moyen d'obtenir, au plan international, des données comparables sur les flux de trafic le long des grandes routes européennes, sur une base paneuropéenne.

98. Les données du recensement de la circulation sur les routes E permettent de mieux gérer l'aménagement foncier, de mieux intégrer la circulation routière dans le processus de planification du pays considéré, ainsi qu'au niveau international et, en même temps, de dresser des programmes satisfaisants d'entretien, de réfection et d'amélioration. Elles contribuent aussi à la solution des problèmes de l'encombrement de la circulation et facilitent l'étude des problèmes d'environnement, de sécurité routière et de consommation d'énergie.

99. Le recensement est en outre utilisé pour mesurer l'utilisation de ce réseau de routes par les véhicules (exprimée en véhicule-kilomètres) et donner des renseignements sur la circulation pendant la nuit, pendant les congés et aux heures de pointe sur le réseau de routes E.

100. Le principal indicateur employé est le trafic journalier annuel moyen (TJAM). Chacun des pays devrait communiquer ses données sous la forme de huit tableaux:

- a) Longueur totale des routes E selon leur largeur et le nombre de chaussées et de voies de circulation;
- b) Longueur des tronçons de routes E classés selon le volume du trafic journalier annuel moyen (TJAM);
- c) Postes de comptage sur les routes E;
- d) Répartition de la circulation motorisée par catégorie de véhicules;
- e) Longueur et utilisation des routes;
- f) Symboles à utiliser pour la présentation des résultats du recensement de la circulation sur les routes E et données à faire figurer sur les cartes en ce qui concerne les postes de comptage;
- g) Données relatives aux densités de la circulation motorisée aux postes de comptage des routes E indiquées sur la carte ci-jointe;
- h) Situation de la signalisation des routes E à la fin de l'année du recensement.

101. Les pays suivants ont fourni des données (complètes ou partielles) pour le recensement de la circulation sur les routes E de 2005: Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, République de Moldova, République tchèque, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

102. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

- a) D'inviter tous les pays membres de la CEE à participer au recensement de la circulation sur les routes E de 2010, conformément à la résolution n° 259 du Comité des transports intérieurs, et à transmettre les données pertinentes au secrétariat de la CEE selon le calendrier prévu;
- b) De prier le secrétariat de la CEE de publier, dès leur compilation, les données du recensement en ligne, en employant si possible la technologie du système d'information géographique (SIG).

2. Recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E

103. Le recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E a été effectué pour la première fois en 2005 et a été organisé conjointement par la CEE et Eurostat afin d'éviter la collecte redondante, les membres de l'Union européenne devant effectuer un recensement du trafic ferroviaire en application du Règlement (CE) n° 91/2003 du Conseil du 16 décembre 2002, relatif aux statistiques des transports par chemin de fer.

104. Compte tenu du volume croissant du trafic international et du trafic de transit, il devient de plus en plus important de disposer en Europe de données internationalement comparables concernant le trafic sur les grandes lignes ferroviaires internationales.

105. Les données recueillies concernent notamment le nombre de trains, les train-kilomètres et les infrastructures. Le réseau ferroviaire entrant en considération pour le recensement est constitué:

a) Des lignes visées à l'annexe 1 de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) de 1985, tel qu'il a été modifié;

b) Des lignes visées dans l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combinées et les installations connexes (AGTC) de 1991, tel qu'il a été modifié;

c) Des lignes, dans les pays de l'Union européenne, du réseau ferroviaire transeuropéen (RTE-T).

106. Pour chacune des lignes ferroviaires E d'un pays, il convient de communiquer le nombre annuel de trains par tronçon de réseau, selon la direction et selon la catégorie de trains.

107. Les gouvernements sont priés de donner en même temps des informations sur les caractéristiques techniques du réseau ferroviaire (écartement de la voie, longueur en kilomètres, nombre de voies, type de courant (alternatif/continu) et tension si le tronçon est électrifié).

108. Chacun des pays devrait communiquer ses données sous la forme de sept tableaux:

- a) Mouvements de trains de marchandises par an;
- b) Mouvements de trains de voyageurs par an;
- c) Mouvements d'autres trains (trains de service, etc.) par an;
- d) Train-kilomètres par an;
- e) Caractéristiques techniques des tronçons du réseau ferroviaire en 2010;
- f) Coordonnées géographiques des tronçons du réseau ferroviaire;
- g) Description des variables.

109. Les pays suivants ont fourni des données (complètes ou partielles) pour le recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E de 2005: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie.

110. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) D'inviter tous les pays membres de la CEE à participer au recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E de 2010, conformément à la résolution n° 260 du Comité des transports intérieurs, et à transmettre les données pertinentes au secrétariat de la CEE selon le calendrier prévu;

b) De prier le secrétariat de la CEE de publier, dès leur compilation, les données du recensement en ligne, en employant si possible la technologie du système d'information géographique (SIG);

c) De demander au secrétariat de la CEE de collaborer avec Eurostat lors de la préparation du recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E et du suivi qu'il conviendra d'y donner.

IV. Diffusion de données

A. Sur Internet

1. Couverture des domaines statistiques

111. La base de données de la CEE sur les statistiques des transports couvre les sujets suivants: accidents corporels de la circulation routière, circulation routière, parc de véhicules routiers, trafic ferroviaire, véhicules ferroviaires, emploi dans le secteur ferroviaire, circulation par voies navigables intérieures, bateaux de navigation intérieure, infrastructures des transports et transport par oléoducs. Chaque sujet comporte plusieurs tableaux.

2. Couverture des pays

112. La base de données contient des données provenant de tous les pays de la CEE. La disponibilité des données varie toutefois considérablement d'un pays à l'autre, comme indiqué en détail dans la précédente section.

3. Degré de précision

113. Les données sur les accidents corporels de la circulation routière sont bien désagrégées. Le téléchargement des indicateurs concernant la sécurité routière représentait 39 % des téléchargements, suivi du téléchargement des données sur la circulation (29 %), sur le parc de véhicules (23 %) et sur les infrastructures (8 %).

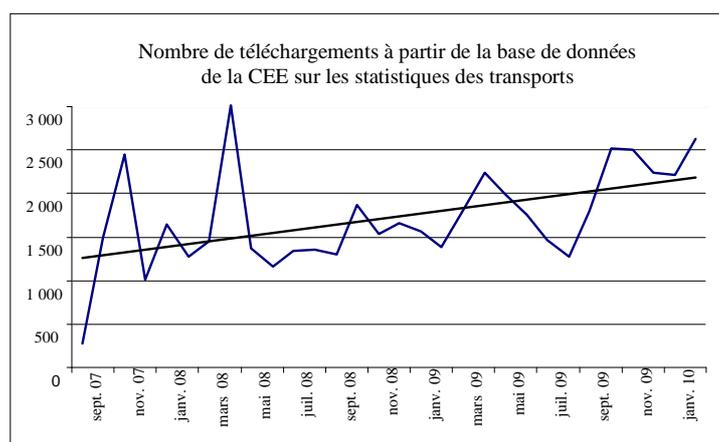
114. L'indicateur le plus populaire est l'indicateur «nombre de décès ou de blessés dans les accidents de la route» avec une moyenne de 310 téléchargements par mois, suivi de l'indicateur «parc de véhicules selon le type et l'âge» (190 téléchargements par mois) et de l'indicateur «infrastructures routières au 31 décembre» (115 téléchargements par mois).

4. Séries chronologiques

115. Les données sont disponibles à compter de 1993.

5. Valeur ajoutée/besoins des utilisateurs

116. La base de données de la CEE sur les statistiques des transports donne des informations qui ne peuvent être obtenues à partir des bases de données accessibles au public des autres organisations internationales. La disponibilité des données de 2005 à 2008 a fortement augmenté pendant le quatrième trimestre de 2009, après que les données provenant du questionnaire commun et que celles de la base de données CARE, concernant la sécurité routière, ont été importées. Le nombre de téléchargements à partir de la base de données de la CEE sur les statistiques des transports a régulièrement augmenté depuis septembre 2007 (voir le graphique ci-après). En 2009, le nombre de téléchargements avait augmenté de 19 % et atteignait le chiffre de 22 551.



117. Une enquête auprès des utilisateurs de la base de données statistiques de la CEE (y compris la base de données sur les statistiques des transports) a été effectuée entre le 17 septembre et le 22 novembre 2009. Elle a révélé:

- a) Que plus de 84 % des personnes interrogées estimaient que la qualité globale des données étaient bonne ou excellente;
- b) Que plus de 78 % des personnes interrogées étaient d'avis que les possibilités d'utilisation du site Web de la base de données étaient bonnes ou excellentes;
- c) Que 40 % des personnes interrogées jugeaient que les informations dans la base de données correspondaient dans une très large mesure à leurs besoins, tandis que 55 % jugeaient que les données ne convenaient qu'en partie;
- d) Que 77 % des personnes interrogées étaient satisfaites de l'actualité des données et que 91 % se satisfaisaient des métadonnées fournies.

118. Les utilisateurs des statistiques des transports, selon l'enquête, se répartissaient comme suit:

<i>Utilisateurs des statistiques des transports</i>	
Fonctionnaire d'un bureau national de statistique	10,81 %
Fonctionnaire d'un autre département ou organisme public national ou local	2,70 %
Fonctionnaire d'une organisation internationale ou d'une organisation non gouvernementale	5,41 %
Enseignant universitaire ou chercheur	54,05 %
Étudiant	8,11 %
Journaliste ou autre personne travaillant dans les médias	2,70 %
Propriétaire ou employé d'une entreprise privée	13,51 %
Particulier	2,70 %
Total	100 %

6. Métadonnées

119. Les métadonnées disponibles dans la base de données de la CEE sur les statistiques des transports comprennent: la source de données, les définitions et des informations propres au pays, relatives aux données. Un glossaire contenant des définitions est placé sur le site Web des transports de la CEE.

7. Fonctionnalité de la base de données de la CEE sur les statistiques des transports

120. La base de données de la CEE sur les statistiques des transports est aisée d'emploi. Les données peuvent facilement être téléchargées en plusieurs formats (xls, csv, txt, htm, etc.).

121. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) De prier le secrétariat de la CEE d'améliorer la qualité et la portée de la base de données de la CEE sur les statistiques des transports, notamment de fournir des métadonnées appropriées;

b) De demander au secrétariat de la CEE d'introduire, dans la mesure du possible, toutes les informations pertinentes dans la base de données de la CEE sur les statistiques des transports en langue russe;

c) D'inviter le secrétariat à diffuser en ligne des indicateurs liés aux transports tels que:

i) La performance du transport de marchandises (tonne-kilomètres);

ii) La performance du transport de voyageurs (voyageur-kilomètres);

iii) Décès/blessés par million d'habitants;

iv) Décès/blessés par nombre de véhicules;

v) Voitures particulières en usage pour 1 000 habitants;

vi) Densité du réseau routier (kilomètres par 1 000 km²);

vii) Densité du réseau ferroviaire (kilomètres par 1 000 km²).

B. Publications

122. À l'heure actuelle, les trois publications en série du secrétariat de la CEE sont les suivantes:

a) Bulletin annuel de statistiques des transports pour l'Europe et l'Amérique du Nord;

b) Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord;

c) Main transport indicators in the UNECE region.

123. Ces publications donnent des informations détaillées sur les transports, qui ne sont pas encore disponibles en ligne. Certaines contiennent aussi plus de notes concernant les méthodes et plus de métadonnées. Malheureusement, depuis 2005, le secrétariat de la CEE n'a pas été en mesure de publier tous les ans les deux premières publications susmentionnées. Cette situation est due aux délais toujours plus longs qu'exige la mise à disposition des données requises sur les pays et aux ressources inappropriées du secrétariat pour faire face à ces difficultés croissantes. Depuis 2004, ces deux publications ne sont plus publiées sur papier, mais seulement sous forme électronique.

124. Depuis 2009, le secrétariat de la CEE publie une page d'informations sur les principaux indicateurs concernant les transports dans la région de la CEE, qui est disponible en février pour la session annuelle du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE. Elle porte aussi sur le thème annuel du débat de politique générale du CTI (transport intermodal en 2009, voies navigables intérieures en 2010). Les données sont mises à jour chaque année en avril/mai pour la session annuelle du Groupe de travail.

125. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) De demander au secrétariat de ne publier le Bulletin annuel de statistiques des transports pour l'Europe et l'Amérique du Nord et les Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord que lorsque des données appropriées sont disponibles. Le Bulletin s'appellera «Statistiques des transports de la CEE pour l'Europe et l'Amérique du Nord»;

b) De prier le secrétariat de la CEE de poursuivre la publication annuelle de «Main transport indicators in the UNECE region».

V. Recommandations générales

126. La CEE en tant qu'organisation paneuropéenne vise à mettre un forum commun à disposition de ses 56 États membres. Elle sert aussi de lien entre les 27 pays de l'Union européenne et les autres pays de la CEE d'Europe orientale et du Sud-Est, d'Asie centrale et du Caucase ainsi qu'avec les pays d'Amérique du Nord et Israël. La collecte et la diffusion de données et d'indicateurs comparables concernant le transport et la sécurité de la circulation routière doivent donc être poursuivies dans le cadre de cet objectif. Cela exige la fourniture continue de données et d'indicateurs comparables, de bonne qualité et mis à jour, qui répondent aux besoins des utilisateurs, et tiennent aussi compte des prescriptions des organes intergouvernementaux de la CEE sous les auspices du Comité des transports intérieurs.

127. Puisque les données sur le transport et la sécurité de la circulation routière sont déjà bien établies et normalisées au sein de l'Union européenne grâce à l'excellent travail fourni par Eurostat, la CEE demande que des efforts particuliers soient consentis en vue d'assurer des conditions équitables dans ce secteur important pour une Europe élargie, l'Amérique du Nord venant s'y ajouter. Les travaux méthodologiques entrepris par le Groupe de travail et plus récemment la version Internet du questionnaire commun sur les statistiques des transports ont permis de disposer des fondements et des instruments nécessaires pour réussir. Cela étant, il reste à tous les États membres de la CEE à les utiliser, en particulier ceux d'Europe orientale, d'Asie centrale et du Caucase (EOCAC). C'est le défi des prochaines années.

128. Un pas important a été franchi à cet égard avec la traduction en russe de toutes les informations, métadonnées et instructions pour l'utilisation du questionnaire commun. Un autre élément important est le renforcement des capacités, en particulier dans les pays de l'EOCAC, qui puisse permettre aux experts des bureaux de statistique et aux autres autorités nationales de se familiariser avec cet important outil Internet et d'utiliser ses mécanismes pour transmettre les données au secrétariat de la CEE. En une première étape, la CEE prévoit d'organiser en 2010 un atelier régional en Asie centrale sur l'utilisation du questionnaire commun. D'autres ateliers nationaux et régionaux sont envisagés.

129. Le Groupe de travail souhaitera peut-être décider:

a) De poursuivre la rationalisation des procédures de collecte de données dans le domaine du transport et de la sécurité de la circulation routière et d'examiner les besoins

des utilisateurs de façon continue, notamment ceux des autres organes intergouvernementaux de la CEE;

b) De prier le secrétariat de poursuivre ses efforts en vue de fournir des données et des indicateurs de bonne qualité et mis à jour sur le transport et la sécurité de la circulation routière;

c) D'inviter le secrétariat de la CEE à collaborer avec des organisations internationales et des bureaux nationaux, en particulier Eurostat, le Forum international des transports, l'UIC, l'OSJD, la CCNR et la Commission du Danube, en vue d'harmoniser les méthodologies et de rationaliser les procédures de collecte de données;

d) De demander au secrétariat de la CEE d'entamer une démarche coordonnée avec d'autres organisations internationales dans le but de recueillir des données sur le transport et sur la sécurité de la circulation routière, éventuellement en établissant un calendrier des initiatives devant être prises en continu;

e) D'appuyer le secrétariat de la CEE dans l'organisation de manifestations destinées à renforcer les capacités, s'agissant de la collecte des statistiques concernant le transport et la sécurité de la circulation routière, en particulier pour les pays de l'EOCAC et d'inviter les bureaux de statistique nationaux et d'autres autorités ainsi que des organisations internationales d'aider le secrétariat de la CEE dans ces activités par des contributions en nature ou financières.
