

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

Genève, 24-26 avril 2024

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Collecte de données, évolution méthodologique
et harmonisation des statistiques des transports****Collecte de données sur les nouveaux modes de mobilité
et les modes de transport actifs****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document fait ressortir combien il est important que le Groupe de travail entreprenne des travaux relatifs au processus de collecte de données sur les nouveaux modes de mobilité et les modes de transport actifs. Il traite des difficultés liées à la collecte de ces données de manière exacte et de la nécessité d'adopter des méthodes normalisées dans ce domaine. Il vise à encourager les pays à communiquer leurs données d'expérience et à collaborer en vue d'élaborer un cadre permettant de collecter les données de manière cohérente, sachant qu'il s'agit d'un élément essentiel pour étayer les politiques publiques et la planification en matière de transports urbains durables.

I. Collecte de données sur les nouveaux modes de mobilité

1. Le concept de nouveaux modes de mobilité, qui est porté par les avancées et les innovations technologiques, l'évolution des préférences des consommateurs et la promotion du transport durable, englobe de nouvelles formes de transport et de services. Éléments incontournables des villes intelligentes et du développement durable, ils mettent l'accent sur des solutions efficaces, pratiques et respectueuses de l'environnement et se caractérisent par le passage de la notion de possession d'un véhicule à celle de l'utilisation de véhicules.
2. Les nouveaux modes de mobilité englobent divers modèles de fonctionnement et services, notamment ce qu'offrent les applications de location individuelle ou collective de voiture de transport avec chauffeur et le partage de flottes de véhicules. Ils sont devenus une composante de plus en plus répandue dans le paysage des transports urbains, avec l'extension de ce concept à la micromobilité, comprenant notamment les vélos partagés ou les trottinettes et les vélos électriques partagés, généralement utilisés pour effectuer de courts trajets en zones urbaines.



3. À mesure que le paysage des transports évolue, la collecte de données sur cette forme de mobilité relativement nouvelle devient de plus en plus essentielle à l'élaboration de politiques et à la planification urbaine. Les enquêtes nationales sur les déplacements négligent souvent ces données en raison de la part relativement restreinte qu'occupent les nouveaux modes de mobilité au niveau national.

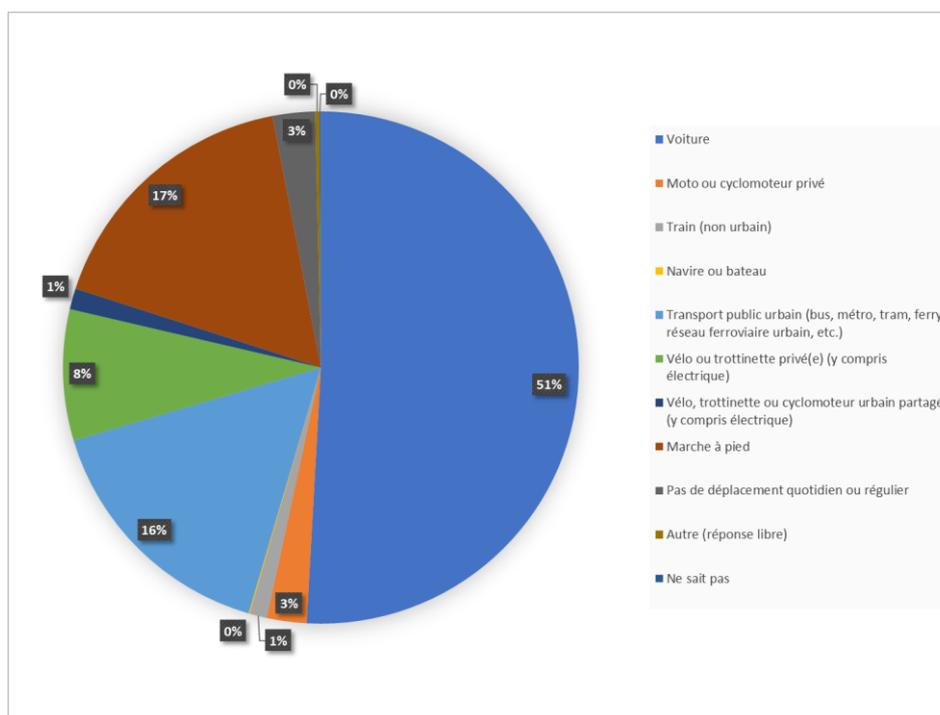
4. En ce qui concerne les méthodes possibles de collecte de données sur les nouveaux modes de mobilité, l'approche la plus efficace consiste probablement à mettre en place une collaboration entre les organismes nationaux de statistique et les prestataires de services du secteur privé. Cette collaboration nécessiterait naturellement d'instaurer des mesures réglementaires. Dans les cas où les prestataires ne sont pas disposés à communiquer les informations nécessaires par crainte de compromettre leur position concurrentielle (parce que leurs données sont commercialement sensibles), des recherches indépendantes pourraient alors être envisagées, bien que cette solution nécessite des ressources nettement plus importantes.

II. Activités de collecte de données sur les nouveaux modes de mobilité menées par des organisations internationales et des États

A. Commission européenne

5. En 2019, la Direction générale de la mobilité et des transports a réalisé une enquête dans les États membres de l'Union européenne afin d'étudier une série de facteurs liés à la mobilité, notamment les déplacements quotidiens et les déplacements à longue distance des Européens. L'un des paramètres mesurés était le mode de transport principal au cours d'une journée type, celui-ci étant défini comme le mode de transport adopté pendant la plus grande partie du temps de déplacement total au cours de la journée. La figure ci-dessous illustre la proportion occupée par chaque mode de transport selon les résultats de l'enquête. Dans le cadre de cette enquête, on opère une distinction entre les vélos et les trottinettes (y compris électriques) appartenant à des particuliers et ceux qui sont partagés.

Mode de transport principal dans les États membres de l'Union européenne



Source : Union européenne. Disponible à l'adresse suivante : https://data.europa.eu/data/datasets/s2226_92_1_495_eng?locale=fr. Consulté le 15 décembre 2023.

B. Forum international des transports

6. En 2022, le Forum international des transports (FIT) a créé l'Équipe spéciale de la collecte de données relatives aux modèles de mobilité émergents, dont la Commission économique pour l'Europe (CEE) est membre. Cette équipe spéciale a pour objectif de concevoir un cadre commun permettant aux organismes nationaux de statistique et aux autres parties prenantes de collecter, de compiler et de communiquer des données sur les formes de mobilité émergentes en garantissant la comparabilité et la fiabilité des données.

7. Les données sur les formes de mobilité émergentes qui font l'objet de l'attention de cette équipe spéciale comprennent essentiellement, mais sans s'y limiter, les antécédents des personnes qui se déplacent et leurs habitudes de déplacement (par exemple, le but et la fréquence des déplacements), la demande de mobilité non motorisée (marche et vélo) et le nombre de véhicules-kilomètres parcourus à vélo (y compris les vélos partagés), en trottinette électrique partagée ou en voiture partagée (y compris l'autopartage et les services de location de voiture de transport avec chauffeur¹).

C. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

8. L'approche adoptée par le Royaume-Uni consiste jusqu'à présent à ne pas réaliser de collecte de données spécialement consacrée à la mobilité partagée. Le pays compte plutôt sur le fait que le champ d'application de son enquête nationale sur les déplacements (en Angleterre) est suffisamment large pour englober tous les modes de déplacement, qu'il s'agisse de nouveaux modes ou de modes établis. Il a donc fallu adapter les méthodes d'enquête, fondées sur des entretiens en face-à-face et des journaux des déplacements, afin d'englober les nouveaux modes de déplacement, ce qui évite d'avoir à modifier la réglementation pour obliger les opérateurs de mobilité partagée à communiquer leurs données. Au cours des dernières années, le système de codification de chaque mode de transport a été mis à jour afin de garantir que les modes de transport tels que le vélo et la trottinette électriques soient encodés en tant que catégorie distincte. Les agents locaux reçoivent une formation sur les nouveaux modes de transport dans le cadre de leur formation continue annuelle et les documents de référence sont mis à jour en conséquence. Les difficultés liées à cette approche sont notamment le nombre peu élevé d'enregistrements de certaines options de mobilité partagée dans l'ensemble de données. Pour les trottinettes électriques en particulier, l'analyse exploratoire a montré qu'il pourrait y avoir un sous-enregistrement de ces trajets pour plusieurs raisons, notamment liées à une certaine confusion quant à la légalité de l'utilisation des trottinettes électriques et à la question de savoir si un trajet qui enfreint potentiellement les règles doit ou non être enregistré. Les recherches ont également montré que les agents locaux, et donc les personnes interrogées, ont un degré de compréhension variable de la question de savoir si les trajets en trottinette électrique de moins d'un mile (environ 1,6 kilomètre) doivent ou non être enregistrés (dans la mesure où certains « trajets courts » à pied d'une distance équivalente ne doivent pas être enregistrés), ce qui peut également entraîner un sous-enregistrement de certaines données. Les supports de formation ont été actualisés pour tenter de résoudre ces problèmes.

9. Une approche similaire a dû être adoptée pour les données relatives aux collisions routières, le délai nécessaire à la mise à jour des méthodes de collecte de données utilisées par la police pouvant dépasser les cinq ans. Pour sa part, le Royaume-Uni a opté pour la mise en place de mesures provisoires afin de procéder à une analyse de texte libre des rapports de police sur les collisions routières. L'objectif de cette analyse consiste à recenser les collisions impliquant des trottinettes électriques² et de procéder ensuite à une comparaison avec les données des hôpitaux³ afin de vérifier la concordance des données et d'évaluer le degré d'incertitude propre à cette approche.

¹ Projet de note de cadrage de l'Équipe spéciale de la collecte de données relatives aux modèles de mobilité émergents, FIT, janvier 2022.

² www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-e-scooter-factsheet-2022.

³ www.gov.uk/government/statistics/serious-e-scooter-casualties-comparing-police-and-hospital-data.

10. Il est donné suite actuellement aux recommandations formulées à l'issue du dernier examen des données de la police. Ces recommandations portent notamment sur l'introduction d'une nouvelle catégorie de véhicules sous la dénomination « transporteur personnel motorisé », qui vise à enregistrer les données relatives aux dispositifs de micromobilité, y compris, mais sans s'y limiter, les trottinettes électriques, et qui s'accompagne d'orientations plus précises destinées aux forces de police établissant les rapports. Des premières données partielles conformes aux nouvelles spécifications seront disponibles d'ici la fin de l'année 2024, l'adoption complète des nouvelles spécifications étant prévue pour début 2025.

III. Collecte de données sur les modes de transport actifs

11. Les modes de transport actifs, dont le vélo et la marche, ont gagné en importance en raison de leurs effets bénéfiques sur la santé et du fait qu'ils ne produisent aucune émission. La popularité du cyclisme, en particulier, a fait un bond pendant la pandémie de COVID-19 et n'a pas diminué par la suite, surtout dans les pays où les taux d'utilisation du vélo étaient auparavant faibles.

12. Les données sur les modes de transport actifs sont généralement collectées plus facilement que celles sur les nouveaux modes de mobilité, lorsque les pays s'intéressent à leur collecte. En outre, la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs (ECE/TRANS/WP.6/2024/3) souligne qu'il importe de promouvoir la collecte de données sur les modes de transport actifs et de données de référence sur les habitudes de déplacement, afin d'orienter la conception et les objectifs des politiques publiques.

13. Les recommandations formulées dans le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme⁴ mis en œuvre dans le cadre des partenariats du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) soulignent qu'il est nécessaire d'améliorer les statistiques sur le cyclisme pour procéder au suivi et à des évaluations comparatives efficaces dans toute la région paneuropéenne. Il est recommandé d'utiliser au minimum les indicateurs suivants :

- La part modale du cyclisme ;
- Le nombre annuel de voyageurs-kilomètres parcourus à vélo par habitant ;
- Le nombre annuel de décès de cyclistes par kilomètre parcouru à vélo ;
- Le nombre de kilomètres d'infrastructures cyclables ;
- Le nombre moyen de vélos par habitant et par ménage ;
- Le nombre de vélos vendus chaque année.

IV. Activités de collecte de données sur les modes de transport actifs menées par les pays et les organisations internationales

A. Pays-Bas

14. *Onderweg in Nederland* (ODiN) est une enquête sur les déplacements qui est réalisée aux Pays-Bas depuis 2018 sur une plateforme Internet et qui porte sur les personnes âgées de six ans et plus. Elle vise à recueillir des données sur une série de paramètres, notamment le nombre de déplacements effectués, le nombre d'étapes de chaque déplacement, la distance parcourue (à la fois la distance moyenne par personne et par jour et la distance moyenne par déplacement), le temps de déplacement et le pourcentage de présence dans la circulation.

⁴ <https://unece.org/info/THE-PEP/pub/376488>.

15. Une difficulté notable relevée dans l'enquête concerne la comptabilisation précise des trajets effectués à pied. Plusieurs problèmes ont été mis en évidence :

- a) Les personnes participant à l'enquête omettent souvent d'enregistrer les trajets effectués à pied, en particulier les trajets courts ou les étapes au début et à la fin d'un trajet ;
- b) Les petits trajets à pied sont souvent omis dans les réponses à l'enquête ;
- c) Pour les déplacements à pied, le fait de s'appuyer sur les données communiquées par les personnes interrogées entraîne des disparités en ce qui concerne la précision et l'exhaustivité des données.

16. Afin d'atténuer les difficultés liées à la communication des données par les personnes interrogées, les résultats de l'enquête ont été comparés aux données mesurées par les smartphones, qui enregistrent tous les déplacements à pied des utilisateurs. Toutefois, cette comparaison pose de nouveaux problèmes, principalement parce que les définitions opérationnelles des termes « déplacement » et « étape » utilisées par les applications de suivi des déplacements sur smartphone ne correspondent souvent pas aux critères de l'enquête, ce qui entraîne des incohérences dans l'interprétation des données.

B. Pologne

17. En Pologne, la Direction générale des routes nationales et autoroutes (GDDKiA) se concentre principalement sur le volume de circulation automobile sur les routes nationales, qui sont utilisées en majeure partie pour la circulation internationale et interrégionale. Aux fins du recensement général de la circulation effectué tous les cinq ans, le réseau routier national est divisé en sections de comptage de longueur variable, allant de quelques centaines de mètres dans les villes jusqu'à 30 kilomètres en dehors des villes. Ces sections sont censées être homogènes en matière de circulation automobile.

18. En ce qui concerne la circulation des vélos, qui sont généralement utilisés pour les déplacements de courte distance à l'intérieur des villes ou entre les villages, il est difficile d'obtenir des données cohérentes sur les sections situées en dehors des villes qui ont été définies pour le comptage aux fins du recensement. Les données sur la circulation des vélos recueillies à ces points de comptage peuvent ne pas représenter avec précision l'ensemble d'une section de 20 kilomètres, par exemple. Cependant, lorsque cela est possible et raisonnablement réalisable, les données sur la circulation des vélos sont collectées à des carrefours routiers sélectionnés. Il est conseillé d'analyser ces données sur des distances plus courtes que la longueur réelle de la section de comptage.

19. En raison des caractéristiques particulières de la circulation des vélos, les sections de comptage devraient être plus courtes et divisées aux jonctions avec les routes de niveau inférieur (autres que les routes nationales ou de voïvodie). Toutefois, la mise en application d'une telle approche augmenterait considérablement les coûts du recensement sans apporter de valeur ajoutée notable aux données sur la circulation des véhicules automobiles. La stratégie principale de la GDDKiA consiste à détourner la circulation des vélos des routes principales vers des voies réservées aux vélos. Cette approche, associée à de nouveaux investissements dans les autoroutes et les voies rapides, a entraîné une diminution de la circulation des véhicules automobiles sur les routes secondaires, renforçant ainsi la sécurité des cyclistes, comme en témoigne la baisse des taux d'accidents liés aux cyclistes.

V. Analyse et observations finales

20. La collecte de données précises sur les nouveaux modes de mobilité et les modes de transport actifs présente des difficultés en raison de la diversité de ces modes de mobilité et du fait que le nombre de trajets courts notifié est souvent sous-évalué. La normalisation des formats de données est essentielle pour permettre une intégration efficace des informations provenant des enquêtes traditionnelles, des mégadonnées et des données fournies par des capteurs.

21. Il est crucial de disposer de données fiables sur la part des différents modes de transport et sur les habitudes de déplacement si l'on veut définir l'ordre de priorité des investissements dans les infrastructures en fonction des besoins de la collectivité. Pour garantir la qualité des données, il faut s'attaquer à des problèmes tels que les incohérences entre les différentes définitions des données, les lacunes dans les données et les biais éventuels.

22. L'objectif du présent document est d'engager au sein du Groupe de travail un débat sur la faisabilité de l'intégration des données concernant les nouveaux modes de mobilité et les modes de transport actifs dans le cadre du questionnaire commun, ainsi que sur les méthodes qui peuvent être utilisées à cette fin. Les États membres sont invités à communiquer leurs données d'expérience concernant les enquêtes sur les déplacements et à faire part des difficultés qu'ils rencontrent lorsqu'ils réalisent ce type d'enquêtes, en particulier celles qui intègrent des données sur les nouveaux modes de mobilité et sur la mobilité partagée. Des informations sur les collaborations avec des prestataires de services du secteur privé et sur les activités indépendantes de collecte de données seraient particulièrement utiles.
