



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

### Groupe de travail des statistiques des transports

Soixante-dixième session

Genève, 12-14 juin 2019

## Rapport du Groupe de travail des statistiques des transports sur sa soixante-dixième session

### Table des matières

|  | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|--|--------------------|-------------|
| I. Participation .....   | 1–7                | 3           |
| II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....   | 8                  | 3           |
| III. Atelier sur les statistiques des transports publics en milieu urbain<br>(point 2 de l'ordre du jour) .....                              | 9–18               | 3           |
| IV. Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe<br>et organes subsidiaires (point 3 de l'ordre du jour) ..... | 19                 | 5           |
| V. Mise au point d'un cadre mondial d'indicateurs pour les objectifs de développement<br>durable (point 4 de l'ordre du jour) .....          | 20–34              | 5           |
| A. Collecte de données relatives à l'indicateur 3.6.1 .....  | 20                 | 5           |
| B. Collecte de données relatives à l'indicateur 9.1.2 .....  | 21–24              | 6           |
| C. Comparabilité des données concernant la répartition modale .....  | 25–28              | 6           |
| D. Groupe d'experts interinstitutions des indicateurs relatifs aux objectifs<br>de développement durable .....                               | 29–31              | 7           |
| E. Sensibilisation aux objectifs de développement durable intéressant<br>les transports .....  | 32                 | 8           |
| F. Autres activités .....  | 33–34              | 8           |
| VI. Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation des statistiques<br>des transports (point 5 de l'ordre du jour) .....     | 35–47              | 8           |
| A. Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation<br>des statistiques des transports .....                                   | 35                 | 8           |
| B. Système de classification des statistiques des transports .....   | 36                 | 8           |
| C. Questionnaire commun .....  | 37–39              | 8           |
| D. Collecte de statistiques relatives au commerce des véhicules d'occasion .....   | 40                 | 9           |



|       |  |       |    |
|-------|--|-------|----|
| E.    | Statistiques des accidents de la circulation routière et des accidents ferroviaires.....                                   | 41–43 | 9  |
| F.    | Questionnaire pilote sur la circulation routière.....  | 44    | 10 |
| G.    | Statistiques relatives aux autobus et aux autocars.....  | 45–46 | 10 |
| H.    | Statistiques du transport intermodal.....  | 47    | 10 |
| VII.  | Recensements de la circulation dans la région de la CEE (point 6 de l'ordre du jour).....                                  | 48–53 | 10 |
| A.    | Recensements 2015 et 2020 de la circulation sur les routes E.....  | 48–49 | 10 |
| B.    | Recensements 2015 et 2020 de la circulation sur les lignes ferroviaires E.....   | 50–51 | 11 |
| C.    | Possibilité d'un recensement de la circulation sur les voies navigables .....  | 52    | 11 |
| D.    | Exploitation des données issues des recensements .....   | 53    | 11 |
| VIII. | Diffusion de statistiques des transports par la Commission économique pour l'Europe (point 7 de l'ordre du jour).....      | 54    | 11 |
| IX.   | Activités statistiques d'États membres intéressant le Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour).....                  | 55–56 | 11 |
| X.    | Activités de renforcement des capacités (point 9 de l'ordre du jour).....  | 57    | 12 |
| XI.   | Groupe de travail intersecrétariats des statistiques des transports (point 10 de l'ordre du jour) .....                    | 58    | 12 |
| XII.  | Activités statistiques d'organisations internationales intéressant le Groupe de travail (point 11 de l'ordre du jour)..... | 59–67 | 12 |
| A.    | Commission européenne (DG MOVE).....   | 59–60 | 12 |
| B.    | Commission européenne (Eurostat).....  | 61    | 12 |
| C.    | Forum international des transports.....  | 62–63 | 13 |
| D.    | Union internationale des chemins de fer.....   | 64–65 | 13 |
| E.    | Fédération routière internationale .....   | 66–67 | 13 |
| XIII. | Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....  | 68–69 | 13 |
| A.    | Date de la prochaine session.....  | 68    | 13 |
| B.    | Renseignements concernant les prochaines réunions sur les statistiques des transports .....                                | 69    | 14 |
| XIV.  | Résumé des décisions (point 13 de l'ordre du jour).....  | 70    | 14 |

## I. Participation

*Document* : ECE/TRANS/WP.6/175.

1. Le Groupe de travail des statistiques des transports a tenu sa soixante-dixième session du 12 au 14 juin 2019, à Genève. Conformément à la décision que le Groupe de travail avait prise à sa soixante-neuvième session (ECE/TRANS/WP.6/175, par. 69), la session a été présidée par M. P. Smeets (Pays-Bas).
2. Les représentants des pays ci-après ont participé à la session du Groupe de travail : Autriche, Azerbaïdjan, Canada, Danemark, Fédération de Russie, Finlande, Hongrie, Irlande, Israël, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovénie, Suède, Tchéquie et Suisse.
3. La Commission européenne (DG MOVE et Eurostat) et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) étaient représentées.
4. Des représentants des entités suivantes du système des Nations Unies ont également participé à la session : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat, via Webex) et Organisation mondiale de la Santé (OMS).
5. Des représentants des organisations intergouvernementales suivantes étaient présents : Fédération routière internationale (FRI) et Forum international des transports (FIT).
6. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Fédération routière internationale (FRI) et Union internationale des chemins de fer (UIC).
7. À l'invitation du secrétariat, des représentants des Transports Publics Genevois (TPG) étaient également présents.

## II. Adoption de l'ordre du jour

(point 1 de l'ordre du jour)

*Document* : ECE/TRANS/WP.6/176.

8. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat.

## III. Atelier sur les statistiques des transports publics en milieu urbain

(point 2 de l'ordre du jour)

*Document* : ECE/TRANS/WP.6/2019/4.

9. La première matinée de la session a été consacrée à un atelier sur « les statistiques des transports publics en milieu urbain ». Il a été introduit par le chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique et par le secrétaire du Groupe de travail, qui ont expliqué l'importance des statistiques des transports publics en milieu urbain dans la région de la CEE et souligné l'importance de disposer de statistiques harmonisées pour prendre des bonnes décisions. L'un des objectifs de cet atelier était d'envisager la possibilité de collecter des données sur les tramways et les métros, ce qui ne se fait pas actuellement sur le plan international.
10. Le représentant d'ONU-Habitat, dépositaire de l'indicateur 11.2.1 des objectifs de développement durable (ODD) « Proportion de la population ayant aisément accès aux transports publics, par groupe d'âge, sexe et type de handicap », a décrit les méthodes utilisées et la production de données pour cet indicateur. Une grande partie des données provient des points focaux désignés dans les pays, ainsi que de plateformes ouvertes et d'images satellitaires. L'un des principaux défis à relever est l'inadéquation des données concernant les transports publics, surtout dans les villes du monde en développement où les

arrêts de bus à la demande ne sont pas répertoriés. Des exemples d'estimation de la population urbaine et des caractéristiques du flux de transit ont également été donnés.

11. Les TPG, qui exploitent les transports publics dans le canton de Genève, ont présenté leurs activités et en particulier leurs pratiques en matière de production de données concernant leur réseau de trolley bus, d'autobus et de tramways. Les TPG transportent 590 000 passagers par jour, ce qui produit 1 milliard de points de données par an. Leur collecte de données repose sur des systèmes automatiques installés dans les bus et les trams qui permettent d'enregistrer le nombre de passagers qui montent dans chaque véhicule et qui en descendent. Outre le nombre de passagers et des statistiques sur les voyageurs-kilomètre, ce système permet de recueillir des statistiques sur la capacité et le taux d'utilisation des véhicules, ce qui éclaire les TPG sur l'évolution de la structure des coûts et leur permet d'ajuster les services fournis pour mieux répondre à la demande. L'un des principaux défis que les TPG doivent relever est de collecter des données permettant de mieux comprendre les trajets porte à porte de leurs clients. Il a été indiqué que les entreprises extérieures (opérateurs de téléphone, Google, Uber, etc.) produisent des données en plus grand nombre et plus facilement exploitables à l'appui de telles analyses.

12. Le Canada a présenté ses propres activités, en brossant tout d'abord le contexte des transports publics urbains dans le pays, caractérisé notamment par le fait qu'ils sont moins développés que ceux des villes européennes en raison de la densité plus faible de la population, du climat et de la plus grande motorisation individuelle. Bon nombre des données collectées proviennent d'enquêtes et de recensements, mais le transport public est souvent gérés au niveau provincial. Un recensement de 2016 a révélé que près du tiers (31,4 %) des employés canadiens utilisaient un mode de transport durable (12,4 % les transports en commun, 12,1 % le co-voiturage et 6,9 % la marche ou le vélo). Enfin, le défi permanent est constitué par les changements dans les schémas de mobilité, et le calcul de la différence entre les déplacements intra-urbains et interurbains est brouillé par le fait que les pendulaires vont de plus en plus travailler dans d'autres villes.

13. L'Allemagne se proposait de participer à l'atelier mais elle n'a malheureusement pas pu être présente à la réunion. La présentation prévue a néanmoins été mise à la disposition des participants. Elle donne les détails d'une enquête de mobilité menée en 2017 et qui a rassemblé des données détaillées sur la répartition modale des transports en Allemagne, entre différentes villes et régions.

14. Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a donné une vue d'ensemble de ses statistiques des transports publics portant sur le réseau d'autobus, de métros légers et de tramways, soulignant le fait qu'environ la moitié des 4,36 milliards de passagers transportés par des autobus locaux en Angleterre en 2017/2018 l'ont été à Londres. L'exposé a également porté sur l'expérience accumulée en matière de collecte de données relatives aux tramways urbains et aux trains légers dans différentes villes anglaises. Ces données ont été recueillies à l'aide d'un simple questionnaire envoyé aux opérateurs de trains et de métros légers, ce qui a permis de réduire la charge de déclaration et d'obtenir de manière constante un taux de réponse de 100 %. Le calcul du nombre des passagers, qui varie selon les opérateurs, est dans la plupart des cas déduit de la vente de billets aux guichets ou aux distributeurs automatiques, alors que d'autres reposent sur des systèmes de comptage automatique des passagers à bord des véhicules à l'aide de capteurs infrarouge placés sur les portes (London Tramlink) ou de comptage automatique des passagers dans les stations (Docklands Light Railway). Le kilométrage du véhicule, pour sa part, est basé sur les horaires prévus, ajustés pour tenir compte des kilomètres connus pour avoir été perdus.

15. Le représentant du Danemark a décrit la production de données dans son pays en ce qui concerne les statistiques relatives au tramway et au métro pour différentes villes, l'accent étant toutefois mis sur la capitale, Copenhague. La collecte de données sur les passagers est basée sur une carte qui permet de les suivre à la trace. Cette carte facilite le comptage des passagers qui montent à bord des autobus, tramways et métros ou passant d'un véhicule à un autre. Le représentant a indiqué que l'un des problèmes de ce système réside dans le fait que même s'il permet de dénombrer les passagers qui montent à bord, il est limité en ce qui concerne la mesure de la distance qu'ils parcourent car on ne sait pas quand ils descendent.

16. À la suite de ces exposés, il a été débattu des différentes méthodes utilisées pour collecter des données sur les passagers des réseaux de transports publics en milieu urbain. Les principales conclusions tirées étaient que la collecte de données à partir des tickets laissait à désirer et que la collecte au moyen de questionnaires était très coûteuse, mais que ces sources fournissaient néanmoins des données raisonnables dans de nombreux cas. La Tchéquie a indiqué que certains de ses autobus les plus récents étaient bien équipés de systèmes d'enregistrement automatique des passagers, mais que ce n'était pas le cas de la totalité des véhicules. Israël a aussi fait part des méthodes utilisées dans le pays pour collecter ces données. C'est ainsi qu'a été introduite cette année une carte personnalisée qui sert de ticket électronique pour les transports par autobus et par train. La collecte de données est basée sur ce ticket électronique, qui permet de compter le nombre de passagers qui montent à bord des autobus et des trains. L'augmentation du nombre de données produites par des entreprises privées telles que des opérateurs de téléphonie, des fournisseurs de services Internet et des moteurs de recherche, par exemple, ouvre des perspectives nouvelles au développement futur des statistiques des transports.

17. Le Groupe de travail a convenu d'approfondir la question de la collecte de statistiques concernant les tramways et les métros, en coopération avec le FIT et Eurostat s'ils le souhaitent. La disponibilité des données sera évaluée par le biais d'une enquête envoyée par le secrétariat et que les États membres seront invités à remplir. Il sera particulièrement intéressant de recueillir des informations propres à chaque ville. L'accent serait mis sur les nombres de passagers et de voyageurs-kilomètres. On envisagera en outre un espace commun dans lequel les pratiques des pays ou des villes pourront être rassemblées.

18. Le Groupe de travail a examiné les thèmes auxquels pourrait être consacré l'atelier de l'année prochaine et il a été proposé de retenir le transport intermodal (y compris la mesure des chaînes de transport). Le Président et le Vice-Président, en consultation avec le secrétariat, examineront cette proposition et proposeront un thème.

#### **IV. Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et organes subsidiaires** (point 3 de l'ordre du jour)

*Document* : Document informel CTI (2019) n° 9/Rev.5.

19. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la quatre-vingt-unième session du Comité des transports intérieurs (CTI) présentant un intérêt pour ses travaux, session au cours de laquelle a été adoptée la stratégie du CTI à l'horizon 2030.

#### **V. Mise au point d'un cadre mondial d'indicateurs pour les objectifs de développement durable** (point 4 de l'ordre du jour)

##### **A. Collecte de données relatives à l'indicateur 3.6.1**

20. Le Groupe de travail a pris note d'un exposé de l'OMS consacré à son Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018. Le représentant de l'OMS a informé le Groupe de travail de la manière dont ont été collectées pour ce rapport les données relatives au nombre des décès sur les routes. Dans de nombreux pays ces informations sont communiquées par la police. Il a également expliqué que lorsque des données ne sont pas disponibles pour l'année considérée, il est procédé à une estimation fondée sur la tendance historique. Les estimations de l'OMS pour certains pays européens où il existe un plus haut degré de certitude dans les statistiques officielles ont fait l'objet d'un ample débat. Le délégué de l'OMS a expliqué que ces ajustements étaient souvent insignifiants mais nécessaires pour tenir compte de situations dans lesquelles les victimes décèdent plus de trente jours après l'accident, ainsi que dans les cas où la cause du décès n'a pas été précisée. Les délégués se

sont inquiétés que soient réalisées pour des pays de la région de la CEE des estimations qui diffèrent des statistiques officielles.

## **B. Collecte de données relatives à l'indicateur 9.1.2**

*Document* : ECE/TRANS/WP.6/2019/1.

21. Pour apporter des éléments de fond à l'examen de ce point de l'ordre du jour, le secrétariat a présenté le sujet et expliqué le rapport entre chacun des éléments et l'indicateur 9.1.2. Le Groupe de travail a pris note de la mise à jour de la CNUCED concernant plusieurs questions en relation avec l'amélioration de la mesure de l'indicateur 9.1.2. Le représentant de la CNUCED a tout d'abord présenté des statistiques relatives à la chaîne des transports maritimes, dont il a passé en revue les principaux éléments (construction, propriété, enregistrement, exploitation et enfin mise au rebut). La nature mondialisée de cette chaîne d'approvisionnement a été soulignée et l'attention du groupe a également été attirée sur la forte concentration territoriale de chacun de ces éléments, puisque par exemple 90 % des navires de transport maritime sont construits en Chine, au Japon et en Corée, alors que 93 % de la mise au rebut est effectuée au Bangladesh, en Chine, en Inde et au Pakistan. Une analyse similaire a été consacrée aux diverses activités de soutien et d'appui de la chaîne d'approvisionnement susmentionnée (financement, classification, services d'assurance, marins et exploitants de terminaux à conteneurs).

22. L'exposé a ensuite été consacré à un examen de la plateforme statistique en ligne de la CNUCED (UNCTADstat), détaillant les diverses données actuellement en ligne concernant la flotte marchande mondiale, les indicateurs du transport maritime, le trafic maritime mondial et leur pertinence pour le suivi de l'indicateur. On a ensuite présenté d'autres données qui devraient bientôt être disponibles sur la plateforme. L'exposé a été suivi par une discussion portant sur les données relatives au trafic maritime, qui a mis en évidence le changement fondamental survenu au cours des cinquante dernières années, avec le passage d'une situation dans laquelle des pays en développement exportaient de grandes quantités de matières premières et importaient de faibles volumes des produits manufacturés de haute valeur à une situation nouvelle dans laquelle des pays en développement participent à la production mondialisée, en important des matières premières tout en exportant des produits manufacturés.

23. Au vu de ces mises à jour, le Groupe de travail a convenu que davantage de précisions concernant la compilation de l'indicateur 9.1.2 étaient nécessaires pour produire des données au niveau mondial, en plus du suivi national des indicateurs relatifs aux ODD. Au niveau mondial, le Groupe de travail a encouragé le secrétariat à travailler avec le FIT et l'Organisation de l'aviation civile internationale sur l'utilisation de statistiques officielles pour le suivi des indicateurs concernant les modes de transport intérieur, ainsi que pour produire de meilleures métadonnées. Les États membres ont été invités à faire part de leurs observations concernant les métadonnées pour l'indicateur 9.1.2 avant la fin de la première semaine de septembre 2019. Cela permettrait aussi de combler le manque actuel de lignes directrices en matière de répartition modale sur le plan international.

24. Le Groupe de travail est aussi tombé d'accord pour considérer qu'une meilleure orientation en matière de suivi de l'indicateur 9.1.2 aux niveaux régional et national serait utile. Il a donné instruction au secrétariat de compiler les pratiques des pays en vue d'élaborer des lignes directrices ou des recommandations concernant le suivi national de l'indicateur 9.1.2.

## **C. Comparabilité des données concernant la répartition modale**

*Document* : ECE/TRANS/WP.6/2019/9.

25. Le Groupe de travail a pris note des informations actualisées communiquées par les Pays-Bas et Eurostat sur les questions liées à l'amélioration de la mesure de l'indicateur 9.1.2, notamment des considérations portant sur la répartition modale et des données que l'on peut envisager d'inclure dans la mesure de cet indicateur.

26. Eurostat a présenté ses travaux portant sur les indicateurs de répartition modale et sur la territorialisation du transport de marchandises par la route. Ils ont d'abord été replacés dans leur contexte qui est celui du livre blanc de l'Union européenne de 2011 qui demandait que : a) lorsque le transport de marchandises se fait sur une distance supérieure à 300 kilomètres on passe du transport par la route à d'autres modes tels que le chemin de fer ou le transport par voie navigable ; b) la majorité des transports de voyageurs (de plus de 300 km et de moins de 1 000 km) se fassent par le rail. Il a cependant été relevé qu'en dépit de cette aspiration la proportion des transports par la route était constamment restée égale ou supérieure à 75 % de 2011 à 2016.

27. La deuxième partie de l'exposé a mis l'accent sur la manière de « territorialiser » le transport de marchandises par la route (à partir des données fondées sur la résidence qui ont été collectées) et sur les problèmes que pose actuellement une telle tâche. Afin de redistribuer les données relatives aux tonnes-kilomètres proportionnellement aux pays concernés par le trajet, on a eu recours à l'outil TERCET (typologies territoriales). Cet outil permet de calculer la distance totale parcourue entre la région de niveau 3 de la NUTS d'origine et la région de niveau 3 de la NUTS de destination, ainsi que de décomposer la distance totale en tronçons en fonction des pays dans lesquels le transport a eu lieu.

28. Dans un exposé séparé, le représentant des Pays-Bas a également abordé la question de la territorialité, soulignant le problème résultant de la différence entre les principes de collecte des données appliqués pour les voies navigables et les chemins de fer d'une part (principe de territorialité) et pour le transport de marchandises par la route d'autre part (principe de nationalité). L'exposé s'est poursuivi par une présentation détaillée des diverses solutions appliquées pour chacun des modes de transport avant de conclure par un examen des résultats statistiques ajustés pour les Pays-Bas.

#### **D. Groupe d'experts interinstitutions des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable**

29. Le Groupe de travail a été informé des activités du Groupe d'experts interinstitutions des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable pour mesurer les ODD, à la lumière d'informations communiquées par la Division de statistique de la CEE. La liste mondiale des 232 indicateurs relatifs aux ODD peut être divisée en trois tiers en fonction de leur disponibilité (1<sup>er</sup> tiers : méthode agréée sur le plan international et données facilement accessibles, 2<sup>e</sup> tiers : des méthodes agréées existent mais les données ne sont pas facilement accessibles, 3<sup>e</sup> tiers : pas de méthode agréée). L'exposé a mis l'accent sur les cibles et indicateurs des ODD liés au transport, précisant à quel tiers appartenait chaque indicateur et quel organisme en était le dépositaire. Le groupe se réunit deux fois par an et les tiers sont continuellement revus. Les travaux actuellement menés visent à : a) élaborer des méthodologies applicables aux indicateurs de tiers 3 ; b) recueillir des informations géospatiales ; c) établir des interconnexions ; d) trouver un format pour l'échange automatique de données (SDMX) ; et e) assurer la ventilation des données.

30. En 2020, il y aura une révision complète de tous les indicateurs afin d'identifier ceux qui sont susceptibles : a) d'être ajoutés (seulement si un aspect crucial de la cible ou un problème émergent d'importance critique n'est pas suivi), b) d'être supprimés (des indicateurs du tiers 3 si les travaux de méthodologie ne progressent pas), c) d'être ajustés ou remplacés (si l'indicateur ne correspond pas bien à la cible).

31. Après avoir abordé diverses autres activités à venir dans le domaine des objectifs de développement durable, l'exposé s'est terminé par une présentation détaillée des résultats de l'étude expérimentale de la CEE sur les flux de données concernant deux indicateurs liés au transport. S'agissant de l'indicateur 3.6.1 (nombre de décès liés à des accidents de la route), plusieurs problèmes ont été mis en évidence, notamment : a) le fait que des coordonnateurs pour les ODD dans les organismes nationaux de statistique ne sont pas au courant de la validation de l'indicateur ; b) la difficulté de trouver des coordonnateurs ; c) l'inadéquation des métadonnées (ou la non-réception de métadonnées par les pays). En ce qui concerne l'indicateur 9.1.2 (nombre de passagers et volume de fret transportés, par mode de transport), plusieurs problèmes semblables à ceux de l'indicateur 3.6.1 ont été mis en évidence. Mais à

la suite de la réalisation de l'étude expérimentale, il a été relevé que des améliorations étaient prévues en ce qui concerne tant les métadonnées que l'utilisation des statistiques officielles. Il est en outre prévu que les mesures de cet indicateur portent également sur les voies maritimes et fluviales ainsi que sur les oléoducs.

## **E. Sensibilisation aux objectifs de développement durable intéressant les transports**

*Document* : ECE/TRANS/WP.6/2019/6.

32. Le Groupe de travail a été informé des efforts entrepris par le secrétariat pour promouvoir les activités de collecte des données qui sont pertinentes pour le suivi des objectifs de développement durable. Il a été invité, dans ce cadre, à proposer des améliorations à la série de documents déjà publiés sur les objectifs de développement durable.

## **F. Autres activités**

33. Le représentant de la Suisse a présenté un exposé sur les coûts et le financement du transport. Après avoir donné un aperçu des méthodologies employées pour les différents modes de transport (routier, ferroviaire, aérien et par voie d'eau) ainsi que des différents types de coûts qui font l'objet de l'analyse (infrastructures, moyens de transport, accidents, environnement, santé), quelques résultats ont été communiqués au Groupe de travail. Il en ressort notamment que près des trois quarts des 90 milliards de francs suisses dépensés pour le transport motorisé en 2015 l'ont été pour les passagers.

34. Le Groupe de travail a pris note de la participation du secrétariat à d'autres initiatives liées au ODD, comme l'initiative Mobilité durable pour tous et son cadre de suivi mondial.

## **VI. Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation des statistiques des transports**

(point 5 de l'ordre du jour)

### **A. Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation des statistiques des transports**

*Document* : ECE/TRANS/WP.6/2019/7.

35. Le Groupe de travail a été informé que la dernière main avait été mise au Glossaire des statistiques de transport, qui devrait sortir d'ici à la fin de 2019. L'ERA a souligné qu'il serait utile de publier au moins le PDF final en anglais le plus vite possible.

### **B. Système de classification des statistiques des transports**

36. Le Groupe de travail a décidé de garder ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session.

### **C. Questionnaire commun**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.6/2019/10, ECE/TRANS/WP.6/2019/12.

37. Le secrétaire du Groupe de travail a présenté un résumé des activités menées en relation avec la validation des données du questionnaire commun. Il a indiqué que l'un des principaux problèmes posés par les données des pays était l'utilisation d'unités erronées pour certains indicateurs, en particulier concernant le nombre total et le nombre de nouvelles immatriculations de véhicules routiers, ainsi que la capacité de charge des poids lourds. Pour ce qui est de la capacité de charge, certains pays communiquent le nombre de véhicules plutôt

que la capacité de charge en tonnes, par exemple. Le secrétaire du groupe de travail a présenté quelques indicateurs pour lesquels les données enregistrées dans le questionnaire commun et celles qui figurent dans le règlement de l'Union européenne présentent des différences systématiques, ce qui fera l'objet d'un suivi avec les interlocuteurs pertinents dans les pays.

38. Le Groupe de travail a pris note de la disponibilité des données collectées au moyen du questionnaire commun en matière de statistiques de transport et s'est félicité des exercices de validation en cours sous l'égide du Groupe de travail intersecrétariats.

39. Le Groupe de travail a réaffirmé l'importance de fournir des données pour le questionnaire commun et encouragé les pays ne présentant pas de rapport à fournir, au moins, des données de grande qualité. Il a aussi convenu que la rationalisation des données collectées devait être encouragée et il a recommandé que le Groupe de travail intersecrétariats envisage de s'en charger à l'avenir. Les États membres sont invités à faire leurs propres suggestions en matière de rationalisation des indicateurs qui soit ne sont pas publiés, soit sont trop détaillés, soit ne sont que d'une utilisation analytique limitée.

#### **D. Collecte de statistiques relatives au commerce des véhicules d'occasion**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.6/2019/5, ECE/TRANS/270/Add.1, annexe IX.

40. Le secrétaire du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (WP.29/GRPE) a insisté sur la nécessité d'améliorer les données relatives au commerce des véhicules d'occasion, pour lequel il n'existe pas actuellement de statistiques internationales fiables. Il s'agit d'une question qui revêt une importance croissante en raison du grand nombre de véhicules qui sont exportés de pays riches au bout d'un certain nombre d'années, ce qui est susceptible d'affecter les performances en matière de sécurité routière et constituer des défis environnementaux pour les pays qui les achètent. La Suède a également exposé ses pratiques en matière de production de données à ce sujet. Ce pays a vu ces dernières années une croissance rapide du nombre de véhicules exportés, dont une part non négligeable de véhicules électriques et de véhicules fonctionnant au gaz naturel. Dans le cas des voitures à essence et diesel, ces exportations sont surtout constituées de véhicules anciens, mais depuis quelques années on observe une tendance à l'exportation de véhicules de moins de cinq ans. Le Groupe de travail a convenu qu'il s'agissait d'un sujet digne d'être approfondi et il a chargé le secrétariat d'étudier les moyens de le faire, notamment en comparant les pratiques des divers pays en la matière. Il a été décidé de garder ce point à l'ordre du jour.

#### **E. Statistiques des accidents de la circulation routière et des accidents ferroviaires**

41. Le Groupe de travail a pris note des faits nouveaux intervenus à la Commission européenne dans le contexte de la base de données CARE sur les accidents de la circulation routière, relevant au passage que l'objectif de réduction de la mortalité routière pour 2018 n'avait pas été atteint et soulignant l'importance de poursuivre les efforts pour réduire le nombre d'accidents sur les routes. Le représentant de la DG MOVE a présenté une vue d'ensemble de la mortalité routière dans l'Union européenne en 2018 (données provisoires).

42. La mise en œuvre du Registre européen de l'infrastructure ferroviaire (RINF) a été présentée par l'ERA, en même temps que la façon dont cette collection de données pourrait servir à faciliter l'utilisation du questionnaire commun WebCoQ. Après avoir brossé un bref historique des origines du RINF et rappelé que son but est d'assurer davantage de transparence concernant les principaux aspects de l'infrastructure ferroviaire européenne, le représentant de l'ERA a souligné qu'il incombait toujours aux États membres de veiller à ce que les données soient complètes et exactes.

43. Le Groupe de travail a décidé de continuer avec le questionnaire sur la sécurité des passages à niveau, compte tenu de l'importance de ces données pour mieux comprendre les questions de sécurité aux passages à niveau.

## **F. Questionnaire pilote sur la circulation routière**

44. Le Groupe de travail a décidé de garder ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session. La Slovénie a fait part de ses progrès en matière de production de données statistiques largement ventilées sur les performances des véhicules, recueillies sur la base des valeurs affichées aux compteurs kilométriques.

## **G. Statistiques relatives aux autobus et aux autocars**

45. Le secrétariat a présenté un aperçu général des tendances en matière de véhicules-kilomètres observées pour les autobus dans le transport urbain et interurbain pour les années 2016 et 2017, qui révèlent de grandes différences entre les trajets urbains et interurbains dans différents pays. Il a également relevé que bien que cette comparaison entre transport urbain et transport rural dans les pays de la CEE donne une idée utile de l'évolution actuelle du secteur des transports, il est aléatoire de se livrer à des comparaisons entre les pays.

46. Le Groupe de travail a été informé de la diffusion de statistiques portant sur les autobus et les autocars et sur l'importance qu'elles revêtent pour suivre l'ODD 11. Le Groupe de travail a insisté sur la nécessité d'améliorer la comparabilité entre les pays en ce qui concerne le clivage entre transport public urbain et transport interurbain.

## **H. Statistiques du transport intermodal**

47. Le Groupe de travail a décidé de garder ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session, avec l'intention d'élargir le sujet et d'envisager d'en faire le thème d'un atelier.

# **VII. Recensements de la circulation dans la région de la CEE**

(point 6 de l'ordre du jour)

## **A. Recensements 2015 et 2020 de la circulation sur les routes E**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.6/2019/3, ECE/TRANS/WP.6/2019/11.

48. Le secrétariat a fait le point sur le recensement de la circulation sur les routes E et sur les problèmes qui se posent, soulignant le fait que le trafic routier ne peut guère être divisé qu'entre marchandises et trafic (les poids lourds servant de substituts aux marchandises). Le Groupe de travail a également examiné les possibilités d'amélioration et d'utilisation de la carte interactive des résultats du recensement présenté à la session précédente du Groupe de travail. À la lumière du projet de recommandations à l'intention des gouvernements concernant les procédures et méthodes applicables au recensement 2020 de la circulation sur les routes E approuvé à la session précédente, le Groupe de travail a été informé de l'adoption et de l'approbation de ces recommandations par le Comité des transports intérieurs en février 2019. Le Groupe de travail a également envisagé de légères modifications à ces recommandations, telles qu'elles sont formulées dans le document ECE/TRANS/WP.6/2019/11.

49. Le Groupe de travail a approuvé les modifications mineures aux recommandations concernant les recensements de la circulation sur les routes E proposées dans le document ECE/TRANS/WP.6/2019/11. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la Suisse a indiqué qu'elle avait des difficultés à collecter des données sur les routes communales qui ne sont pas sous autorité fédérale, et a invité les autres États membres à prendre contact avec elle s'ils disposent d'exemples de méthodes de production de données pertinentes.

## **B. Recensements 2015 et 2020 de la circulation sur les lignes ferroviaires E**

*Document* : ECE/TRANS/WP.6/2019/8.

50. Le Groupe de travail a pris note d'une présentation du secrétariat faisant le point sur le recensement des lignes ferroviaires E et sur les problèmes qui se posent, notamment sur le fait que les fichiers de forme (shapefiles) n'étaient pas disponibles à l'heure actuelle. Il peut en résulter des imprécisions car les distances sont calculées en ligne droite entre le point de départ et la destination. Cela souligne les avantages potentiels que procureraient des fichiers de forme sur les volumes de trafic.

51. Le Groupe de travail a été informé des progrès réalisés par le secrétariat en matière de diffusion des résultats du recensement de la circulation sur les lignes ferroviaires E, notamment en ce qui concerne la création d'une carte interactive analogue à celle qui est utilisée pour la circulation sur les routes E.

### **C. Possibilité d'un recensement de la circulation sur les voies navigables**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.6/2019/2, ECE/TRANS/SC.3/207.

52. Le Groupe de travail a pris note du souhait du Groupe de travail des transports par voie navigable de collecter sur le réseau des voies navigables intérieures E d'importance internationale des données similaires à celles qui le sont dans le cadre des recensements de la circulation sur les routes E et sur les lignes ferroviaires E. Il a décidé de garder ce point à l'ordre du jour et d'explorer la disponibilité des données avec la Tchéquie.

### **D. Exploitation des données issues des recensements**

53. Le Groupe de travail a pris note des applications innovantes potentielles des deux recensements, celui de la circulation sur les routes E et celui des lignes ferroviaires E, comme par exemple pour le suivi de l'évolution des liaisons de transport Europe-Asie. Il a insisté pour que les États membres considèrent prioritaire de fournir des données pour le recensement de 2020, de préférence des données de haute qualité provenant de systèmes d'information géospatiale.

## **VIII. Diffusion de statistiques des transports par la Commission économique pour l'Europe**

(point 7 de l'ordre du jour)

54. Le Groupe de travail a pris note des travaux relatifs à la base de données en ligne sur les statistiques des transports de la CEE, de l'état d'avancement d'une publication sur les statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord, et d'une publication sur les statistiques des transports de la CEE pour l'Europe et l'Amérique du Nord, ainsi que des délais prévus pour leur parution.

## **IX. Activités statistiques d'États membres intéressant le Groupe de travail**

(point 8 de l'ordre du jour)

55. Le représentant du Canada a évoqué les thématiques émergentes autour de la modernisation des statistiques de transport ainsi que les défis à relever. Même si les métadonnées présentent de nombreux avantages, en améliorant les délais et en réduisant le fardeau pour les ménages et les entreprises que constitue la fourniture de données, elles posent cependant un certain nombre de problèmes liés à la disponibilité des compétences requises et à la résistance au changement, à l'infrastructure informatique nécessaire pour les exploiter, et aux préoccupations liées au respect de la vie privée.

56. Outre celui du Canada, le Groupe de travail a aussi assisté (au titre de divers points de l'ordre du jour et séparément) à des exposés du Danemark, de la Fédération de Russie, des Pays-Bas, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de la Suède. Toutes

ont fournis des informations utiles sur les pratiques statistiques des pays respectifs et donné lieu à des échanges de vues.

## **X. Activités de renforcement des capacités**

(point 9 de l'ordre du jour)

57. Le Groupe de travail a pris note des activités de renforcement des capacités menées dans la région. Il a salué ces ateliers (avec leurs ordres du jour et objectifs variés) comme étant des moyens concrets d'améliorer la qualité et l'exhaustivité des statistiques de transport, tout en sensibilisant aux objectifs de développement durable.

## **XI. Groupe de travail intersecrétariats des statistiques des transports**

(point 10 de l'ordre du jour)

58. Le Groupe de travail a pris note des activités du Groupe de travail intersecrétariats durant l'année écoulée, notamment celles ayant trait à l'achèvement du Glossaire des statistiques de transport et à l'amélioration de la qualité des données du WebCoQ. L'accent pourrait être mis ces douze prochains mois sur l'examen de différentes idées pour améliorer le WebCoQ.

## **XII. Activités statistiques d'organisations internationales intéressant le Groupe de travail**

(point 11 de l'ordre du jour)

### **A. Commission européenne (DG MOVE)**

59. Le représentant de la DG MOVE a informé le Groupe de travail des récentes études qu'elle a menées sur le secteur du transport dans les pays de l'Union européenne et en particulier des publications intitulées « Les transports dans l'Union européenne : tendances et enjeux actuels » et « L'internalisation des coûts externes du transport », études lancées respectivement en mars et en juin 2019.

60. L'exposé a aussi porté sur l'évolution récente de la politique européenne des transports ainsi que sur ses implications statistiques, notamment les initiatives concernant les piétons, la sécurité des véhicules et des infrastructures, ainsi que la mobilité propre, compétitive et connectée pour tous. Le représentant a aussi souligné la nécessité de s'adapter aux nouvelles formes de mobilité, comme la conduite autonome et la mobilité partagée.

### **B. Commission européenne (Eurostat)**

61. Le Groupe de travail a été informé des activités actuelles de la Commission européenne (Eurostat). Le représentant a donné un bref aperçu de ses publications relatives aux statistiques de transport intitulées « Énergie, transport et indicateurs environnementaux », qui contient des indicateurs en matières de transport et d'environnement de 28 États membres de l'Union européenne, et « Annuaire régional d'Eurostat », qui contient une analyse régionale du nombre de voitures particulières par rapport au nombre d'habitants (le taux de motorisation) ainsi qu'une analyse portant sur les équipements de transports publics (incluant les autocars, autobus et trolleybus). Le représentant a également présenté les groupes de travail sur les statistiques de transport qui sont prévus.

### C. Forum international des transports

62. Le représentant du FIT a informé le Groupe de travail des ateliers que le Forum a organisé au cours du premier semestre de 2019. Il a notamment mis l'accent sur les comptes satellites des transports, qui s'est tenu à Paris le 17 avril 2019, et dont le but était d'améliorer la mesure de la contribution du secteur des transports à l'économie globale. Il a également souligné l'importance des comptes satellites en tant qu'outils susceptibles de servir de support pour la communication de données sur le transport aux décideurs. Pour terminer, il a annoncé le thème du sommet du FIT de l'année prochaine « Innovation dans le secteur des transports pour le développement » (27-29 mai 2020).

63. L'exposé a aussi porté sur la publication Perspectives des transports FIT 2019, qui présente des scénarios pour l'avenir des transports, pour tous les secteurs et modes, jusqu'en 2050, ainsi que sur la manière dont la demande de transports pourrait évoluer au cours des trois prochaines décennies, avec ses répercussions potentielles sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

### D. Union internationale des chemins de fer

64. Le Groupe de travail a été informé des activités en cours de l'UIC. La déléguée de l'Union a décrit les méthodes utilisées pour collecter, vérifier et diffuser les données concernant les statistiques des chemins de fer. Elle a aussi présenté « RailLexic 5.0 », une base de données du domaine des chemins de fer dans laquelle les termes ont été traduits en 23 langues, ce qui a permis d'améliorer la cohérence des données à des fins de comparaison.

65. Enfin, elle a annoncé la publication imminente du document intitulé « Statistiques des chemins de fer – Tableau récapitulatif 2019 » qui fournira des informations sur le trafic ferroviaire, la ponctualité, les accidents et les passagers transportés, entre autres.

### E. Fédération routière internationale

66. La représentante de la FRI a présenté un exposé sur les récentes activités statistiques de la Fédération. Elle a en particulier présenté le « RADar », une application mise au point pour permettre d'enregistrer les données sur les accidents, afin de faciliter la collecte d'informations concernant notamment le lieu et les schémas des accidents.

67. L'exposé a également donné un aperçu du rapport 2018 de la FRI sur les statistiques routières mondiales, dans lequel on trouve les statistiques routières de plus de 205 pays. Ce rapport contient notamment des informations sur le trafic routier, les accidents de la circulation et l'énergie (prix des carburants).

## XIII. Questions diverses

(point 12 de l'ordre du jour)

### A. Date de la prochaine session

68. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa prochaine session du 17 au 19 juin 2020. La première demi-journée sera consacrée à un atelier sur une question présentant un intérêt particulier qui sera choisie à partir des propositions reçues des délégations, comme il a été décidé au titre du point 2.

## **B. Renseignements concernant les prochaines réunions sur les statistiques des transports**

69. Le Groupe de travail a pris note des dates et lieux fixés à titre préliminaire pour les réunions prévues en 2019-2020. Cette liste ne comprend pas les réunions des organes subsidiaires du CTI, bien que les statistiques soient inscrites à l'ordre du jour de tous les groupes de travail dont les travaux portent sur chacun des modes transport.

|  |                    |
|--|--------------------|
| Groupe de travail des statistiques ferroviaires (Eurostat)                           | Septembre 2019     |
| Groupe de travail des statistiques de la mobilité des voyageurs (Eurostat)           | Octobre 2019       |
| Groupe de coordination des statistiques des transports (Eurostat)                    | Novembre 2019      |
| Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE (quatre-vingt-deuxième session)     | 24-27 février 2020 |
| Groupe de travail des statistiques des transports de la CEE (WP.6)                   | 17-19 juin 2020    |
| Groupe de travail des statistiques du transport maritime (Eurostat)                  | Septembre 2020     |
| Comité de coordination des statistiques des transports par voie navigable (Eurostat) | Octobre 2020       |
| Comité de coordination des statistiques des transports (Eurostat)                    | Novembre 2020      |

## **XIV. Résumé des décisions**

(point 13 de l'ordre du jour)

70. Comme convenu et conformément à la décision du CTI (ECE/TRANS/156, par. 6), les principales décisions ont été résumées et adoptées, telles que modifiées, à la fin de la session. Le Président a établi le présent rapport en coopération avec le secrétariat.

---