



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

Genève, 17-19 juin 2020

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

Diffusion de statistiques des transports**par la Commission économique pour l'Europe****Disponibilité des statistiques des transports et amélioration
de la collecte des données**

Note du secrétariat

I. Contexte

1. La Commission économique pour l'Europe (CEE) diffuse des données par l'intermédiaire de deux publications biennales (Statistiques des transports intérieurs pour l'Europe et l'Amérique du Nord, et Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord), mais aussi de l'élaboration de fiches info transport avant chaque session annuelle du Comité des transports intérieurs, ainsi que de mises à jour régulières de sa base de données en ligne sur les statistiques des transports (w3.unece.org/PXWeb/en). Les données diffusées par ces différents canaux sont obtenues à l'aide du questionnaire commun en ligne et de questionnaires spécifiques adressés aux pays. Il peut aussi s'agir de données existantes, collectées par des organisations partenaires (certaines statistiques sur la sécurité routière sont par exemple tirées de la base de données CARE). Les publications sont régulièrement mises à jour et la base de données en ligne centralise toujours les données les plus récentes.

2. Depuis la dernière session du Groupe de travail, une nouvelle livraison des Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord ainsi que les fiches info transport ont été diffusées en ligne, respectivement en janvier 2020 et en décembre 2019. La prochaine édition des Statistiques des transports intérieurs pour l'Europe et l'Amérique du Nord paraîtra fin 2020. La base de données en ligne a été mise à jour tout au long de l'année, et le secrétariat a poursuivi ses efforts d'amélioration de la qualité et de la disponibilité des données diffusées.

**II. Mesures prises en 2019 pour améliorer les données
sur les accidents de la circulation routière**

3. Lors de l'élaboration de la publication sur les accidents de la circulation routière, à l'été 2019, le secrétariat a redoublé d'efforts pour obtenir des données de chacun des États membres de la CEE, au besoin en envoyant des rappels supplémentaires et en téléphonant



aux organismes de statistique. Ainsi, 55 des 56 États membres de la CEE ont communiqué le nombre de décès imputables aux accidents de la route pour l'année 2017, de sorte que la base de données a été plus complète sans doute que jamais auparavant. Certaines données de haut niveau de pays européens, qui n'étaient pas encore disponibles dans la base de données CARE, ont été tirées du module sur les accidents de la route du questionnaire commun en ligne, et les données de l'année 2017 ont ainsi pu être complétées. Les années précédentes, les données du questionnaire commun en ligne, disponibles plus tôt, ont concordé parfaitement avec celles de la base de données CARE, si bien que ce recours à différentes sources ne semble pas nuire à la qualité des données. En plus des données particulièrement exhaustives de l'année 2017, 39 États membres ont communiqué des données pour l'année 2018, offrant un aperçu des tendances les plus récentes des accidents de la route.

4. À cette amélioration des données de haut niveau s'est ajoutée la mise à disposition de données plus détaillées pour les pays inclus dans la base de données CARE, administrée par la Commission européenne. Grâce à une meilleure coordination entre Eurostat et le secrétariat, des données sur le nombre de tués et de blessés sur les routes, ventilées par âge, par sexe et par type d'utilisateur (conducteur, piéton, etc.), ont été publiées en décembre 2019. Il en résulte que le nombre de piétons tués dans des accidents de la circulation routière, par exemple, est désormais connu pour 44 des 56 États membres. Il va de soi qu'une telle ventilation des données est essentielle pour déterminer les mesures d'amélioration de la sécurité routière les plus adaptées, et contribue à ce que personne ne soit laissé de côté, conformément au Programme de développement durable à l'horizon 2030.

III. Simplification du questionnaire

5. Le Groupe de travail intersecrétariats, qui réunit le secrétariat de la CEE, Eurostat et le Forum international des transports (FIT), est conscient de la charge de travail que représente le questionnaire commun en ligne et réfléchit sans cesse à des moyens de le simplifier. Il s'efforce de trouver un équilibre entre la réduction de cette charge de travail et l'impératif de collecte de données détaillées et utiles. Lors de la dernière session du Groupe de travail, le secrétariat a présenté une très modeste proposition de simplification qui a fait l'objet de discussions informelles entre les participants. Cette proposition portait sur des indicateurs dont la majorité des pays étaient susceptibles d'approuver la suppression. Il s'agissait d'indicateurs qu'aucune des organisations ne publiait, d'indicateurs dont la suppression avait déjà été envisagée, mais, pour des raisons inconnues, n'avait pas été rendue effective, ainsi que d'indicateurs dont l'utilité analytique était limitée et pour lesquels la disponibilité des données, pourtant collectées depuis un certain nombre d'années, était insatisfaisante.

6. Il a notamment été proposé de supprimer la ventilation facultative du nombre de voitures particulières selon que le carburant employé est du gaz naturel liquéfié ou du gaz naturel comprimé, jugée trop détaillée et peu utile, de même que le nombre de véhicules-kilomètres des autobus et des autocars, le nombre de trajets offerts et le nombre de places-kilomètres offertes, données sollicitées depuis dix ans, mais communiquées par quelques pays seulement, ainsi que l'ensemble du module consacré aux gazoducs, puisque ces données étaient sollicitées depuis huit ans, mais n'avaient encore été diffusées par aucune des trois organisations.

7. Ces indicateurs ont donc été présentés à la dernière session du Groupe de travail des statistiques des transports pour consultation. La réaction a été largement favorable, mais le Groupe de travail intersecrétariats a jugé important de consacrer davantage de consultations à cette question. Eurostat a donc mis les propositions par écrit et explicitement demandé aux pays, en amont de la réunion qu'il a tenue en novembre 2019, si ces indicateurs pouvaient être supprimés. Les réponses ayant été en très grande majorité positives, les indicateurs seront supprimés du questionnaire commun à partir de 2020.

8. Le Groupe de travail intersecrétariats est disposé à réitérer l'exercice en 2020, pour autant qu'il y ait une très bonne raison de supprimer les indicateurs sur lesquels portent les propositions (voir les motifs invoqués ci-dessus) et que les utilisateurs des données jugent ces indicateurs peu utiles.

Document(s) : Document informel WP.6 n° 1 (2019).

IV. Validation permanente des données

9. Depuis la précédente session du Groupe de travail, le secrétariat a en outre amélioré la qualité des données diffusées en continuant de procéder à leur validation. Un algorithme est utilisé périodiquement pour identifier dans la base de données en ligne les combinaisons de pays et d'indicateurs pour lesquels les séries chronologiques sont incohérentes. Un nouvel outil interne est maintenant disponible pour visualiser ces données potentiellement anormales afin d'en faciliter l'identification.

10. Pour résoudre les problèmes de qualité des données avant diffusion, le secrétariat utilise un classeur de validation qui vérifie les sommes et facilite le contrôle visuel, pays par pays, des données à analyser, lors de leur téléchargement depuis le questionnaire commun en ligne, ce qui facilite l'identification des erreurs potentielles avant publication sur le site Web.

11. Si les données sur les transports diffusées par le secrétariat, Eurostat et le FIT se fondent toutes principalement sur le questionnaire commun en ligne, des différences demeurent entre les trois organismes, qui utilisent des questionnaires supplémentaires et/ou traitent différemment ces données avant de les diffuser sur leurs sites Web et dans leurs publications statistiques. En janvier 2019, le secrétariat a commencé à collaborer avec le FIT pour harmoniser chaque fois que possible les données diffusées et cerner les éventuelles différences constatées dans la portée des données recueillies. Cette collaboration se poursuivra et portera dans un premier temps sur les données récentes et les indicateurs nécessaires pour mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable.

12. Après avoir recensé les indicateurs devant faire l'objet d'un suivi au moyen de chacune des méthodes de validation susmentionnées, le secrétariat, en collaboration avec le FIT et Eurostat, adresse chaque année aux pays des questions spécifiques sur des séries chronologiques atypiques afin de corriger ou mieux comprendre les ruptures dans les séries de données. En fonction des réponses, il met à jour les données en question dans la base de données ou y ajoute des notes de bas de page si nécessaire. Le dernier exercice de suivi a eu lieu en février 2019. Depuis 2020, Eurostat s'emploie activement à valider les données que lui communiquent les pays.

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2019/10.

V. Travaux futurs

13. Le secrétariat poursuivra ses efforts en vue d'une meilleure diffusion des données, et réexaminera ses méthodes pour en déterminer les points à améliorer. Le Groupe de travail intersecrétariats continuera à réfléchir aux meilleurs moyens de réduire autant que possible la charge de travail que représente le questionnaire, et le Groupe de travail des statistiques des transports est invité à faire part de toute proposition d'amélioration.