



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

Notes du Président du Groupe de travail des statistiques des transports sur la session virtuelle qui a remplacé sa soixante et onzième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1–2	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	2
III. Objectifs de développement durable liés aux transports (point 2 de l'ordre du jour)	4–9	2
IV. Incidence de la pandémie de COVID-19 sur la production de statistiques des transports (point 3 de l'ordre du jour)	10–22	3
V. Activités statistiques des États membres et difficultés rencontrées (point 4 de l'ordre du jour)	23	5
VI. Statistiques relatives au transport urbain (point 5 de l'ordre du jour)	24–28	5
VII. Questions administratives (point 6 de l'ordre du jour)	29–35	6



I. Introduction

1. En raison des mesures liées à la pandémie de COVID-19, il n'a pas été possible de tenir en présentiel la soixante et onzième session du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6). Comme il n'était pas possible de bénéficier de services d'interprétation à distance, une session informelle virtuelle a remplacé la session prévue. Le secrétariat a communiqué préalablement aux participants un ordre du jour provisoire auquel des modifications importantes avaient été apportées. Les représentants ont en outre été informés que seules les décisions essentielles pour la poursuite des travaux seraient prises, à l'issue de la nécessaire procédure d'approbation tacite de dix jours prévue dans la décision du Comité exécutif de la CEE¹.

2. Le présent document est un résumé informel des débats tenus à cette session, établi par le Président et le secrétariat. Il pourra éclairer les prochaines sessions formelles du Groupe de travail. Les deux décisions prises à l'issue de la procédure d'approbation tacite figurent dans le document informel WP.6 n° 3 (2020) et sont mentionnées au point 6 de l'ordre du jour ci-après.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

3. Après les discours d'introduction du secrétariat et du Président (M. Peter Smeets, de Statistics Netherlands) consacrés aux aspects logistiques de la session et à d'autres questions techniques, les participants ont adopté l'ordre du jour tel que modifié (document informel WP.6 n° 1 (2020)).

III. Objectifs de développement durable liés aux transports (point 2 de l'ordre du jour)

4. M. Jean Todt, Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, a ouvert la session informelle et souligné qu'il était important de disposer de statistiques précises, comparables et actuelles sur la sécurité routière pour assurer le suivi des objectifs de développement durable (ODD). Il a fait le point sur la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, tenue à Stockholm en février 2020, donnant à cette occasion un éclairage contextuel utile pour expliquer pourquoi les données sur les accidents de la route recueillies par les États membres ont une telle importance.

5. Le secrétariat a ensuite fait un exposé d'introduction sur le suivi des ODD liés aux transports. Pour commencer, il a fait brièvement le point sur les statistiques de la Commission économique pour l'Europe (CEE) relatives aux accidents de la route et sur l'importance de disposer de données ventilées pour qu'il n'y ait pas de laissés-pour-compte (par exemple, en surveillant les taux de mortalité parmi les usagers de la route vulnérables). Le tableau de bord des ODD de la CEE² a également été présenté comme un outil permettant de comparer les progrès des pays au niveau international.

6. Le Canada a présenté un aspect de ses activités de suivi des ODD liés aux transports, qui concerne une nouvelle initiative de suivi axée sur l'indicateur 11.2.1 relatif à la proportion de la population urbaine ayant accès sans difficultés aux transports publics.

7. Le Partenariat pour des transports écologiques, à faible émission de carbone (SLoCaT) a présenté son récent rapport concernant la manière dont les transports ont été intégrés dans les examens nationaux volontaires déjà réalisés par des États membres. Ce rapport montre de manière utile que, même si les ODD doivent être suivis au niveau mondial, ils doivent être réalisés au niveau national, et que chaque pays peut choisir des indicateurs supplémentaires correspondant mieux à sa situation particulière.

¹ Voir www.unece.org/fileadmin/DAM/commission/EXCOM/Agenda/2020/Remote_informal_mtg_20_05_2020/Item_3_ECE_EX_2020_18_ITC_sp._procedures.pdf.

² <https://w3.unece.org/sdg>.

8. Un consultant travaillant pour le Partenariat de recherche pour l'accès communautaire (ReCAP) a présenté les résultats de l'étude de suivi réalisée par cette organisation, qui porte sur l'accès aux transports en milieu rural, dans le cadre du suivi de l'indicateur de développement durable 9.1.1 concernant la proportion de la population rurale vivant à moins de 2 kilomètres d'une route praticable toute l'année. Cette étude fournit des informations détaillées sur une méthode permettant de produire un indicateur concernant l'accès aux transports en milieu rural en s'appuyant sur les sources de données disponibles (mailles de population et OpenStreetMap).

9. Le secrétariat a fait le point sur l'action menée pour assurer plus efficacement le suivi national de l'indicateur de développement durable 9.1.2, relatif au nombre de passagers et au volume de fret. Dans cet exposé, il a fourni des informations générales sur le suivi de cet indicateur au niveau mondial et sur le cadre d'orientation élaboré par le secrétariat. Il a souligné que cet indicateur, lorsqu'il sera utilisé pour surveiller la répartition modale du transport intérieur, sera utile pour observer la durabilité des transports, car les habitudes dans ce secteur changent au sortir du confinement dû à la pandémie de COVID-19 et, même si la circulation à bicyclette est susceptible de croître, il est à craindre que celle des voitures particulières augmente aussi car les usagers auront peur de prendre les transports publics.

IV. Incidence de la pandémie de COVID-19 sur la production de statistiques des transports (point 3 de l'ordre du jour)

10. Ce point ne figurait pas dans l'ordre du jour provisoire initial, mais étant donné la situation exceptionnelle dans laquelle se trouvent de nombreux États membres, il a semblé opportun d'examiner comment la crise liée à la pandémie de COVID-19 a perturbé la production des statistiques des transports, et comment les services de statistiques ont réagi à la crise en publiant de nouveaux indicateurs concernant la mobilité. Le Canada, la Tchéquie, la Finlande, l'Irlande, les Pays-Bas, la Fédération de Russie, la Suède, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et les États-Unis d'Amérique ont fait des exposés.

11. Le Royaume-Uni a présenté ses travaux sur la production de données en temps quasi réel à partir d'un large éventail de sources visant à fournir aux ministres des informations sur le suivi de la pandémie de COVID-19. Les données fournies concernaient les passagers des chemins de fer nationaux, du métro et des autobus (à Londres et ailleurs), la circulation des véhicules à moteur (en distinguant les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers et les poids lourds) et le transport aérien. En plus de ces sources de données qui étaient déjà disponibles, on a utilisé les données des téléphones portables pour réaliser des estimations du nombre total de voyages effectués, des changements dans la fréquence de la pratique de la marche et du cyclisme (combinées avec les données de l'Enquête nationale sur les voyages), du nombre de voyages entre les nations constitutives du Royaume-Uni, ainsi que des changements dans les flux pendulaires. Enfin, cet exposé a permis de montrer qu'une compréhension fine des nouvelles sources de données était cruciale pour leur interprétation, surtout en matière d'exactitude.

12. Les États-Unis d'Amérique ont présenté leurs travaux sur les indicateurs « instantanés » concernant la mobilité, qui sont une nouvelle gamme d'indicateurs provisoires sur les activités de transport. Naturellement, ces nouveaux indicateurs mettent principalement l'accent sur l'actualité des données, à la différence des produits statistiques traditionnels établis conformément à des normes de vérification strictes, qui restent essentiels. Ces données instantanées, qui permettent de savoir si les usagers sont chez eux ou en déplacement, viennent des téléphones mobiles et des postes de passage des frontières. On a pu entre autres obtenir des indicateurs sur les déplacements personnels (selon la longueur de trajet et le comté), le volume de passagers, la circulation routière, le transport de marchandises par bateau et la fréquentation des trains interurbains. Les indicateurs hebdomadaires peuvent être consultés sur le site <http://www.bts.gov/newsroom/week-transportation>. En se fondant sur les débats qui avaient eu lieu pendant la session, les États-Unis d'Amérique ont ultérieurement ajouté un lien RPCV (renseignements préalables concernant les voyageurs) à leurs données concernant les déplacements ventilés par distance pendant le confinement lié à la pandémie de COVID-19. Les données RPCV peuvent être

consultées à l'adresse suivante : www.bts.gov/browse-statistical-products-and-data/trips-distance/overview-trips-distance-during-covid-19-travel.

13. Le Canada a donné un aperçu des mesures qu'il avait prises pour faire face à la crise, lesquelles, du point de vue des transports, portaient surtout sur l'établissement d'indicateurs hebdomadaires concernant les transports aériens et ferroviaires et les voyages internationaux. Parmi les autres produits statistiques exceptionnels, on comptait des données sur l'industrie manufacturière et le commerce de gros et de détail communiquées « en accéléré », ainsi que des estimations rapides des prix et du produit intérieur brut (PIB). Dans l'ensemble, les tableaux de bord du Canada sur la pandémie de COVID-19 et sur l'économie sont mis à jour chaque semaine et comprennent huit indicateurs relatifs aux transports et aux voyages.

14. La Fédération de Russie a examiné l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur différents couloirs de transport destinés à l'exportation et exposé dans leurs grandes lignes les modifications potentielles des chaînes logistiques.

15. L'Irlande a évoqué certaines difficultés auxquelles elle a dû faire face en raison de la pandémie de COVID-19, en particulier les problèmes de ressources humaines liés au fait qu'une grande partie du personnel avait soudainement commencé à télétravailler. Les activités habituelles de production de données ont globalement bien fonctionné car les principales sources de données proviennent de sources administratives. C'est la production de données sur le transport routier de marchandises qui a posé le plus de problèmes. En effet, pour des entreprises qui luttent pour leur survie, répondre aux enquêtes ne constitue pas une priorité. Les dispositifs de comptage des véhicules routiers sont de plus en plus utilisés comme source de données. Il a été constaté qu'un esprit de bonne volonté à court terme s'était développé en ce qui concernait l'échange de données entre les secteurs public et privé.

16. Les Pays-Bas ont présenté leur nouvelle page Web sur la mobilité publique en période de pandémie de COVID-19. La mobilité publique est à cet égard l'un de leurs cinq sujets de préoccupation (avec les conséquences sur le plan social, la santé publique, l'économie et les chaînes d'approvisionnement). Les données publiées sur cette page comprenaient des informations sur les ports, le trafic ferroviaire, le transport routier de marchandises et le transport par voie navigable. Le tableau de bord d'indicateurs qu'ils ont élaboré est le fruit d'une collaboration entre Statistics Netherlands et de nombreux autres acteurs tels que les autorités portuaires et l'aéroport d'Amsterdam Schiphol.

17. La Suède met chaque semaine à jour son tableau de bord d'indicateurs concernant la pandémie de COVID-19, qui porte sur l'ensemble de la circulation routière (réseau national uniquement), les mouvements des trains de passagers et de marchandises, le trafic aérien et le transport maritime de passagers et de marchandises. Ces indicateurs sont établis à partir de diverses sources de données qui existaient déjà ou qui ont été nouvellement créées. Les données relatives aux accidents de la route sont également prises en compte. Les données hebdomadaires relatives au réseau routier national (à l'exclusion des routes locales) sont utilisées pour déterminer le volume hebdomadaire de véhicules-kilomètres (pour environ 75 % du total). Les volumes de circulation sont également déterminés à partir des données collectées par les installations de péage urbain de Stockholm et de Göteborg, qui sont communiquées sur une base mensuelle et ventilées par type de véhicule. Certaines statistiques sur la mobilité des passagers montrent par exemple que l'ensemble des déplacements a diminué de 25 % par rapport à l'année précédente, cette baisse atteignant 76 % pour les transports publics.

18. Statistics Finland a dit que, la plupart de ses statistiques étant plutôt produites à partir de données consignées dans les registres que d'enquêtes, le télétravail ne contrariait pas vraiment son activité. Comme dans d'autres pays, un mélange de sources de données qui existaient déjà ou nouvellement créées permettait pour mener à bien un travail exceptionnel d'observation de l'incidence de la pandémie de COVID-19. L'utilisation, dans la région d'Uusimaa (où se trouvent Helsinki et Espoo), de données publiques sur les flux de circulation des camions (provenant de 120 postes de comptage) pour alimenter un modèle de prévision à très court terme de la production économique réelle constitue un exemple intéressant d'exploitation de données sur les transports dans d'autres domaines de la production statistique. La comparaison des résultats de la modélisation de la production établis dans le passé avec les valeurs réelles montre qu'il existe une corrélation très forte.

19. Le Ministère des transports tchèque s'est heurté à des problèmes de production de données semblables à ceux d'autres pays en ce qui concerne les ressources humaines et la disponibilité des données provenant d'enquêtes. Il a également constaté que les données sur les transports auraient un rôle crucial à jouer après la phase critique de la crise pour en évaluer les conséquences économiques et se préparer en conséquence. Il considère que si l'on ne produit pas les statistiques de manière régulière, les données seront définitivement perdues. C'est pourquoi il relance ceux dont les réponses se font attendre et se montre souple en ce qui concerne les délais. Les résultats obtenus concordent avec ceux d'autres pays en ce sens qu'ils témoignent (par exemple pour le chemin de fer) d'une baisse beaucoup plus importante du transport de passagers que du transport de marchandises. Le Ministère a également fait part de statistiques mensuelles montrant que les accidents de la route n'avaient pas beaucoup diminué par rapport à 2019, contrairement à la circulation routière. L'un des changements les plus frappants dans le domaine des transports concernait la fréquentation quotidienne du métro de Prague.

20. Après les exposés de ces neuf pays, le secrétariat a présenté ses propres travaux concernant les moyens utilisés pour réunir les données à court terme pouvant servir à observer les effets de la pandémie de COVID-19. Un représentant de la Commission européenne (DG MOVE) a également décrit les efforts que celle-ci avait déployés pour collecter des informations à court terme sur la sécurité routière, et les difficultés du même ordre rencontrées en ce qui concerne la portée et la précision des données.

21. Les exposés et les débats qui leur ont succédé ont permis de traiter les sujets suivants : la durabilité des nouvelles sources de données (qui dépend parfois de la bonne volonté des fournisseurs de données) ; les avantages des sources de données administratives par rapport aux enquêtes, en raison de leur caractère continu ; les questions relatives à l'exactitude des nouvelles sources de données, pour lesquelles on ne dispose souvent pas de tendance d'évolution à long terme permettant d'effectuer des comparaisons.

22. Certains pays ont fait observer que la crise avait modifié l'équilibre entre les statistiques officielles et non officielles. Les services de statistiques ne peuvent plus se contenter d'être spectateurs de la réalité. Ils doivent soit surveiller eux-mêmes directement la situation, soit s'associer à d'autres organismes pour veiller à ce que cela soit fait.

V. Activités statistiques des États membres et difficultés rencontrées (point 4 de l'ordre du jour)

23. Cette question a été traitée dans le cadre d'autres points de l'ordre du jour, notamment les points 2, 3, 5 et 6.

VI. Statistiques relatives au transport urbain (point 5 de l'ordre du jour)

24. Le secrétariat a fourni aux représentants des renseignements sur la collecte de statistiques sur les tramways et les métros qui a été mise à l'essai au cours de l'année écoulée. La disponibilité des données dans les pays disposant d'un réseau de tram ou de métro est généralement excellente, et les données diffusées en mai 2020 portaient sur plus de 35 États membres et plus de 140 villes. Comme ces données peuvent être collectées facilement, le secrétariat prévoit de continuer à le faire dans le cadre d'un projet pilote. En outre, ces données revêtent une importance particulière à court terme en raison de l'intérêt que portent de nombreux pays à la façon dont va évoluer l'utilisation des transports publics après le confinement.

25. Le secrétariat a souligné que pour certains pays la confidentialité des données constituait un problème, même lorsque le système fonctionnait grâce aux subventions publiques. De nombreux pays ont exprimé leur point de vue à ce sujet ; pour certains d'entre eux, les exigences en matière de confidentialité ne pouvaient être écartées, même si les données étaient parfois publiées ailleurs. D'autres pays ont fait observer que la publication des données nécessitait un accord bilatéral avec la société de transport public. La Suède a fait remarquer que, les systèmes de transport public étant gérés par les autorités régionales, ils n'étaient pas considérés comme des exploitants privés et n'étaient donc pas soumis à des

exigences en matière de confidentialité. Les États-Unis ont indiqué que, s'il fallait recueillir des données à court terme au niveau international, des données mensuelles pourraient être disponibles dans certains cas particuliers, mais pas pour tous les systèmes de transport (plus de 70) fonctionnant aux États-Unis.

26. Les Pays-Bas ont fait part des difficultés qu'ils rencontraient pour collecter des données sur les transports publics auprès d'un exploitant privé. Ils avaient eu recours précédemment à une enquête sur la mobilité pour produire des données sur les transports publics, mais ce moyen ne permettait pas de recueillir des données fiables. Aux Pays-Bas, une seule carte de transport peut être utilisée pour accéder à presque tous les systèmes de transport public du pays, en la passant dans un lecteur. Les données correspondantes sont collectées par une société privée. Les microdonnées individuelles étant susceptibles de fournir des renseignements sur les déplacements des individus, des règles très strictes en matière de confidentialité doivent être appliquées. C'est pourquoi cette société privée et Statistics Netherlands collaborent en vue d'élaborer un tableau de bord des transports publics qui permettra de visualiser les totaux nationaux pour chaque mode de transport au fil du temps. Pour ce tableau de bord on utilise à la fois les données des cartes de transport et les données provenant de registres et d'enquêtes nationales. Cet outil a permis de constater, par exemple, que le nombre d'accès quotidiens aux systèmes de transport public avait diminué en mai et au début du mois de juin 2020 dans une proportion comprise entre 60 et 85 % par rapport à la même période de 2019. Il permet également de mettre en évidence les variations entre différents moments de la journée.

27. Le recueil de microdonnées concernant l'enregistrement à l'entrée et à la sortie des systèmes de transport permettrait de recueillir des statistiques détaillées sur le nombre d'usagers de tous les modes de transport, y compris pour les chemins de fer nationaux. Les entreprises de transport ont fait part de diverses préoccupations concernant la sécurité des données fournies, la vie privée des passagers, et la concurrence entre les entreprises. Par conséquent, Statistics Netherlands continue à mener des discussions avec le Ministère des transports, les entreprises privées et d'autres acteurs pour surmonter ces problèmes.

28. Israël a fait part des difficultés qu'il rencontrait en matière de confidentialité, compte tenu du fait qu'il n'y a qu'un seul exploitant pour le semi-métro de Jérusalem. Par ailleurs, les données disponibles sont limitées car elles portent uniquement sur les ventes de billets, et l'on sait qu'un certain nombre d'usagers ne paient pas leur voyage.

VII. Questions administratives (point 6 de l'ordre du jour)

29. À sa quatre-vingt-unième session, en février 2019, le Comité des transports intérieurs (CTI) a adopté sa nouvelle stratégie à l'horizon 2030. Il a ensuite demandé à ses organes subsidiaires de passer en revue leurs activités afin de les mettre en concordance avec cette nouvelle stratégie. Le secrétariat a établi un document (ECE/TRANS/WP.6/2020/6) dans lequel sont présentés en détail les éléments de la stratégie du CTI qui présentent un intérêt pour le WP.6, ainsi que la manière de mieux faire concorder les activités du WP.6 avec la stratégie du CTI. **Projet de décision : Le Groupe de travail a adopté le document dans lequel le secrétariat décrit de manière détaillée comment les activités du Groupe de travail pourraient être mises en conformité avec celles définies dans la stratégie du CTI, en particulier pour appuyer plus efficacement le suivi des ODD liés aux transports. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir un nouveau mandat prenant en considération ces nouvelles priorités, qui sera examiné à la prochaine session du Groupe de travail.**

30. Le secrétariat établira un nouveau mandat qui sera présenté à la prochaine session pour examen.

31. **Projet de décision : Le Groupe de travail a élu à titre provisoire M. Michael Scrim, de Statistique Canada, Président pour la période 2021-2022.**

32. Enfin, les représentants se sont penchés sur les thèmes qui seront examinés à la prochaine session du Groupe de travail et à plus court terme (l'objectif étant de poursuivre les échanges fructueux de pratiques et d'idées entre les pays). La Tchèque s'est félicitée de

ce que l'accent était mis davantage sur les indicateurs concernant les ODD et du rôle central que jouait le WP.6 dans ces travaux. Elle a également estimé que la qualité des données devrait faire l'objet d'une attention particulière, compte tenu des nouvelles sources de données utilisées, et souligné que les données officielles collectées au niveau international devaient provenir de sources officielles.

33. L'Allemagne a également insisté sur le fait que les nouvelles sources de données et les données obtenues à l'aide de modèles permettaient de disposer d'informations plus actuelles et d'estimer les valeurs manquantes. Elle estime qu'il sera cependant nécessaire d'utiliser de nouvelles méthodes pour évaluer l'exactitude de ces sources, et une collaboration avec les collègues des services de méthodologie pourrait être utile à cet égard.

34. Les États-Unis ont eux aussi fait observer que la qualité des données provenant de nouvelles sources serait particulièrement importante à court terme, et ils ont dit qu'il serait utile d'examiner cette question dans le cadre d'autres réunions en ligne et échanges informels. La Slovénie a affirmé qu'il était essentiel d'examiner ces nouvelles sources de données sous l'angle de l'assurance qualité et de l'actualité des données. Elle a également fait observer qu'il serait utile de poursuivre cet examen dans le cadre d'une réunion virtuelle distincte avant la prochaine session officielle. Le Canada a approuvé cette proposition en indiquant que cela permettrait d'organiser des réunions en ligne plus productives et de réunir un plus grand nombre de participants. La Suède a également approuvé ces idées.

35. Le secrétariat est convenu de communiquer prochainement quelques propositions dans ce sens et le Président a ensuite mis fin à cette réunion informelle.
