



---

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

Genève, 27-29 novembre 2017

Point 17 de l'ordre du jour provisoire

**Statistiques ferroviaires****Promotion de la qualité des données statistiques ferroviaires****Note du secrétariat****I. Généralités**

1. Le transport ferroviaire de passagers et de fret fait partie de la vie quotidienne des populations de toute la région de la CEE et au-delà. Alors que les données dont ils disposent semblent s'accroître sans cesse, les responsables de la politique des transports doivent être en mesure de répondre à de nombreuses questions vitales concernant l'avenir du transport ferroviaire. Par exemple, en quoi l'utilisation des réseaux ferroviaires diffère-t-elle d'un pays à l'autre ? L'étendue du réseau ferroviaire de chaque pays correspond-elle aux besoins de transport de marchandises et de voyageurs ?

2. Pour répondre à ces questions et à d'autres, les utilisateurs ont de multiples possibilités, y compris les mégadonnées recueillies par de nombreux organismes privés. Toutefois, la source la plus complète à l'échelle des pays demeure la collecte traditionnelle de statistiques officielles par les bureaux nationaux de statistique ou les ministères des transports. Ces données statistiques représentent généralement l'ensemble du pays, plutôt qu'une partie de celui-ci (par exemple les régions desservies par telle ou telle compagnie de chemin de fer). Des efforts demeurent à accomplir pour combler les lacunes que ces données présentent encore, et les statisticiens continuent de travailler pour en améliorer l'exhaustivité et la comparabilité.

3. Afin de contribuer à régler ces problèmes et d'encourager la communication entre les statisticiens officiels sur les méthodes de collecte de données, la CEE a tenu au début de juin 2017 un atelier intitulé « Promoting Data Quality in Rail Statistics : Sharing Country Practices » (Promotion de la qualité des données statistiques ferroviaires : mettre en commun les pratiques nationales). Cet atelier, qui était le premier d'une série organisée par la CEE sur les statistiques des transports, s'est déroulé en marge de la session annuelle du Groupe de travail des statistiques des transports de la CEE. Des exposés ont été présentés par des bureaux nationaux de statistique, des ministères des transports et des organisations ferroviaires internationales. Un débat entre tous les participants a conclu l'atelier.

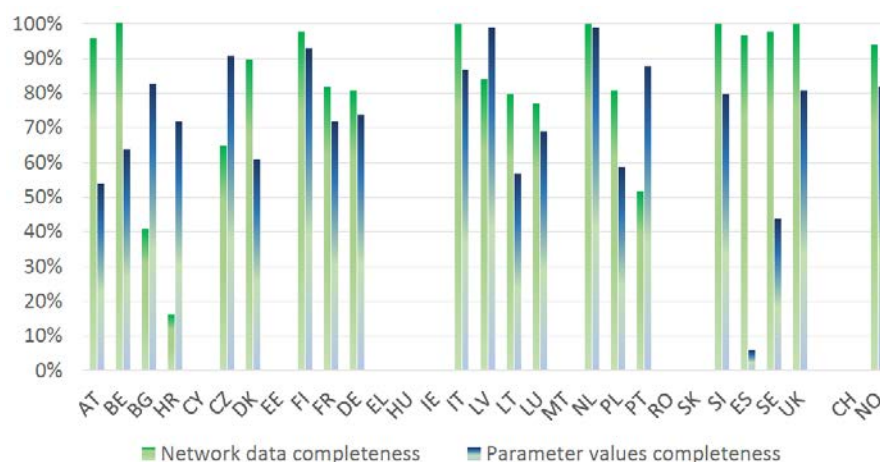


## II. Atelier sur la promotion de la qualité des données statistiques ferroviaires

4. Les difficultés rencontrées dans la collecte de données sont un point important qui a été abordé par plus d'un intervenant. Pour de nombreux pays, les statistiques ferroviaires combinent des données administratives directement communiquées par les exploitants ferroviaires et des questionnaires envoyés auxdits exploitants ou parfois aux usagers. Malheureusement, la collecte de ces données n'est pas toujours cohérente et n'a pas toujours l'exhaustivité nécessaire pour que les données reçues puissent être publiées en tant que données officielles. On peut remarquer ces lacunes dans les bases de données internationales gérées par plusieurs organisations. En particulier, au cours de l'atelier, l'Agence ferroviaire européenne (AFE) a fait état de la faiblesse du niveau de disponibilité des données dans certains pays de la région (voir fig. 1). Certains pays ont fourni à la base de données de l'AFE presque toutes les données demandées, mais de nombreux autres restent à la traîne.

Figure 1

**Exhaustivité des données concernant le réseau et divers paramètres dans la base de données de l'Agence ferroviaire européenne (par pays)**



Source : Agence ferroviaire européenne.

5. Ces lacunes dans les données sont souvent la conséquence des difficultés auxquelles se heurtent les statisticiens pour les collecter. Le Bureau central de statistique des Pays-Bas a notamment souligné les problèmes découlant de la libéralisation du marché du secteur ferroviaire. Le nombre de compagnies ferroviaires augmente dans de nombreux pays en raison de la privatisation (pour l'exemple des Pays-Bas, voir fig. 2). Cela est considéré par beaucoup comme une étape vers un renforcement de l'efficacité des transports, mais les exploitants privés témoignent souvent d'une plus grande volonté de confidentialité et ont souvent des activités dans plusieurs pays (en particulier dans l'Union européenne). Cela complique la tâche des statisticiens, du point de vue tant de la collecte que du traitement des données car celles-ci, lors de leur validation, doivent être ventilées par pays. Pour sa part, le Royaume-Uni a noté un accroissement de la complexité de la collecte de données concernant le fret ferroviaire, en raison de la difficulté qu'il y avait à établir des mémorandums d'accord avec les nombreuses entreprises privées, quoique le plus souvent leur bonne volonté permette de continuer d'obtenir un taux de réponse élevé.

Figure 2  
**Nombre de compagnies ferroviaires en activité aux Pays-Bas**



Source : Bureau central de statistique des Pays-Bas.

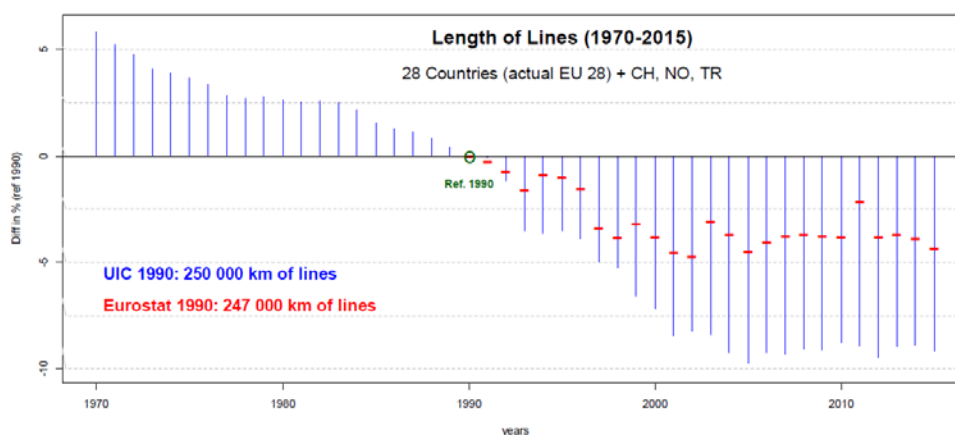
6. Malgré ces obstacles, de nombreux bureaux de statistique sont en mesure de fournir des données utiles aux décideurs et autres utilisateurs de données. La compagnie russe de chemins de fer JSC Rossiïskie Jeleznye Dorogui a connu des évolutions parfois spectaculaires de son fret ferroviaire, notamment au moment de la crise financière de 2009 où s'est produite une forte baisse, suivie d'une reprise plus lente au cours des années suivantes. Les données peuvent ainsi servir d'indicateur économique avancé. Un autre exemple est celui des données communiquées par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) sur l'évolution de la couverture de l'Europe en lignes ferroviaires depuis 1970. La figure 3 fait apparaître la diminution de la longueur totale des lignes en Europe entre 1970 et le début des années 2000, suivie d'une stabilisation au cours de la dernière décennie.

7. Tout au long de l'atelier, les participants ont fait part de méthodes innovantes, y compris, aux Pays-Bas, l'utilisation de données fournies par des passionnés de chemins de fer. Ces données, recueillies par des amateurs enthousiastes et souvent publiées gratuitement sur Internet, sont parfois utilisés par ce pays pour valider la composition des trains et les types de marchandises transportées. Un effort de modernisation plus conventionnel est également en cours au Royaume-Uni, où les statisticiens nationaux de l'Office of Road and Rail (ORR, Bureau de la route et du rail) élaborent un formulaire en ligne destiné à faciliter la communication des données par les exploitants ferroviaires. Une fois qu'elle sera mise en œuvre, cette méthode permettra de rationaliser les activités de collecte de données ainsi que de réduire la charge pesant sur les petits exploitants en réduisant la quantité de données demandées par rapport aux questionnaires précédents.

8. La mise en place de relations de collaboration avec les exploitants ferroviaires est également une mesure adoptée par de nombreux bureaux de statistique pour améliorer leurs statistiques ferroviaires. Aux Pays-Bas, en vertu d'accords passés avec certains exploitants privés, ceux-ci communiquent directement leurs données au Bureau de statistique. Au Royaume-Uni, l'ORR a mis en place un mémorandum d'accord détaillé requérant la fourniture de données relatives au transport de voyageurs par les exploitants ferroviaires du pays (Network Rail). L'accord précise le type de données à fournir ainsi que leur support et le format sous lequel elles doivent être transmises. Une révision annuelle de cet accord permet d'actualiser la relation et de garantir que les besoins des entreprises soient satisfaits.

9. Ces relations contribuent aussi à harmoniser la collecte des données et peuvent considérablement en améliorer la rapidité. Le fait que les décideurs accordent de plus en plus d'importance à une prise de décisions à la fois rapide et bien informée est un autre facteur dont les fournisseurs de données doivent tenir compte lorsqu'ils élaborent et actualisent leurs méthodes de collecte et de diffusion des données. Statistique Canada a fait état de ses propres efforts dans ce domaine, matérialisés par la publication mensuelle de données sur le fret ferroviaire moins de deux mois après la période concernée. Au Royaume-Uni, les mémorandums d'accord fixent des échéances destinées à alimenter directement leurs publications périodiques de manière aussi efficace que possible.

Figure 3  
Évolution de la longueur totale du réseau ferré en Europe par rapport à 1990



Source : Union internationale des chemins de fer.

10. Plusieurs participants et intervenants ont relevé un manque de cohérence des données d'une organisation internationale ou régionale à l'autre, notamment l'UIC, l'AFE, Eurostat et la CEE. L'UIC a montré que, au niveau régional, des différences légères à modérées persistaient entre les données publiées par les organisations internationales (pour une comparaison des données de l'UIC et d'Eurostat sur la longueur totale du réseau ferré en Europe, voir fig. 3). Les organisations emploient parfois diverses méthodes d'estimation, utilisent des définitions légèrement différentes ou collectent leurs données suivant des calendriers décalés. Cela peut être une source de confusions pour les utilisateurs des données. La CEE, Eurostat et le Forum international des transports (FIT) collaborent en permanence en vue d'harmoniser les définitions et utilisent un questionnaire en ligne commun tant pour renforcer la cohérence entre les organismes que pour réduire la charge que représente pour leurs membres la communication des données. Ces efforts ont permis d'améliorer la cohérence des données au cours des dernières années, mais beaucoup reste encore à faire. Dans les années à venir, une étape importante sera la prochaine actualisation du Glossaire commun des statistiques des transports de la CEE, d'Eurostat et du FIT. Cette mise à jour sera entreprise à l'échelle mondiale et incorporera certaines des plus récentes innovations dans tous les modes de transport, y compris le rail.

### III. Conclusions

11. L'atelier de juin 2017 a utilement contribué à améliorer l'échange d'informations entre différents fournisseurs et utilisateurs de données ferroviaires et a constitué un moment du processus continu de débats que la CEE continuera d'encourager dans ce domaine. La CEE a prévu la mise à jour du Glossaire des statistiques des transports et, dans le cadre des activités d'autres groupes de travail concernés, continuera de faciliter la communication et la collaboration entre les pays en matière de collecte de données statistiques ferroviaires.