



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des statistiques des transports

Soixante-quatorzième session

Genève, 15-17 mai 2023

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–6	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	7	3
III. Indicateurs relatifs aux transports et suivi de la réalisation des objectifs de développement durable (point 2 de l'ordre du jour)	8–13	3
IV. Mégadonnées et innovation dans la production des statistiques des transports (point 3 de l'ordre du jour)	14–19	4
V. Statistiques relatives à la recharge des véhicules électriques (point 4 de l'ordre du jour)	20–28	6
VI. Activités statistiques des États membres (point 5 de l'ordre du jour)	29	8
VII. Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation des statistiques des transports (point 6 de l'ordre du jour)	30–41	8
A. Statistiques relatives au tramway et au métro	30–31	8
B. Questionnaire commun	32–34	9
C. Statistiques relatives aux véhicules et données manquantes	35–40	9
D. Plateforme commune de données sur les transports	41	10
VIII. Recensements de la circulation et statistiques géospatiales (point 7 de l'ordre du jour)	42–49	10
A. Recensement 2020 de la circulation sur les routes E	42–44	10
B. Recensement 2020 de la circulation sur les lignes ferroviaires E	45–46	11
C. Autres applications géospatiales pour les statistiques des transports	47–49	11
IX. Diffusion de statistiques des transports par la Commission économique pour l'Europe (point 8 de l'ordre du jour)	50–52	12



X.	Règlement intérieur et mandat du Groupe de travail (point 9 de l'ordre du jour) ...	53	12
XI. Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et organes subsidiaires (point 10 de l'ordre du jour).....	54–57	12
XII.	Activités statistiques d'organisations internationales intéressant le Groupe de travail (point 11 de l'ordre du jour)	58–61	13
	A. Commission européenne (Eurostat).....	58	13
	B. Forum international des transports.....	59	13
	C. Commission européenne (DG MOVE).....	60–61	14
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	62–63	14
	A. Date de la prochaine session.....	62	14
	B. Renseignements concernant les prochaines réunions sur les statistiques des transports	63	14
XIV.	Résumé des décisions (point 13 de l'ordre du jour).....	64	14

I. Participation

1. Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a tenu sa soixante-quatorzième session du 15 au 17 mai 2023, à Genève, sous la présidence de John Wilkins (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord).
2. Les pays suivants ont participé à la session : Allemagne, Bosnie-Herzégovine, Danemark, Fédération de Russie, Finlande, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Suisse, Tadjikistan et Tchéquie.
3. La Commission européenne (par l'intermédiaire de la DG MOVE et d'Eurostat) et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) étaient représentées.
4. Des représentants de l'institution spécialisée des Nations Unies suivante ont participé à la réunion : Union internationale des télécommunications (UIT).
5. Des représentants de l'organisation intergouvernementale suivante étaient présents : Forum international des transports (FIT).
6. L'Université d'État des transports ferroviaires de Samara a participé à la session.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/184

7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire.

III. Indicateurs relatifs aux transports et suivi de la réalisation des objectifs de développement durable (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2023/1

8. Après une introduction du Secrétaire, le secrétariat de la Division de statistique de la CEE a fait part de l'état d'avancement de ses activités de suivi de la réalisation des objectifs de développement durable (ODD). Il a notamment présenté le cadre mondial d'indicateurs pour les ODD élaboré par le Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable. Il a également présenté la deuxième édition de la publication phare qu'est la Feuille de route sur les statistiques pour les objectifs de développement durable. Le secrétariat a indiqué qu'il était important de compléter les indicateurs mondiaux par des indicateurs régionaux et nationaux afin de tirer parti au mieux de la participation des pays au suivi du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Il était essentiel de trouver le bon équilibre entre les avantages et les coûts (la charge de travail que représente la communication des données) liés à la collecte de données pour chaque indicateur sélectionné. Les représentants ont dit que les données issues de différentes sources manquaient parfois de cohérence, ce qui posait problème.
9. Le secrétariat a également présenté les activités de suivi des indicateurs mondiaux relatifs à la sécurité routière, à l'accès aux transports en milieu rural et à la répartition modale des transports terrestres menées actuellement par la CEE. Toutefois, les participants ont estimé que les indicateurs mondiaux élaborés pour le suivi de la réalisation des ODD ne permettaient pas d'appréhender pleinement les questions de durabilité dans le domaine des transports. Le secrétariat a donné des exemples d'indicateurs nationaux relatifs aux ODD ayant trait aux transports et a proposé d'adopter quelques indicateurs propres à la CEE afin de mieux évaluer les progrès réalisés dans le secteur des transports. Il a également présenté le microsite – en cours de développement – ayant pour objet de faciliter le partage de connaissances sur les indicateurs disponibles aux niveaux mondial, régional et national afin qu'il soit possible d'effectuer un suivi, dans la région de la CEE, de la réalisation des ODD relatifs aux transports.

10. Les Pays-Bas (Statistics Netherlands) ont présenté leur méthode de suivi de la cible 9.1 relative à l'infrastructure et à la mobilité. Les indicateurs ont été revus afin d'obtenir davantage d'informations sur l'accessibilité et les niveaux d'émission de manière à effectuer un suivi de la transition énergétique et à évaluer les émissions liées à la mobilité et les facilités de déplacement offertes à la population. De nouveaux indicateurs ont été sélectionnés en prenant en compte différents facteurs, comme l'accessibilité des données, le caractère abordable et la durabilité. Statistics Netherlands a également décrit les difficultés rencontrées, telles que la comparabilité limitée des données avec les autres pays membres de l'Union européenne (UE) et la persistance de lacunes dans les indicateurs de mesure de la protection sociale et de la qualité des transports. En réponse aux questions des représentants, les Pays-Bas ont expliqué qu'ils utilisaient les données relatives au nombre total de véhicules plutôt que les données relatives aux nouvelles immatriculations pour mesurer le taux d'adoption des véhicules électriques. Les relevés des compteurs kilométriques effectués lors des contrôles techniques sont utilisés pour mesurer le kilométrage (pour les véhicules).

11. La Suisse a présenté son système d'indicateurs MONET (Monitoring du développement durable)¹, qui comprend plusieurs indicateurs relatifs aux transports, tels que les accidents de la circulation routière, les embouteillages sur le réseau des routes nationales, la distance moyenne jusqu'au prochain arrêt de transports publics, l'utilisation autonome des transports publics par les personnes handicapées et la pollution sonore due au trafic. La Grèce a ensuite demandé s'il était envisagé, dans le cadre de suivi de la réalisation des ODD, d'inclure des indicateurs sur l'utilisation ou le taux d'adoption des véhicules autonomes. Il a été indiqué qu'à ce stade, on ne disposait que de peu de données et d'informations sur les véhicules autonomes.

12. Le Groupe de travail a décidé que les indicateurs supplémentaires suivants étaient utiles pour le suivi, dans la région de la CEE, de la réalisation des ODD relatifs aux transports :

- Pourcentage de nouvelles voitures particulières à émission zéro ;
- Évolution du poids des nouvelles voitures particulières ;
- Ventilation des décès par type d'usager de la route.

13. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de développer le microsite sur les objectifs de développement durable tel que présenté. En ce qui concerne le Plan d'action pour la sécurité routière pour la période 2023-2030 examiné par le Comité des transports intérieurs (CTI) en 2023, il a estimé que le suivi des progrès accomplis devrait s'appuyer principalement sur les statistiques officielles des décès et blessures dus aux accidents de la circulation (collectées par le Groupe de travail et ses partenaires).

IV. Mégadonnées et innovation dans la production des statistiques des transports (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2023/7 ; document informel WP.6 n° 1 (2023)

14. L'UIT a présenté ses travaux relatifs aux données de téléphonie mobile. Elle dirige l'équipe spéciale sur les données de téléphonie mobile au sein du Comité d'experts en mégadonnées et sciences des données en statistique officielle de l'ONU, composé de représentants de différentes organisations internationales, d'États membres, d'universités et d'entreprises du secteur privé. Elle a présenté le rôle actuel et potentiel des données de téléphonie mobile dans la production de statistiques intéressantes sur les transports et les déplacements domicile-travail (lesquelles peuvent également être utilisées pour la planification des transports). Elle a souligné que les données ne seront utilisées qu'à des fins statistiques et que, dans le souci de garantir leur confidentialité, seules des données agrégées dérivées seront utilisées (plutôt que celles relatives aux trajets individuels). L'UIT a décrit les avantages et les difficultés liés aux données de téléphonie mobile et a présenté les manuels

¹ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/developpement-durable/monet-2030.html>.

déjà produits, qui seront bientôt suivis par une publication sur les statistiques des transports et des déplacements domicile-travail. Au cours de sa présentation, l'UIT a encouragé les États membres à collaborer sur la question de l'utilisation des données de téléphonie mobile aux fins de la production de statistiques des transports en partageant des exemples nationaux, même s'il s'agit de statistiques expérimentales ou de projets en cours.

15. Le secrétariat (qui a dirigé l'élaboration du manuel sur les statistiques des transports et des déplacements domicile-travail, en collaboration avec les Émirats arabes unis) a présenté les domaines des statistiques des transports auxquels les données de téléphonie mobile pourraient contribuer. Ces données seraient notamment très utiles pour ce qui est de l'élaboration de matrices origine-destination, car les enquêtes sur les déplacements ne permettent souvent pas d'obtenir des informations détaillées à ce sujet au niveau des petites zones. Le secrétariat a également fait le point sur l'état d'avancement du manuel, qui contiendra des détails techniques sur le traitement des données et présentera divers exemples nationaux centrés sur les statistiques afin d'aider les pays à commencer à collecter et à utiliser les données de téléphonie mobile. Les représentants ont été invités à faire part de leurs observations sur le projet de manuel² et à communiquer d'autres expériences en matière de données de téléphonie mobile d'ici à la mi-juin 2023.

16. Pendant le débat, les représentants de l'Italie, de l'Allemagne, du Royaume-Uni et de l'Irlande ont présenté leur expérience nationale en matière d'utilisation des données de téléphonie mobile et d'autres sources de mégadonnées. Le coût (parfois) élevé de l'obtention des données a été mentionné. L'Allemagne a indiqué qu'elle utilisait les données de téléphonie mobile et la matrice origine-destination pour analyser la mobilité des personnes, et qu'elle ajustait ces données pour qu'elles soient compatibles avec les résultats des autres enquêtes sur les transports et avec les statistiques officielles. Les projets de l'Italie sont menés conjointement par son Institut national de statistique et par l'opérateur ferroviaire. Les données relatives à la mobilité peuvent être fondées sur les données odométriques.

17. L'Irlande a indiqué qu'elle utilisait les données du système d'identification automatique pour analyser les mouvements du trafic maritime, et que sa méthode serait bientôt publiée sur Github. Elle a effectué récemment un travail considérable en utilisant des statistiques expérimentales. Celles-ci ne peuvent malheureusement pas être considérées comme des statistiques officielles, mais l'Irlande s'efforce de remédier à cette situation. L'exploitation des mégadonnées nécessite de nouvelles infrastructures, besoin auquel l'Irlande tente de répondre en créant une nouvelle plateforme ad hoc. Comme il n'existe pas de document d'orientation de qualité sur les mégadonnées, l'Irlande s'emploie à en élaborer. La question de savoir si les mégadonnées peuvent être publiées sans intervention humaine est encore à l'étude. Le Royaume-Uni a décrit les possibilités d'utilisation de sa nouvelle plateforme de données ouvertes concernant les bus pour la production de statistiques sur la ponctualité.

18. Au cours des débats, Eurostat a également fait part de son expérience en matière de mégadonnées. L'Office étudie et met à l'essai les possibilités de collecte de données sur les transports maritimes à partir du système d'identification automatique. Des données innovantes sur les transports et la mobilité sont également à l'étude. Pour analyser les réseaux de transport, Eurostat combine les informations géographiques disponibles avec d'autres sources de mégadonnées telles que les données sur les infrastructures de recharge, la population et l'accès aux transports urbains. Il prévoit également de développer sa plateforme de données pour faciliter le partage entre les pays européens.

19. Le Groupe de travail s'est félicité des progrès accomplis en ce qui concerne le manuel sur l'utilisation des données de téléphonie mobile pour la production de statistiques de transport et la planification des transports.

² <https://unece.org/sites/default/files/2023-05/ECE-TRANS-WP6-2023-Inf-1%20%28MPD%20Handbook%29.pdf>.

V. Statistiques relatives à la recharge des véhicules électriques (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2023/5

20. Le secrétariat a présenté le thème et a souligné l'importance de plus en plus grande des véhicules électriques et l'attention croissante qui leur était accordée. Le phénomène de l'adoption à grande échelle des véhicules électriques a été abordé lors de la récente session du CTI et de la manifestation parallèle à laquelle le Président du WP.6 a participé. Le secrétariat a indiqué que plusieurs pays collectaient déjà des données sur les bornes de recharge ouvertes au public utilisées par les véhicules électriques. Selon les résultats d'une enquête récente communiqués par le secrétariat, Eurostat et le Forum international des transports (FIT), 66 % des pays de la CEE collectent ou prévoient de collecter des données sur l'infrastructure de recharge à partir de diverses sources. Il reste à déterminer les indicateurs à utiliser (stations de recharge, dispositifs de recharge, points de recharge, puissance de recharge).

21. Le secrétaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a présenté les travaux récents du Groupe sur cette question. Le WP.5 fournit un cadre interrégional de débat sur les moyens de surmonter les difficultés liées à la mise en place des transports terrestres, dans lequel la question des véhicules électriques et de l'infrastructure de recharge est également traitée. Comme il s'agit d'une question transversale, il travaille en collaboration avec la Division de l'énergie durable et les secrétaires d'autres groupes de travail. Selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), le nombre de véhicules électriques va augmenter rapidement dans la région de la CEE et il sera essentiel de garantir une infrastructure de recharge suffisante et de développer une industrie des batteries capable d'innover. C'est pourquoi le WP.6, le WP.5 et d'autres groupes de travail relevant du CTI se penchent sur ces questions.

22. Des États membres ont ensuite fait part de leurs pratiques en matière de suivi des véhicules électriques et des infrastructures de recharge. La Lettonie a présenté son récent projet d'analyse des infrastructures de recharge ouvertes au public et de la consommation d'électricité dans les transports. Dans ce cadre, elle a recueilli des informations sur les bornes de recharge au niveau régional, mis au point un système permettant de calculer la consommation d'énergie des véhicules électriques publics et privés et produit des estimations sur la consommation d'énergie future. Elle a présenté plusieurs statistiques intéressantes sur les infrastructures de recharge et les transports et a donné des informations sur les effets de la température et de la capacité des batteries sur la durée de vie des batteries des véhicules électriques et, partant, sur la consommation d'électricité. En raison de l'augmentation du nombre de véhicules électriques, le pays a constaté en 2021 une augmentation importante de la consommation d'électricité, qui correspond à une réduction estimée de 19 000 tonnes d'émissions de CO₂, 3 tonnes de matières particulaires, 73 tonnes d'oxydes d'azote et 4 tonnes de composés organiques volatils. Après la présentation, les représentants ont posé des questions sur les méthodes de collecte des données relatives à l'emplacement des bornes de recharge. Une question a également été posée sur la disponibilité des données relatives au taux d'utilisation des points de recharge. La Lettonie a répondu qu'elle recevait les données sur les points de recharge des registres dans lesquels tous les véhicules sont enregistrés et où figurent les données sur les points de recharge. Elle ne disposait pas à l'heure actuelle de données sur le taux d'utilisation de chaque borne de recharge.

23. La Hongrie a présenté une analyse des statistiques relatives aux infrastructures de recharge ouvertes au public. Elle avait observé une augmentation du nombre de véhicules électriques et de stations de recharge ces dernières années. Elle a présenté le cadre institutionnel et juridique mis en place en Hongrie pour la collecte de données et les termes utilisés pour cette collecte (public, catégories de capacité de recharge, etc.). Les indicateurs calculés tenaient compte de la proportion d'installations de recharge en courant continu (généralement plus rapides), qui était restée stable ces dernières années. La Hongrie a également présenté des données sur la consommation d'électricité des stations de recharge et le nombre d'installations de recharge publiques, entre autres. Après la présentation, les représentants ont débattu de la nécessité de s'accorder sur la définition des termes

s'appliquant aux véhicules électriques et aux infrastructures de recharge, notamment des termes « public/privé », « vitesse de recharge » et « points/bornes de recharge ».

24. Le Danemark a présenté ses travaux sur le suivi de la consommation d'électricité liée à la recharge des véhicules électriques à la maison. Statistics Denmark avait pour objectif d'estimer la consommation énergétique due à la recharge des véhicules électriques. Pour ce faire, il a comparé la consommation d'électricité des ménages avant et après l'achat d'un véhicule électrique, en utilisant les données des registres des véhicules relatives aux achats de véhicules électriques ainsi que d'autres facteurs tels que les données démographiques et les informations fournies par les compteurs intelligents. Statistics Denmark a constaté une augmentation importante de la consommation d'électricité après l'achat d'un véhicule électrique de la part des ménages occupant une maison individuelle, qui ont tendance à recharger leur véhicule électrique chez eux. Après l'exposé, les représentants ont demandé si, au Danemark, les résidences individuelles étaient fréquemment équipées d'une borne de recharge, ce à quoi le représentant du Danemark a répondu que cela devenait de plus en plus courant. Des questions ont également été posées sur la base légale de l'utilisation des données des registres au Danemark, laquelle n'est pas autorisée dans certains pays. Le Danemark a répondu qu'il existait bien une base légale et qu'en raison du budget limité alloué à la statistique, toutes les données disponibles étaient exploitées.

25. La Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG MOVE) a présenté les règlements régissant le développement d'une infrastructure pour les carburants de remplacement et les données recueillies par l'Observatoire européen des carburants alternatifs (EAFO)³, et a exposé les prescriptions en matière de communication des données figurant dans le futur règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR). S'agissant des définitions de « public » et « privé », la DG MOVE a précisé que le terme « public » s'appliquait aux points de recharge accessibles au public, les autres points étant qualifiés de « privés ». Elle a également expliqué la différence entre « point », « borne » et « station » de recharge, ainsi que la catégorisation des points de recharge en fonction de la vitesse de recharge. Après la présentation, des représentants ont demandé si les données de la DG MOVE étaient disponibles en ligne dans un format convivial, en téléchargement groupé ou par l'intermédiaire d'une interface de programmation d'applications (API), et si elles étaient considérées comme des statistiques officielles. Le représentant de la DG MOVE a répondu que ces données étaient accessibles au public et que des efforts étaient faits pour en améliorer la convivialité. Ces données ne sont pas considérées comme des statistiques officielles, car elles ne sont pas toujours collectées par les systèmes statistiques nationaux. Eurostat a souligné l'importance de définir les termes utilisés pour les statistiques européennes. Le fait d'inclure les données relatives aux infrastructures de recharge dans le questionnaire commun permettrait probablement d'obtenir des données plus standardisées et de meilleure qualité. Dans la mesure où l'AFIR imposera la communication des données, on peut s'attendre à une harmonisation des définitions officielles des termes statistiques et des méthodes de collecte des données.

26. Après les exposés, les représentants ont réfléchi à la marche à suivre pour mettre au point des définitions et une terminologie internationales relatives aux véhicules électriques et aux infrastructures de recharge. La Norvège a indiqué qu'elle publiait des données annuelles communiquées par une association de propriétaires de véhicules électriques, mais qu'elle n'avait aucune influence sur les définitions et les catégories de données utilisées. Elle a ajouté qu'une harmonisation de la terminologie au niveau international serait effectivement très utile, mais qu'il fallait adopter une approche pragmatique et tenir compte de la disponibilité des données. Le Royaume-Uni a également indiqué que les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge étaient classés dans différentes catégories. Il serait sans doute difficile de modifier les catégories d'infrastructure à court terme, par exemple en les classant en fonction de la vitesse de recharge, car cela devait être fait en concertation avec les fournisseurs de données. Le Danemark a souligné qu'il serait important de tenir compte des besoins statistiques lorsque l'on débattrait des définitions et du classement des infrastructures de chargement, plutôt que de se contenter d'appliquer des définitions et des catégories techniques comme si elles étaient gravées dans le marbre. Il a

³ <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>.

également fait remarquer que les données de l'EAFO résultaient parfois d'une production participative.

27. Étant donné que l'EAFO produit déjà des données dans ce domaine, la question s'est posée de savoir si celles-ci pouvaient être utilisées telles quelles pour la collecte de données relatives aux infrastructures au niveau de la CEE. Eurostat a fait remarquer que généralement, les organismes nationaux de statistique ne participaient pas à la production de ces données, qui ne devaient donc pas être considérées comme des statistiques officielles. Il serait utile que les organismes chargés des statistiques des transports élaborent des définitions et s'emploient à produire des données.

28. Le Groupe de travail a accepté la proposition de diffuser un questionnaire pilote sur l'infrastructure de recharge des véhicules électriques axé sur les stations, bornes et points de recharge accessible au public, dans lequel les catégories utilisées correspondent à celles de l'EAFO.

VI. Activités statistiques des États membres (point 5 de l'ordre du jour)

29. Statistics Netherlands a présenté ses travaux sur le suivi du transport intermodal de conteneurs. Dans le cadre d'un projet, il a étudié les déplacements de conteneurs pour analyser les chaînes de transport multimodal, car les conteneurs peuvent facilement être déplacés par différents modes de transport et se prêtent donc très bien à l'optimisation multimodale. Chaque conteneur a un numéro d'identification unique qui en facilite le suivi. Les Pays-Bas ont adopté une méthode ascendante, dans laquelle ils suivent chaque conteneur tout au long de la chaîne de transport multimodal. Le numéro d'identification du conteneur est associé à un numéro de marchandise attribué lors du passage en douane à des fins d'analyse. Cette analyse requiert une grande quantité de données chaque mois (qui doivent être traitées, dans la mesure où le projet n'est réalisable que si Statistics Netherlands a accès directement aux données du système de gestion des transports des entreprises, pour leur épargner la charge de travail liée à la communication des données). Le fait qu'il manque des données (pour des raisons structurelles ou fortuites) et le traitement de données volumineuses font partie des principales difficultés à surmonter. La sélection des variables à analyser peut également poser problème. Le Royaume-Uni a posé la question de savoir si les Pays-Bas collectaient des données relatives au port d'origine uniquement ou également concernant le transbordement (lorsque les marchandises avaient été transbordées dans un port intermédiaire). Les Pays-Bas ont répondu qu'ils ne collectaient actuellement que des données sur le port d'origine, mais qu'ils envisageaient d'inclure également des données sur le transit afin d'avoir une vue d'ensemble des chaînes de transport.

VII. Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation des statistiques des transports (point 6 de l'ordre du jour)

A. Statistiques relatives au tramway et au métro

30. Le secrétariat a fait succinctement le point sur la collecte de statistiques relatives au tramway et au métro, sur l'intérêt de ces données pour le suivi des transports publics après la pandémie de COVID-19, et sur leur utilisation pour le calcul de la répartition modale totale du transport terrestre de voyageurs. Il a indiqué que la charge de travail en matière de communication de données était très faible pour ce type de données, par ailleurs très utiles pour suivre les tendances en matière de transport urbain.

31. Le Groupe de travail a décidé qu'il fallait continuer d'administrer le questionnaire concernant le tramway et le métro.

B. Questionnaire commun

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2023/9

32. Le secrétariat a présenté un rapport sur la collecte des données effectuée au moyen du questionnaire commun pour l'année de référence 2021 et a soulevé plusieurs questions relatives à la qualité des données. Il a également présenté différentes mesures prises au cours des douze derniers mois pour augmenter le taux de réponse. Il a en outre exposé le plan et les propositions visant à arrêter de produire des données relatives à la capacité de charge des véhicules routiers de transport de marchandises figurant dans la base de données de la CEE, en raison de problèmes de qualité notoires (les pays ayant souvent communiqué des données inadéquates ou en utilisant une mauvaise unité) et de la faible valeur ajoutée de ces données (la capacité de charge totale peut être estimée sur la base du nombre de véhicules dans différentes catégories de poids et ne semble pas avoir changé de manière significative au fil du temps). Le Groupe de travail a approuvé l'approche du secrétariat consistant à cesser de diffuser les données relatives à la capacité de charge des véhicules routiers (cette décision ne concerne que la CEE et non d'autres organisations).

33. La Commission européenne (Eurostat) a présenté des aspects techniques de la collecte des données via le questionnaire commun et a abordé la question de la disponibilité des données collectées. Elle a également évoqué les problèmes posés par les définitions actuelles des cyclomoteurs et a présenté des propositions de nouvelles définitions. Le débat a également porté sur une nouvelle catégorisation des types de carburant afin de donner plus d'importance à l'électricité en tant que type de carburant (pour les cyclomoteurs ainsi que pour d'autres types de véhicules).

34. L'ERA a présenté les résultats des travaux que l'équipe spéciale de la qualité des données, récemment créée, a menés sous sa présidence concernant les statistiques ferroviaires internationales, et leurs implications s'agissant des données qui seront collectées à l'aide du questionnaire commun.

C. Statistiques relatives aux véhicules et données manquantes

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2023/8

35. Le secrétariat a lancé un débat sur certains aspects des statistiques concernant les véhicules, en particulier sur la définition des cyclomoteurs et la mise à jour du glossaire pour clarifier certaines définitions. Il a fait remarquer que la définition des cyclomoteurs pouvait désigner explicitement les véhicules des catégories L₁ et L₂ définis dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules. À l'heure actuelle, la frontière entre les cyclomoteurs et les vélos électriques n'était pas claire. Plusieurs États membres ont déclaré qu'ils devaient vérifier ce que leurs statistiques prenaient réellement en compte actuellement.

36. La Lettonie a présenté ses nouvelles statistiques des transports relatives aux véhicules utilitaires légers. Du fait de l'augmentation du transport de marchandises par route, le transport de marchandises par véhicule utilitaire léger a fait l'objet d'une attention croissante et des données ont commencé à être collectées à ce sujet. La Lettonie a présenté ses statistiques sur les véhicules enregistrés en fonction de leur masse brute et a démontré leur importance dans la logistique urbaine. Elle a également présenté son plan pour la nouvelle collecte de données dans les années à venir, qui bénéficie de l'aide financière d'Eurostat.

37. La Norvège a présenté l'enquête qu'elle a réalisée sur les véhicules utilitaires légers ainsi que son projet de nouvelle enquête. Les enquêtes précédentes ont été menées en 2008, 2015 et 2018. Les données collectées pourront être utilisées pour la planification des transports, la modélisation et les études sur la logistique urbaine, entre autres. La Norvège prévoit d'utiliser également une application mobile pour sa nouvelle enquête, qui pourrait détecter automatiquement le mode de déplacement au moyen de capteurs placés dans le téléphone portable des conducteurs. Les problèmes à surmonter, notamment d'ordres juridique, technique et méthodologique, ont également été exposés. Eurostat a noté que les travaux se poursuivaient en vue de l'élaboration d'orientations relatives aux véhicules utilitaires légers, qui seront mises à la disposition du public.

38. La Finlande a fait une présentation sur les statistiques relatives aux émissions de gaz à effet de serre dans les transports. Statistics Finland calculera les émissions annuelles de gaz à effet de serre liées aux transports à partir de l'année 2023. La Finlande collecte des statistiques pour chaque mode de transport, à savoir le transport ferroviaire, le transport maritime, le transport aérien et le transport routier. Le mode de calcul des émissions, basé sur le nombre de véhicules, la circulation routière et les coefficients d'émission, a été expliqué. Les lacunes en matière de données et les difficultés rencontrées, en particulier dans le secteur du transport routier, pour collecter des données sur les véhicules-kilomètres ont été exposées. Eurostat a fait remarquer qu'il était nécessaire, dans le cadre de ce projet, de disposer de données détaillées sur les véhicules-kilomètres.

39. La Division de statistique de la CEE a présenté ses travaux sur les microdonnées administratives utilisées pour produire les statistiques sur les changements climatiques, l'énergie et l'environnement, qui sont menés dans le cadre de la Conférence des statisticiens européens. La CEE, l'AIE et Eurostat ont organisé conjointement un webinaire pour faciliter le partage de données d'expérience et de connaissances sur les microdonnées administratives liées à l'environnement, l'accent étant mis sur la consommation d'électricité, la consommation de gaz et d'eau mesurée, les certificats de performance énergétique des bâtiments et les contrôles techniques des véhicules. Des cadres juridiques et directifs ainsi que des cadres organisationnels et techniques doivent être mis en place pour régir l'accès à ces données. Les représentants de la Division ont partagé des exemples nationaux d'utilisation de microdonnées administratives et ont présenté les étapes suivantes, qui comprennent un examen détaillé de la question par le Bureau de la Conférence des statisticiens européens. Ils ont déclaré qu'ils souhaitaient obtenir d'autres exemples nationaux d'utilisation des microdonnées administratives.

40. Le Groupe de travail a pris note des définitions concernant les cyclomoteurs et des travaux en cours du FIT sur la micromobilité. Il a été convenu que la définition du cyclomoteur pourra être modifiée afin de désigner explicitement les catégories de véhicules L₁ et L₂ à l'exclusion d'autres véhicules, et que la collecte de données au moyen du questionnaire commun permettra à l'avenir d'établir une distinction entre les cyclomoteurs à moteur thermique et les cyclomoteurs électriques. Les États membres ont été encouragés à signaler les problèmes soulevés par les nouvelles définitions relatives aux nouveaux modes de mobilité et à la mobilité légère et leur incidence sur les pratiques existantes de collecte de données sur les véhicules.

D. Plateforme commune de données sur les transports

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2023/11

41. Le secrétaire du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (WP.29/GRPE) a décrit la participation du secrétariat à l'initiative de la plateforme commune de données sur les transports. L'objectif est de mettre au point une base de données mondiale sur les transports et les émissions qui soit utile, en s'appuyant sur plusieurs bases de données statistiques existantes et en les combinant avec des données provenant d'autres sources, le cas échéant. Le Groupe de travail a appuyé la poursuite de la participation à cette initiative.

VIII. Recensements de la circulation et statistiques géospatiales (point 7 de l'ordre du jour)

A. Recensement 2020 de la circulation sur les routes E

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2023/2

42. L'Irlande a expliqué de quelle manière elle avait utilisé les données de comptage du trafic provenant de 300 unités automatisées de suivi en temps quasi réel des indicateurs des transports, par exemple pour calculer le nombre de touristes (les voyages en autocar étant très populaires pour les touristes dans certaines régions). L'établissement de partenariats entre les bureaux de statistique et d'autres organismes gouvernementaux (en l'occurrence,

Transport Infrastructure Ireland) était une condition préalable importante à la réussite de ce projet. Le Bureau de statistique doit encore déterminer si ces données peuvent être publiées directement (après application des algorithmes de qualité) sans aucun contrôle humain. Le suivi des déplacements de poids lourds à proximité des villes sera étudié dans le cadre d'une prochaine étape du projet, ce qui permettra de savoir où les centres de distribution pourraient être les plus utiles. L'utilisation de dispositifs de comptage des véhicules est l'une des nombreuses tentatives de l'Irlande d'intégrer les mégadonnées dans la production de statistiques officielles.

43. Le secrétariat a présenté l'état d'avancement du recensement de la circulation sur les routes E et les recommandations pour 2025. Un débat a eu lieu sur la modernisation du recensement, sur la base de données plus récentes provenant de comptages automatiques de la circulation le cas échéant, qui pourraient par exemple être communiquées chaque année plutôt que tous les cinq ans. Le secrétariat a également mis en avant les différentes utilisations pouvant être faites de ces données, qui peuvent notamment servir à déterminer les possibilités de transfert modal.

44. Le Groupe de travail a approuvé les recommandations relatives au recensement de la circulation sur les routes E pour 2025, en notant qu'il pouvait être modernisé grâce à la prise en compte de données plus récentes provenant directement des dispositifs de comptage du trafic.

B. Recensement 2020 de la circulation sur les lignes ferroviaires E

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2023/4

45. Le secrétariat a présenté les résultats du recensement 2020 de la circulation sur les lignes ferroviaires E et les recommandations pour 2025. Il a constaté que la qualité des données provenant d'Eurostat (via l'annexe V de son Règlement sur les statistiques ferroviaires) s'était beaucoup améliorée et que ces données étaient plus faciles d'accès. Il a été proposé de suivre les déplacements des trains sur le tracé réel du réseau ferroviaire (plutôt que sur des lignes droites origine-destination). Eurostat a noté que demander aux pays d'indiquer si les tronçons du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) font partie du réseau central ou du réseau global améliorerait la collecte de données pour le recensement de la circulation sur les lignes ferroviaires E.

46. Le Groupe de travail a approuvé les recommandations concernant le recensement 2025 de la circulation sur les lignes ferroviaires E et a indiqué que l'on pourrait dans ce cadre demander aux pays de préciser si les tronçons du RTE-T font partie du réseau central ou du réseau global.

C. Autres applications géospatiales pour les statistiques des transports

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2023/10

47. Le secrétariat a fait le point sur la représentation graphique des volumes de transport par voies navigables. Ces travaux répondent à une demande du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) afin qu'un recensement de la circulation sur les voies navigables E soit réalisé. On peut visualiser sur la carte les volumes de transport par voie navigable sur le réseau de voies navigables E, modélisés sur la base des données relatives aux points d'origine et de destination collectées par Eurostat, qui ont été utilisées pour produire une mise en récit des données. Le secrétariat a également présenté les travaux qu'il a menés à bien pour cartographier le réseau de chemin de fer et les paramètres du système d'information géographique (SIG) grâce à l'outil SIG de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGC/AGTC) (<https://ter-gis.unece.org/freight/>), dans le but de permettre aux utilisateurs de savoir quels sont les paramètres techniques minimaux entre deux points quelconques du réseau AGC/AGTC. Le secrétariat continue d'étudier d'autres options de représentation graphique des données sur les volumes de transport.

48. Eurostat a rendu compte de ses travaux d'amélioration des statistiques des transports dans le domaine géospatial, notamment grâce à la carte interactive des données ferroviaires de l'annexe V qu'il a mise au point (avec les mêmes données que celles du recensement du réseau ferroviaire E de la CEE).

49. La Fédération de Russie a fait part de son expérience en matière de production de statistiques à l'aide de technologies innovantes dans le domaine du transport ferroviaire. Elle a proposé de réfléchir à la possibilité d'inclure ces outils dans une future édition du Glossaire des statistiques de transport. Une proposition plus détaillée sera envoyée au secrétariat en temps voulu. Le représentant de l'Université d'État des transports ferroviaires de Samara a présenté un exposé sur le suivi du transport synchronodal en Eurasie.

IX. Diffusion de statistiques des transports par la Commission économique pour l'Europe (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2023/3

50. Le secrétariat a présenté sa stratégie de diffusion des statistiques des transports à l'intention de différents types d'utilisateurs allant des experts en données sur les transports et des analystes des transports aux décideurs et au grand public. Toute la gamme des produits élaborés et à venir a été présentée, y compris la mise en récit de données, le tableau de bord interactif sur les statistiques des transports contenant les fiches info Transport et le microsite sur les ODD liés au transport.

51. La Suisse a indiqué qu'elle diffusait les messages clefs de son enquête quinquennale sur la mobilité en faisant défiler le récit (« scrollytelling ») sur un site Web présentant des graphiques animés et des visualisations attrayantes, ce type de communication visant le grand public plutôt que les statisticiens des transports.

52. Le Groupe de travail a approuvé l'approche du secrétariat visant à poursuivre l'innovation en matière de diffusion par la mise en récit de données et grâce à d'autres produits novateurs.

X. Règlement intérieur et mandat du Groupe de travail (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2023/6

53. Le Groupe de travail a adopté un nouveau Règlement intérieur tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.6/2023/6, aligné sur celui du CTI. À ce titre, il a également adopté un nouveau mandat (publié sous la même cote) renvoyant à ce nouveau Règlement intérieur.

XI. Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et organes subsidiaires (point 10 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2023/12

54. Le secrétaire du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a présenté la méthode utilisée par le Groupe de travail pour fixer des objectifs en matière de transport intermodal (ECE/TRANS/WP.6/2023/12), laquelle est fondée sur l'étude des indicateurs susceptibles de contribuer à la définition des objectifs. Parmi ces indicateurs, il convient de noter que l'indicateur du taux d'unitisation est compilé à partir de la collecte réglementaire de données pour les différents modes, lesquelles sont ajustées pour être aussi comparables que possible. Le secrétariat a souligné les difficultés liées à l'utilisation du taux d'unitisation et a suggéré qu'il soit appliqué en combinaison avec la part modale du rail. Pendant la partie de la séance consacrée aux questions, il a été relevé que les données relatives aux pays se trouvant en dehors de l'Union européenne n'étaient pas largement diffusées.

55. Le secrétaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a présenté des informations actualisées sur trois questions importantes : le déploiement des indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables SITCIN (Sustainable Inland Transport Connectivity Indicators), qui permettent aux pays d'évaluer leurs performances en matière de transports terrestres ; les travaux du Groupe d'experts des infrastructures cyclables (WP.5/GE.5), qui collecte notamment des données de qualité sur les activités cyclistes ; et la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports terrestres.

56. Le secrétariat a présenté la plateforme d'apprentissage en ligne LearnITC⁴ de la CEE.

57. Le Groupe de travail a pris note des informations actualisées communiquées par le secrétariat concernant la stratégie de la CEE en matière de changements climatiques et les activités du Groupe d'experts des infrastructures cyclables et du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique, et s'est déclaré prêt à apporter son aide en cas de besoin.

XII. Activités statistiques d'organisations internationales intéressant le Groupe de travail (point 11 de l'ordre du jour)

A. Commission européenne (Eurostat)

58. Le Groupe de travail a été informé des activités en cours de la Commission européenne (Eurostat), à commencer par la mise en place d'une base juridique pour la collecte obligatoire de différentes données à des fins statistiques et pour la collecte de données non obligatoires, notamment pour l'établissement de statistiques des transports régionales et dans le cadre du questionnaire commun. Le représentant d'Eurostat a présenté les faits nouveaux en matière de statistiques des transports, y compris des statistiques relatives à l'aviation dans le cadre du tableau de bord statistique européen de la reprise (European Statistical Recovery Dashboard), les progrès en matière de statistiques sur les voyages par voies navigables intérieures, les indicateurs de répartition modale pour tous les modes de transport de marchandises, l'amélioration des données et de leur représentation graphique pour les données quinquennales sur les chemins de fer de l'annexe V, et les progrès de la méthode d'enquête sur les véhicules utilitaires légers (avec le lancement cette année dans plusieurs États membres d'enquêtes subventionnées sur la question). La modernisation du système informatique d'Eurostat pour la production de statistiques a également été décrite et un exposé a été présenté sur la nouvelle publication intitulée « Key Figures on European Transport » (Chiffres clefs du transport européen).

B. Forum international des transports

59. La représentante du FIT a donné au Groupe de travail des informations sur le Forum et sur son travail de collecte et de diffusion de données relatives aux transports. Elle a décrit la collecte des données de base effectuée par son organisation, qui porte notamment sur les infrastructures des transports, la mesure des transports, la sécurité des transports et les indicateurs à court terme et a présenté les notes statistiques du FIT, dans lesquelles on trouve des observations importantes sur les tendances mondiales en matière de transports et de mobilité. Elle a également présenté l'explorateur de données sur les transports du FIT.

⁴ <https://learnitc.unece.org/>.

C. Commission européenne (DG MOVE)

60. Le représentant de DG MOVE a informé le Groupe de travail des récentes évolutions de la politique des transports de l'Union européenne. Il s'agit notamment du pacte vert pour l'Europe et de la Stratégie de mobilité durable et intelligente.

61. Dans son exposé, le représentant a également mis en avant les différentes manières dont la Commission utilise des statistiques pour l'élaboration et le suivi des politiques. La publication de l'UE intitulée « Transport in Figures » (les transports en chiffres) a été évoquée, ainsi que le rapport de suivi de l'UE sur les progrès réalisés dans la réalisation des ODD, l'examen volontaire de l'UE sur la mise en œuvre des ODD en 2023 (qui sera présenté lors du forum politique de haut niveau pour le développement durable de 2023) et les indicateurs de mobilité urbaine durable. Enfin, des études en cours ont été présentées, comme l'étude sur l'internalisation des coûts externes des transports, les incidences de la COVID-19 et d'autres événements d'actualité sur la connectivité des transports et la concurrence dans le domaine des transports.

XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)

A. Date de la prochaine session

62. Le Groupe de travail a été informé que la prochaine session était provisoirement prévue du 22 au 24 mai 2024 au Palais des Nations (Genève). La représentante du FIT a fait remarquer qu'il y aurait un chevauchement avec les dates du sommet annuel du Forum.

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

63. Le Groupe de travail a été informé des dates et lieux des réunions sur les statistiques des transports qui se tiendront en 2023 et 2024. Eurostat tiendra celles de son groupe de travail sur les statistiques maritimes les 28 et 29 septembre 2023 (en ligne), et celles de son groupe de coordination sur les statistiques des transports les 29 et 30 novembre 2023 (en présentiel).

XIV. Résumé des décisions (point 13 de l'ordre du jour)

64. Le Groupe de travail a adopté ses principales décisions. Le rapport de la session sera établi par le secrétariat en coopération avec la présidence.
