



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 4 de l'ordre du jour provisoire

Activités statistiques des États membres et difficultés rencontrées**Les statistiques des transports au service du suivi des effets de la COVID-19****Note du secrétariat*****I. Contexte**

1. Depuis le déclenchement de l'épidémie de COVID-19, on s'est beaucoup intéressé à l'utilisation des données relatives aux transports pour mesurer les effets des changements de comportement et du confinement imposé par les gouvernements sur les systèmes de transport. Nombre de ces changements radicaux ne pourront être observés que mois par mois. Pourtant, la plupart des données relatives aux transports collectées au niveau international le sont sur une base annuelle. Qui plus est, compte tenu du décalage existant entre la collecte des données, réalisée par les États membres, et leur compilation par les organisations internationales, la plupart des données collectées en 2020 ne seront peut-être pas publiées avant début 2022. Ce n'est évidemment pas satisfaisant dans une situation qui évolue rapidement. Le secrétariat a donc décidé de regrouper toutes les données pertinentes recueillies auprès des bureaux nationaux de statistiques (et éventuellement auprès d'autres sources) et de les publier sur une seule page wiki. Cette page donne à tous les utilisateurs de données qui le souhaitent la possibilité de trouver en un même endroit toutes les données relatives au transport pertinentes et permet de compiler rapidement les données provenant de différentes sources. On trouvera ci-après des résultats et des enseignements, notamment en ce qui concerne la sécurité routière.

II. Mesures prises par le secrétariat

2. Dans un contexte où les États membres étaient confrontés à un surcroît de travail et de pression et faisaient leur possible pour produire des données statistiques périodiques avec du personnel dont une grande partie travaillait à distance, le secrétariat a estimé qu'adresser un questionnaire à compléter très rapidement aux pays ne serait pas une initiative bien

* Le présent document est soumis après la date prévue pour que l'information la plus récente relative à la crise de la COVID-19, en pleine évolution, puisse y figurer.



accueillie, d'autant plus que la situation évoluait rapidement et qu'il serait nécessaire d'effectuer des mises à jour en temps réel. Il a décidé à la place d'explorer les sites Internet des bureaux nationaux de statistiques, ainsi que d'autres sources de données fiables (parfois à un autre niveau que le niveau national). Par exemple, le site des transports de Londres et celui de la police de New York ont été utilisés comme sources de données sur les accidents de la circulation mortels pour Londres et New York, respectivement.

3. Les données rassemblées correspondaient pour la plupart à des indicateurs déjà publiés dans la base de données statistiques de la CEE, comme les chiffres de la sécurité routière, le nombre de passagers et les immatriculations de véhicules. Certaines données ne relevant pas du champ d'application habituel des statistiques des transports de la CEE ont également été retenues, dans la mesure où elles ont été jugées utiles pour la tâche fixée. C'est ainsi que des statistiques provenant des secteurs de l'aviation, des transports maritimes et des ports ont été prises en compte. En outre, certains bureaux de statistiques ont diffusé les résultats du comptage du trafic à certains endroits.

4. Les données ont toutes été publiées dans un tableau sur un site wiki¹ créé par le secrétariat et mis à jour en permanence. Le secrétariat a également présenté sur un blog une analyse effectuée à partir des données obtenues, ce qui a suscité un intérêt accru pour les sources utilisées. Les données ont été notamment reprises par la Secrétaire exécutive de la CEE dans des messages affichés sur son blog et par l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, M. Jean Todt, dans des entretiens avec les médias.

III. Exemples de statistiques

5. Certains ensembles de données relatives aux transports illustrent de manière frappante les changements sur une base mensuelle. Par exemple, les nouvelles immatriculations de véhicules dans l'Union européenne ont accusé une baisse de 50 % en mars par rapport au mois de mars de l'année précédente, d'après l'Association des constructeurs européens d'automobiles. Les données concernant le Royaume-Uni ont montré quant à elles qu'il y a parfois eu plus de 90 % de passagers en moins dans le métro londonien certains jours en mars et en avril.

6. En plus de constater ces changements spectaculaires dans les transports, on a estimé qu'il était particulièrement important d'examiner la sécurité routière. Une baisse importante de la mortalité due aux accidents de la route peut instaurer une « nouvelle normalité » aux yeux du public et des gouvernements, prouvant que les accidents de la route sont largement évitables. Pour y parvenir, il faut notamment réduire le volume global du trafic, ce qui réduit l'exposition aux risques, mais aussi substituer la marche et le vélo à la voiture.

7. Il est difficile de dresser un bilan global de l'impact des mesures de confinement dues à la COVID-19 sur la sécurité routière, car les mesures ont été plus ou moins strictes et n'ont pas été mises en place au même moment dans les pays et les villes de la région de la CEE, mais on constate que de nombreux pays et villes ont connu des chiffres mensuels de mortalité due aux accidents de la circulation parmi les plus bas de l'époque actuelle.

8. La France, où un confinement total a été imposé à partir du 17 mars, a enregistré en avril une baisse de 56 % du nombre de décès par rapport au mois d'avril de l'année précédente (ces chiffres ne concernent que la France métropolitaine), avec 109 décès, soit le chiffre mensuel de loin le plus bas enregistré dans la base de données statistiques de la CEE depuis 1993. En avril 2020, l'Irlande a enregistré le nombre de décès le plus faible qu'elle ait connu depuis mai 2018. Bien qu'Israël n'ait pas connu de baisse historique, pour chacun des mois de 2020, le nombre de décès a été bien inférieur au chiffre du mois correspondant pour 2017-2019. Le chiffre d'avril pour la Norvège montre une diminution de 54 % par rapport à avril 2019. En avril, l'Espagne a connu l'une des plus grandes baisses du nombre de morts dues aux accidents de circulation, soit 63 % de moins par rapport au mois d'avril de l'année précédente.

¹ <https://wiki.unece.org/display/DSOCIOT>.

9. La Grèce (au moment de la rédaction du présent document) ne disposait de données que jusqu'en mars 2020, mais il en est ressorti que le nombre de morts (24) n'avait jamais été aussi bas depuis au moins 2010. Le chiffre de l'Allemagne pour le mois de mars indique une baisse de 33 % par rapport à mars 2019 et il s'agit du total mensuel le plus bas depuis au moins 2015. En Suède, où les mesures ont été beaucoup moins strictes que dans les autres pays, le nombre de décès enregistrés en avril correspond à la moyenne des cinq dernières années. La Finlande a enregistré en avril une baisse de 30 % par rapport à avril 2019, bien qu'elle ait connu des mois moins meurtriers, le plus récent ayant été décembre 2019 (compte non tenu des facteurs saisonniers). La Lettonie a diffusé des données trimestrielles, et non mensuelles, dont il ressort que le premier trimestre a connu une réduction du nombre de décès, mais qui n'est pas sans précédent. Cependant, les données prennent également en compte des mois pendant lesquels le confinement n'était pas encore en place.

10. En plus des données par pays, les données actualisées des villes ont également été étudiées afin de disposer du plus large aperçu des tendances. Le service des transports de Londres (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) et celui de la ville de San Francisco (États-Unis d'Amérique) ont également été inclus dans l'exercice de collecte de données. Il convient de mentionner notamment les données de la ville de New York, compilées par la police de New York et publiées par la ville, portant sur tous les accidents de la circulation enregistrés par la police et disponibles dans un format permettant leur téléchargement automatique et leur manipulation à l'aide d'un logiciel courant.

11. Ces baisses du nombre de décès sont bien sûr une excellente nouvelle, mais il faut les considérer dans le contexte d'une diminution très importante de la circulation. Certains pays ont pu mettre en rapport la réduction du nombre de décès et la baisse du trafic et se sont ainsi rendus compte qu'en réalité le taux de décès (en termes de décès par véhicule-kilomètre) avait augmenté (c'est par exemple ce qui ressort des données du National Safety Council des États-Unis). Cela peut s'expliquer par le fait que le moins grand nombre d'embouteillages a incité certains usagers de la route à rouler plus vite.

IV. Format des données diffusées

12. Les données qui ont été diffusées ont été présentées sous différentes formes, à savoir des statistiques dans un fichier PDF (avec parfois un fichier pour chaque mois sans aucune comparaison avec les mois ou années précédents), de simples fichiers Excel, des cubes de données interactifs, ou encore des structures de données compatibles avec l'interface de programmation d'applications (API). Il n'a pas été particulièrement difficile d'exploiter ces fichiers soumis dans des formats très divers pour produire des graphiques portant sur plusieurs mois, mais si l'exercice devait se répéter, le temps qu'il faudrait consacrer à copier et à coller à la main des chiffres rendrait vite la tâche fastidieuse, surtout s'il faut traiter les données de beaucoup plus de pays que les 10 qui en publient actuellement (lesquelles ont été faciles à trouver).

V. Discussion

13. Il semble bien que les 10 pays susmentionnés constituent une exception. En effet, la plupart des États membres de la CEE ne produisent pas en continu, mois après mois, de chiffres provisoires en matière de sécurité routière. Certains publient des données trimestrielles, et certaines entités infranationales affichent des données à une fréquence plus élevée. Les représentants peuvent se demander si cela vaut la peine de consacrer davantage de ressources à produire plus fréquemment des statistiques relatives à la sécurité routière. Avant le confinement, les variations du nombre de décès d'une année sur l'autre n'étaient pas particulièrement notables dans bien des cas, mais pour ces derniers mois, et peut-être au cours des mois et des années à venir, dans le contexte d'une « nouvelle normalité », on cherchera davantage à disposer rapidement d'indicateurs à court terme relatifs à la sécurité routière.

14. Un débat sur la fréquence devra également mettre en balance les avantages qu'il y a à disposer rapidement de données et le risque que ces données soient moins fiables. Étant

donné que l'on définit un décès dû à un accident de la route comme un décès survenant dans les trente jours suivant l'accident, le chiffre des décès ne sera définitif que trente jours après le mois de référence ; un chiffre mensuel ne sera donc pas tout à fait fiable. Cependant, une fiabilité légèrement moindre peut se justifier par une forte augmentation de la rapidité d'obtention des données, et donc de leur impact, tout particulièrement si les tendances observées jusque-là ont connu un bouleversement sans précédent. Une autre mesure pour préserver la fiabilité des données statistiques pourrait consister à dissocier ces statistiques mensuelles de l'ensemble de données finales (soit dans les bases de données nationales, soit dans une base internationale de données compilées).

15. Les représentants sont invités à :

- Signaler toute source de données régulièrement actualisées relatives à la sécurité routière qui ne se trouve pas encore sur le site wiki ;
- Donner leur point de vue sur la publication d'un ensemble de données « instantanées » relatives à la sécurité routière au niveau international ;
- Examiner leurs pratiques nationales en matière de diffusion, notamment s'agissant des formats exploitables sur ordinateur, compte tenu des avantages que ceux-ci peuvent avoir pour les utilisateurs de données.
