



---

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

Genève, 9-11 juin 2021

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Statistiques relatives au transport urbain :****Statistiques relatives au tramway et au métro****Point sur les statistiques relatives au tramway et au métro  
et sur la possibilité de les collecter à intervalles rapprochés****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document porte sur l'action menée par le secrétariat en vue de la collecte continue de données statistiques sur les passagers des tramways et des métros en zone urbaine et de l'élaboration de nouvelles méthodes de diffusion. Il y est également question de la disponibilité de données récentes et des techniques de collecte automatisée. Les représentants sont invités à réfléchir à ce que peut apporter cette collecte de données et à la possibilité de l'effectuer à l'avenir automatiquement ou à intervalles rapprochés.

**I. Informations générales**

1. Dans le prolongement d'un atelier consacré aux statistiques relatives aux transports publics urbains organisé avec succès en 2019, le Groupe de travail des statistiques des transports a décidé d'envoyer un questionnaire pilote sur les statistiques relatives aux tramways et aux métros pour en savoir plus sur la disponibilité des données et les méthodes de collecte (voir ECE/TRANS/WP.6/2020/5). De telles données n'ont à ce jour jamais été collectées à l'échelle internationale. Comme il a été démontré que la disponibilité des données était satisfaisante et que ces données étaient assez simples, la collecte s'est poursuivie en 2020 à titre expérimental.



## II. Collecte et diffusion de données annuellement

2. Depuis la première publication, en 2020, de l'ensemble de données relatives au tramway et au métro, le secrétariat a amélioré la carte jointe, qui montre la disponibilité des données en utilisant le logiciel Dash, de Plotly, exécuté en langage Python. Cette carte, qui peut désormais être générée automatiquement, permet non seulement de visualiser la disponibilité des données, mais aussi de suivre l'évolution dans le temps du nombre de voyageurs et des voyageurs-kilomètres sur un graphique linéaire généré automatiquement pour chaque ville. L'utilisateur peut basculer entre le nombre de passagers et les voyageurs-kilomètres<sup>1</sup>.

Figure 1

**Capture d'écran de la nouvelle carte interactive montrant les données relatives au tramway et au métro**



3. Quand il leur a demandé de fournir les données, le secrétariat a encouragé les pays à lui communiquer si possible les liens vers celles qui étaient disponibles en ligne. Étant donné la simplicité de cet ensemble de données par rapport à d'autres, il a proposé, lorsque les données étaient publiées grâce à une interface de programme d'applications (API) ou sous un autre format structuré et informatiquement exploitable, d'automatiser le processus de collecte afin de les alléger de la charge que représente la communication des données. Cependant, seuls le Portugal et l'Espagne ont répondu positivement à cette proposition. Certains pays sont pourtant en mesure d'automatiser le recueil de ces données grâce à leurs bases de données nationales. Le secrétariat aimerait que ces pays expliquent pourquoi ils ont tout de même fourni les données au moyen d'un questionnaire. Il se peut que les bureaux de statistique souhaitent s'assurer que les données collectées sont vérifiées manuellement avant leur diffusion à l'échelle internationale, mais s'il y a d'autres raisons, les représentants sont invités à en faire part.

4. Les données concernant la France et la Géorgie se sont ajoutées à celles de la première publication de l'ensemble de données, ce qui porte le nombre de villes ou de régions sur lesquelles on dispose d'informations à 146, pour 26 États membres.

<sup>1</sup> La publication de la carte était en cours au moment de la soumission du présent document mais devrait être disponible pour la session du Groupe de travail.

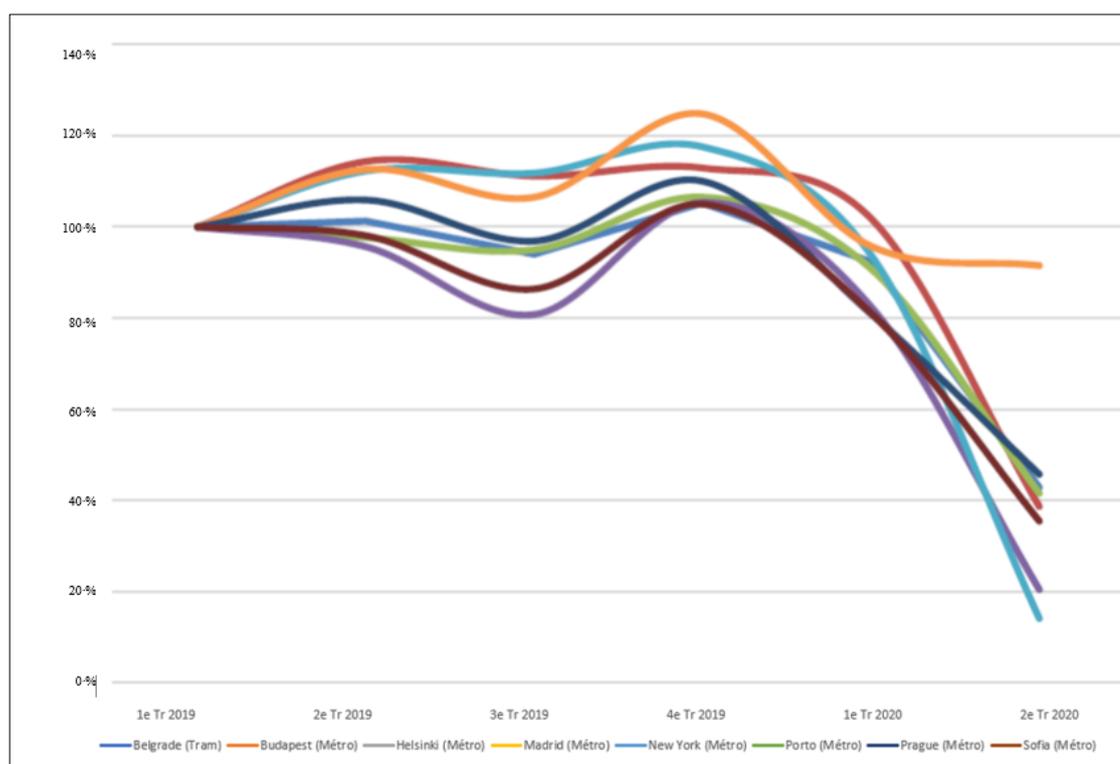
### III. Données collectées plus fréquemment

5. Lorsque le questionnaire a été envoyé, en septembre 2020, le secrétariat a également demandé aux pays de fournir toutes les données collectées à intervalles plus rapprochés dont ils disposaient, qu'il s'agisse de statistiques trimestrielles ou mensuelles et qu'elles portent sur le nombre de voyageurs ou de voyageurs-kilomètres. S'il était essentiellement question de vérifier la disponibilité des données, il s'agissait également de mieux mesurer les incidences des différentes politiques de confinement menées dans les villes de la région de la CEE en raison de la pandémie de COVID-19, sans devoir attendre des données annuelles qui masqueraient de toute façon les changements survenus en cours d'année.

6. Sur les 26 pays qui disposaient de données annuelles sous une forme ou une autre, 17 ont également fourni des données trimestrielles ou disposaient de données trimestrielles sur leur site Web dans un format facile à exploiter. La figure 2 présente l'évolution de la fréquentation de réseaux de transports de quelques villes sélectionnées. Elle met en évidence la forte chute enregistrée au deuxième trimestre de 2020 dans toutes ces villes, mais aussi de grandes disparités entre elles, ce qui montre à quel point les pays ont été touchés de façon différente par la COVID-19 pendant cette période. Avec des statistiques annuelles, ces variations à court terme seraient invisibles.

Figure 2

**Nombre de voyageurs fréquentant chaque trimestre certains systèmes de transport urbain (1<sup>er</sup> trimestre 2019 = 100)**



7. La disponibilité satisfaisante de ces données collectées plus fréquemment montre qu'une collecte plus régulière est acceptable, si l'intérêt pour de telles informations est suffisant. La question reste cependant de savoir si l'utilité de ces données justifie l'augmentation de la charge que représente pour les pays leur communication, sans compter le travail imposé au secrétariat. C'est pourquoi la possibilité d'importer ces données manuellement demeure intéressante. Si des API ou des fichiers Excel structurés sont disponibles, les données peuvent être directement importées depuis plusieurs pays, sans charge supplémentaire pour ces derniers et moyennant un travail de vérification minimal de la part du secrétariat.

8. Sur les 17 pays qui ont fourni des informations trimestrielles, neuf publient des données sur leurs sites Web nationaux tous les mois ou tous les trimestres (le Bélarus, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis d'Amérique, la Hongrie, la Lettonie, le Portugal, la Serbie et l'Ukraine). À part la Serbie, où les publications sont au format PDF, ces pays proposent un format exploitable par un système informatique. Cependant, les données ne sont pas toujours ventilées par villes : elles le sont pour le Danemark, l'Espagne, la Lettonie, le Portugal et les États-Unis d'Amérique, mais le Bélarus, la Hongrie, la Serbie et l'Ukraine recueillent leurs données à l'échelle nationale. Bien que les données ventilées par villes soient effectivement importantes pour ces statistiques, des données recueillies plusieurs fois par an à l'échelle nationale sont tout de même utiles pour détecter rapidement des changements de fréquentation des transports publics dans les différents pays.

#### **IV. Valeur de ces données et conclusions**

9. Le secrétariat prévoit de continuer à collecter chaque année ces données au moyen d'un questionnaire, sauf pour les pays (l'Espagne et le Portugal) qui ont dit préférer que les données soient transmises directement par leur API afin de réduire leur charge de travail. Étant donné l'importance des données sur les transports urbains pour le suivi de la réalisation des objectifs de développement durable, par exemple au moyen de l'indicateur 11.2.1 sur l'accès aux transports publics et de l'indicateur 9.1.2 sur le nombre de passagers et le volume de fret transportés, par mode de transport, il est indéniablement utile, en ce qui concerne les transports, que le secrétariat continue de fournir un ensemble de données collationnées à l'échelle internationale. Ces données pourraient par exemple aider à calculer les schémas de répartition modale de certaines villes ou agglomérations et de certains pays. En outre, leur évolution dans le temps montre les villes qui ont vu leurs transports publics se développer ou décliner.

10. Lorsque le secrétariat a lancé la collecte de données pilote, il a veillé à ce qu'elle soit aussi simple que possible en ne demandant que le nombre de voyageurs et de voyageurs-kilomètre pour le tramway et le métro. Afin de replacer ces chiffres dans leur contexte, des informations supplémentaires peuvent parfois être utiles. Par exemple, pour les villes où le système de tramway ou de métro est nouveau ou a été étendu, le nombre de kilomètres de lignes que totalise le réseau chaque année permettrait de mettre en perspective toute augmentation (ou diminution) soudaine de la fréquentation.

11. En outre, en cherchant des données sur Internet, le secrétariat a remarqué que certains pays publiaient des informations sur les autobus ou les trolleybus urbains en même temps que les données sur les tramways et les métros. Si l'intérêt suscité est suffisant, ces données pourraient également être intégrées à l'ensemble de données. Si les tramways ou les métros sont parfois le principal mode de transport public dans les villes, les bus sont plus universels. La disponibilité des données est susceptible d'être très variable d'un pays à l'autre, étant donné le vaste éventail de structures choisies pour les transports publics.

12. Enfin, en ce qui concerne les données relevées à intervalles rapprochés, le secrétariat encourage les pays à envisager de publier toutes les données disponibles dans un format exploitable par un système informatique, et si possible de les ventiler par villes. Cela permettrait de publier un indice de fréquentation des métros et des tramways pour les villes de la région de la CEE et donc de disposer rapidement de données récentes sur les variations de la fréquentation des transports urbains.