



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

### Groupe de travail des statistiques des transports

#### Soixante-douzième session

Genève (modalités hybrides), 9-11 juin 2021

## Rapport du Groupe de travail des statistiques des transports sur sa soixante-douzième 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. Utilisation des mégadonnées en statistique des transports (point 2 de l'ordre du jour) .....	8–16	3
IV. Mise au point d'un cadre mondial d'indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable (point 3 de l'ordre du jour) .....	17–23	5
V. Activités statistiques des États membres et difficultés rencontrées (point 4 de l'ordre du jour) .....	24	6
VI. Statistiques relatives au transport urbain (point 5 de l'ordre du jour) .....	25–32	6
A. Statistiques relatives au tramway et au métro .....	25–28	6
B. Suivi de la dernière étape des livraisons .....	29–32	7
VII. Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation des statistiques des transports (point 6 de l'ordre du jour) .....	33	7
VIII. Recensements de la circulation dans la région de la Commission économique pour l'Europe (point 7 de l'ordre du jour) .....	34	7
IX. Diffusion de statistiques des transports par la Commission économique pour l'Europe (point 8 de l'ordre du jour) .....	35	8
X. Mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030 et du programme de travail pour 2020-2021 (point 9 de l'ordre du jour) .....	36–37	8
XI. Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et organes subsidiaires (point 10 de l'ordre du jour) .....	38	8
XII. Activités statistiques d'organisations internationales intéressant le Groupe de travail (point 11 de l'ordre du jour) .....	39–44	8
A. Commission européenne (DG MOVE) .....	40–41	8



B.	Commission européenne (Eurostat) .....	42	9
C.	Forum international des transports.....	43	9
D.	Union internationale des chemins de fer.....	44	9
XIII.	Élection du Bureau (point 12 de l'ordre du jour) .....	45	9
XIV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour).....	46-47	9
A.	Date de la prochaine session .....	46	9
B.	Statistiques genrées.....	47	9
XV.	Résumé des décisions (point 14 de l'ordre du jour) .....	48-50	10

## I. Participation

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.6/181.

1. Le Groupe de travail des statistiques des transports a tenu sa soixante-douzième session du 9 au 11 juin 2021, à Genève. Compte tenu des restrictions de voyage, la réunion s'est déroulée selon des modalités hybrides, avec trois séances informelles menées via WebEx et deux séances formelles tenues le 11 juin via Interprefy. Conformément à la décision que le Groupe de travail avait prise à sa soixante et onzième session (ECE/TRANS/WP.6/189, par. 31), la session a été présidée par M. M. Scrim (Canada).

2. Les représentants des pays ci-après ont participé à tout ou partie de la session du Groupe de travail : Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Canada, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Israël, Italie, Kirghizistan, Lettonie, Macédoine du Nord, Malte, Monténégro, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie, Turquie et Ukraine.

3. La Commission européenne (DG MOVE et Eurostat) était représentée.

4. Des représentants des entités des Nations Unies suivantes ont également participé à la session : Division de statistique, Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat) et Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale.

5. Des représentants des organisations intergouvernementales suivantes étaient présents : Forum international des transports (FIT), Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).

6. L'organisation non gouvernementale suivante était également représentée : Union internationale des chemins de fer (UIC).

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

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.6/180.

7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat.

## III. Utilisation des mégadonnées en statistique des transports (point 2 de l'ordre du jour)

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.6/2021/4, ECE/TRANS/WP.6/2021/11.

8. Le débat sur ce point de l'ordre du jour a eu lieu pendant la matinée de la première séance formelle du 11 juin et a été lancé par le Secrétaire exécutif adjoint de la CEE.

9. L'Allemagne a présenté ses travaux relatifs à l'utilisation des données sur les mouvements des véhicules provenant de l'association allemande des clubs automobiles (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)) pour réaliser des matrices origine-destination pour l'ensemble de l'Allemagne. Les principaux obstacles à surmonter dans ce projet pilote étaient qu'il n'était pas facile de suivre les véhicules au-delà des frontières nationales ni d'assurer le contrôle de la qualité des données, et qu'il n'y avait pas d'ensemble de données fiable préexistant sur lequel se fonder pour comparer les résultats. Néanmoins, ces travaux étaient encourageants dans la mesure où les données produites avaient permis de recenser les déplacements en fonction de leur motif (travail/éducation, achats et loisirs) et, associées aux informations électroniques de tarification routière, pouvaient fournir des résultats détaillés qui seraient utiles pour la production de statistiques des transports. Les données sur les mouvements des véhicules disponibles dans le commerce étaient beaucoup plus détaillées et précises, mais leur coût était élevé.

10. Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a présenté l'utilisation des données des opérateurs de téléphonie mobile aux fins d'estimer la pratique du cyclisme et de la marche à pied sur une base quotidienne, qui était particulièrement intéressante pendant la pandémie de COVID-19. L'intervenant a souligné que le Premier Ministre ou d'autres Ministres d'État avaient mentionné ces données quotidiennes lors des points de situation sanitaire qu'ils faisaient aux heures de grande écoute. Au début de la pandémie, plusieurs sources de données avaient été envisagées pour cette tâche, y compris des caméras utilisant l'intelligence artificielle, des compteurs de trafic automatiques, des applications de suivi de l'activité sportive telles que Strava, les données des autorités locales ou même les données collectées par les systèmes de vélos en libre-service, mais les données des opérateurs de téléphonie mobile avaient été considérées comme les plus fiables. Les estimations relatives au cyclisme ont donc été obtenues en déduisant des données des opérateurs de téléphonie mobile les chiffres concernant les autres modes de déplacement observés (c'est-à-dire l'utilisation du train et la circulation automobile). Les limites de cette méthode sont la grande incertitude qui caractérise les données produites et le fait qu'elle ne peut pas diviser les résultats à un niveau local. Après la pandémie, il est probable que la méthode associera aux données des opérateurs de téléphonie mobile celles recueillies par les compteurs de trafic, les caméras et les autorités locales.

11. La Suède a présenté ses idées concernant l'éventuelle intégration de nouvelles sources de données dans son enquête sur les flux de marchandises, qui est réalisée tous les quatre à six ans. Actuellement, le système passe en revue 12 000 lieux de travail et a donc un coût élevé ; il s'appuie également en partie sur des données administratives. Parmi les sources de données qui pourraient potentiellement être utilisées pour compléter le système d'enquête, figuraient les mouvements de fret enregistrés par les systèmes de gestion des transports, les systèmes de gestion des parcs, les systèmes d'identification automatique (AIS, pour la localisation des navires) et les registres tenus par les régulateurs du trafic ferroviaire et aérien. En 2019, une enquête avait été menée pour savoir ce que les compagnies de fret pensaient de l'utilisation de ces données ; elle avait révélé que les points de vue variaient d'un secteur à l'autre. Par exemple, les prestataires de services logistiques craignaient que le partage des données ne menace leur modèle commercial, alors que les expéditeurs de marchandises étaient généralement beaucoup plus favorables. La stratégie de la Suède consistait donc à mener des projets pilotes faisant appel à ces nouvelles sources de données dans des secteurs où les flux de fret étaient stables, comme l'acier et le papier. L'automatisation complète de cette enquête n'était pas prévue à court terme, mais les projets pilotes à petite échelle pourraient se multiplier.

12. Les États-Unis d'Amérique ont fait part de leur expérience concernant leur série Spotlight, qui étudie les tendances à court terme dans le secteur des transports, y compris les conséquences de la pandémie de COVID-19. Les sources de données utilisées étaient notamment les suivantes : les personnes contrôlées dans les aéroports, l'activité des ports à conteneurs, les camions franchissant des frontières internationales, ainsi que les estimations des déplacements quotidiens à partir des véhicules connectés et des données des téléphones mobiles. Le Bureau des statistiques sur les transports produisait de multiples résultats destinés à différents niveaux d'expertise, y compris des produits qu'une bonne partie du grand public pouvait facilement appréhender.

13. La Fédération de Russie a exposé l'utilisation de nouvelles technologies visant à faire circuler des trains couplés virtuellement afin d'augmenter de près de 12 % le volume journalier en tonnes-kilomètres. Cette expérience avait permis de mettre en évidence un nouvel indicateur à partir duquel mesurer le trafic ferroviaire. Un deuxième exposé a été fait sur les changements apportés à la logistique du fret ferroviaire pour les produits énergétiques en raison de l'intérêt croissant pour la protection de l'environnement.

14. Après les exposés des pays, la Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies a abordé les travaux en cours du Comité d'experts de l'ONU sur les mégadonnées et la science des données pour les statistiques officielles. Il en était ressorti que les projets du moment les plus pertinents pour les statistiques des transports étaient ceux menés par les équipes spéciales sur l'évaluation de l'accès aux transports dans les zones rurales, les données provenant des téléphones mobiles et les données des systèmes AIS, ainsi que les projets portant sur des sujets transversaux, tels que l'accès aux données détenues par

le secteur privé et les techniques de préservation de la confidentialité des données. Les représentants étaient invités à rejoindre l'un des groupes existants, voire à créer une équipe spéciale des statistiques des transports si une demande en ce sens existait.

15. Afin de faciliter les futurs débats et les futurs échanges de données d'expérience, la Division de statistique de l'ONU a présenté le groupe Yammer du Réseau mondial des responsables des données et des statisticiens, qui permet aux statisticiens des États membres et à ceux des organisations internationales de dialoguer.

16. Après les présentations de l'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de la Suède, des États-Unis d'Amérique, de la Fédération de Russie et de la Division de statistique de l'ONU, le Groupe de travail est convenu de continuer de mettre en commun les meilleures pratiques en matière de mégadonnées, aussi bien pendant ses prochaines sessions que tout au long de l'année, grâce à des webinaires et d'autres activités, le cas échéant.

#### **IV. Mise au point d'un cadre mondial d'indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable (point 3 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.6/2021/1, ECE/TRANS/WP.6/2021/8.

17. La Division de statistique de la CEE a fait part au Groupe de travail de l'état d'avancement de ses activités de suivi de la réalisation des objectifs de développement durable. Ces informations concernaient notamment l'état d'avancement de la deuxième édition de la publication *Roadmap for Statistics for Sustainable Development Goals* (Feuille de route pour les statistiques relatives aux objectifs de développement durable) et les améliorations apportées au tableau de bord pour les ODD constitué d'indicateurs interactifs adaptés à la région de la CEE, notamment l'indicateur 3.6.1 sur la sécurité routière et l'indicateur 9.1.2 sur la répartition entre modes de transport. Le secrétariat a également décrit la récente publication intitulée « Measuring and Monitoring the Sustainable Development Goals »<sup>1</sup> (« Mesurer et surveiller la réalisation des objectifs de développement durable »), fondée sur une approche collaborative entre différentes divisions de la CEE.

18. Le secrétariat a informé les représentants de l'état d'avancement de la collecte de statistiques sur la sécurité routière, pour lesquelles le questionnaire avait été envoyé en mars et la plupart des pays y avaient déjà répondu. Il a félicité les pays qui avaient déjà fourni des données pour 2020 et ceux qui avaient augmenté le niveau de précision par rapport au dernier cycle de collecte. Les données pour les pays membres d'Eurostat avaient été reçues directement d'Eurostat.

19. Un représentant de DG MOVE a fait le point sur l'évolution des statistiques de la sécurité routière dans l'Union européenne, y compris le suivi de l'incidence de la COVID-19 sur les décès dus à des accidents de la route. Il a notamment donné des précisions quant à la référence, plus systématique, aux degrés de gravité de type 3 et plus sur l'échelle MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale) dans le but d'utiliser une méthode plus comparable de suivi des blessures entre les pays.

20. ONU-Habitat a présenté ses travaux sur le suivi de l'indicateur 11.2.1 de l'ODD relatif à la proportion de la population urbaine ayant aisément accès aux transports publics, y compris la publication de données en libre accès pour 10 000 villes dans le monde.

21. Un autre représentant de DG MOVE a décrit l'approche de la Commission européenne concernant les indicateurs des objectifs de développement durable propres à l'Europe, qui intégrait des indicateurs régionaux particuliers sur la proportion de voitures particulières à émissions nulles dans les nouvelles immatriculations, ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub> par km pour les voitures particulières neuves, et tout en s'appuyant sur un indicateur complémentaire des émissions totales de CO<sub>2</sub> de toutes les voitures particulières.

<sup>1</sup> <https://unece.org/unece-and-sdgs/publications/measuring-and-monitoring-progress-towards-sustainable-development-goals>.

Ces indicateurs constituent un bon moyen de suivre l'évolution de l'incidence du parc de voitures particulières sur l'environnement, dont il n'est pas tenu compte dans la liste mondiale des indicateurs des objectifs de développement durable.

22. Le secrétariat a ensuite lancé le débat sur les indicateurs supplémentaires qui pourraient être utilisés pour évaluer le transport durable dans la région de la CEE parmi les indicateurs pour lesquels il existait déjà des données et une interprétation claire. Les indicateurs choisis par la Commission européenne semblaient être un bon point de départ. Le représentant de l'Allemagne a souligné que les indicateurs existants ne permettaient pas de saisir pleinement les dimensions sociales du transport durable et qu'il serait de ce fait utile d'ajouter le coût du transport pour les différents groupes de revenus. Le représentant de la Tchéquie a souligné que la méthode pour le choix et le calcul des indicateurs devrait d'abord être confirmée avec les États membres.

23. Le Groupe de travail a décidé d'étudier plus avant les indicateurs des ODD liés au transport qui sont propres à la région de la CEE en s'appuyant sur les travaux d'Eurostat et d'autres organisations régionales ; ces indicateurs pourraient être rassemblés dans une publication informelle, dont la méthode serait confirmée avec les États membres.

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

24. Ce point a été traité dans divers autres points de l'ordre du jour.

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

### **A. Statistiques relatives au tramway et au métro**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.6/2021/5.

25. Le secrétariat a présenté les progrès réalisés dans le cadre de la collecte et de la diffusion de statistiques sur les tramways et les métros en zone urbaine sur une base annuelle et a exposé les avantages que comportait la collecte de données sur une base trimestrielle.

26. L'Espagne a présenté ses travaux sur les systèmes de transport public urbain et les données relevées à intervalles rapprochés pour les métros et les bus de sept villes espagnoles ; données qui étaient publiées quarante et un jours après la période de référence. Chaque opérateur signait une dérogation à la confidentialité pour que les données puissent être publiées.

27. Le secrétariat a ensuite décrit l'intérêt que pouvait présenter la collecte de données à intervalles rapprochés sur les tramways et les métros. Si elle était effectuée régulièrement tout au long de l'année, cette tâche représenterait une charge de travail importante tant pour le secrétariat que pour les États membres. Toutefois, le secrétariat a estimé qu'il était viable d'automatiser ce processus de collecte pour une majorité de pays, lorsque les données étaient disponibles via une interface de programmation d'applications (API) ou sous un format standard et informatiquement exploitable.

28. Le Groupe de travail a décidé de continuer de collecter annuellement les statistiques concernant les tramways et les métros. Le Groupe de travail a encouragé ses membres à publier si possible les données sur les transports publics urbains à intervalles rapprochés, sous un format informatiquement exploitable.

## **B. Suivi de la dernière étape des livraisons**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.6/2021/10.

29. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le secrétaire du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a présenté les conclusions d'un atelier organisé récemment au sujet des changements récemment intervenus en matière de logistique urbaine. La Suisse a présenté les résultats de sa dernière enquête sur les véhicules utilitaires légers réalisée en 2013 ainsi que les préparatifs de la prochaine enquête prévue en 2023 (dont les détails sont précisés dans le document ECE/TRANS/WP.6/2021/10). Ces résultats montraient une forte croissance du secteur au fil du temps, et même si l'enquête n'était menée qu'une fois tous les dix ans, les estimations pour les années intermédiaires semblaient également satisfaisantes.

30. Le Canada a exposé les activités menées par Statistique Canada dans ce domaine et a mis en évidence le fait que les livraisons effectuées par des véhicules légers de transport de marchandises prenaient de plus en plus d'importance avant la pandémie, et qu'elles continueraient probablement d'augmenter à l'avenir. Eurostat a communiqué des informations sur l'expérience acquise par son équipe spéciale sur les véhicules utilitaires légers, en activité depuis 2018. Il n'était pas prévu de mettre en place une collecte de données réglementée sur les véhicules utilitaires légers. Les objectifs de l'équipe spéciale étaient de déterminer les domaines les plus importants de la collecte de données pour chaque pays, d'examiner la gamme de véhicules à inclure dans les véhicules utilitaires légers et d'examiner les variables à prendre en compte dans une enquête sur les véhicules utilitaires légers.

31. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a présenté les résultats de son étude sur l'utilisation des voies navigables intérieures pour la logistique du fret en zone urbaine. Les exemples de mise en pratique étaient peu nombreux, mais les résultats indiquaient que cette approche pouvait être concluante lorsqu'elle était correctement mise en œuvre, comme c'était déjà le cas dans plusieurs villes, dont Paris et Venise.

32. Le Groupe de travail a pris note des informations à jour communiquées par le Canada et la Suisse sur le suivi de la dernière étape des livraisons et des véhicules utilitaires légers, ainsi que des travaux du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE (WP.24), de ceux de l'équipe spéciale d'Eurostat sur les véhicules utilitaires légers, et du rapport de la CCNR sur l'utilisation des voies navigables intérieures pour la logistique du fret en zone urbaine. Il a décidé de garder ce point à l'ordre du jour.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.6/2021/7.

33. Eurostat a fait le point sur le nouveau système de collecte de données reposant sur le questionnaire commun d'Eurostat, de la CEE et du FIT. Ce nouveau système était basé sur des fichiers Excel (ceux du questionnaire) au lieu d'être fondé sur une interface Web. La Suisse a souligné que le fait de disposer de fichiers Excel distincts pour chaque année rendrait la révision des séries chronologiques fastidieuse. Le Groupe de travail a pris note du nouveau système de collecte de données reposant sur le questionnaire commun.

## **VIII. Recensements de la circulation dans la région de la Commission économique pour l'Europe (point 7 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.6/2019/3, ECE/TRANS/WP.6/2019/11.

34. Le secrétariat a présenté les plans élaborés pour la série 2020 de recensements de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E, en particulier le souhait

de disposer de données au format Shapefile dans la mesure du possible. Les données concernant les volumes de trafic sur les réseaux AGR et AGC respectivement devraient être envoyées pour le recensement de la circulation sur les routes E au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2021, et les données relatives aux lignes ferroviaires E avant la mi-2022 (les données pour les pays membres d'Eurostat devant être transmises par celui-ci). Le secrétariat a insisté sur l'importance du format Shapefile pour la visualisation des données sous forme cartographique. Le secrétariat a signalé que les volumes de trafic en 2020 seraient considérablement réduits dans la plupart des pays en raison de la pandémie. Cela rendrait certes moins pertinentes les comparaisons avec les données de 2015, mais la mesure de l'impact de la COVID-19 sur les déplacements était utile en soi. Le Groupe de travail a encouragé les États membres à fournir en plus des données pour 2019, si disponibles, afin qu'il soit possible de mieux saisir l'incidence de la COVID-19 sur les volumes de trafic.

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

35. Ce point a été examiné au titre d'autres points de l'ordre du jour.

## **X. Mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030 et du programme de travail pour 2020-2021 (point 9 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.6/2021/3, ECE/TRANS/WP.6/2021/6.

36. Le secrétaire adjoint du Comité des transports intérieurs a fait le point sur la mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030 et sur les prochains travaux attendus du Groupe de travail. Le secrétariat a également indiqué que, malgré le fait que l'ONU fonctionnait avec un cycle budgétaire annuel depuis 2019, il était toujours considéré comme plus prudent de maintenir le rythme biennal des programmes de travail et évaluations.

37. Le programme de travail pour 2020-2021 et le mandat actualisé du Groupe de travail ont été approuvés. Il a été décidé de maintenir la pratique de la planification et des évaluations biennales.

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

38. Des informations ont été communiquées sur les travaux de la session de février 2021 du Comité des transports intérieurs qui intéressaient le Groupe de travail, notamment sur la stratégie du CTI à l'horizon 2030.

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

39. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par DG MOVE, Eurostat, le FIT et l'UIC.

### **A. Commission européenne (DG MOVE)**

40. Le représentant de DG MOVE a informé le Groupe de travail des récentes évolutions de la politique des transports de l'Union européenne, qui comprend notamment le pacte vert pour l'Europe et la Stratégie de mobilité durable et intelligente, et dont les objectifs sont les

suivants : faire en sorte que, d'ici à 2030, au moins 30 millions de voitures « zéro émission » soient opérationnelles sur les routes européennes et que le trafic ferroviaire à grande vitesse ait doublé.

41. Dans le cadre de son exposé, il a également présenté diverses utilisations de statistiques et donné des indications sur d'autres besoins en matière de données, comme l'utilisation éventuelle de paires origine-destination, de données collectées plus fréquemment et de définitions mieux alignées entre les différents modes pour améliorer les comparaisons entre les modes de transports.

## **B. Commission européenne (Eurostat)**

42. Le Groupe de travail a été informé des activités en cours de la Commission européenne (Eurostat). Le représentant a donné un aperçu des publications d'Eurostat relatives aux statistiques de transport intitulées « Energy, transport, and environment statistics » (« Énergie, transport et statistiques environnementales »), qui contiennent des indicateurs relatifs aux transports et à l'environnement pour 28 États membres de l'Union européenne, et le « Eurostat regional yearbook » (« Annuaire régional d'Eurostat »), qui contient une analyse régionale du nombre de voitures particulières par rapport au nombre d'habitants (le taux de motorisation) ainsi qu'une analyse portant sur les équipements de transports publics (incluant les autocars, autobus et trolleybus). La présentation a également porté sur l'établissement prochain de deux groupes de travail, l'un sur les statistiques des transports et l'autre sur les statistiques des transports dans le contexte de la pandémie, via le tableau de bord statistique européen de la reprise (European Statistical Recovery Dashboard).

## **C. Forum international des transports**

43. Le représentant du FIT a informé le Groupe de travail des récentes productions statistiques du Forum, comme les articles *Statistics Brief*, les données à court terme du quatrième trimestre 2020 et les niveaux d'investissement dans le secteur des transports. La prochaine réunion statistique du FIT aurait lieu les 7 et 8 octobre 2021 à Paris, une participation à distance étant également possible.

## **D. Union internationale des chemins de fer**

44. Le Groupe de travail a été informé des activités en cours de l'UIC, notamment des activités régulières de collecte de données mensuelles et annuelles. Dans le cadre de sa présentation, le représentant de l'UIC a également montré par exemple que si le transport de voyageurs en Europe avait chuté de 46 % pendant la pandémie, le trafic de marchandises, lui, n'avait baissé que de 9 %.

# **XIII. Élection du Bureau (point 12 de l'ordre du jour)**

45. Aucune candidature n'a été proposée pour la vice-présidence.

# **XIV. Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)**

## **A. Date de la prochaine session**

46. Le Groupe de travail a été informé que la session suivante était provisoirement prévue du 15 au 17 juin 2022.

## B. Statistiques genrées

*Document* : ECE/TRANS/WP.6/2021/2.

47. Le FIT a mené une discussion sur l'importance des questions de genre dans les statistiques des transports. Des données relatives aux différences connues entre les hommes et les femmes, telles que les taux d'accident de la route et d'utilisation des transports publics, ont été communiquées. Il restait de nombreuses inconnues car les enquêtes sur les déplacements faisaient défaut dans de nombreux États membres (soit il n'en existait pas du tout, soit elles étaient menées très peu fréquemment). Le FIT et le secrétariat ont tous deux indiqué qu'ils espéraient que les évolutions dans l'utilisation des mégadonnées conduiraient à l'obtention de meilleures données à l'avenir. La Slovénie s'est dite consciente de l'importance de ce sujet, mais a indiqué que, d'après son expérience en matière de mégadonnées, ventiler les données par sexe risquait de s'avérer difficile. L'Irlande a dit qu'elle ne pensait pas pouvoir obtenir à court terme une meilleure ventilation par sexe de ses données.

## XV. Résumé des décisions (point 14 de l'ordre du jour)

48. Comme convenu et conformément à la décision du CTI (ECE/TRANS/156, par. 6), les principales décisions ont été résumées et adoptées, telles que modifiées, à la fin de la session. Le Président a établi le présent rapport en coopération avec le secrétariat.

49. Le Groupe de travail a adopté la liste de ses décisions qui, en vertu d'une récente décision du Comité exécutif, sont soumises à une procédure d'approbation tacite de soixante-douze heures pour tenir compte d'éventuels problèmes techniques de connexion rencontrés par les représentants des États membres.

50. Conformément aux procédures spéciales de prise de décisions lors de réunions formelles avec participation à distance qui ont été adoptées par le Comité exécutif le 5 octobre 2020, les décisions prises lors de la session ont été diffusées à toutes les représentations permanentes à Genève pour approbation par procédure tacite dans un délai de soixante-douze heures par les délégations ayant participé à la session. Cette procédure d'approbation tacite a pris fin le 23 juin 2021 à 18 heures (HEC) sans objection. Les décisions prises à cette réunion sont donc considérées comme adoptées. Les informations pertinentes sont disponibles (en anglais) sur le site Web de la CEE à l'adresse : [www.unece.org/info/about-unece/executive-committeexcom/silence-procedure.html](http://www.unece.org/info/about-unece/executive-committeexcom/silence-procedure.html).