



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des statistiques des transports

Soixante-treizième session

Genève (session hybride), 15-17 juin 2022

Rapport du Groupe de travail des statistiques des transports sur sa soixante-treizième 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. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	8	3
IV. Utilisation des mégadonnées en statistique des transports (point 3 de l'ordre du jour)	9–14	3
V. Enquêtes sur les déplacements (point 4 de l'ordre du jour).....	15–21	5
VI. Objectifs de développement durable ayant trait aux transports (point 5 de l'ordre du jour)	22–26	6
VII. Activités statistiques des États membres (point 6 de l'ordre du jour)	27	7
VIII. Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation des statistiques des transports (point 7 de l'ordre du jour)	28–31	8
A. Statistiques relatives au tramway et au métro	28	8
B. Questionnaire commun	29–30	8
C. Statistiques des véhicules.....	31	
IX. Recensements de la circulation et statistiques géospatiales (point 8 de l'ordre du jour)	32–36	8
A. Recensement 2020 de la circulation sur les routes E	32–33	8
B. Recensement 2020 de la circulation sur les lignes ferroviaires E	34	9
C. Autres applications géospatiales dans les statistiques des transports.....	35–36	9
X. Diffusion de statistiques des transports par la Commission économique pour l'Europe (point 9 de l'ordre du jour).....	37	9



XI.	Programme de travail pour 2022-2024 et évaluation biennale pour 2020-2021 (point 10 de l'ordre du jour)	38	9
XII.	Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et organes subsidiaires (point 11 de l'ordre du jour)	39	9
XIII.	Activités statistiques d'organisations internationales intéressant le Groupe de travail (point 12 de l'ordre du jour)	40-45	10
	A. Commission européenne (DG MOVE).....	41-42	10
	B. Commission européenne (Eurostat)	43	10
	C. Forum international des transports.....	44	10
	D. Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.....	45	10
XIV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)	46-48	11
	A. Date de la prochaine session	46	11
	B. Renseignements concernant les prochaines réunions sur les statistiques des transports	47	11
XV.	Résumé des décisions (point 14 de l'ordre du jour)	48	11

I. Participation

Document : ECE/TRANS/WP.6/183

1. Le Groupe de travail des statistiques des transports a tenu sa soixante-treizième session du 15 au 17 juin 2022, à Genève. Compte tenu des restrictions de voyage, la réunion s'est déroulée sous forme hybride. En l'absence de M. Michael Scrim (Canada), qui a été élu Président en 2020, la session a été présidée par M. Robert Larmour (Canada).

2. Des représentants des pays ci-après ont participé à tout ou partie de la session du Groupe de travail : Albanie, Allemagne, Arménie, Bélarus, Belgique, Canada, Chypre, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Israël, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Macédoine du Nord, Malte, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède, Suisse, Tchéquie, Türkiye et Ukraine. Des représentants de la République islamique d'Iran et de la Tunisie ont participé à la session à l'invitation du secrétariat.

3. La Commission européenne (DG MOVE et Eurostat) et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) étaient représentées.

4. Des représentants des institutions spécialisées des Nations Unies suivantes ont participé à la réunion : Union internationale des télécommunications (UIT) et Organisation mondiale de la Santé (OMS).

5. Des représentants des organisations intergouvernementales suivantes étaient présents : Fédération routière internationale et Forum international des transports (FIT).

6. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées : Invenium Data Insights, ÖBB (Chemins de fer fédéraux autrichiens), Positium, Fondation Flowminder, Bergische Universität Wuppertal et réseau EDJNet (European Data Journalism Network).

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

Document : ECE/TRANS/WP.6/182

7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire, tel que modifié.

III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

8. Le Groupe de travail a élu M. John Wilkins (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) Président pour les sessions de 2023 et 2024. M^{me} Marly Odekerken-Smeets (Pays-Bas) et M^{me} Nele Van Der Wielen (Irlande) ont été élues Vices-Présidentes pour ces mêmes sessions.

IV. Utilisation des mégadonnées en statistique des transports (point 3 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.6/2022/3

9. Invenium Data Insights et ÖBB (Chemins de fer fédéraux autrichiens) ont présenté leurs travaux sur l'utilisation des données anonymisées de téléphonie mobile fournies par l'opérateur A1 Telekom Austria en vue d'améliorer les statistiques sur le transport ferroviaire de voyageurs. Leur analyse, réalisée à l'aide d'un modèle probabiliste basé sur des algorithmes d'apprentissage automatique, facilite la prise de décisions et renseigne sur les effets de la COVID-19 sur la mobilité. Elle est utilisée par divers secteurs, notamment les secteurs des affaires, du tourisme et des transports.

10. Au cours des discussions, les participants se sont interrogés sur l'anonymisation des données et les difficultés rencontrées en matière de protection de la vie privée. Les représentants d'Invenium Data Insights et ÖBB ont répondu avoir mis en place divers règlements pour la protection des données. Par ailleurs, les usagers sont préalablement informés de la collecte et de l'utilisation de leurs données. Les intervenants ont confirmé qu'aucune activité individuelle n'était analysée et que les résultats étaient uniquement traités sous forme agrégée afin de recueillir des informations en lien avec les transports. La question de l'harmonisation des méthodes s'est également posée. Actuellement, il n'existe pas d'harmonisation entre les pays ; les participants ont toutefois noté qu'il serait utile pour les secteurs public et privé et les organisations internationales de coopérer afin de mettre en commun leurs méthodes.

11. Faisant suite à sa présentation de l'année passée, la Bergische Universität Wuppertal (Allemagne) a informé les représentants de ses travaux portant sur de nouveaux moyens de produire des matrices origine-destination pour l'ensemble de l'Allemagne, à partir des données sur les mouvements des véhicules provenant de l'association allemande des clubs automobiles (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)). Ces travaux sont menés en coopération avec le Ministère fédéral allemand des transports et des infrastructures numériques. Deux méthodes de calcul des matrices de temps de déplacement ont été présentées, l'une basée sur le trajet et l'autre sur la trajectoire. Les avantages et les inconvénients de ces deux méthodes ont été exposés. Bien que des difficultés subsistent en matière d'intégration des points de collecte de données sur les mouvements des véhicules aux réseaux routiers, le projet pilote présente un fort potentiel pour le contrôle de l'accessibilité aux lieux centraux, la validation des modèles d'affectation au sein du réseau et le calcul des effets d'éventuelles limitations de vitesse généralisées.

12. La Fondation Flowminder a exposé ses travaux, basés sur les données des relevés détaillés des communications dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, ainsi que le potentiel de cette méthode pour collecter des données sur les transports. À partir des données des relevés, ces travaux fournissent des estimations en temps quasi réel des déplacements d'une population, des comportements dans les déplacements domicile-travail et de l'évolution de la densité de population. Des données additionnelles sur la démographie, l'utilisation du téléphone et la mobilité, issues d'enquêtes téléphoniques et sur le terrain, sont utilisées pour corriger certains biais, en veillant au respect de la vie privée. Lors des discussions, une observation a été formulée concernant la façon dont ce projet pourrait être étendu. La Fondation Flowminder y travaille actuellement. En outre, les données de téléphonie mobile sont combinées aux données des relevés détaillés des communications et à d'autres données tirées d'enquêtes.

13. L'UIT a décrit ses récents travaux dans le cadre du Comité d'experts en mégadonnées et sciences des données en statistique officielle, notamment ceux concernant la parution prochaine de plusieurs manuels, dont l'un sur les statistiques des transports et des déplacements domicile-travail. La publication de ce manuel dépend de l'existence d'un nombre suffisant d'exemples et de contributions des pays. Au cours de sa présentation, l'UIT a encouragé les États membres à collaborer sur la question des données de téléphonie mobile en statistique des transports, en leur demandant de s'impliquer, si possible, dans l'élaboration du manuel ou, au moins, de recenser tous les exemples d'utilisation des données de téléphonie mobile dans la production de statistiques des transports dont ils pourraient déjà disposer, même s'il s'agissait de statistiques expérimentales ou de projets en cours.

14. Après les exposés d'Invenium/ÖBB, de la Bergische Universität Wuppertal, de la Fondation Flowminder et de l'UIT, le Groupe de travail a encouragé les États membres à s'impliquer dans l'équipe spéciale sur les données de téléphonie mobile de l'Organisation, notamment pour fournir des exemples pertinents d'utilisation des données de téléphonie mobile dans la production de statistiques sur les transports.

V. Enquêtes sur les déplacements (point 4 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.6/2022/9

15. La discussion sur ce point de l'ordre du jour a été animée par M. John Wilkins (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord). Les pays ont présenté leurs efforts d'innovation aux fins des enquêtes sur les déplacements, à savoir l'actualisation des méthodes de collecte de données, la modification des questions en lien avec l'essor du télétravail, la prise en compte des nouvelles formes de mobilité et l'intégration des sources de mégadonnées, notamment.

16. Les Pays-Bas ont présenté leur enquête nationale sur les déplacements, ODiN. Cette enquête est menée tout au long de l'année, sur une base quotidienne, sous forme d'enquête en ligne assistée par ordinateur. L'échantillon annuel est composé de plus de 45 000 répondants âgés de 6 ans et plus. Le questionnaire a une structure logique et les questions redondantes sont exclues lorsque les données sont déjà enregistrées. Les résultats de l'enquête ODiN sont disponibles en anglais. Au cours des discussions, les représentants se sont interrogés sur les méthodes d'échantillonnage et les difficultés à atteindre certains groupes de la population par l'intermédiaire de l'enquête en ligne. Le représentant des Pays-Bas a expliqué que les répondants étaient répartis en plusieurs groupes en fonction de leurs caractéristiques socioéconomiques, telles que le sexe, la zone géographique et l'âge, et que des données étaient collectées dans chaque groupe pour assurer un échantillonnage fiable. Les répondants sont contactés par courrier postal avant de recevoir les liens leur permettant d'accéder à l'enquête en ligne.

17. La Lettonie a présenté son analyse de la mobilité de la population lettone en 2021. La Lettonie a mené son enquête sur les déplacements en 2017 et en 2021. Le questionnaire élaboré en 2021 était une version améliorée du questionnaire de 2017, intégrant de nouveaux modes de transport (voitures électriques), le recours à la mobilité durable (autopartage et covoiturage), les effets de la COVID-19 sur les habitudes de mobilité et une nouvelle méthode de calcul des distances. Les travaux de la Lettonie montrent que l'utilisation des transports publics a diminué en 2021, probablement en raison de la pandémie de COVID-19. L'échantillon total de l'enquête était composé d'environ 11 000 répondants résidant en Lettonie et âgés de 15 à 84 ans. Les données ont été collectées dans le cadre d'enquêtes assistées par ordinateur, en ligne et par téléphone. Aucun entretien en face à face n'a été mené en raison des restrictions liées à la COVID-19, afin de limiter les interactions.

18. La Slovénie a présenté ses statistiques de mobilité des voyageurs, issues de l'enquête sur la mobilité des voyageurs menée en 2021, laquelle faisait suite à la première enquête réalisée en 2017. En raison des restrictions liées à la COVID-19, les données ont été collectées dans le cadre d'enquêtes assistées par ordinateur, en ligne et par téléphone. L'échantillon était composé de 38 000 répondants âgés de 15 à 84 ans. Au cours des discussions, les représentants se sont interrogés sur les méthodes de diffusion des données et la confidentialité des données personnelles. Le représentant de la Slovénie a répondu que les lignes directrices d'Eurostat en matière de diffusion des données étaient appliquées et que les données seraient publiées sous forme de séries chronologiques, la plupart des variables étant comparables entre 2017 et 2021, à l'exception de quelques nouvelles variables ajoutées en 2021. Concernant la confidentialité des données personnelles, la Slovénie a indiqué que les répondants ne communiquaient pas leur adresse exacte, mais uniquement le nom de leur rue. Tous les échantillons étaient collectés de façon anonyme, de manière à éviter tout problème ou toute opposition de la part des répondants en lien avec la confidentialité des données.

19. La Suède a présenté ses travaux, menés à partir de son enquête nationale sur les déplacements. Cette enquête comprend cinq modes de déplacement : marche, vélo, transports publics, voiture et autres. En 2019, la Suède a commencé à collecter des données au moyen de questionnaires envoyés par voie postale et en ligne, en lieu et place des entretiens téléphoniques et en face à face. Le taux de réponse aux enquêtes diminue régulièrement depuis 1995 et se situe actuellement autour de 30 %. Le représentant de la Suède a souligné que d'autres autorités travaillaient également avec les données de téléphonie mobile, car cette méthode semblait prometteuse. La Suède utilise les mégadonnées en complément des données tirées d'enquêtes classiques sur les déplacements. La difficulté consiste à assurer

une précision et une transparence suffisantes des mégadonnées, tout en préservant leur confidentialité.

20. La Finlande a présenté son enquête nationale sur les déplacements. Cette enquête brosse un tableau d'ensemble de la mobilité des voyageurs finlandais. La première enquête nationale sur les déplacements remonte à 1974. Depuis lors, cette enquête est menée à intervalles réguliers, tous les cinq ou six ans. La dernière enquête a été réalisée en 2021 et couvre tous les jours de l'année. Elle rassemble des informations sur le mode de déplacement (marche, vélo, voiture, transports publics) et l'objet du déplacement (achats, travail, loisirs, activités de plein air). L'analyse de l'enquête menée en 2021 sera disponible au début de 2023. Les résultats de l'enquête sont utilisés pour améliorer la mobilité et la sécurité routière, ainsi que pour réduire l'incidence des transports sur l'environnement. Les données de l'enquête sont mises à la disposition de divers projets de recherche en lien avec les transports. En 2021, l'enquête a été réalisée sous la forme d'un questionnaire en ligne et d'entretiens téléphoniques. L'échantillon était composé d'environ 25 000 répondants âgés de 5 ans et plus.

21. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction ce point de l'ordre du jour et a décidé de continuer à explorer les moyens d'améliorer l'harmonisation et le partage des meilleures pratiques en ce qui concerne les enquêtes sur les déplacements au niveau international.

VI. Objectifs de développement durable ayant trait aux transports (point 5 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.6/2022/1

22. 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 (ODD). Elle a notamment présenté son dernier rapport d'évaluation, qui vise à déterminer si la région de la CEE est en voie d'atteindre les objectifs de développement durable d'ici à 2030, indicateur par indicateur. Le secrétariat a également décrit sa récente publication, intitulée *How Many Targets Will Be Achieved in the UNECE Region?* (Combien de cibles seront atteintes dans la région de la CEE ?), qui évalue les progrès réalisés pour chaque cible.

23. L'OMS a fait part aux représentants de ses estimations mondiales de la mortalité routière, en amont de la publication de son rapport sur la sécurité routière dans le monde, en 2023. L'OMS a noté qu'il existait des écarts entre les données officielles et ses estimations, écarts pouvant être dus à la disponibilité des données, à des différences dans les définitions et à la sous-déclaration des cas. En prévision de son prochain rapport, l'OMS réalise des progrès dans la collecte des données et les relations avec les correspondants des organismes nationaux de statistique de chaque pays. L'OMS a également étudié les effets de la pandémie de COVID-19. L'analyse montre qu'au début de la pandémie, le nombre total d'accidents a baissé, tandis que le nombre d'accidents mortels a augmenté. L'OMS prévoit que les effets de la COVID-19 ne seront pas durables et que les chiffres reviendront à leurs niveaux d'avant la pandémie avec la levée des restrictions en vigueur. Au cours des discussions, un représentant de l'Irlande a fait remarquer que le nombre de décès dus à des accidents de la route avait également augmenté en Irlande en 2020, par rapport à 2019.

24. Le secrétariat a exposé les travaux de la CEE en lien avec les objectifs de développement durable intéressant les transports. Il a présenté la publication phare de la CEE, intitulée *Measuring and Monitoring Progress Toward the Sustainable Development Goals* (Mesurer et surveiller la réalisation des objectifs de développement durable), et a évoqué la possibilité d'explorer les relations entre les transports et d'autres domaines lors des futures réunions, conformément à la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030. Une autre publication de la CEE, relative à la sécurité routière, intitulée *Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America* (Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord), a été présentée. Le secrétariat a également abordé la mise en récit des données de sécurité routière, permettant une diffusion plus efficace des données sur les transports auprès des décideurs et du public. Au cours de la présentation, il a aussi été question d'autres indicateurs régionaux qui pourraient être utilisés

pour évaluer la durabilité des transports intérieurs dans la région de la CEE, parmi les indicateurs pour lesquels il existe déjà des données et une interprétation claire.

25. M. François Cuenot, Secrétaire du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie de la CEE (GRPE), a présenté ses travaux portant sur l'estimation des émissions de CO₂ en temps réel et le projet de collecte de données à partir des infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Ces travaux visent à comprendre les répercussions environnementales des véhicules électriques en amont, là où l'électricité est produite, afin d'estimer les émissions des véhicules électriques en temps réel. Ils explorent également le potentiel d'atténuation qu'ont les véhicules électriques lorsqu'on opte pour la recharge aux heures où les sources intermittentes produisent de l'électricité à faible intensité en carbone. Au cours des discussions, les participants ont souligné l'importance de mettre en place des mécanismes de communication et de suivi pour pouvoir attribuer la consommation d'électricité aux secteurs d'utilisation finale. Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Danemark ont indiqué qu'ils commençaient à calculer la consommation d'électricité des ménages pour la recharge des véhicules électriques et se sont montrés intéressés par de nouvelles communications à ce sujet.

26. Le Groupe de travail a pris note des activités des différentes organisations internationales et du secrétariat en lien avec les ODD ayant trait aux transports. L'approche du secrétariat vis-à-vis des indicateurs de suivi des ODD liés au transport propres à la région de la CEE a été approuvée. Les pays sont encouragés à fournir des exemples d'indicateurs pertinents pour le suivi des ODD et à faire part de toutes leurs activités d'exploitation de données en lien avec les véhicules électriques. Le Groupe de travail a pris note également des informations et des recommandations présentées dans le rapport relatif à l'évaluation et au suivi des progrès réalisés en ce qui concerne les ODD, établi à la demande de l'équipe sur les domaines d'interactions, et a encouragé ses membres à étudier et à appliquer dans la mesure du possible les recommandations du rapport au niveau national.

VII. Activités statistiques des États membres (point 6 de l'ordre du jour)

27. Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a présenté son approche visant à mettre au point, en matière de transport, des indicateurs disponibles plus vite et des statistiques prospectives. Le Ministère des transports a poursuivi la collecte de données classique, tout en explorant d'autres sources afin de fournir un éclairage efficace et adapté aux besoins des usagers, et en veillant à préserver l'intégrité des statistiques. Il a utilisé un large éventail de méthodes, notamment les compteurs automatiques de trafic existants et de nouvelles données provenant d'une société qui fournit des distributeurs de tickets aux bus locaux dans tout le pays. Les travaux du Ministère portent notamment sur le suivi quotidien de la mobilité par mode (y compris le vélo et la marche) pendant la pandémie de COVID-19 (travaux qui lui ont valu un prix de la fonction publique britannique), sur l'utilisation des données des médias sociaux pour surveiller les perturbations, et sur les défis que représente la prévision des schémas de déplacement après la pandémie. L'intervenant a également exposé les mesures prises en vue de collaborer avec d'autres ministères afin d'accéder aux données administratives et opérationnelles en partenariat avec l'industrie et de construire une base de données commune. Au cours des discussions, les représentants de l'Irlande et de l'Autriche ont indiqué avoir enregistré une forte demande de données en temps réel depuis la pandémie.

VIII. Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation des statistiques des transports (point 7 de l'ordre du jour)

A. Statistiques relatives au tramway et au métro

Document : ECE/TRANS/WP.6/2022/5

28. Le secrétariat a fait le point sur la collecte de statistiques relatives au tramway et au métro, et sur son intérêt pour le suivi des transports publics après la pandémie de COVID-19, et a décrit les efforts déployés pour moderniser la collecte de ces données.

B. Questionnaire commun

Documents : ECE/TRANS/WP.6/2022/2 ; ECE/TRANS/WP.6/2022/10

29. La Commission européenne (Eurostat) a présenté les aspects techniques du nouveau système de collecte des données du questionnaire commun et a abordé la disponibilité des données collectées. Les États membres ont fait part de leurs expériences et de leurs difficultés concernant l'utilisation du nouveau système de collecte dans l'application Excel.

30. Le secrétariat a présenté les aspects relatifs à la qualité des données et les mesures prises pour améliorer le taux de réponse au questionnaire commun au cours des douze derniers mois. Le secrétariat a également évoqué le plan et les propositions visant à pousser plus loin la simplification du questionnaire commun pour cette année. Les pistes de simplification envisagées concernent notamment les capacités des véhicules routiers de transport de marchandises et la circulation routière en véhicules-kilomètres. Les États membres ont été encouragés à présenter des propositions concrètes de simplification avant la mi-juillet 2022.

C. Statistiques des véhicules

Document : ECE/TRANS/WP.6/2022/6

31. Le secrétariat a lancé un débat sur certains domaines des statistiques sur les véhicules, notamment les émissions des véhicules électriques en fonction du moment de la recharge (et les conséquences sur les politiques de transport), le nombre et la capacité des bornes de recharge pour les véhicules et le marché des véhicules d'occasion.

IX. Recensements de la circulation et statistiques géospatiales (point 8 de l'ordre du jour)

A. Recensement 2020 de la circulation sur les routes E

Document : ECE/TRANS/WP.6/2022/12

32. Le secrétariat a présenté l'état d'avancement du recensement 2020 de la circulation sur les routes E, faisant remarquer à ce sujet que plusieurs pays avaient reporté la collecte des données en raison de la pandémie de COVID-19, qui avait engendré des conditions de circulation atypiques et rendu la collecte des données plus difficile.

33. Le Groupe de travail a encouragé ses membres à partager leurs points de vue sur les mises à jour du recensement pour 2025, en particulier sur les moyens de moderniser l'exercice. Il a demandé au secrétariat de continuer à travailler sur la visualisation de la circulation dans un format géospatial.

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

34. Le secrétariat a rappelé aux représentants qu'ils devaient communiquer les données du recensement 2020 de la circulation sur les lignes ferroviaires E avant le 30 juin 2022. Les représentants sont priés de communiquer des données relatives à la circulation sur les lignes ferroviaires dans un format géospatial si possible, en plus des données demandées par Eurostat (dans le cas des pays qui communiquent des données à Eurostat). Compte tenu de la nature exceptionnelle du trafic en 2020, en raison de la COVID-19, le secrétariat demandera que les données pour 2019 soient également fournies, afin d'établir une comparaison plus pertinente.

C. Autres applications géospatiales dans les statistiques des transports

Document : ECE/TRANS/WP.6/2022/11

35. Le secrétariat s'attache depuis un certain temps à utiliser, outre les recensements de la circulation, d'autres sources de données, notamment les données sur l'origine et la destination récoltées par Eurostat, en vue d'examiner le potentiel des statistiques géospatiales dans le domaine des transports. Le Groupe de travail a abordé cette question dans le cadre du suivi du transport intermodal et de la recherche de possibilités de transfert modal. Les États membres qui disposent de leurs propres ensembles de données sur la mesure du transport intermodal ont été invités à les communiquer.

36. M. Giorgio Comai du groupe de réflexion OBC Transeuropa et du réseau EDJNet a présenté les travaux basés sur des sources de données existantes et visant à établir des comparaisons entre les couloirs ferroviaires et aériens. Ces travaux permettent de recenser les liaisons aériennes européennes les plus chargées susceptibles d'être assurées par le rail. La présentation portait sur les étapes clés du traitement des données, les principaux problèmes rencontrés en lien avec les données et les solutions possibles. Les discussions ont été l'occasion d'aborder les principaux facteurs qui déterminent les décisions des voyageurs concernant le mode de transport, tels que l'accessibilité à l'aéroport ou à la gare.

X. Diffusion de statistiques des transports par la Commission économique pour l'Europe (point 9 de l'ordre du jour)

37. Le secrétariat a présenté la mise en récit des données, le nouveau tableau de bord des fiches d'information interactives sur les statistiques des transports (« Fiches Info Transport ») et ses récentes publications. Le Groupe de travail s'est félicité de l'approche adoptée par le secrétariat pour diffuser les données sur les transports sous la forme de mises en récit.

XI. Programme de travail pour 2022-2024 et évaluation biennale pour 2020-2021 (point 10 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.6/2022/4

38. Le Groupe de travail a adopté le programme de travail proposé pour 2022-2024.

XII. Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et organes subsidiaires (point 11 de l'ordre du jour)

39. Le Groupe de travail a pris note du résumé des débats de la quatre-vingt-quatrième session du Comité des transports intérieurs. Il a demandé au secrétariat de rédiger un document sur les plans du Groupe de travail pour aligner son mandat et son règlement intérieur sur ceux du Comité.

XIII. Activités statistiques d'organisations internationales intéressant le Groupe de travail (point 12 de l'ordre du jour)

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

A. Commission européenne (DG MOVE)

41. 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. L'application du pacte vert pour l'Europe (à compter de juillet 2021) vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport au niveau de 1990. Le deuxième ensemble de propositions (à compter de décembre 2021) vise à améliorer l'efficacité et la durabilité.

42. Dans le cadre de son exposé, l'intervenant a également mis en avant diverses utilisations des statistiques pour l'élaboration des politiques et le suivi, notamment les études d'impact, évaluations, analyses économiques et cadres de suivi pour les ODD et la résilience.

B. Commission européenne (Eurostat)

43. 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 des transports, intitulées *European Union Transport in figures* (Les transports dans l'Union européenne en chiffres) et *Transport in the European Union : Current Trends and Issues* (Les transports dans l'Union européenne : tendances et enjeux actuels), et a évoqué le pacte vert ainsi que d'autres politiques environnementales pour les transports. Il a présenté un rapport sur les statistiques des transports dans le contexte de la pandémie. Son intervention a également porté sur les actes juridiques adoptés par l'Union européenne pour la collecte de statistiques des transports, sur les dernières évolutions statistiques et sur l'appui d'Eurostat en faveur de nouvelles statistiques des transports.

C. Forum international des transports

44. Le représentant du FIT a informé le Groupe de travail au sujet de la collecte et de la diffusion de données sur les transports. Il a également présenté les indicateurs de performance des transports élaborés à partir des données existantes. La prochaine réunion statistique du FIT a été reportée aux 19 et 20 septembre 2022 à Paris. Cette réunion sera l'occasion d'aborder la diffusion des données du questionnaire commun, la collecte de données sur les schémas de mobilité émergents et les lignes directrices relatives aux comptes satellites des transports.

D. Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

45. Le représentant de l'ERA a informé le Groupe de travail des activités actuelles de l'Agence en matière de suivi du système ferroviaire. Il s'agit des rapports statutaires, qui évaluent la réalisation des objectifs de sécurité communs pour les États membres de l'Union européenne sur la base des indicateurs de sécurité communs, des évaluations rétrospectives et de l'analyse des données et des informations. Dans le cadre de sa présentation, l'intervenant a montré par exemple que le nombre d'accidents graves et le nombre de victimes qu'ils engendrent diminuent régulièrement depuis 2010, 2020 étant l'année la plus sûre jamais enregistrée. Néanmoins, le coût total des accidents ferroviaires reste élevé et d'importantes disparités en matière de sécurité subsistent entre les États membres de l'UE.

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 mai 2023 au Palais des Nations (Genève).

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

47. Le Groupe de travail a été informé des dates et lieux des réunions sur les statistiques des transports qui se tiendraient en 2022 et 2023.

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

48. 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.
