



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des statistiques des transports

Soixante-quinzième session

Genève, 24-26 avril 2024

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–7	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	8–9	3
III. Suivi de la réalisation des objectifs de développement durable ayant trait aux transports (point 2 de l'ordre du jour)	10–16	3
IV. Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et organes subsidiaires (point 3 de l'ordre du jour)	17–21	4
A. Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs	17–19	4
B. Examen du mandat du Groupe de travail des statistiques des transports	20–21	5
V. Collecte de données relatives aux infrastructures de recharge des véhicules électriques (point 4 de l'ordre du jour)	22–25	5
VI. Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation des statistiques des transports (point 5 de l'ordre du jour)	26–38	7
A. Questionnaire commun	26–29	7
B. Collecte de données relatives aux nouvelles formes de mobilité et aux modes de transport actifs	30–32	7
C. Collecte de données relatives aux infrastructures cyclables	33–38	8
VII. Innovation dans la production des statistiques des transports (point 6 de l'ordre du jour)	39–42	9
VIII. Recensements de la circulation (point 8 de l'ordre du jour)	43–45	10
IX. Recensements de la circulation (point 8 de l'ordre du jour)	46–51	11
A. Recensement 2020 de la circulation sur les routes E et les lignes ferroviaires E	46–50	11



B.	Retours d'expérience des pays.....	51	12
X.	Diffusion de statistiques des transports par la Commission économique pour l'Europe (point 9 de l'ordre du jour).....	52–54	12
XI.	Programme de travail pour 2024-2026 et évaluation biennale pour 2022-2024 (point 10 de l'ordre du jour).....	55–56	13
XII.	Activités statistiques d'organisations internationales intéressant le Groupe de travail (point 11 de l'ordre du jour)	57–59	13
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	60–62	14
A.	Dates de la prochaine session	61	14
B.	Renseignements concernant les prochaines réunions sur les statistiques des transports	62	14
XIV.	Élection du Bureau (point 13 de l'ordre du jour)	63	14
XV.	Résumé des décisions (point 14 de l'ordre du jour).....	64	14

I. Participation

1. Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a tenu sa soixante-quinzième session du 24 au 26 avril 2024, à Genève. Cette session était présidée par John Wilkins (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) et coprésidée par Sam Scriven (Irlande).
2. Les pays suivants ont participé à la session : Allemagne, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Chypre, Danemark, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Lettonie, Malte, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal, Roumanie, Suède, Suisse, Tchéquie et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.
3. La Commission européenne était représentée par l'intermédiaire de la DG MOVE et d'Eurostat.
4. Des représentants de l'institution spécialisée des Nations Unies suivante ont participé à la réunion : Union internationale des télécommunications (UIT).
5. Des représentants des organisations intergouvernementales suivantes étaient présents : Agence internationale de l'énergie (AIE), Forum international des transports (FIT) et Union internationale des chemins de fer (UIC).
6. L'Université d'État des transports ferroviaires de Samara a participé à la session.
7. Positium, une entité du secteur privé, a également participé à la session.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/186

8. Le Groupe de travail a relevé deux erreurs rédactionnelles dans l'ordre du jour provisoire. Au paragraphe 9, il convient de remplacer « Statistiques 2023 des transports intérieurs » par « Statistiques 2024 des transports intérieurs ». Au paragraphe 12 (al. a)), il convient de remplacer « la soixante-quatorzième session du groupe de travail » par « la soixante-seizième session du groupe de travail ».
9. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire.

III. Suivi de la réalisation des objectifs de développement durable ayant trait aux transports (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2024/1 ; ECE/TRANS/WP.6/2024/2

10. Après une introduction du Président, le Chef de section a prononcé une allocution d'ouverture de la session dans laquelle il a souligné l'importance des statistiques des transports. Le secrétariat a présenté les activités de suivi des indicateurs mondiaux relatifs à la sécurité routière, à l'accès à une route praticable en toute saison en milieu rural, à la répartition modale des transports terrestres et à l'accès de la population aux transports publics menées actuellement par la Commission économique pour l'Europe (CEE). Il a en outre donné un aperçu des progrès réalisés dans la région de la CEE en ce qui concernait les trois indicateurs choisis par le Groupe de travail à sa soixante-quatorzième session (pourcentage de nouvelles voitures particulières à émission zéro, évolution du poids des nouvelles voitures particulières, et ventilation des décès par type d'utilisateur de la route), ainsi que les indicateurs précis utilisés par les États membres pour le suivi, au niveau national, de la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports, et il a souligné le rôle joué par la CEE en tant que coresponsable des principaux objectifs de développement durable ayant trait aux transports.
11. Le secrétariat du Groupe directeur des statistiques pour les objectifs de développement durable de la Conférence des statisticiens européens a présenté les résultats récents des travaux du Groupe. Ces résultats étaient notamment un outil d'auto-évaluation de la

disponibilité des indicateurs, axé principalement sur la disponibilité au niveau national des indicateurs mondiaux, ainsi qu'un tableau des progrès réalisés par les pays en matière de suivi de l'application des principales recommandations énoncées dans la Feuille de route sur les statistiques pour les objectifs de développement durable, qui est une publication phare du Groupe directeur.

12. La Suède a fourni des informations relatives à son indicateur national concernant les traumatismes dus aux accidents de la circulation, à la publication annuelle sur les accidents de la circulation et la sécurité routière, ainsi qu'aux données provenant du système suédois d'acquisition de données sur les accidents de la circulation (STRADA), qui rassemble des statistiques sur les accidents signalés par la police et sur les soins de santé.

13. L'exposé de Statistics Finland sur les statistiques relatives aux véhicules à moteur a porté principalement sur les nombreuses données collectées par l'Agence finlandaise des transports et des communications (TRAFICOM). Des échanges de vues ont ensuite eu lieu sur la base de cet exposé.

14. Le représentant du FIT a donné au Groupe de travail des informations sur la base de données du Forum concernant l'indicateur 9.1.2 et a estimé que celle-ci pourrait être complémentaire par rapport aux données de la CEE.

15. Le secrétariat a lu une intervention écrite adressée par la Türkiye dans laquelle celle-ci annonçait que l'Institut turc de statistique (TurkStat) avait commencé à remédier aux lacunes importantes de ses statistiques officielles sur les transports pour ce qui concernait les systèmes de métro, de tramway et de métro léger en Türkiye, comme suite à la demande faite par la CEE d'obtenir de telles données. TurkStat établissait désormais ces statistiques en utilisant le format de questionnaire de la CEE, ce qui permettait d'améliorer la qualité des données et leur comparabilité à l'échelle internationale. Grâce à cela, il était possible d'inclure d'autres données connexes et de communiquer ces statistiques aux niveaux national et international.

16. Le Groupe de travail a fait observer qu'il était important de compléter les indicateurs mondiaux par des indicateurs nationaux, car ces derniers étaient particulièrement utiles dans le cadre des activités de mise en application au niveau national.

IV. Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et organes subsidiaires (point 3 de l'ordre du jour)

A. Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2024/3

17. Le secrétariat a présenté la Stratégie du Comité des transports intérieurs (CTI) sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les transports intérieurs, adoptée par le Comité à sa dernière session, en février 2024. Il a présenté le calendrier de l'élaboration de la Stratégie en précisant les contributions du Groupe de travail à ces travaux. Il a donné un aperçu du volet de la Stratégie consacré aux objectifs stratégiques, qui recensait six indicateurs de performance recommandés ainsi que six indicateurs de performance complémentaires. Il a indiqué qu'au stade présent seuls trois des indicateurs de performance recommandés figuraient dans le questionnaire commun et étaient mesurés à ce titre. Le volet de la Stratégie consacré au plan d'action prévoyait des actions concrètes, assorties d'échéances, et précisait quels en étaient les organes responsables. Le Groupe de travail était chargé de la gestion des données relatives aux émissions de GES dans le secteur des transports terrestres. Le secrétariat a proposé que le Groupe envisage d'utiliser les données gérées dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Le Groupe de travail a été invité à décider quels indicateurs étaient pertinents et quelles étaient les actions prioritaires, compte tenu des ressources disponibles et des capacités des pays.

18. L'AIE a présenté les méthodes de collecte de données sur les émissions dans le secteur des transports. Son exposé a porté principalement sur l'approche intégrée de l'AIE en matière de collecte de données et de validation de celles-ci et d'élaboration de méthodes de calcul des émissions, qui sont étroitement liées aux données relatives à la consommation d'énergie et qui utilisent des facteurs fiables et bien connus, établis par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), pour que les calculs soient harmonisés. Des échanges de vues ont ensuite eu lieu sur la base de cet exposé. L'AIE a indiqué que l'appui à long terme pourrait porter sur l'harmonisation des méthodes de collecte de données, par exemple de celles qui sont liées aux indicateurs des objectifs de développement durable, et sur les moyens de favoriser, dans les pays de la CEE, la cohérence des données communiquées aux différents organismes. Le Président a souligné que plusieurs organismes collectaient des données sur les émissions et qu'il fallait éviter les doubles emplois. Le FIT a indiqué qu'une séance consacrée aux moyens de lier les données aux politiques serait organisée dans le cadre du prochain sommet du Forum.

19. Le Groupe de travail a pris note des indicateurs de performance proposés dans la Stratégie et a demandé au secrétariat de se renseigner sur les données et les statistiques collectées par d'autres organismes.

B. Examen du mandat du Groupe de travail des statistiques des transports

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2024/11

20. Le secrétariat a fourni des informations sur l'examen du mandat du Groupe de travail, effectué comme suite à la décision prise par le CTI à sa quatre-vingt-cinquième session visant à ce que l'on procède à l'examen des mandats de ses groupes de travail. Le secrétariat avait soumis l'examen de ce mandat au secrétariat du CTI en septembre 2023, après consultation informelle du Groupe de travail. Le secrétariat avait confirmé que le Groupe de travail avait pour mandat de mener des activités conformes à l'objectif du sous-programme Transports de la CEE ainsi qu'à la Stratégie du CTI à l'horizon 2030. Il avait en outre mis l'accent sur les dix groupes d'activités du Groupe de travail portant sur quatre domaines principaux (facilitation des transports, sécurité, performance environnementale et climatique, et innovations). Enfin, il avait également décrit certaines activités particulières du Groupe de travail, notamment la collecte annuelle de données sur les transports au moyen du questionnaire commun, l'établissement de ses publications biennales et du Glossaire des statistiques de transport, ainsi que l'organisation d'une série de manifestations et d'activités de renforcement des capacités au cours de la période 2017-2023.

21. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction l'examen de son mandat et a noté qu'il faudrait envisager la possibilité d'allouer des ressources humaines et budgétaires supplémentaires au secrétariat, en particulier si le Groupe souhaitait renforcer ses activités dans certains domaines ou se pencher sur de nouveaux domaines de travail ne relevant pas actuellement de ses attributions ou pour lesquels sa portée géographique devait être élargie.

V. Collecte de données relatives aux infrastructures de recharge des véhicules électriques (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2024/5

22. Le secrétariat a présenté un rapport sur les résultats du questionnaire pilote concernant les infrastructures de recharge des véhicules électriques, qui avait été distribué aux États membres en juin 2023, comme convenu à la soixante-quatorzième session du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.6/185). Ces résultats avaient également été communiqués à l'occasion de la table ronde informelle en ligne sur la collecte de données relatives aux infrastructures de recharge des véhicules électriques, qui s'était tenue le 9 novembre 2023. Au total, 23 pays avaient répondu au questionnaire. Bien que le questionnaire porte sur la période 2018-2022, la majorité des données communiquées dans les réponses dataient de 2022, ce qui indique que de nombreux pays avaient entrepris ou intensifié la collecte de données sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques à mesure que le marché

des véhicules électriques parvenait à maturité. Toutefois, la disponibilité de ces données variait considérablement d'un pays à l'autre. Les données relatives au nombre de stations/sites de recharge ouverts au public étaient moins largement disponibles, tandis que celles concernant le nombre de points de recharge étaient plus fréquemment communiquées. En particulier, les installations de recharge semi-publiques et les données relatives aux plages de puissance des installations n'avaient pas été comptabilisées de manière uniforme. En raison de la diversité des méthodes de collecte de données appliquées par les pays, il était particulièrement nécessaire d'adopter des définitions internationales normalisées ainsi que des indicateurs fiables. Sur la base des enseignements tirés du questionnaire pilote et des débats de la table ronde, le secrétariat a proposé d'affiner le questionnaire et d'organiser une nouvelle série de questionnaires en 2024 afin d'évaluer les définitions nouvellement mises à jour et les améliorations apportées avant d'intégrer ces indicateurs dans le questionnaire commun. Le Groupe de travail a approuvé la proposition consistant à diffuser un questionnaire révisé relatif aux infrastructures de recharge des véhicules électriques. Cette nouvelle version du questionnaire intégrera des questions relatives au nombre de stations/sites de recharge ouverts au public ainsi qu'à la puissance de sortie des points de recharge ouverts au public, l'accent étant mis en particulier sur les infrastructures de recharge dédiées aux véhicules utilitaires lourds.

23. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Comité national des statistiques de la République du Bélarus a présenté un exposé sur le développement et la gestion des infrastructures de recharge des véhicules électriques au niveau national. Cet exposé a porté principalement sur la croissance considérable du nombre de véhicules électriques, sur la mise en place d'un réseau urbain et autoroutier global de stations de recharge des véhicules électriques, et sur les perspectives de développement.

24. Le secrétaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a fourni des informations concernant une nouvelle équipe spéciale informelle de la mobilité électrique. Cette équipe spéciale est chargée de coordonner les efforts liés à l'évolution des véhicules électriques et à leurs infrastructures de recharge. Elle est également chargée d'intégrer les connaissances issues de différents secteurs, de mener des activités de sensibilisation et de renforcement des capacités, et de mettre en place une plateforme permettant de recenser les politiques efficaces en matière de mobilité électrique. Le secrétaire du WP.5 a invité les membres du WP.6 à indiquer s'ils souhaitaient participer aux travaux de cette équipe spéciale. Ce point a fait l'objet de débats au cours desquels les représentants ont pris note de la demande visant à ce que l'hydrogène soit inclus dans l'analyse, ont débattu des définitions et des traductions françaises des termes « recharging pool and station » (site et station de recharge) et ont souligné l'importance d'opérer une distinction entre les installations de recharge publiques et les installations semi-publiques, et la nécessité de recourir à d'autres sources de données dans le cadre de cette analyse.

25. Le Groupe de travail est convenu de continuer à envoyer chaque année le questionnaire pilote relatif aux infrastructures de recharge des véhicules électriques, jusqu'à ce qu'il soit possible de l'intégrer dans la nouvelle version du questionnaire commun.

VI. Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation des statistiques des transports (point 5 de l'ordre du jour)

A. Questionnaire commun

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2024/6

26. Le Président du Groupe de travail a fourni des informations sur la prochaine actualisation du questionnaire commun, destinée à le simplifier, et souligné que cette activité serait menée en étroite collaboration avec Eurostat et le FIT. Le secrétariat a présenté un rapport sur la collecte des données effectuée au moyen du questionnaire commun pour l'année de référence 2022 et a soulevé plusieurs questions relatives à la qualité des données qui mettaient en évidence la nécessité de simplifier le questionnaire afin d'augmenter le taux de réponse.

27. Eurostat a présenté une proposition visant à simplifier le thème relatif au transport ferroviaire comme indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.6/2024/6, qui prévoyait d'ajouter certains indicateurs et d'en supprimer d'autres. Les débats ont ensuite porté sur l'utilisation actuelle des indicateurs et leur pertinence, sur les activités de collecte de données menées par d'autres organismes tels que l'UIC et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), et sur la nécessité d'envisager à nouveau l'ajout de certains indicateurs.

28. Le secrétariat a présenté une proposition de simplification du thème relatif au transport routier. De nouveaux indicateurs concernant la recharge des véhicules électriques et les infrastructures cyclables ont été ajoutés dans la section portant sur les infrastructures de transport routier, et d'autres éléments ont été ajoutés ou supprimés dans cette section, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.6/2024/6. Le secrétariat a également présenté une proposition de simplification du thème relatif aux véhicules-kilomètres pour le transport routier, dont il fallait assurer la cohérence en ce qui concernait la catégorisation des types de véhicules et des types de carburants. Le secrétariat a invité le Groupe de travail à donner un avis sur la simplification du thème relatif aux véhicules-kilomètres pour le transport routier, en tenant compte des capacités et des ressources des pays en matière de fourniture de données. Les participants ont ensuite fait part de leurs données d'expérience dans ce domaine.

29. Eurostat a présenté la proposition de simplification du thème relatif aux voies navigables intérieures, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.6/2024/6, en soulignant qu'il était nécessaire d'ajouter certains indicateurs et d'en supprimer d'autres. Le secrétariat a estimé que, compte tenu des aspects liés à l'environnement, les catégories de bateaux par classe d'âge ne devraient pas être supprimées, et il a proposé d'ajouter une catégorie pour les nouveaux bateaux.

B. Collecte de données relatives aux nouvelles formes de mobilité et aux modes de transport actifs

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2024/7

30. Le FIT a présenté les conclusions de l'Équipe spéciale de la collecte de données relatives aux modèles de mobilité émergents, soulignant les lacunes importantes qu'elles révélaient et la nécessité de mettre en place de nouvelles méthodes de collecte de données adaptées à l'évolution de la situation en matière de données sur les transports. Son exposé a mis en relief des difficultés telles que l'insuffisance de la collecte de données au niveau national, l'incompatibilité de certaines méthodes de collecte et l'absence d'uniformité au niveau des méthodes de communication des données. Les participants ont ensuite débattu des enquêtes fondées sur les données de téléphonie mobile ainsi que des enquêtes s'appuyant sur l'utilisation de capteurs pour estimer le volume du trafic cycliste en zones rurales.

31. Statistics Netherlands, l'office de statistique des Pays-Bas, a présenté un état des lieux de la mobilité partagée et des modes de transport actifs dans le pays. Il a également décrit brièvement les activités de collecte de données menées dans le cadre de l'enquête nationale sur les déplacements aux Pays-Bas, qui vise à suivre les tendances en matière de transports au sein de la population, en tenant notamment compte des types de transport utilisés et du but des déplacements, ainsi que d'une série de variables générales telles que l'âge, le sexe, le revenu équivalisé et le niveau d'éducation. En outre, il a présenté le tableau de bord de la plateforme de connaissances néerlandaise CROW, qui rassemblait des données sur les véhicules partagés mais pour laquelle l'accès aux données brutes des fournisseurs était problématique. Sous l'effet de changements réglementaires et de l'évolution du marché, les Pays-Bas enregistraient une augmentation du nombre de vélos partagés parallèlement à une baisse du nombre de trottinettes partagées. L'exposé s'est conclu par une présentation des chiffres annuels relatifs au parc national de vélos et aux ventes de vélos neufs ; toutefois, les chiffres présentés provenaient d'une source externe dont les méthodes de collecte de données n'étaient pas connues.

32. Le secrétariat du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a fourni des informations sur la dernière Réunion de haut niveau sur les transports qui avait donné lieu à l'adoption de la Déclaration de Vienne. Cette Déclaration souligne l'importance du cyclisme, ainsi que de l'adoption du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme et du futur plan directeur pour la marche à pied. La Déclaration et le plan directeur soulignent tous deux l'importance de la collecte de données statistiques pour ces modes de transport, ainsi que le défi qu'elle constitue, dans le cadre de la réalisation de l'objectif de doublement du nombre de vélos dans la région.

C. Collecte de données relatives aux infrastructures cyclables

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2024/8

33. Le secrétaire du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables de la CEE (GE.5) a présenté des données sur les infrastructures cyclables en rapport avec les domaines d'intérêt du GE.5. Son exposé a porté sur les moyens d'améliorer les méthodes de collecte de données afin de mieux soutenir l'élaboration des politiques et le développement des infrastructures cyclables, et a souligné les avantages potentiels d'une approche plus globale en matière de classification et d'évaluation des itinéraires et des infrastructures cyclables. L'accent était mis sur l'importance de disposer de définitions normalisées et d'une classification détaillée des infrastructures cyclables concernant les réseaux internationaux, nationaux, régionaux et urbains. Le Groupe de travail a été invité à faire part de ses observations quant à la pertinence de l'utilisation de toutes ces définitions et à l'intérêt qu'il pourrait y avoir à les simplifier. En outre, le GE.5 a proposé un cadre élargi pour la collecte de données relatives aux caractéristiques des infrastructures, intégrant notamment des données concernant le type d'infrastructure, la surface et les catégories d'itinéraires. Cette proposition visait à répondre aux besoins des différents groupes de cyclistes et à améliorer la qualité de l'évaluation des infrastructures cyclables.

34. Le Président a demandé quel type de soutien le Groupe de travail pourrait être en mesure d'apporter. Le secrétaire du GE.5 a fait observer qu'il n'y avait presque pas de données concernant l'Europe orientale, en particulier concernant la longueur réelle des infrastructures existantes, par opposition à des longueurs prévues.

35. Dans son exposé, la DG MOVE a souligné que la mobilité partagée et les modes de transport actifs avaient un rôle important à jouer pour rendre les transports plus durables, conformément aux principaux objectifs du pacte vert pour l'Europe et de la Stratégie de mobilité durable et intelligente présentée en 2020. Elle a mis l'accent sur les objectifs consistant à développer fortement les infrastructures cyclables et à promouvoir la mobilité urbaine durable, conformément au nouveau cadre européen de mobilité urbaine et à la Déclaration européenne sur l'utilisation du vélo adoptée en 2024. Les collectes de données actuelles, telles que la collecte de données sur les villes réalisée par Eurostat, ne fournissaient que des informations limitées sur les infrastructures cyclables et leur utilisation. Une nouvelle

étude, qui devrait commencer à la fin de 2024, viserait à définir et à recueillir des données sur les infrastructures cyclables et l'utilisation du vélo dans l'ensemble de l'Union européenne afin d'établir des valeurs de référence et de suivre les progrès accomplis dans ce domaine.

36. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir, en collaboration avec Eurostat et le FIT, un document présentant les propositions de mise à jour et de simplification du questionnaire commun. Ce document serait communiqué aux États membres pour consultation à l'issue de la session du Groupe de travail. En raison du nombre important de mises à jour proposées et du temps nécessaire aux pays pour consulter les différentes parties prenantes au niveau national, le Groupe de travail a estimé qu'il n'était pas réaliste d'envisager l'utilisation du questionnaire commun simplifié en 2025 pour collecter des données sur l'année de référence 2024. Le Groupe de travail a décidé que le moment opportun pour qu'il se prononce sur le questionnaire commun simplifié serait lors des travaux de mise à jour du Glossaire des statistiques de transport.

37. En outre, le Groupe de travail a pris note des importantes difficultés rencontrées par de nombreux pays dans la collecte de données sur les nouveaux modes de mobilité et les modes de transport actifs. Il est toutefois convenu que la question de l'inclusion des données relatives aux infrastructures cyclables serait examinée dans le cadre de la consultation portant sur le questionnaire commun simplifié.

38. Eurostat et le FIT ont fait observer qu'il était important de commencer les travaux relatifs au Glossaire en même temps que les travaux sur le questionnaire commun et de se concentrer sur les thèmes du Glossaire ayant un rapport avec les aspects abordés dans le questionnaire commun.

VII. Innovation dans la production des statistiques des transports (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2024/4

39. Le secrétariat a indiqué au Groupe de travail que le guide méthodologique sur l'utilisation des données de téléphonie mobile dans le contexte des transports et des déplacements domicile-travail, élaboré par le Groupe de travail mondial des Nations Unies sur les données de téléphonie mobile, avait été publié en janvier 2024. Le lien vers le guide a été fourni et les pays ont été encouragés à tirer profit du contenu de celui-ci.

40. Positium a présenté un exposé sur l'intégration de données de téléphonie mobile à d'autres ensembles de données en vue d'améliorer la planification des transports publics, la gestion de la mobilité et l'analyse coûts-avantages. L'intervenant a mis en exergue les difficultés rencontrées actuellement en matière de collecte de données sur les transports, notamment les problèmes d'intégration entre différentes fonctions et l'obtention de données en temps voulu. Il a présenté une plateforme visant à faciliter les collectes de données régulières et ponctuelles qui sont essentielles pour les autorités chargées des transports. L'intervenant a également présenté des projets intégrant des données de téléphonie mobile dans plus de 15 pays, montrant que ces données ont la capacité d'améliorer grandement la planification des réseaux de transports publics et des infrastructures. Le Groupe de travail s'est félicité de la publication du guide méthodologique sur l'utilisation des données de téléphonie mobile dans le contexte des transports et des déplacements domicile-travail.

41. Les Pays-Bas ont diffusé une vidéo sur les flux régionaux de marchandises, dans laquelle était décrite leur approche globale de l'estimation et du suivi de ces flux visant à soutenir la transition vers une économie circulaire. La présentation détaillait l'intégration de diverses sources statistiques, notamment les statistiques du commerce et des transports, les tableaux nationaux des ressources et des emplois et les comptes régionaux de 2015 à 2022, dans les différentes régions néerlandaises et pour 25 groupes de produits de base.

42. Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a présenté un nouvel indicateur national et un nouvel outil de planification visant à améliorer les stratégies des autorités locales grâce à des applications avancées de la science des données permettant d'évaluer la connectivité. L'outil, qui s'appuie sur l'informatique en cloud, donne une

analyse complète de la connectivité tenant compte des différents modes et préférences de déplacement et des types de destination. L'indicateur de connectivité, détaillé dans la présentation, permet d'évaluer l'accès à un ensemble de destinations telles que les lieux de travail, les centres commerciaux et les établissements d'enseignement, en tenant compte des temps de trajet et des préférences qui sont ressortis de l'enquête nationale sur les déplacements. Cet outil innovant permet de tester des scénarios en temps réel, ce qui aide les autorités locales à visualiser les effets qu'auraient des modifications des réseaux de transport. Dans sa présentation, le Royaume-Uni a indiqué quelles seraient les prochaines étapes pour ce projet, à savoir de publier les résultats de l'outil et d'établir éventuellement des normes internationales de mesure de la connectivité, et a mis en avant la capacité de l'outil de simuler des ajustements des services de transport et leurs effets sur les scores de connectivité locaux. Suite à des discussions sur l'outil, le Groupe de travail a relevé l'importance d'une telle analyse pour l'avenir et a décidé de créer un groupe informel d'experts chargé d'élaborer de nouvelles propositions sur la manière d'en faire plus ample usage.

VIII. Activités statistiques des États membres (point 7 de l'ordre du jour)

43. Malte a présenté ses statistiques globales des transports, ainsi que les difficultés rencontrées, les améliorations réalisées et les projets à venir en lien avec la collecte et la gestion des données. L'organisme national de statistique maltais établit des statistiques sur le transport maritime, le transport aérien et le transport routier. La présentation du pays a décrit les sources de ces statistiques, qui sont principalement tirées de données administratives provenant de diverses autorités et agences maltaises, avec un recours moins fréquent à des enquêtes. Parmi les principales difficultés mises en évidence, on trouvait la question de l'obtention de données en temps voulu, en particulier dans les nouveaux domaines tels que les infrastructures de recharge des véhicules électriques. Malgré l'existence de cadres réglementaires tels que le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, des problèmes de collecte de données persistaient dans ce domaine. Les projets futurs décrits visaient à élaborer des statistiques plus pertinentes grâce au rapprochement de microdonnées, à assurer l'actualisation des données sur les infrastructures des véhicules électriques, à intégrer les statistiques des transports et de l'énergie à l'appui des objectifs du pacte vert pour l'Europe, et à améliorer la présentation et de la diffusion des statistiques des transports.

44. La Lettonie a présenté ses premières expériences en matière de collecte de données sur les véhicules utilitaires légers (VUL, N1) et d'élaboration d'une méthode à ce sujet. Sa présentation a mis en évidence le rôle important des VUL dans le transport de marchandises à l'échelle du pays. L'initiative présentée, financée par une subvention de l'Union européenne, vise à améliorer les statistiques des transports en collectant des données exhaustives sur l'utilisation des VUL au moyen d'un questionnaire soigneusement conçu, distribué chaque semaine pendant deux jours consécutifs à un échantillon tiré de plusieurs bases de données nationales. Les données collectées permettront de mieux comprendre les effets des VUL sur la congestion urbaine, les émissions et le bruit, et donc d'orienter les politiques des transports et la planification des infrastructures. L'AIE a présenté sa base de données sur les méthodes de collecte de données des pays et a invité la Lettonie à y participer, ce qui permettrait à d'autres pays de profiter de son expérience.

45. La Fédération de Russie a présenté une liste des types de perturbations des opérations de transport ferroviaire d'origine humaine ou technologique, qui a pour l'objectif d'améliorer la gestion et la compréhension de ces situations grâce à des stratégies d'intervention détaillées classées par type de perturbation et par gravité des conséquences. L'intervenant a évoqué des perturbations opérationnelles causées par des facteurs externes et internes, allant des accidents aux pannes techniques, et a présenté deux systèmes automatisés – KAS ANT (Comprehensive Automated System for Reliability Analysis of Technical Means – Système automatisé global d'analyse de la fiabilité des moyens techniques) et KASAT (Comprehensive Automated System for the Analysis of Technological Violations – Système automatisé global d'analyse des violations technologiques). Ces systèmes servent à recenser et à analyser les pannes techniques et les perturbations opérationnelles et à mener des

enquêtes à leur sujet. Ils aident à recenser les retards des trains ou les manquements à la sécurité et à y remédier, et à normaliser les protocoles d'intervention aux différents niveaux des opérations ferroviaires.

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

A. Recensement 2020 de la circulation sur les routes E et les lignes ferroviaires E

46. Le secrétariat a fourni au Groupe de travail des informations actualisées sur le recensement 2020 de la circulation sur les routes E et les lignes ferroviaires E. Dix-sept pays ont fourni des données pour le recensement 2020 de la circulation sur les routes E, ce qui représente moins de la moitié des Parties contractantes à l'AGR¹. Trente et un pays ont fourni des données pour le recensement 2020 de la circulation sur les lignes ferroviaires E. Étant donné qu'il y a 28 Parties contractantes à l'AGC² et 33 à l'AGTC³, on peut considérer que ce recensement est satisfaisant. Le secrétariat a rappelé au Groupe de travail l'emplacement des documents dans lesquels figuraient les recommandations relatives aux recensements de la circulation sur les routes E et les lignes ferroviaires E pour 2025, telles qu'approuvées par le CTI à sa quatre-vingt-sixième session. Le CTI a également invité les États membres à fournir les données nécessaires aux recensements de 2025.

47. Eurostat a présenté des informations actualisées sur le recensement de la circulation sur les lignes ferroviaires E (annexe V ex-G du règlement de l'Union européenne n° 2018/643), et a notamment mis en avant la publication dans l'Annuaire régional 2023 des cartes de la circulation ferroviaire sur le réseau RTE-T en 2020 et le récent article de Statistics Explained intitulé « Characteristics of the railway network in Europe » (Caractéristiques du réseau ferroviaire en Europe). L'utilisation du Registre des infrastructures (RINF) géré par l'Agence ferroviaire européenne a permis de produire des cartes plus détaillées. En outre, un nouveau modèle d'annexe V ex-G concernant les flux de transport sur le réseau ferroviaire pour l'année de référence 2025 et tenant compte des normes du RINF sera mis en place afin de simplifier la collecte de données en définissant des segments de réseau et leurs caractéristiques et en intégrant les coordonnées géographiques du RINF pour une meilleure visualisation des données de la circulation sur les lignes ferroviaires.

48. Le secrétaire du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a présenté un exposé sur la collecte de données pour l'analyse du transport intermodal. Il a indiqué qu'il était important de mesurer le transport intermodal afin de fixer des objectifs et d'améliorer les performances des différents nœuds de transport, que ce soit dans les opérations ferroviaires, l'exploitation des terminaux ou le fonctionnement des gares intermédiaires. Le secrétaire a abordé les difficultés rencontrées, telles que l'absence de données relatives aux performances, et les stratégies qui pourraient être utilisées pour y remédier, comme l'adoption de nouveaux indicateurs de performance pour les services d'infrastructure ferroviaire. La Fédération de Russie a fait observer que les données sur le transport ferroviaire intermodal étaient également disponibles auprès de la Commission des transports ferroviaires pour les pays de la Communauté d'États indépendants. D'autres informations pertinentes sur le transport intermodal sont également disponibles auprès de l'UIC.

49. Le représentant de l'Université d'État des transports ferroviaires de Samara a présenté un exposé sur les difficultés relatives à l'établissement de statistiques officielles des transports lorsque plusieurs modes de transport sont concernés. Il a mis en avant l'importance d'une coordination globale entre toutes les parties du secteur des transports, des organismes publics aux entités privées telles que les transporteurs et les transitaires, pour renforcer

¹ Accord européen sur les grandes routes de trafic international.

² Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer.

³ Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes.

l'efficacité et la conformité juridique dans le transport de marchandises et la fourniture de services entre les régions et les pays.

50. Le Groupe de travail a pris note des difficultés rencontrées par le WP.24 pour ce qui est d'évaluer les performances du transport intermodal en raison de l'absence de données disponibles. Il a invité les pays n'ayant pas encore fourni de données pour les recensements de 2020 à le faire.

B. Retours d'expérience des pays

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2024/10

51. La Pologne a présenté un exposé vidéo préenregistré détaillant la façon dont elle segmentait son réseau routier pour le recensement général quinquennal de la circulation sur les routes nationales et les routes de voïvodies. Le recensement de 2020 avait couvert plus de 18 000 km de routes et l'utilisation d'enregistrements vidéo et du comptage automatique avait permis d'obtenir des données précises sur la circulation sur près de 2 300 tronçons. Une vérification rigoureuse des données garantissait l'exactitude de celles-ci et leur conformité avec le règlement général sur la protection des données. La méthode de segmentation utilisée en Pologne garantissait l'uniformité du volume du trafic et s'adaptait aux changements d'infrastructure tout en visant à ce que le recensement reste comparable aux recensements précédents. Cette méthode était considérée comme optimale et constituait le meilleur compromis entre coût du recensement de la circulation, couverture de l'intégralité du réseau routier national et niveau de détail de celui-ci.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2024/9

52. Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail que l'édition 2023 de la publication « Statistics of Road Traffic Accidents » (Statistiques des accidents de la route) avait été publiée et qu'il était prévu que la prochaine édition paraisse en 2025. De plus, il était prévu que l'édition à paraître de la publication « Inland Transport Statistics » (Statistiques des transports intérieurs), qui contiendrait les données de l'année de référence 2022, soit publiée d'ici la fin de 2024. En outre, le microsite relatif aux objectifs de développement durable était en cours de développement, comme l'avait demandé le Groupe à sa session précédente. Ce microsite présenterait des analyses et des représentations graphiques des objectifs de développement durable ayant trait aux transports sur les thèmes de la santé, des infrastructures, des villes et du climat, et devrait être lancé à l'automne 2024.

53. Le secrétariat a présenté une proposition de glossaire interactif visant à répondre aux nouveaux besoins en matière de données découlant des nouvelles formes de transport et des avancées technologiques. Le passage de la version PDF du glossaire, dont la dernière mise à jour date de 2019, à une version plus dynamique et interactive, vise à faciliter les mises à jour en temps réel et à intégrer des éléments conviviaux et des fonctionnalités de recherche dynamiques. Dans le cadre de la structure de gouvernance du nouveau glossaire, Eurostat, le FIT et la CEE superviseront l'élaboration et la mise à jour du contenu. Le secrétariat a également donné des exemples de projets réussis de glossaires interactifs de la CEE pour d'autres codes et codes de pratique. Il a invité les États membres à participer aux équipes spéciales chargées de la mise à jour du glossaire.

54. Le Groupe de travail s'est félicité de la parution de l'édition 2023 de la publication sur les statistiques des accidents de la route et a indiqué attendre avec intérêt celle de l'édition 2025, et a salué l'état d'avancement de l'édition suivante de la publication sur les statistiques des transports intérieurs. Il a également approuvé la proposition de mise à jour du glossaire actuel en parallèle à la mise à jour et à la simplification en cours du questionnaire commun. Il a demandé au secrétariat d'envisager de publier le glossaire en 2026 et de l'inclure dans la liste officielle des publications du CTI. Le Président et le Groupe de travail ont également demandé au secrétariat d'organiser une session extraordinaire qui se tiendrait en présentiel à

Genève, avec l'appui des services d'interprétation et de documents de conférence, afin de faciliter la mise à jour du glossaire.

XI. Programme de travail pour 2024-2026 et évaluation biennale pour 2022-2024 (point 10 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2024/12

55. Le secrétariat a présenté le programme de travail pour 2024-2026 et l'évaluation biennale pour 2022-2024. Au cours des deux années à venir, il était prévu que le Groupe de travail étende la portée et la disponibilité des statistiques des transports, en affinant périodiquement le glossaire et en menant des activités liées aux indicateurs des objectifs de développement durable ayant trait aux transports. L'évaluation biennale mettait l'accent sur les résultats à obtenir par rapport à des objectifs fixés, notamment les échanges avec les États membres et la diffusion de données statistiques actualisées. La présentation a mis en avant le rôle du Groupe de travail dans l'harmonisation des statistiques des transports à des fins de comparaison internationale, la promotion de la coopération technique et le renforcement de l'intégration des statistiques des transports à l'appui des objectifs de développement durable. Le secrétariat a également mis en avant l'objectif ambitieux de parvenir à des transports intérieurs décarbonés à l'horizon 2050 en tant qu'objectif directeur pour les initiatives statistiques et le renforcement des capacités à venir.

56. Le Groupe de travail a adopté le programme de travail proposé pour 2024-2026.

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

57. L'UIC a présenté des statistiques ferroviaires relatives à la consommation d'énergie et aux émissions. Son exposé a souligné les efforts réalisés en matière de collecte de données sur l'énergie de traction et les émissions des principales entreprises ferroviaires dans le monde, à partir de 1996 pour les données générales et de 2005 pour les données européennes plus détaillées. L'UIC a détaillé la manière dont les données sur la consommation d'énergie, notamment la consommation de gazole et d'électricité par le matériel de traction, sont collectées et communiquées, en mettant l'accent sur leur utilisation dans les opérations ferroviaires de transport de passagers et de marchandises. Il convient de signaler la mise en place de l'outil en ligne « Eco passenger », qui compare la consommation d'énergie de différents modes de transport et les émissions de ceux-ci. Cet outil atteste des efforts visant à améliorer la transparence et l'accessibilité des données relatives aux effets des opérations ferroviaires sur l'environnement. Il a pour but de contribuer à la réalisation des objectifs visant à réduire de moitié les émissions du secteur en équivalent CO₂ à l'horizon 2030 par rapport aux niveaux de 2005, en vue de parvenir à des opérations sans émissions de carbone en 2050 au plus tard.

58. Eurostat a présenté ses réalisations récentes et ses projets en cours dans le domaine des statistiques des transports. Parmi les points essentiels, on peut citer l'amélioration de la diffusion des données sur les transports, la poursuite des enquêtes pilotes sur les VUL et le transport de voyageurs par voies navigables intérieures, ainsi que l'adoption de sources de données innovantes pour les statistiques des transports. L'examen de la qualité des processus statistiques réglementaires s'est achevé et la modernisation des systèmes informatiques de production de statistiques est en cours. L'exposé a également porté sur le cadre réglementaire d'Eurostat pour les statistiques des transports, qui englobe plusieurs textes juridiques de l'Union européenne, et a mentionné des ensembles de statistiques non réglementés, notamment un nouvel ensemble de données sur le stock de véhicules électriques au niveau régional. De plus, Eurostat élabore des indicateurs de transport expérimentaux dans le cadre de son projet « Traffic and mobility lab », qui utilise des données innovantes pour améliorer les statistiques des transports. Cette initiative comprend des cas d'utilisation tels que la mesure de l'efficacité des transports publics, de la répartition des stations de recharge des véhicules électriques et de la pollution de l'air aux heures de pointe. L'intervenant a également indiqué qu'Eurostat avait utilisé les données du système d'identification

automatique en coopération avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime pour élaborer des estimations précoces du trafic maritime, une initiative qui avait été couronnée de succès, et que l'organisme publierait bientôt ces estimations en tant que statistiques expérimentales. Il a brièvement présenté l'édition 2023 de la publication annuelle « Key Figures on European Transport » (Chiffres clefs du transport européen), et a fait le point sur l'état d'avancement de la révision du Glossaire des statistiques de transport, en soulignant que les formats de publication devenaient plus dynamiques et interactifs.

59. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par l'UIC et Eurostat.

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

60. Le secrétariat a fait observer qu'il était important de veiller à ce que la norme internationale NST 2007 soit régulièrement mise à jour. Le Groupe de travail lui a demandé d'élaborer, pour sa prochaine session, un document dans lequel figureraient les façons dont cette mise à jour pourrait se faire.

A. Dates de la prochaine session

61. Le Groupe de travail a été informé que la session suivante était provisoirement prévue du 21 au 23 mai 2025 au Palais des Nations (Genève). Le FIT a fait remarquer qu'il y aurait un chevauchement avec les dates de son sommet annuel. Le secrétariat a indiqué que la disponibilité de salles était réduite en raison des rénovations en cours au Palais des Nations, mais a fait savoir qu'il étudierait la possibilité que la session se tienne à d'autres dates.

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

62. Le Groupe de travail a été informé des dates et lieux des réunions sur les statistiques des transports qui se tiendraient en 2024 et 2025.

XIV. Élection du Bureau (point 13 de l'ordre du jour)

63. Le Groupe de travail a élu John Wilkins (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) Président pour les sessions de 2025 et 2026. Sam Scriven (Irlande) et Peter Ottosen (Danemark) ont été élus Vice-Présidents pour ces mêmes sessions.

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

64. Comme convenu au titre du point 1 de l'ordre du jour, le Groupe de travail a décidé d'examiner à la fin de la session le rapport dans son intégralité plutôt que la seule liste des décisions. Le Groupe de travail a adopté le rapport de la session tel qu'élaboré par le Président et les Vice-Présidents avec l'appui du secrétariat.
