



Bruxelles, le 18.12.2020
COM(2020) 838 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL
sur la mise en œuvre du règlement (UE) 2018/643 relatif aux statistiques des transports
par chemin de fer

1. INTRODUCTION

1.1 OBJET DU RAPPORT

L'article 9 du règlement (UE) 2018/643 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer¹ dispose qu'après consultation du comité du système statistique européen, la Commission est tenue de soumettre au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre dudit règlement et sur les évolutions futures au plus tard le 31 décembre 2020 et tous les quatre ans par la suite.

La première partie du présent rapport décrit le contexte dans lequel s'inscrit le règlement, expose le cadre d'action et précise les pays et les statistiques auxquels le règlement s'applique. La seconde partie présente des questions liées à la mise en œuvre du règlement, tandis que les troisième et quatrième points comprennent une description des éventuelles évolutions futures ainsi que les conclusions.

1.2 CONTEXTE DU CADRE JURIDIQUE

La base juridique initiale applicable aux statistiques des transports par chemin de fer était le règlement (CE) n° 91/2003². Comme ce règlement a été modifié à plusieurs reprises et de façon substantielle, il a fait l'objet d'une refonte en 2018 dans un souci de clarté, étant donné que le règlement (UE) 2018/643 réunissait toutes les modifications en un seul nouveau texte juridique.

Le règlement (CE) n° 91/2003 visait à mettre à la disposition de la Commission, des autres institutions de l'Union, des gouvernements nationaux et du grand public des données statistiques comparables, fiables, harmonisées, régulières et complètes relatives au transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs.

Les modifications introduites en 2016 par le règlement (UE) 2016/2032 visaient à mettre à jour et à simplifier l'acte initial (et donc à réduire la charge imposée aux États membres). Elles visaient également à optimiser le cadre juridique existant applicable aux statistiques européennes sur les transports par chemin de fer et à aligner ce cadre sur le traité de Lisbonne.

1.3 CADRE D'ACTION

Au cours des 25 dernières années, la Commission a proposé activement de restructurer le marché européen du transport ferroviaire afin de renforcer la position des chemins de fer par rapport aux autres modes de transport. Les efforts de la Commission ont principalement porté sur trois grands objectifs, tous essentiels au développement d'un secteur du transport ferroviaire fort et compétitif:

- (1) ouvrir le marché du transport ferroviaire à la concurrence;
- (2) améliorer l'interopérabilité et la sécurité des réseaux nationaux;
- (3) développer les infrastructures de transport ferroviaire.

L'importance sur le plan politique est très élevée. Dans le livre blanc intitulé *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et*

¹ JO L 112 du 2.5.2018, p. 1.

² Règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (JO L 14 du 21.1.2003, p. 1).

*économique en ressources*³, plusieurs objectifs ont été fixés aux fins d'un système de transport ferroviaire compétitif et économique en ressources. Depuis lors, la priorité a été de réaliser un espace ferroviaire unique européen: i) en éliminant les obstacles techniques, administratifs et juridiques qui entravent l'entrée sur les marchés ferroviaires nationaux; et ii) en achevant le réseau ferroviaire européen à grande vitesse d'ici à 2050, lorsque la plupart des déplacements de voyageurs sur des distances moyennes devraient être effectués par chemin de fer.

Les données collectées au titre du règlement (UE) 2018/643 ne contribuent pas uniquement à répondre aux besoins stratégiques; elles sont également précieuses pour les entreprises de transport, les universités, les chercheurs et les modélisateurs évoluant dans le secteur du transport ferroviaire.

Dans un questionnaire envoyé en avril 2020, les États membres ont précisé les avantages des données tirées des statistiques ferroviaires. Selon les informations communiquées, les données sont utilisées par: des autorités nationales; des instituts de recherche; le secteur ferroviaire lui-même, à des fins d'analyse et de planification; des institutions de l'UE; des organisations internationales telles que le Forum international des transports et la Commission économique des Nations unies pour l'Europe; et par des décideurs politiques, à des fins de planification, de suivi des objectifs et de prise de décision. En outre, les États membres ont fait remarquer que des données étaient nécessaires pour: observer l'évolution de l'activité de transport ferroviaire dans le cadre d'un suivi à court terme (à l'aide de données trimestrielles) et à long terme (à l'aide de données annuelles); effectuer des analyses de tendances nationales et établir des comparaisons avec d'autres pays; et suivre l'évolution de la part que détient le transport ferroviaire dans l'ensemble du transport européen par rapport à d'autres modes de transport (répartition modale).

Le pacte vert pour l'Europe⁴ constitue la nouvelle stratégie de croissance qui a pour objectif de rendre l'économie européenne durable en transformant les défis climatiques et environnementaux en opportunités dans tous les domaines d'action et en garantissant une transition juste et inclusive pour tous. Le pacte vert pour l'Europe préconise une réduction de 90 % des émissions dues aux transports d'ici à 2050, y compris les actions prioritaires suivantes aux fins de la transition vers une mobilité durable et intelligente:

- donner une impulsion au transport «multimodal»;
- favoriser une mobilité automatisée et connectée entre les différents modes de transport;
- mieux gérer les coûts externes des activités de transport par la tarification;
- intensifier la production et le déploiement de carburants de substitution durables; et
- réduire la pollution générée par les transports, en particulier dans les villes.

Pour accélérer cette transition, il y a lieu de déplacer une part considérable du fret routier vers le chemin de fer et les voies navigables intérieures (aujourd'hui, 75 % du fret intérieur est transporté par la route).

1.4 ÉTATS MEMBRES ET AUTRES PAYS CONCERNÉS

Le règlement (UE) 2018/643 s'applique directement et intégralement à tous les États membres.

Tous les États membres sont tenus de fournir les données prévues dans le règlement, à l'exception de Malte et de Chypre, qui ne disposent pas d'infrastructures ferroviaires et, par conséquent, n'exercent aucune activité de transport ferroviaire.

³ COM(2011) 144 final.

⁴ COM(2019) 640 final.

Des données relatives au transport ferroviaire sont également fournies par trois pays de l'Association européenne de libre-échange (AELE), à savoir le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse. Trois pays candidats (Macédoine du Nord, Monténégro et Turquie) de même qu'un candidat potentiel (Bosnie-Herzégovine) fournissent des données sur une base volontaire.

Conformément à l'article 6 du règlement (UE) 2018/643, les pays transmettent à Eurostat: i) des statistiques annuelles détaillées sur le transport de marchandises et de voyageurs; ii) des statistiques trimestrielles sur le transport de marchandises et de voyageurs; iii) des statistiques régionales sur le transport de marchandises et de voyageurs (tous les cinq ans, pour une période de référence d'une année); iv) des statistiques sur les flux de transport sur le réseau ferroviaire (tous les cinq ans, pour une période de référence d'une année); et v) des statistiques annuelles sur le niveau d'activité de transport de marchandises et de voyageurs.

Depuis le 1^{er} février 2020, date à laquelle le Royaume-Uni a quitté l'Union européenne, Eurostat a ajouté à ses ensembles de données le nouvel ensemble «Union européenne – 27 pays (à compter de 2020)», qui exclut le Royaume-Uni. Au cours de la période de transition qui se termine à la fin de 2020, le Royaume-Uni continue d'envoyer à Eurostat des données, lesquelles sont mises à la disposition des utilisateurs.

2. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT

2.1 RESPECT DES OBLIGATIONS LÉGALES

Les obligations définies dans le règlement (UE) 2018/643 concernant la transmission des données sont très bien respectées, tous les États membres fournissant les ensembles de données requis. De brefs retards peuvent parfois survenir en raison de changements intervenus au niveau national (par exemple, des changements sur le plan informatique ou des évolutions sur le marché ferroviaire). Toutefois, ces retards n'ont jamais eu d'incidence sur la production des statistiques relatives aux transports par chemin de fer. Les pays suivent la méthodologie convenue, ce qui garantit la production de statistiques fiables et de grande qualité sur le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs en Europe.

2.2 MÉTHODES DE COLLECTE DES DONNÉES APPLIQUÉES DANS LES ÉTATS MEMBRES

Les entreprises ferroviaires collectent les données selon les méthodes adoptées par chaque pays et les transmettent aux autorités nationales chargées du traitement de ces données. Le *manuel de référence sur les statistiques des transports par chemin de fer*⁵ d'Eurostat comprend un chapitre consacré aux méthodologies nationales, dont un sous-chapitre sur la compilation des données et la gestion de la qualité.

2.3 CHARGE ADMINISTRATIVE IMPOSÉE AUX ÉTATS MEMBRES

La réduction de la charge administrative et la simplification sont constamment au cœur des préoccupations d'Eurostat. Sur la base des retours des États membres, et en coopération avec les instituts nationaux de statistiques, Eurostat met en œuvre des actions spécifiques visant à réduire la charge imposée par la collecte et la déclaration des données.

À la suite de demandes des États membres, le règlement (CE) n° 91/2003 a été modifié en 2016 afin de réduire et de simplifier la charge administrative qui leur est imposée. Les annexes suivantes ont été modifiées:

⁵ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Reference+manual+on+Rail+Transport+Statistics+%28Version+8.01%29/ed767b61-7fca-470a-a9e2-582e4aabcdcb> (disponible uniquement en anglais).

- l'annexe B — «Statistiques annuelles sur le transport de marchandises (déclaration simplifiée)» — a été supprimée;
- l'annexe C — «Statistiques annuelles sur le transport de voyageurs (déclaration détaillée)» — a été simplifiée avec la suppression des tableaux C1 [«Voyageurs transportés, par type de transport (données provisoires, nombre de voyageurs uniquement)»] et C2 [«Voyageurs internationaux transportés, par pays d'embarquement et par pays de débarquement (données provisoires, nombre de voyageurs uniquement)»];
- l'annexe D — «Statistiques annuelles sur le transport de voyageurs (déclaration simplifiée)» a été supprimée;
- l'annexe H — «Données sur les accidents dans le transport ferroviaire» — a été supprimée. Jusqu'en 2016, les États membres ont fourni des données sur les accidents à Eurostat et à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Depuis 2016, ces données ne sont plus fournies qu'à l'Agence afin de réduire la charge pesant sur les États membres. L'Agence transmet ensuite les données à Eurostat pour diffusion par l'intermédiaire de sa base de données⁶;
- l'annexe I — «Liste des entreprises (déclaration sur la liste des entreprises)» — a été supprimée.

Eurostat travaille actuellement à l'élaboration de procédures plus strictes pour la validation des données et les contrôles de qualité, qui permettront un retour d'information rapide aux États membres à un stade très précoce de la transmission des données.

Selon les informations recueillies à partir du questionnaire envoyé aux États membres en avril 2020, le cadre défini par le règlement (UE) 2018/643 est suffisant pour répondre aux besoins des utilisateurs sans faire peser une charge excessive sur les répondants. Les pays considèrent que ces données sont d'une grande valeur et que la charge et le coût liés à la collecte de ces données pour les répondants et les instituts de statistiques sont justifiés au regard des avantages qu'elles procurent. Les États membres reconnaissent qu'une logistique respectueuse de l'environnement est inconcevable sans le transport ferroviaire, un secteur qu'il est nécessaire de moderniser et de renforcer. À l'appui de ce processus, des données pertinentes et fiables sont indispensables pour définir et évaluer différentes mesures.

2.4 VALIDATION DES DONNÉES ET QUALITÉ DES DONNÉES STATISTIQUES RECUES

Même si les États membres sont responsables de la qualité des statistiques des transports par chemin de fer, la Commission prend toutes les mesures nécessaires pour détecter la présence d'erreurs dans les données qu'elle reçoit. Eurostat dispose d'un système informatique fiable pour la réception, la validation et le traitement des données et effectue plusieurs types de contrôles des données. Lorsque des erreurs sont détectées, les pays sont invités à envoyer des données révisées.

En ce qui concerne les modalités techniques applicables pour la transmission des données, un niveau élevé de normalisation a été atteint. Les pays envoient les données à Eurostat via le portail EDAMIS, en respectant la structure de fichier et le format d'enregistrement requis. Un processus de validation, mis en œuvre par le système informatique principal, permet de détecter rapidement des erreurs de base et des codes erronés, de sorte que les informations peuvent être intégrées rapidement dans la base de données de production d'Eurostat.

Une fois les données chargées dans la base de données de production d'Eurostat, des contrôles détaillés sont effectués pour s'assurer de la qualité des données envoyées. Ces

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/data/database> (disponible en anglais, en français et en allemand).

contrôles de la qualité portent sur la cohérence des tableaux de déclaration de chaque pays, sur la cohérence de ces tableaux dans le temps ainsi que sur la cohérence entre différents types de tableaux. Ils visent également à comparer les résultats entre les pays déclarants partenaires (contrôles miroirs).

Dans l'ensemble, la qualité des données est considérée comme bonne. Néanmoins, des efforts sont encore nécessaires pour réduire les asymétries révélées par les contrôles miroirs, même si certaines de ces asymétries sont dues à des différences dans les méthodologies nationales et ne peuvent être facilement supprimées. Il convient également d'améliorer la déclaration des données relatives au transit en harmonisant les méthodes de collecte des données dans les pays déclarants.

2.5 SOUTIEN MÉTHODOLOGIQUE AUX ÉTATS MEMBRES

Eurostat fournit un soutien méthodologique et technique constant aux pays déclarants aux fins de la mise en œuvre du règlement (UE) 2018/643.

Dans ce cadre, Eurostat organise des visites dans les pays afin de clarifier certaines questions. En outre, Eurostat organise tous les deux ans une réunion d'experts nationaux (le groupe d'experts sur les statistiques des transports par chemin de fer) de l'ensemble des États membres, des pays de l'AELE, des pays candidats et des candidats potentiels afin d'échanger des bonnes pratiques et de discuter de la qualité des données, de questions méthodologiques et de nouveaux projets. La mise en œuvre du règlement est également un point régulier de l'ordre du jour lors des réunions du groupe de coordination des statistiques des transports.

Le *manuel de référence sur les statistiques des transports par chemin de fer* fournit des orientations aux États membres sur la mise en œuvre du règlement. Ce manuel est mis à jour régulièrement (généralement sur une base annuelle) afin d'y inclure les informations, documents et lignes directrices les plus récents, utiles pour la collecte de statistiques sur les transports par chemin de fer.

En 2019, Eurostat, en étroite coopération avec la commission économique des Nations unies pour l'Europe et le Forum international des transports, a copublié la cinquième édition du glossaire des statistiques de transport, qui comprend une section actualisée et plus aboutie sur le transport ferroviaire. Ce glossaire vise à normaliser les définitions des statistiques de transport aux niveaux européen et international.

2.6 DIFFUSION DES DONNÉES

Eurostat publie les données collectées au titre du règlement (UE) 2018/643 par l'intermédiaire de sa base de données de diffusion librement accessible à partir de son site web. Les 26 tableaux consacrés au transport ferroviaire sont régulièrement mis à jour et complétés par des fichiers de métadonnées détaillés.

Eurostat produit également les articles de la série «Statistics Explained», qui fournissent une analyse des données pour les médias et le grand public⁷. Des données sont aussi diffusées par le biais d'extractions de données sur mesure pour les utilisateurs et les décideurs politiques, ainsi que dans les articles d'actualité et les publications d'Eurostat [par exemple, le livre statistique *Energy, transport and environment statistics* (statistiques de l'énergie, des transports et de l'environnement)⁸].

⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Category:Rail> (disponibles uniquement en anglais).

⁸ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (disponible uniquement en anglais).

3. ÉVOLUTIONS FUTURES DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

Le pacte vert pour l'Europe a annoncé un ensemble de politiques porteuses de grands changements dans tous les secteurs économiques, y compris dans les transports. Les statistiques sur le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs peuvent contribuer à la définition et au suivi des objectifs stratégiques en fournissant des données sur les volumes de marchandises transportées, le nombre de voyageurs, les kilomètres parcourus, ainsi que sur les équipements et les infrastructures. Ces informations sont collectées au titre du règlement (UE) 2018/643 et à partir de questionnaires facultatifs.

La confidentialité des données dans certains pays limite le potentiel de collecte de ces informations au titre du règlement (UE) 2018/643. Eurostat, en collaboration avec les États membres, examinera si, et comment, les contraintes imposées par la confidentialité des données peuvent être atténuées.

Pour garantir une couverture plus large des statistiques sur les transports par chemin de fer, Eurostat a signé un accord administratif avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer afin de recevoir et de publier des données sur:

- (i) la longueur des lignes et des voies équipées du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS);
- (ii) le nombre de gares ferroviaires équipées d'installations adaptées aux personnes à mobilité réduite.

Les premières données, publiées au cours du troisième trimestre de 2020, concernent la longueur des lignes équipées de l'ERTMS.

En outre, Eurostat travaille à l'élaboration d'une matrice de distances ferroviaires pour faciliter le calcul des indicateurs de répartition modale par tranche de distance sans imposer une charge supplémentaire aux pays déclarants. La matrice de distances ferroviaires est basée sur le niveau NUTS 2 de la classification des régions, de sorte qu'elle correspond à la collecte de données régionales pour le transport ferroviaire au sens de l'annexe IV du règlement (UE) 2018/643. L'évolution de la matrice de distances dépendra de l'amélioration des réseaux géographiques. Son application dépendra principalement de la disponibilité et de la qualité des données ferroviaires au niveau régional.

La couverture géographique des statistiques des transports par chemin de fer pourrait être étendue à la suite des élargissements futurs de l'UE et de la participation volontaire d'autres pays et/ou organisations internationales dans le cadre d'accords de coopération.

Selon le questionnaire envoyé en avril 2020, les États membres ne voient pas actuellement la nécessité de modifier ou d'améliorer le règlement (UE) 2018/643. Aucun nouveau besoin n'a été relevé concernant les utilisateurs. Toutefois, de nouvelles initiatives stratégiques aux niveaux national, européen et international portant sur la durabilité et la transformation des systèmes de transport sont susceptibles de créer de nouveaux besoins en matière de données. Une fois ces besoins mis en évidence, ils devront être évalués et examinés en temps utile au sein du groupe d'experts sur les statistiques des transports par chemin de fer.

4. CONCLUSIONS

Le règlement (UE) 2018/643 a été mis en œuvre avec succès et les résultats sont jugés positifs. Un mécanisme bien établi au sein d'Eurostat et au niveau national permet de produire des statistiques comparables et de qualité.

Eurostat s'efforce au mieux d'aider les États membres à mettre en œuvre le règlement et à produire des statistiques de qualité. Il a mis au point un système informatique et introduit des méthodes de communication visant à réduire au minimum la charge que représente la gestion des données pour les pays déclarants. Eurostat fournit également des orientations sur la manière d'améliorer la qualité des données et de réduire la charge liée à leur collecte et à leur déclaration.

Les statistiques des transports par chemin de fer peuvent être immédiatement appliquées aux fins de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi des politiques aux niveaux national et européen. Outre les décideurs politiques, un certain nombre d'organisations ainsi que d'autres utilisateurs, tels que des chercheurs ou des analystes, ont manifesté un intérêt pour ces données, et Eurostat veille à ce que ces statistiques ferroviaires restent bien visibles en les diffusant par différents canaux.