



Bruxelles, le 18.12.2020
COM(2020) 821 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**sur la mise en œuvre du règlement (UE) 2018/974 du Parlement européen et du Conseil
du 4 juillet 2018 relatif aux statistiques des transports de marchandises par voies
navigables intérieures**

1. INTRODUCTION

1.1. OBJECTIF DU RAPPORT

La Commission a l'obligation de faire rapport sur la mise en application du règlement (UE) 2018/974 relatif aux statistiques des transports de marchandises par voies navigables intérieures (ci-après le «règlement»). Le calendrier précis prévu à l'article 9 du règlement prévoit que la Commission présente un rapport au plus tard le 31 décembre 2020 et tous les cinq ans par la suite. L'objectif de ce rapport est de se conformer à l'obligation de rapport de la Commission.

Le présent rapport décrit le contexte, le contexte politique et la portée de la législation et examine les questions liées à sa mise en application. La dernière section décrit les développements futurs possibles et présente des conclusions.

1.2. CONTEXTE: CADRE JURIDIQUE

Le règlement a été conçu pour fournir à la Commission, aux autres institutions de l'UE, aux gouvernements nationaux et au grand public des données statistiques comparables, fiables, harmonisées, régulières et complètes sur l'évolution du transport de marchandises par voies navigables intérieures au sein de l'UE.

Le règlement (CE) n° 1365/2006¹ ayant été modifié à plusieurs reprises et de façon substantielle, il a été codifié et abrogé par le règlement (UE) 2018/974 afin de le rendre plus clair et plus rationnel. Seul le règlement (CE) n° 425/2007² de la Commission reste en vigueur.

1.3. CONTEXTE POLITIQUE

Par rapport aux autres modes de transport, qui sont souvent confrontés à des problèmes d'encombrement du trafic et de capacité, le transport par voies navigables intérieures est fiable et efficace du point de vue énergétique, et présente un potentiel considérable d'utilisation élargie.

Les voies navigables intérieures sont une solution de substitution compétitive au transport routier. Ce mode de transport constitue notamment une option respectueuse de l'environnement, tant en matière de consommation d'énergie que d'émissions sonores. De plus, les voies navigables intérieures offrent des niveaux de sécurité élevés, notamment pour le transport de marchandises dangereuses. Enfin, elles allègent la charge pesant sur les réseaux routiers surchargés dans les régions densément peuplées.

Ce secteur est très pertinent pour la politique des transports; le livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»³ définit dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en ressources. La politique actuelle de navigation intérieure pour 2014-2020 est

¹ Règlement (CE) n° 1365/2006 du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 relatif aux statistiques des transports de marchandises par voies navigables intérieures et abrogeant la directive 80/1119/CEE du Conseil (JO L 264 du 25.9.2006, p. 1).

² Règlement (CE) n° 425/2007 de la Commission du 19 avril 2007 portant application du règlement (CE) n° 1365/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif aux statistiques des transports de marchandises par voies navigables intérieures (JO L 103 du 20.4.2007, p. 26).

³ COM(2011) 144 final.

intégrée dans le programme d'action Naiades II⁴. Pour que soient menées à bien les tâches dans le cadre des programmes Naiades successifs et de la politique commune des transports de l'UE, les statistiques européennes sur les voies navigables intérieures sont utilisées dans l'élaboration, le suivi et l'évaluation des politiques de transport et d'autres politiques telles que celle relative au fonctionnement du marché intérieur. L'élaboration de la politique commune des transports de l'UE requiert une connaissance approfondie de l'échelle du transport de marchandises par voies navigables et de l'évolution de ce mode de transport. Les données recueillies contribuent également à promouvoir le transport par voies navigables intérieures, tout en aidant à intégrer ce mode de transport dans la chaîne logistique intermodale.

Le pacte vert pour l'Europe⁵ constitue la nouvelle stratégie de croissance de l'UE, qui vise à 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. La communication relative au pacte vert pour l'Europe appelle à une réduction de 90 % des émissions du secteur des transports d'ici 2050. Parmi les actions prioritaires pour un passage à une mobilité durable et intelligente figurent:

- une impulsion vigoureuse au transport multimodal;
- le soutien au déploiement de solutions de mobilité automatisées et connectées dans tous les modes;
- une meilleure prise en compte des coûts externes des activités de transport par la tarification;
- une impulsion à la production et au déploiement de carburants de substitution durables pour le transport; et
- la réduction de la pollution causée par les transports, en particulier dans les villes.

Afin de stimuler le transport multimodal, le pacte vert pour l'Europe demande un transfert de 75 % du transport routier vers le transport ferroviaire et les voies navigables intérieures. Pour atteindre cet objectif, la Commission européenne proposera des mesures visant à accroître la capacité de la navigation intérieure à partir de 2021.

1.4. COUVERTURE DES ÉTATS MEMBRES ET DES AUTRES PAYS

Le règlement relatif aux statistiques des transports de marchandises par voies navigables intérieures s'applique directement et intégralement à tous les États membres. Il n'a pas besoin d'être transposé dans la législation nationale. Toutefois, étant donné que les États membres ne recourent pas tous au transport par voies navigables intérieures, le règlement ne concerne que ceux où ce mode de transport existe.

Le règlement fixe un seuil au-delà duquel les États membres sont tenus de fournir des données: l'obligation s'applique à tous ceux dont le volume total de marchandises transportées annuellement par voies navigables intérieures excède un million de tonnes. Actuellement, 12 États membres sont tenus de fournir des données: l'Autriche, l'Allemagne, la Belgique, la Bulgarie, la Croatie, la France, la Hongrie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie et la Slovaquie.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (uniquement disponible en anglais).

⁵ COM(2019) 640 final.

Conformément au règlement, les pays dépassant le seuil d'un million de tonnes, mais sans trafic international ou de transit, ne sont tenus de fournir qu'un ensemble de données annuel réduit (tableau V1 de l'annexe V du règlement). Actuellement, aucun État membre n'est concerné.

Cinq États membres fournissent actuellement des données à titre facultatif: la Finlande, l'Italie, la Lituanie, la Suède et la Tchéquie. Bien que la Tchéquie se situe en dessous du seuil fixé par le règlement, elle déclare toutes les données requises. Les quatre autres pays fournissent un ensemble de données annuelles réduit (tableau V1 de l'annexe V).

La Belgique, la Hongrie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Roumanie et la Tchéquie fournissent également des données sur la circulation de bateaux (tableau facultatif II2 de l'annexe II).

En dehors de l'Union européenne, la Serbie, pays candidat, fournit également des données trimestrielles à titre facultatif.

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 agrégat «Union européenne – 27 pays (à partir de 2020)», excluant le Royaume-Uni. Pendant la période de transition qui court jusqu'à la fin de l'année 2020, le Royaume-Uni continue d'envoyer des données à Eurostat. Ces données sont mises à la disposition des utilisateurs.

2. SUIVI DE L'APPLICATION DU RÈGLEMENT

2.1. RESPECT DES OBLIGATIONS JURIDIQUES

Les obligations en matière de fourniture de données prévues par le règlement sont respectées. Tous les États membres fournissent les ensembles de données requis. Des retards ont été observés dans quelques cas seulement. Le niveau élevé de respect des obligations signifie que les statistiques sur le transport de marchandises par voies navigables intérieures en Europe sont fiables et de qualité.

2.2. METHODES DE COLLECTE DES DONNEES UTILISEES DANS LES ÉTATS MEMBRES

Les processus de collecte et de compilation des données varient selon les pays déclarants, mais suivent un flux d'informations ascendant traditionnel. Les fournisseurs de données se distinguent d'un pays à l'autre, mais les sources les plus fréquentes sont les autorités des ports et des écluses. Les pays établissent leurs données à partir d'informations reçues de sources diverses, notamment les bureaux de douane, les pays voisins, ainsi que les opérateurs, les entreprises et les agences du secteur privé. Neuf des pays déclarants utilisent les données obtenues auprès de leur service d'information fluviale ou d'autres systèmes semblables.

La plupart des autorités nationales compétentes réalisent des vérifications pour valider les données en utilisant les procédures de contrôle élaborées en interne avant de les transmettre à Eurostat. Les règles de validation couvrent de nombreux aspects du processus, y compris le format des données, la codification, la cohérence interne de chaque ensemble de données, la cohérence entre les différents ensembles de données et variables, et la cohérence des séries chronologiques.

L'ensemble des pays déclarants utilisent de façon directe ou indirecte les données collectées au niveau national, que ce soit pour les besoins des politiques ou à des fins de diffusion.

2.3. COUT ET CHARGE POUR LES ÉTATS MEMBRES

Eurostat s'efforce constamment de réduire et de simplifier les charges et reçoit régulièrement des commentaires des États membres à ce sujet. En coopération avec les instituts nationaux de statistique, il met en œuvre des mesures spécifiques visant à réduire la charge liée à la collecte et à la déclaration des données. Il s'agit notamment:

1. de l'élaboration d'une matrice de distance pour faciliter l'établissement de rapports;
2. du développement d'outils et de procédures automatisés de transmission et de validation qui fournissent aux États membres des informations sur la qualité des données et les erreurs spécifiques à chaque ensemble de données;
3. de l'organisation de réunions régulières d'experts nationaux des États membres, des pays de l'association européenne de libre-échange (AELE), des pays candidats et candidats potentiels (c'est-à-dire le groupe d'experts sur les statistiques des transports par voies navigables intérieures et les groupes de travail) pour partager les bonnes pratiques et discuter de la qualité des données, des problèmes et des solutions.

Selon les informations recueillies au moyen d'un questionnaire envoyé aux États membres en février 2020, la plupart des pays considèrent que la collecte de données est utile et que le coût et la charge de la collecte de données sont justifiés compte tenu des avantages que présentent les données recueillies. Un pays considère que la déclaration des données relatives au transit constitue une charge importante.

2.4. VALIDATION DES DONNEES ET QUALITE DES DONNEES STATISTIQUES REÇUES

Un degré élevé de normalisation a été atteint en ce qui concerne les modalités techniques de transmission des données. Les données sont transmises par voie électronique à Eurostat via EDAMIS⁶, en respectant la structure des fichiers de données et le format d'enregistrement. Grâce à un système de validation mis en application dans EDAMIS, les erreurs de base et les codes incorrects sont rapidement détectés et les informations sont intégrées sans tarder dans la base de production d'Eurostat.

Une fois que les données ont été chargées dans la base de production d'Eurostat, les données transmises sont soumises à des contrôles de qualité détaillés. Cette validation couvre la cohérence interne des ensembles de données, la cohérence dans le temps, la cohérence entre ensembles, ainsi qu'une comparaison des résultats entre pays déclarants partenaires (vérifications en miroir).

Dans l'ensemble, la qualité des données peut être considérée comme satisfaisante. Néanmoins, des efforts doivent encore être déployés, en particulier pour faire diminuer les asymétries mises en évidence par les vérifications en miroir et pour améliorer la déclaration des données sur le transit.

2.5. SOUTIEN METHODOLOGIQUE AUX ÉTATS MEMBRES

Eurostat fournit un appui méthodologique et technique permanent et met tout en œuvre pour conserver un système de données et de métadonnées de qualité.

⁶ EDAMIS («electronic dataflow administration and management information system») est le système d'information pour la mise en application de la politique relative au point d'accès unique. Tous les fichiers de données échangés entre Eurostat et ses partenaires au niveau national et international sont transmis par voie électronique par l'application EDAMIS. Dans le cas des statistiques des transports, le format attendu des données est défini dans la législation correspondante et précisé dans des manuels techniques.

Eurostat a élaboré un *Manuel de référence sur les statistiques des transports par voies navigables intérieures*⁷ qui fournit aux États membres des orientations sur la mise en œuvre du règlement. Ce manuel est mis à jour régulièrement (généralement chaque année) afin d'y inclure les informations, documents ou lignes directrices les plus récents concernant la collecte de ces statistiques.

2.6. ÉTUDES PILOTES SUR LA DISPONIBILITE DES DONNEES STATISTIQUES LIEES AU TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

Selon l'article 5 du règlement, la Commission est tenue, en coopération avec les États membres, de se pencher sur l'élaboration de statistiques relatives au transport de voyageurs par voies navigables intérieures, y compris les services de transport transfrontaliers. Plus précisément, l'article 5 dispose que la Commission doit:

- a) développer, au plus tard le 8 décembre 2018, la méthodologie pour la collecte de données appropriée;
- b) lancer des études pilotes facultatives, qui doivent être menées par les États membres, fournissant des données relevant du champ d'application du règlement, sur la disponibilité de données statistiques liées au transport de voyageurs par voies navigables intérieures, au plus tard le 8 décembre 2019;
- c) présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 8 décembre 2020.

L'article 5 dispose également que le rapport au Parlement européen et au Conseil doit présenter les résultats des études pilotes. En fonction des résultats de ce rapport, la Commission soumet, dans un délai raisonnable, s'il y a lieu, une proposition législative visant à modifier le règlement actuel en ce qui concerne les statistiques sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures.

La Commission a couvert une partie des coûts des études pilotes en accordant des subventions aux instituts nationaux de statistique et à d'autres autorités nationales.

Eurostat, en collaboration avec les États membres, a élaboré un projet de méthodologie pour les statistiques sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures. Conformément à l'article 5, paragraphe 1, du règlement, ce projet de méthodologie a été finalisé le 6 décembre 2018 et mis à la disposition des États membres pour être utilisé dans leurs études pilotes. Les études pilotes comprennent deux modules: les statistiques sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures (module 1) et les statistiques sur les accidents ayant eu lieu sur des voies navigables intérieures (module 2). En juin 2019, des subventions pour la réalisation d'études pilotes ont été accordées à sept pays: l'Allemagne, l'Autriche, la Croatie, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie et la Suède.

Le sujet a été abordé par le DIMESA (le groupe des directeurs des statistiques et des comptes sectoriels et environnementaux d'Eurostat), qui soutient les travaux effectués dans ce domaine.

⁷ https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual_October_2019.pdf (uniquement disponible en anglais).

2.7. ÉTUDES PILOTES SUR LA DISPONIBILITE DES DONNEES STATISTIQUES SUR LES ACCIDENTS AYANT EU LIEU SUR DES VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

L'article 5 du règlement ne fait pas référence aux statistiques sur les accidents. Toutefois, les données sur les accidents ayant eu lieu sur des voies navigables intérieures constituent un autre aspect important pour la Commission. Celle-ci souhaite notamment mettre au point un système de collecte harmonisée de statistiques sur les accidents et incidents impliquant des bateaux de navigation intérieure, y compris dans le trafic transfrontalier.

Eurostat publie des données sur les accidents liés à cinq modes de transport [ferroviaire, routier, aérien, maritime et par voies navigables intérieures (partiellement)]. Les données sur les accidents mettant en cause les transports ferroviaire, aérien et maritime sont collectées par des agences européennes étudiant spécifiquement ces domaines. La direction générale de la mobilité et des transports de la Commission recueille des données sur les accidents de la route. Toutefois, il n'existe pas d'agence de ce type pour les données sur les accidents ayant eu lieu sur des voies navigables intérieures. Les chiffres publiés par Eurostat sont fournis par certains États membres à titre facultatif (voir le *Manuel de référence sur les statistiques des transports par voies navigables intérieures*).

Toutefois, cette collecte est incomplète. Afin d'obtenir des données statistiques complètes sur les cinq modes de transport, Eurostat a revu et étoffé la méthodologie relative aux accidents dans le transport de voyageurs et de marchandises par voies navigables intérieures et a inclus un module spécifique dans les études pilotes.

Les résultats de ce module sur les accidents contribueront à améliorer la collecte de données sur les accidents ayant eu lieu sur des voies navigables intérieures.

2.8. DIFFUSION DES DONNEES

Eurostat publie les données collectées au titre du règlement par l'intermédiaire de la base de données de diffusion d'Eurostat, qui peut être consultée gratuitement sur le site web d'Eurostat. La base de données contient 17 tableaux sur le transport par voies navigables, accompagnés d'un fichier de métadonnées détaillé.

Eurostat produit également trois articles «Statistics Explained» qui fournissent une analyse des données pour les médias et le grand public⁸. La diffusion des données comprend également des extractions de données sur mesure pour les utilisateurs et les décideurs politiques, des nouvelles d'Eurostat et des données figurant dans les publications d'Eurostat (par exemple le livre statistique sur les statistiques de l'énergie, des transports et de l'environnement⁹).

⁸ [Inland waterways freight transport – quarterly and annual data](#) («Transport de marchandises par voie navigable intérieure – données trimestrielles et annuelles», disponible uniquement en anglais).

[Inland waterway transport statistics](#) («Statistiques des transports par voie navigable intérieure», disponible uniquement en anglais).

[Inland waterways – statistics on container transport](#) («Navigation intérieure – statistiques sur le transport de conteneurs», disponible uniquement en anglais).

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (disponible uniquement en anglais).

3. POURSUITE DU DEVELOPPEMENT DES STATISTIQUES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, LES VOYAGEURS ET LES ACCIDENTS DANS LES VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

La communication relative au pacte vert pour l'Europe a annoncé un ensemble de politiques de transformation dans tous les secteurs économiques, y compris les transports. Les statistiques des transports par voies navigables intérieures peuvent contribuer à définir et à suivre les objectifs politiques, en fournissant des données sur les volumes de marchandises transportés, les équipements et les infrastructures.

Il est possible d'envisager de collecter des variables nouvelles ou plus détaillées tout en tenant compte des besoins des utilisateurs de données et en évaluant soigneusement la charge susceptible de peser sur les répondants. Dans ce contexte, une meilleure couverture des données par port de chargement/de déchargement et des données par type de fret est particulièrement intéressante. Il convient également d'étudier comment les données existantes ou nouvelles pourraient contribuer à surveiller l'intensité de carbone et l'efficacité énergétique du transport par voie navigable intérieure.

Un autre domaine d'amélioration possible est l'harmonisation des définitions et des listes de codes entre les voies navigables intérieures et les autres modes intervenant dans le transport intermodal de marchandises. Cela contribuerait à une meilleure comparabilité des chiffres de transport pour les différents modes.

Les voies navigables intérieures peuvent accroître leur rôle dans le transport de voyageurs. Les données sur les voyageurs pourraient fournir des informations intéressantes sur l'utilisation des différents types de transport par voie navigable intérieure (par exemple, les croisières, le transport par ferry et bus fluviaux, etc.)

La Commission a œuvré à l'élaboration d'un outil européen harmonisé de «matrice de distance» au niveau port à port. Dans la matrice, la distance totale de port à port est ventilée en fonction des distances individuelles parcourues dans chacun des pays traversés au cours du voyage. L'un des objectifs de la matrice est de contribuer à réduire la charge liée à la collecte de données relatives au transit. Son application future dépend de la disponibilité des données au niveau port à port. Elle dépend également de l'identification plus précise et plus cohérente de la position géographique du port et de l'amélioration du réseau géographique des voies navigables intérieures.

Les pays devraient être encouragés à fournir des données par port de chargement/de déchargement et par type de fret; les deux catégories sont actuellement fournies à titre facultatif uniquement.

La couverture géographique de la collecte de statistiques pourrait être étendue grâce aux futurs élargissements de l'UE et à la participation volontaire de pays tiers et/ou d'organisations internationales par l'intermédiaire d'accords de coopération.

Les commentaires recueillis au moyen d'un questionnaire envoyé en février 2020 aux États membres montrent que cinq pays (sur les neuf qui ont répondu) n'ont pas à l'esprit d'exigences spécifiques pour améliorer le règlement actuel. Ils ont mentionné que la rareté des ressources, ainsi que le coût et la charge accrus, peuvent limiter leur capacité à collecter de nouvelles données ou à étendre la collecte des types de données existants (par exemple, les données sur le transport de voyageurs ou les données ventilées par type de fret). Dans le même temps, ils reconnaissent que les initiatives européennes actuelles (telles que le pacte vert pour l'Europe) peuvent créer de nouveaux besoins en matière de données qui doivent être évalués et discutés. La nécessité de développer davantage la matrice de distance pour le

transport par voies navigables intérieures a été soulignée, notamment parce qu'elle permettra de réduire la charge liée à la collecte des données relatives au transit. Une meilleure harmonisation des définitions devrait également être envisagée.

4. CONCLUSIONS

L'expérience acquise et les résultats obtenus dans la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) 2018/974 peuvent être considérés comme positifs. Un mécanisme bien établi tant à Eurostat qu'au niveau national permet d'obtenir des résultats comparables de haute qualité.

Eurostat prend toutes les mesures nécessaires pour aider les États membres à mettre en œuvre le règlement. Il a développé un système d'information approprié et a mis en place des méthodes de communication qui contribuent à réduire au minimum la charge liée à la gestion des données pour les pays déclarants. Eurostat a également apporté son soutien pour améliorer encore la qualité des données et réduire la charge liée à la collecte et à la déclaration des données.

En ce qui concerne l'utilisation des données collectées, les résultats obtenus ont une application immédiate dans l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi des politiques de transport par voies navigables intérieures aux niveaux national et européen.