

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 1.3.2010  
COM(2010)64 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**sur l'expérience acquise dans le cadre de l'application du 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**

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**sur l'expérience acquise dans le cadre de l'application du 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**

## TABLE DES MATIÈRES

Synthèse .....	4
1 INTRODUCTION.....	4
1.1 CADRE ET OBJECTIFS .....	4
1.2 CONTEXTE POLITIQUE.....	5
1.3 RÈGLES D'APPLICATION .....	6
1.4 COUVERTURE DES ÉTATS MEMBRES ET DES AUTRES PAYS .....	6
2 MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT .....	7
2.1 PROBLÈMES RENCONTRÉS .....	7
2.1.1 Respect des obligations légales.....	7
2.1.2 Charge, pour les pays déclarants, de la mise en œuvre et de la fourniture régulière de données.....	8
2.1.3 Collecte des données, processus d'élaboration et de validation .....	8
2.1.4 Aspects méthodologiques.....	9
2.2 RÉSULTATS .....	9
2.2.1 Transmission et validation des données.....	9
2.2.2 Orientations méthodologiques .....	9
2.2.3 Diffusion des données .....	10
3 CONCLUSIONS.....	11
3.1 ÉVOLUTION À COURT TERME.....	11
3.2 ÉVOLUTION À LONG TERME .....	12

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Conformité avec les dispositions du règlement: fourniture des ensembles de données par année .....	6
Tableau 2: Transports de marchandises par voies navigables intérieures par pays: données 2008 et croissance 2007-2008.....	10

## SYNTHESE

Le règlement (CE) n° 1365/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif aux statistiques des transports de marchandises par voies navigables intérieures<sup>1</sup> dispose à son article 8 qu'au plus tard le 15 octobre 2009 et après consultation du comité du système statistique européen (anciennement comité du programme statistique), la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en application dudit règlement. Le présent rapport vise à respecter cette exigence.

Le rapport expose le cadre, les objectifs et le contexte politique dans lesquels s'inscrit la législation. Il examine ensuite les questions qui sont liées à sa mise en application et décrit les principaux résultats obtenus. La dernière partie présente des conclusions et les évolutions possibles.

Le règlement a eu pour effet d'accroître le volume de données détaillées disponibles en ce qui concerne le transport de marchandises par voies navigables intérieures en Europe ainsi que d'améliorer la qualité et de l'actualité des chiffres. Les États membres se sont efforcés de respecter les exigences du règlement et la plupart fournissent maintenant l'ensemble des données requises dans les délais impartis.

### 1 INTRODUCTION

#### 1.1 CADRE ET OBJECTIFS

Les données sur les transports de marchandises ont commencé à être collectées en 1982, à la suite de la directive 80/1119/CEE du Conseil. Cette ancienne directive présentait plusieurs lacunes qui empêchaient le bon suivi de ce mode de transport. Le règlement (CE) n° 1365/2006 a remédié à ces lacunes et a défini des règles communes pour les statistiques des transports par voies navigables intérieures.

Le règlement a été conçu afin que la Commission, les autres institutions de l'UE, les administrations nationales et le grand public disposent de données comparables, fiables, harmonisées, régulières et globales sur le transport de marchandises par voies navigables intérieures dans l'Union européenne.

Les principales exigences du règlement n° 1365/2006 peuvent être résumées comme suit:

- seuls les États membres dont le volume annuel total de marchandises transportées (par voies navigables intérieures) dépasse le million de tonnes doivent fournir les données requises;
- les périodes d'observation sont le trimestre et l'année; afin d'alléger la charge qui pèse sur les États membres, aucune donnée mensuelle n'est demandée;

---

<sup>1</sup> 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 (JO L 264 du 25.9.2006, p. 1).

- la collecte de données est réduite pour les États membres dans lesquels il n'y a pas de transport international ou de transport en transit par voies navigables intérieures, mais dans lesquels le volume annuel total de marchandises transportées au niveau national par voies navigables intérieures dépasse le million de tonnes;
- la nomenclature des types de navires est simplifiée et un nouveau champ d'information a été ajouté afin de distinguer les navires et les conteneurs chargés/vides;
- les données sur le transport de fret sont également collectées pour le transport par conteneur;
- les données relatives à l'origine et à la destination géographique doivent être fournies au niveau NUTS2.

## 1.2 CONTEXTE POLITIQUE

Le transport par voies navigables intérieures joue un rôle important dans le transport intérieur de marchandises en Europe (environ 5 à 6 % du total en tonnes-km).

Les principales caractéristiques des transports par voies navigables intérieures en Europe sont les suivantes:

- disponibilité d'un vaste réseau de voies navigables (plus de 37 000 km); 20 États membres disposent de voies navigables intérieures et 12 d'entre eux disposent d'un réseau de voies navigables reliées entre elles;
- fiabilité, sécurité et faible impact environnemental;
- niveau élevé de sécurité, ce qui revêt une importance particulière pour le transport de marchandises dangereuses;
- grande efficacité énergétique; la consommation énergétique par tonne-km s'établissant à environ 17 % de celle des transports routiers et 50 % des transports ferroviaires.

Le potentiel d'accroissement de la part modale des voies navigables intérieures est significatif, ce qui est particulièrement intéressant au vu des fréquents problèmes de congestion et de capacité que posent les autres modes de transport. Le développement futur des transports par voies navigables intérieures peut contribuer à réduire la congestion du réseau routier, qui est surchargé dans les zones densément peuplées.

Pour faire progresser la politique commune des transports, nous devons connaître le mieux possible la situation et le volume des transports par voies navigables intérieures. Le Livre blanc «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix»<sup>2</sup> a permis de définir l'objectif de la politique commune des transports. Il s'agit de fournir aux Européens des systèmes de transport efficaces et d'un bon rendement. Cet objectif a été maintenu dans l'*examen à mi-parcours* du livre blanc<sup>3</sup>, même s'il a été orienté davantage vers les activités

---

<sup>2</sup> COM(2001) 370 du 12 septembre 2001.

<sup>3</sup> COM(2006) 314 du 22 juin 2006: Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent. Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne

visant à assurer une mobilité durable en Europe. Les statistiques communautaires des voies navigables intérieures sont utilisées pour cadrer, suivre et évaluer les politiques de transport de l'UE ainsi que d'autres politiques communautaires, notamment le fonctionnement du marché intérieur. La collecte de données contribue également à favoriser le transport par voies navigables intérieures et à l'intégrer dans la chaîne logistique intermodale.

### **1.3 RÈGLES D'APPLICATION**

Le règlement n° 1365/2006 donne des compétences de mise en œuvre à la Commission, qui les exerce par la procédure de comitologie exposée aux articles 9 et 10. Eurostat a fait appel à cette procédure pour adopter un ensemble de règles concernant différents aspects de la mise en œuvre. Les règles ont été adoptées sous la forme de règlements de la Commission, après consultation du comité du système statistique européen.

Jusqu'à présent, deux règlements de mise en œuvre de la Commission ont été adoptés.

Le règlement n° 425/2007 de la Commission<sup>4</sup> prévoit un ensemble détaillé de dispositions de mise en œuvre, y compris une liste exhaustive de définitions, d'explications et de lignes directrices sur la déclaration des données. Il contient en outre une description détaillée des fichiers de données requis et du moyen de transmission.

Le règlement n° 1304/2007 de la Commission<sup>5</sup> vise essentiellement à établir la NST 2007 comme la nomenclature unique des biens transportés.

### **1.4 COUVERTURE DES ÉTATS MEMBRES ET DES AUTRES PAYS**

Le règlement n° 1365/2006 s'applique directement et dans son ensemble à tous les États membres. Il ne doit pas être transposé en droit national.

En vertu des exigences du règlement, 13 États membres (BE, BG, CZ, DE, FR, LU, HU, NL, AT, PL, RO, SK et UK) sont tenus de fournir des données. Comme cela est indiqué à l'article 2 du règlement, le Royaume-Uni ne doit fournir qu'un volume réduit de données.

Même s'ils n'y sont pas tenus par le règlement, trois États membres (FI, IT et LT) fournissent des données à titre facultatif. En outre, six États membres (BE, BG, CZ, LU, HU et RO) fournissent également des données optionnelles à titre facultatif (trafic de navires, transport de marchandises dangereuses et nombre d'accidents).

En ce qui concerne les pays candidats, la Croatie a fourni des données trimestrielles et l'ensemble de données réduit E1 pour l'année de référence 2007. Pour l'année de référence 2008, la Croatie a fourni l'ensemble des données requises par le règlement et, à titre facultatif, des données sur le transport de marchandises dangereuses.

---

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> Règlement (CE) n° 1304/2007 de la Commission du 7 novembre 2007 portant modification de la directive 95/64/CE du Conseil, du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil, des règlements (CE) n° 91/2003 et (CE) n° 1365/2006 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de la NST 2007 comme nomenclature unique pour les biens transportés dans certains modes de transport (JO L 290 du 8.11.2007, p. 14).

## 2 MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT

### 2.1 PROBLÈMES RENCONTRÉS

#### 2.1.1 Respect des obligations légales

Le respect des obligations de fourniture de données, telles qu'elles sont définies dans le règlement, s'est amélioré au cours de la période concernée. L'ensemble des États membres ont fourni tous les ensembles de données obligatoires et n'ont dépassé le délai prévu par le règlement que dans quelques cas. Les retards sont essentiellement dus à l'introduction de nouvelles procédures destinées à satisfaire les exigences du règlement et devraient disparaître dans un proche avenir.

Le tableau 1 présente les données fournies pour la période 2007-2008 par ensemble de données et par périodicité. Les ensembles de données D1 et D2 sont trimestriels, les autres sont annuels.

**Tableau 1: Conformité avec les dispositions du règlement: fourniture des ensembles de données par année**

	2007							2008						
	Trimestriel		Annuel					Trimestriel		Annuel				
	D1	D2	A1	B1	B2 <sup>(1)</sup>	C1	E1	D1	D2	A1	B1	B2 <sup>(1)</sup>	C1	E1
Belgique	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Bulgarie	x	x	x	x	:	x	x	x	x	x	x	:	x	x
République tchèque	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Danemark														
Allemagne	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
Estonie														
Irlande														
Grèce														
Espagne														
France	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
Italie <sup>(1)</sup>							x							
Chypre														
Lettonie														
Lituanie <sup>(1)</sup>							x							x
Luxembourg	x	0	x	x	x	0	x	x	x	x	x	x	x	x
Hongrie	x	0	x	x	:	0	x	x	0	x	x	x	0	x
Malte														
Pays-Bas	x	x	x	x	:	x	x	p	p	p	p	:	p	p
Autriche	x	x	x	x	:	x	x	x	x	x	x	:	x	x
Pologne	x	x	x	x	:	x	x	x	0	x	x	:	0	x
Portugal														
Roumanie	x	x	x	x	:	x	x	x	x	x	x	:	x	x
Slovénie														
Slovaquie	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
Finlande <sup>(1)</sup>							x							x
Suède														
Royaume-Uni <sup>(2)</sup>							x							p
Croatie <sup>(1)</sup>	x	0					x	x	0	x	x	:	0	

<sup>(1)</sup> Données transmises à titre facultatif

<sup>(2)</sup> Seul l'ensemble de données annuelles E1 doit être transmis

: Non transmis

x Transmission de données finalisée

p Provisoire

0 Aucun fichier envoyé, en raison de l'absence de transport par conteneur durant la période concernée

Aucune obligation de transmettre ces données en vertu du règlement

Des problèmes subsistent pour certains États membres. Les principales questions concernent la fourniture de données complètes sur le transit et le respect du délai de T + 5 mois requis par le règlement. Certains pays prennent déjà des mesures rectificatives ou ont adopté des plans visant à améliorer leurs systèmes en vue d'assurer le respect total des exigences. Toutefois, les efforts doivent être poursuivis afin de régler efficacement ces problèmes.

### 2.1.2 *Charge, pour les pays déclarants, de la mise en œuvre et de la fourniture régulière de données*

Dans la majorité des pays déclarants, la mise en conformité avec le règlement a demandé une extension ou une adaptation des processus existants. Dans d'autres pays, un processus totalement nouveau de collecte et de compilation des données a été nécessaire. Dans quelques cas, aucune mesure pertinente n'a dû être prise, car les processus existants permettaient déjà de répondre aux exigences. Il convient de mentionner que la Bulgarie, la Croatie et la Roumanie ont bénéficié (dans le cadre du programme de coopération statistique pluribénéficiaire 2006) d'une assistance méthodologique à la fourniture de statistiques concernant le trafic en transit sur le Danube.

En ce qui concerne la fourniture régulière de données, la charge de travail est jugée acceptable par la grande majorité des pays déclarants. Certains pays considèrent que la déclaration des données sur le transport en transit constitue une charge importante.

En matière de coûts, le règlement n° 1365/2006 a été conçu avec l'objectif spécifique d'alléger la charge pesant sur les États membres. Ces efforts ressortent clairement de la description des principales caractéristiques du règlement (point 1.1).

### 2.1.3 *Collecte des données, processus d'élaboration et de validation*

Les processus de collecte et de compilation des données varient selon les pays déclarants, mais suivent un flux d'information traditionnel ascendant. Les fournisseurs de données se distinguent également 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.

La plupart des autorités nationales compétentes (ANC) réalisent des vérifications pour valider les données avant de les transmettre à Eurostat, en utilisant les procédures élaborées en interne. 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 ensembles et les variables, la cohérence des séries chronologiques, etc.

La moitié environ des pays déclarants prévoient d'utiliser dans un proche avenir les données obtenues auprès du service d'information fluviale (SIF), mais seul un très petit nombre d'entre eux les utilisent déjà.

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.

#### 2.1.4 *Aspects méthodologiques*

Les dispositions méthodologiques des règlements n° 425/2007 et n° 1304/2007 de la Commission constituent un cadre commun permettant d'assurer la collecte de données harmonisées et l'élaboration de résultats comparables.

Durant la période concernée, la Bulgarie a demandé des éclaircissements sur la déclaration des navires utilisés comme transbordeurs.

Aucune autre question méthodologique n'a été soulevée.

## 2.2 **RÉSULTATS**

### 2.2.1 *Transmission et validation des données*

En vertu de l'article 5 du règlement n° 1365/2006, les données doivent être transmises au plus tard cinq mois après la fin de la période d'observation. Durant la période en question, la plupart des États membres ont respecté ces délais et des améliorations sont encore attendues dans un proche avenir.

En ce qui concerne les modalités techniques de transmission des données, un niveau élevé de normalisation a été atteint. Les données sont transmises en format électronique à Eurostat en utilisant la structure et le format de saisie demandés pour les fichiers de données. De cette manière, les données peuvent être rapidement intégrées dans la base de production d'Eurostat et les erreurs et codes inconnus peuvent être détectés à un stade précoce.

Une fois que les données ont été téléchargées dans la base de production d'Eurostat, des procédures de validation détaillées sont appliquées pour contrôler la qualité des données transmises. La 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).

Le niveau global de qualité des données peut être jugé acceptable, mais 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.

### 2.2.2 *Orientations méthodologiques*

Eurostat a élaboré un *Manuel de référence sur les statistiques des transports par voies navigables intérieures* qui contient des orientations destinées à aider les États membres dans la mise en œuvre du règlement. Ce manuel est régulièrement mis à

jour afin d'y inclure les informations, documents ou orientations les plus récents concernant la collecte des statistiques.

### 2.2.3 Diffusion des données

Les données collectées en vertu du règlement n° 1365/2006 ne sont pas confidentielles et ne sont soumises à aucune contrainte particulière en ce qui concerne leur diffusion.

Eurostat diffuse les données collectées via sa base de données de diffusion, qui est accessible librement sur le site web d'Eurostat. Y figurent 18 tableaux remplis de données collectées en vertu du règlement n° 1365/2006 et, le cas échéant, de la directive 80/1119/CEE du Conseil.

Eurostat diffuse en outre ces informations dans des publications spécifiques telles que la série «Statistiques en bref» qui fournit une première analyse des données à destination des médias et du grand public.

Le tableau 2 contient certains chiffres clés sur le transport par voies navigables intérieures en Europe, collectés sur la base du présent règlement.

**Tableau 2: Transports de marchandises par voies navigables intérieures par pays: données 2008 et croissance 2007-2008**

	En milliers de tonnes		En millions de TKM	
	2008	Croissance 2007 – 2008	2008	Croissance 2007 – 008
<b>Belgique</b>	130350	-3.2 %	8746	-2.9 %
<b>Bulgarie <sup>(5)</sup></b>	10956	+65.4 %	2890	+185.9 %
<b>République tchèque</b>	752	-34.1 %	28	-23.7 %
<b>Danemark</b>	-	-	-	-
<b>Allemagne</b>	245674	-1.3 %	64056	-1.0 %
<b>Estonie</b>	-	-	-	-
<b>Irlande</b>	-	-	-	-
<b>Grèce</b>	-	-	-	-
<b>Espagne</b>	-	-	-	-
<b>France</b>	72807	-4.2 %	8910	-3.2 %
<b>Italie <sup>(1)</sup></b>	:	-	:	-
<b>Chypre</b>	-	-	-	-
<b>Lettonie</b>	-	-	-	-
<b>Lituanie <sup>(1)</sup></b>	146	+15.7 %	12	+16.1 %
<b>Luxembourg</b>	10984	+9.9 %	367	+6.6 %
<b>Hongrie</b>	8829	+5.0 %	2250	+1.7 %
<b>Malte</b>	-	-	-	-
<b>Pays-Bas <sup>(2)</sup></b>	333202	-3.8 %	44979	-1.9 %
<b>Autriche</b>	11209	-7.4 %	2359	-9.2 %
<b>Pologne</b>	6101	-5.3 %	277	+9.7 %
<b>Portugal</b>	-	-	-	-
<b>Roumanie</b>	30295	+3.0 %	8687	+6.0 %
<b>Slovénie</b>	-	-	-	-
<b>Slovaquie</b>	8371	+4.5 %	1101	+9.7 %
<b>Finlande <sup>(1)</sup></b>	335	-28.9 %	80	-20.9 %
<b>Suède</b>	-	-	-	-
<b>Royaume-Uni <sup>(3)</sup></b>	3415	-3.6 %	149	-8.3 %

<b>UE-27</b> <sup>(2) (4)</sup>	511 442	-2,7 %	144 891	+0,1 %
<b>Croatie</b> <sup>(1)</sup>	880	-40,0 %	79	-27,9 %

<sup>(1)</sup> Données transmises à titre facultatif

<sup>(2)</sup> Données provisoires estimées

<sup>(3)</sup> Seul l'ensemble de données annuelles E1 doit être transmis

<sup>(4)</sup> Les données 2007 de l'Italie ne sont pas prises en compte dans le calcul du taux de croissance

<sup>(5)</sup> La hausse en question est due au fait que la BG a commencé à déclarer des données sur le transit en 2008

: Non disponible

- Sans objet

### 3 CONCLUSIONS

L'expérience acquise et les résultats obtenus en ce qui concerne la mise en œuvre du règlement n° 1365/2006 peuvent être considérés comme globalement positifs. L'adoption du règlement, les travaux effectués et les ressources allouées à la mise en place des structures requises au niveau national et au niveau d'Eurostat ont permis d'élaborer rapidement des résultats comparables et de grande qualité.

La fourniture des données au cours des deux années successives s'est améliorée, même si des problèmes subsistent, notamment en ce qui concerne la comparabilité, l'exhaustivité et l'actualité des ensembles de données fournis.

La plupart des questions liées à l'interprétation du règlement ou à la collecte, l'élaboration, la transmission et la validation des données ont été réglées. Le règlement a permis d'obtenir davantage de données sur ce secteur et de réduire la charge pesant sur les pays déclarants.

En ce qui concerne l'utilisation des données, les résultats obtenus ont une application immédiate au niveau politique, notamment en matière de développement, de mise en œuvre et de suivi des politiques des transports par voies navigables intérieures aux niveaux national et communautaire. La diffusion des données par différents moyens publics a permis de donner une visibilité à l'ensemble du processus et de rentabiliser les ressources qui y ont été consacrées.

#### 3.1 ÉVOLUTION À COURT TERME

À court terme (une à deux années), il convient de concentrer les efforts sur les aspects suivants:

- améliorer encore davantage la qualité de certaines données. Les pays déclarants doivent faire des efforts supplémentaires pour réduire les écarts mis en évidence par les vérifications en miroir et pour améliorer la fourniture de données sur le transport en transit. Des résultats peuvent être obtenus dans ce domaine par un renforcement de la coopération entre pays déclarants;
- inclure la Croatie dans l'UE. Eurostat aidera ce pays candidat à se mettre en conformité avec la législation communautaire sur les statistiques des transports par voies navigables intérieures.

### 3.2 ÉVOLUTION À LONG TERME

Le règlement n° 1365/2007 est assez récent, mais il est déjà possible d'identifier certaines des évolutions envisageables:

- la qualité des données collectées est susceptible de profiter de l'introduction progressive d'un répertoire européen des navires circulant sur les voies navigables intérieures et d'un usage étendu des services d'information fluviale;
- la collecte de variables nouvelles ou plus détaillées peut être envisagée, en fonction des besoins des utilisateurs de données et de la charge qui en résulterait potentiellement pour les répondants. Il convient de noter deux points d'intérêt particuliers: l'extension future des fournitures de données sur le «transport de marchandises dangereuses» et la collecte d'un niveau plus détaillé de données sur le «type de marchandises» (nomenclature NST 2007);
- l'extension de la couverture géographique des statistiques, éventuellement en liaison avec des élargissements futurs de l'UE et la participation volontaire de pays tiers et/ou d'organisations internationales à travers des accords de coopération.