

027626/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 20/12/07

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 20.12.2007  
COM(2007) 832 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° 91/2003 du  
Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des  
transports par chemin de fer**

## TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION.....	3
1.1	HISTORIQUE ET OBJECTIFS .....	3
1.2	CADRE D' ACTION .....	4
1.3	RÈGLES D' APPLICATION .....	5
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 de la mise en œuvre et de la fourniture régulière de données sur les pays déclarants.....	9
2.1.3	Collecte, élaboration et validation des données .....	9
2.1.4	Questions méthodologiques .....	10
2.2	RÉSULTATS .....	10
2.2.1	Transmission et validation des données.....	10
2.2.2	Conseils méthodologiques .....	11
2.2.3	Diffusion des données .....	11
3	CONCLUSIONS.....	14
3.1	ÉVOLUTION À COURT TERME.....	15
3.2	ÉVOLUTION À LONG TERME .....	15

L'article 9 du règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer<sup>1</sup> précise qu'après trois années de collecte des données la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'expérience acquise dans l'application du règlement. Le présent rapport a pour objet de répondre à cette exigence au terme des trois premières années de collecte des données (2003-2005).

Après une description générale de l'historique, des objectifs et du cadre d'action de l'acte, le rapport examine des questions liées à son application. Il contient également des informations relatives aux principaux résultats obtenus. La section finale tire des conclusions et envisage de possibles développements.

L'application de ce règlement a permis la disponibilité d'informations détaillées sur le transport européen de voyageurs et de fret par chemin de fer ainsi que de données sur les accidents ferroviaires, et a produit une amélioration de la qualité des données et du respect des délais. Les États membres ont fait des efforts pour se conformer aux prescriptions du règlement, efforts qu'il convient de poursuivre.

## **1 INTRODUCTION**

### **1.1 HISTORIQUE ET OBJECTIFS**

Le règlement n° 91/2003 a été conçu pour mettre à la disposition de la Commission, d'autres institutions communautaires, des gouvernements nationaux et du grand public des données statistiques comparables, fiables, harmonisées, régulières et détaillées sur l'importance et l'évolution du transport de voyageurs et de fret par chemin de fer à l'intérieur de l'Union européenne.

Cet objectif a été réalisé en développant certains aspects essentiels des données précédemment collectées au titre de la directive 80/1177/CEE du Conseil relative au relevé statistique des transports de marchandises par chemin de fer, afin d'intégrer des informations sur le transport de voyageurs, les flux de transport, les accidents sur le réseau ferroviaire, les types de marchandises dangereuses, le type d'unité de transport ainsi que le transport national et international de marchandises et de voyageurs au niveau régional (NUTS2).

Le règlement n° 91/2003 présente donc les caractéristiques suivantes:

- les données fournies doivent couvrir tous les chemins de fer de la Communauté,

---

<sup>1</sup> 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).

- la fourniture de données est définie pour le transport de voyageurs et celui de fret par chemin de fer. Les données collectées comprennent des statistiques annuelles et trimestrielles sur le transport de marchandises et de voyageurs,
- l'obligation de fourniture de données sur l'origine et la destination du fret et des voyageurs est définie sur le plan géographique au niveau NUTS2,
- les informations recueillies comprennent des statistiques sur les flux de transport sur le réseau ferroviaire pour les trains de voyageurs et de marchandises,
- la fourniture de données couvre les statistiques sur les accidents ferroviaires.

## 1.2 CADRE D'ACTION

Le développement de la politique commune des transports exige la meilleure connaissance possible de l'importance et de l'évolution des transports de voyageurs et de marchandises par chemin de fer. Le livre blanc *La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*<sup>2</sup> a donné pour objectif à la politique commune des transports de contribuer à fournir aux Européens des systèmes de transport efficaces et d'un bon rendement. Cet objectif a été réitéré dans l'examen à mi-parcours du livre blanc<sup>3</sup>, même s'il a été davantage orienté vers la mobilité durable en Europe. La nouvelle stratégie de l'UE en faveur du développement durable<sup>4</sup> fait ainsi du transport durable un objectif clef de l'Union. Les statistiques communautaires des transports ferroviaires sont donc utilisées pour définir le cadre, assurer le suivi et effectuer l'évaluation de la politique communautaire des transports et d'autres politiques communautaires telles que la nouvelle stratégie en faveur du développement durable et le fonctionnement du marché intérieur.

Ces données deviennent de plus en plus importantes pour le processus de prise de décision au sein de l'UE, notamment en raison des compétences attribuées à la Commission dans le cadre des propositions des deuxième et troisième paquets ferroviaires.

Le deuxième paquet ferroviaire comprend trois directives (sur la sécurité, l'interopérabilité et l'ouverture du marché) et un règlement sur l'Agence ferroviaire européenne.

Le troisième paquet de mesures juridiques comprend deux directives (sur la poursuite de l'ouverture du marché pour le transport international de voyageurs par rail et sur les

---

<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.*

<sup>4</sup> Adoptée par le Conseil européen des 15 et 16 juin 2006.

licences des conducteurs de train) et un règlement (sur les droits et obligations des voyageurs par chemin de fer). Ces informations sont également utilisées pour mesurer les flux de voyageurs et de fret et calculer la répartition modale des transports dans l'UE.

Autres exemples d'utilisation de ces données pour la définition de politiques:

- l'exploitation de ces données intéresse également l'Agence ferroviaire européenne (AFE), par exemple pour la mise au point d'indicateurs communs de sécurité,
- il serait par ailleurs possible d'utiliser ces données dans le contexte de la politique de protection de l'environnement, afin d'établir une comparaison avec d'autres modes de transport. Le besoin de données se développe avec la volonté politique de renforcer le transport ferroviaire pour des raisons environnementales. Ces statistiques sont pertinentes pour le mécanisme de rapport sur les transports et l'environnement (TERM) destiné à informer les décideurs communautaires en matière de transport qui a été mis au point par l'Agence européenne pour l'environnement en coopération avec des experts des États membres et la Commission européenne.

### **1.3 RÈGLES D'APPLICATION**

Le règlement n° 91/2003 confère à la Commission des compétences d'exécution qui doivent être exercées à travers une procédure de comité, conformément à ses articles 10 et 11. Eurostat a appliqué cette procédure pour adopter une série de règles couvrant différents aspects liés à l'application du règlement. Ces règles sont adoptées sous forme de règlements de la Commission, après avis du comité du programme statistique.

Jusqu'à présent, deux règlements d'application ont été adoptés:

- le règlement (CE) n° 1192/2003<sup>5</sup> de la Commission du 3 juillet 2003, qui fournit principalement des définitions harmonisées à utiliser dans les statistiques ferroviaires par tous les pays fournissant des données et qui adapte également le contenu de l'annexe relative aux statistiques sur les accidents,
- le règlement (CE) n° 332/2007<sup>6</sup> de la Commission du 27 mars 2007, qui définit le format technique pour la transmission de données (ensembles de données à fournir avec la structure et la codification correspondantes).

---

<sup>5</sup> Règlement (CE) n° 1192/2003 de la Commission du 3 juillet 2003 modifiant le règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (JO L 167 du 4.7.2003, p. 13).

<sup>6</sup> Règlement (CE) n° 332/2007 de la Commission du 27 mars 2007 relatif aux modalités techniques de transmission des données des statistiques des transports par chemin de fer (JO L 88 du 29.3.2007, p. 16).

Un autre règlement de la Commission est actuellement en cours de discussion au sein des comités compétents. Il vise à harmoniser un certain nombre de définitions et à modifier l'annexe H du règlement n° 91/2003 afin qu'elle soit cohérente avec l'annexe 1 de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

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

Le règlement n° 91/2003 est directement applicable dans tous ses éléments dans tout État membre. Il ne doit pas être transposé en droit national. Toutefois, une introduction progressive de ses annexes (concernant certaines entreprises ferroviaires, certains ensembles de données et certaines variables) selon certaines règles et pendant une période maximale de trois ans (jusqu'en 2005 inclus) a été mise en œuvre.

La Roumanie et la Bulgarie ont, quant à elles, déclaré qu'elles étaient prêtes à se conformer entièrement à la législation communautaire dans ce domaine, à partir de l'année de référence 2006 pour la fourniture des données. La Roumanie a fourni presque toutes les données de 2005 conformément aux dispositions du règlement.

En ce qui concerne les pays candidats, la Croatie et la Turquie fournissent certaines données, tandis que l'ancienne République yougoslave de Macédoine n'a encore transmis aucune information.

En 2003, le règlement n° 91/2003 a été formellement incorporé dans l'annexe XXI (Statistiques) de l'accord EEE par une décision du Comité mixte de l'EEE<sup>7</sup>. Cette décision prévoit que la Norvège doit transmettre les informations requises par le règlement. Le règlement prévoit des dispositions de déclaration simplifiée qui s'appliquent aux données du Liechtenstein<sup>8</sup>.

La Suisse transmettra, elle aussi, des données sur la base des principes prévus dans le règlement, conformément à l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse relatif à la coopération dans le domaine statistique<sup>9</sup>. La Suisse doit collecter les données requises par ce règlement à compter du début de l'année 2006<sup>10</sup>, au plus tard.

---

<sup>7</sup> Décision du Comité mixte de l'EEE n° 12/2004 du 6 février 2004 modifiant l'annexe XXI (Statistiques) de l'accord EEE (JO L 116 du 22.4.2004, p. 63-64).

<sup>8</sup> Les données du Liechtenstein sont fournies par l'Autriche, car une seule entreprise de chemin de fer (autrichienne) opère sur le territoire du Liechtenstein.

<sup>9</sup> Signé le 26 octobre 2004 et approuvé par la décision du Conseil du 27 février 2006 concernant la conclusion de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse relatif à la coopération dans le domaine statistique (JO L 90 du 28.3.2006, p. 1-21).

<sup>10</sup> Annexe A, Statistiques des transports et du tourisme, de l'accord mentionné ci-dessus.

## **2 MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT**

### **2.1 PROBLÈMES RENCONTRÉS**

#### **2.1.1 Respect des obligations légales**

Le respect des obligations de fourniture des données définies par le règlement a évolué de manière positive au cours de la période considérée. La tendance de cette évolution résulte principalement du fait que les dispositions des annexes ont été introduites de façon graduelle, comme indiqué ci-dessous:

- données 2003 – Les tableaux A1, A2, A3 et l'annexe I ont été exigés pour la première fois,
- données 2004 – Les tableaux A4, A5, A6, A7, A8 et A9, et les annexes B, C, D, E et H ont été exigés pour la première fois,
- données 2005 – Les annexes F et G ont été exigées pour la première fois.

Le tableau 1 présente la situation en matière de fourniture des données pour l'année de référence 2005, par ensembles de données et périodicité. Conformément au règlement n° 91/2003:

- les ensembles de données relatifs à l'annexe E (statistiques sur le transport de marchandises et de voyageurs) sont trimestriels,
- les ensembles de données des annexes A, B, C, D (statistiques sur le transport de marchandises et de voyageurs) et H (statistiques sur les accidents) sont annuels,
- les ensembles de données des annexes F (statistiques régionales sur le transport de marchandises et de voyageurs) et G (statistiques sur les flux de transport sur le réseau ferroviaire) sont requis tous les cinq ans (à partir de l'année de référence 2005).



**Tableau 1: Respect des dispositions du règlement en matière de délais et d'exhaustivité des données en 2005 (année de référence)**

	Fourniture trimestrielle de données	Fourniture annuelle de données						Tous les 5 ans (à compter de 2005)	
Annexe	E	A	B	C	D	H	I	F	G
Mois pour la fourniture des données	3*	5	5	8/14	8	5	5	12	18
Belgique									
République tchèque			-	T		Q		T	
Danemark	T	T	T	M	T	T	T		
Allemagne	T	T	-	T	-	T	T	T, M	
Estonie							Q		
Grèce			-					T	
Espagne	T			M				M	M
France		M		M				T, M	T
Irlande		M					T	T	
Italie			T						
Chypre	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lettonie			-		-			M	
Lituanie	T								
Luxembourg			-	T	-		T	T	T
Hongrie									T
Malte	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas		M	M		Q		Q, T		M
Autriche								T	T
Pologne		T							
Portugal	T					T	M	M	M
Slovénie			-		-				
Slovaquie			-		-	T	T, Q	T	
Finlande							Q		
Suède		T	-	T			Q	M	
Royaume-Uni		T		T		T	Q, T	M	M
Bulgarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Croatie	T		-		-			-	-
ARYM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Islande	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Liechtenstein	-	-		-			T	-	T
Norvège				M			T	M	
Roumanie								-	-
Suisse	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turquie							M		-

\* Le respect des délais pour la fourniture des données du quatrième trimestre 2005 a été pris en compte.

**Légende:**

	respect des dispositions du règlement
T	problèmes de délai
M	tableaux manquants
Q	problèmes de qualité et d'exhaustivité des données
-	non concerné

En ce qui concerne l'année de référence 2003, plusieurs pays déclarants ont eu des problèmes de fourniture pour certains ensembles de données (concernant principalement les statistiques sur les accidents, etc.) ou certains éléments (mouvements des trains, etc.). La transmission des données s'est améliorée aux cours des deux années suivantes, bien que des efforts soient encore nécessaires afin d'améliorer la périodicité et l'exhaustivité des ensembles de données.

### 2.1.2 Charge de la mise en œuvre et de la fourniture régulière de données sur les pays déclarants

Dans la majorité des pays déclarants, le respect du règlement a signifié une exploitation directe des données existantes et, par conséquent, aucune mesure spécifique n'a été prise, car les processus existants étaient suffisants pour répondre aux exigences. Cependant, dans certains pays, une extension de la collecte des données et des procédures d'élaboration supplémentaires ont été nécessaires. Il convient de mentionner que le règlement ne prévoyait aucun soutien financier pour couvrir le coût de sa mise en œuvre.

Quant à la fourniture régulière de données, la charge de travail est considérée comme acceptable par une majorité des pays déclarants. Dans certains pays, toutefois, elle représente une charge considérable, notamment pour les entreprises ferroviaires qui sont les fournisseurs de données primaires et pour les autorités nationales compétentes (ANC) des pays dans lesquels les règles communautaires de libéralisation sont appliquées et où, par conséquent, opèrent un grand nombre d'entreprises ferroviaires nouvelles.

Une étude pilote portant sur les coûts a été lancée en 2006 par le groupe de travail pour la programmation et la coordination du système statistique européen et a révélé une situation très diversifiée, avec des coûts annuels moyens d'élaboration des statistiques sur le transport ferroviaire variant considérablement même entre des États membres dont la taille et la structure du marché sont similaires. À de très rares exceptions près, les États membres ont confirmé que les chiffres présentés dans l'analyse coûts-bénéfices<sup>11</sup> reflètent effectivement le coût annuel total de production des statistiques du transport ferroviaire conformément au règlement n° 91/2003.

### 2.1.3 Collecte, élaboration et validation des données

Au niveau des pays déclarants, le processus de collecte et d'élaboration des données suit généralement un flux d'information ascendant. Ce flux a généralement pour point de départ l'entreprise ferroviaire qui transmet les informations à l'ANC. Cette

---

<sup>11</sup> Le rapport a été présenté et examiné avec les États membres au cours de la réunion du groupe de travail pour la programmation et la coordination du système statistique européen, le 19 juin 2006 (point 2.1. de l'ordre du jour: «Examen des priorités – résultat des études pilotes coûts-bénéfices»).

dernière procède à l'élaboration et à la validation des données nationales, avant de les transmettre à Eurostat.

Dans certains cas, les ANC utilisent des informations provenant d'autres sources, telles que le ministère du transport, les gestionnaires des infrastructures ou les autorités nationales de sécurité, en particulier pour les statistiques concernant les flux de transport sur le réseau ferroviaire et pour les statistiques des accidents.

Avant d'envoyer les informations à Eurostat, les ANC procèdent à des contrôles de validation, à l'aide de procédures qu'elles ont développées et/ou d'un logiciel de prévalidation fourni par Eurostat. Les règles de validation couvrent de nombreux aspects du processus, dont le format des données, la codification, la cohérence au sein de chaque ensemble de données, entre les ensembles de données et les variables, etc. Lorsque des erreurs sont détectées, elles sont corrigées manuellement avant que les données ne soient transmises à Eurostat.

#### 2.1.4 Questions méthodologiques

Les dispositions méthodologiques adoptées par le règlement n° 91/2003 ont permis de disposer d'un cadre commun garantissant l'harmonisation de la collecte des données et la production de résultats comparables. Au cours de la période considérée, les questions méthodologiques majeures suivantes ont été soulevées:

- inclusion/exclusion des voyageurs en transit,
- problèmes méthodologiques concernant l'établissement du tableau de correspondance entre les codes des gares de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et les régions NUTS2 ainsi que la mise en place d'un outil de conversion commun NST/R-NST2000 (CPA, NC) pour les statistiques des transports,
- nécessité d'harmoniser les définitions de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et celles des règlements ferroviaires (et de modifier la plage de collecte des données) afin d'améliorer la qualité des statistiques sur les accidents ferroviaires,
- aide méthodologique concernant l'annexe G (statistiques sur les flux de transport sur le réseau ferroviaire),
- problèmes de correspondance entre l'annexe I et les données à fournir.

## 2.2 RÉSULTATS

### 2.2.1 Transmission et validation des données

Chaque annexe du règlement n° 91/2003 prévoit des délais spécifiques pour la transmission des données par les pays déclarants. Au cours de la période considérée, le respect de ces délais s'est amélioré.

En ce qui concerne les aspects techniques de la transmission des données, un niveau élevé de standardisation a pu être atteint. Les données sont transmises

électroniquement à Eurostat selon la structure exigée pour les fichiers de données et le format d'enregistrement. Cela permet une intégration rapide des informations dans la base de production d'Eurostat et une détection précoce des erreurs de base et des codes inconnus.

Lorsque les données ont été chargées dans la base de données d'Eurostat, des procédures approfondies de validation permettent de garantir la qualité des données transmises. La validation porte sur la cohérence interne des ensembles de données, la cohérence dans le temps et entre les ensembles de données ainsi que sur une comparaison des résultats du trafic entre deux pays déclarants.

Les données peuvent être considérées comme de bonne qualité pour le transport de marchandises (qui repose sur des documents de transport). Les données relatives aux voyageurs ne peuvent pas atteindre le même niveau de qualité, en raison des différentes méthodologies de collecte appliquées dans les États membres. En ce qui concerne les statistiques sur les accidents, les données sont parfois «polluées» par des suicides et tentatives de suicide. Une partie des données sur les accidents pâtit toujours d'un manque d'adaptation nationale aux définitions communes (probablement en raison de la période de transition de cinq ans autorisée par le règlement n° 91/2003); les définitions harmonisées mentionnées ci-dessus amélioreront la qualité des données. Ces constatations reposent sur la mise en œuvre d'un solide cadre méthodologique commun, sur les efforts consentis au niveau national pour l'établissement et la validation des données, ainsi que sur les contrôles de qualité réalisés au sein d'Eurostat avant la diffusion des données.

La majorité des États membres considère comme bon le niveau de conformité au règlement n° 91/2003. La plupart des difficultés concernent la fourniture d'informations au niveau régional et sont liées à la mauvaise qualité des sources de données et des outils d'agrégation, à l'accès limité aux données et, dans certains cas, à des difficultés dans le traitement des données. Toutefois, dans un grand nombre de pays déclarants, des efforts sont mis en œuvre pour améliorer la situation, tels que des contacts réguliers avec les fournisseurs de données pour compléter la transmission de données ou l'élaboration de nouveaux systèmes de traitement des données.

## 2.2.2 Conseils méthodologiques

Eurostat a produit un manuel de référence relatif à la mise en œuvre du règlement n° 91/2003 en vue de conseiller les États membres et les autres pays déclarants. Ce manuel de référence est mis à jour chaque année afin d'inclure les informations, documents ou orientations les plus récents concernant la collecte de ces statistiques.

Le tableau de correspondance entre les codes des gares de l'UIC et les régions NUTS2 a en outre été établi par Eurostat en coopération avec des États membres et l'UIC.

## 2.2.3 Diffusion des données

Conformément à l'article 7 du règlement n° 91/2003, la Commission peut diffuser toutes les données que les États membres n'ont pas déclarées confidentielles. Dans la pratique, peu de pays ont fait usage de cette possibilité et la grande majorité des

données transmises à Eurostat peut être diffusée. Les données de l'annexe I (informations sur les entreprises ferroviaires) sont confidentielles en vertu des dispositions du règlement.

Eurostat met gratuitement les données collectées à la disposition du public via la base de données de diffusion accessible sur son site web. On y trouve déjà 19 tableaux contenant des données tirées des annexes A à E et H. Cette année (2007), le nombre de tableaux augmentera en raison de la diffusion des données des annexes F et G. Eurostat diffuse aussi des informations par l'intermédiaire de publications spécifiques, telles que la collection *Statistiques en bref* ou les communiqués de presse, qui attirent l'attention des médias et du grand public sur ces données.

À partir des données fournies conformément aux dispositions du règlement, trois numéros de *Statistiques en bref* ont pu être publiés pour les données de 2005:

- *Les accidents dans les transports ferroviaires de l'Union européenne en 2004-2005,*
- *Transport ferroviaire de fret en 2005,*
- *Le transport de voyageurs par chemin de fer en 2004-2005.*

Le tableau 2 contient quelques chiffres clefs sur le transport ferroviaire européen qui ont été collectés sur la base de ce règlement.

**Tableau 2: Transport total<sup>12</sup> de voyageurs et de fret par chemin de fer et nombre de personnes tuées dans des accidents ferroviaires par pays en 2005**

	Transport de voyageurs (millions pkm)	Évolution par rapport à 2004 (%)	Transport de fret (millions tkm)	Évolution par rapport à 2004 (%)	Nombre de personnes tuées dans des accidents ferroviaires <sup>13</sup>
Belgique	8305	-4,3	14866	5,7 <sup>14</sup>	24
République tchèque	6667	1,3	14866	-1,5	249
Danemark	5957	0,7	1976	-14,9	23
Allemagne	78244	7,4	95421	3,8	157
Estonie	248	28,6	10639	1,4	21
Grèce	1854	11,1	613	3,6	26
Espagne	21153	4,1	11635	-2,0	65
France	76886	3,4	40701	-9,8	79
Irlande	1781	12,6	303	-24,1	0
Italie	50088	1,7	22761	2,6	99
Chypre	-	-	-	-	-
Lettonie	894	10,3	19779	6,2	5
Lituanie	280	-1,0	12457	7,0	33
Luxembourg	267	5,8	392	-33,9	0
Hongrie	9851	-3,1	9090	3,9	91
Malte	-	-	-	-	-
Pays-Bas	14036	-0,4	5025	-3,8	25
Autriche	9236	5,0	18957	1,1	44
Pologne	17882	-3,0	49972	-4,5	291
Portugal	3809	1,5	2422	6,1	99
Slovénie	716	3,0	3245	3,0	5
Slovaquie	2182	-2,0	9463	-2,5	7
Finlande	3478	3,8	9706	-4,0	22
Suède	8910	3,2	21675	3,9	21
Royaume-Uni	44415	2,5	22322	-1,0	74
<b>Union européenne 25</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>1464</b>
Bulgarie	:	:	:	:	:
Croatie	1227	5,0	2835	13,7	35
ARYM	:	:	:	:	:
Islande	-	-	-	-	-
Liechtenstein	1	0,0	17	-17,3	0
Norvège	2709	3,4	3149	10,7	4
Roumanie	7960	-7,6	16582	-2,6	36
Suisse <sup>15</sup>	:	:	:	:	:

<sup>12</sup> Déclaration simplifiée et détaillée, tous types de transport (international, national, transit pour le transport de fret uniquement).

<sup>13</sup> Certaines données peuvent inclure les suicides.

<sup>14</sup> Données confidentielles en raison de la clause de confidentialité applicable à la déclaration simplifiée (petites entreprises); le chiffre pour les grandes entreprises (déclaration détaillée) était de 8130 millions de tkm en 2005.

Turquie	5036	-3,8	9077	-2,7	154
---------	------	------	------	------	-----

### 3 CONCLUSIONS

L'expérience acquise et les résultats obtenus dans le cadre de la mise en œuvre du règlement n° 91/2003 peuvent être considérés en général comme très positifs. L'adoption du règlement, le travail et les moyens consentis pour répondre aux obligations juridiques, tant au niveau national qu'au niveau d'Eurostat, ont permis de produire rapidement des résultats comparables et fiables. C'est particulièrement vrai pour les dix nouveaux États membres qui ont adhéré à l'UE en 2004.

Davantage de problèmes en matière de collecte de données ferroviaires ont été rencontrés dans les pays où le marché ferroviaire est développé (présence de nombreux opérateurs ferroviaires).

La fourniture des données s'est améliorée au cours des deux années suivantes, bien qu'il subsiste des problèmes, en particulier en ce qui concerne la périodicité et l'exhaustivité des ensembles de données.

Grâce à un processus d'apprentissage continu (au cours des trois années précédentes), toutes les données trimestrielles de 2006 étaient déjà disponibles en mai 2007 (tous les États membres ont respecté la date limite pour les données trimestrielles).

Un grand progrès a été accompli par plusieurs pays afin de lever les restrictions en matière de confidentialité appliquées à certains tableaux. Au début, sept pays ont déclaré certains tableaux comme étant confidentiels, mais grâce aux contacts entre les INS et les entreprises ferroviaires les données ont pu devenir publiques. Actuellement seuls trois pays (AT<sup>16</sup>, BE<sup>17</sup> et BG<sup>18</sup>) ont placé des restrictions sur les données. La procédure de divulgation des données est en cours dans ces pays. En conséquence, les agrégats communautaires (pour certaines variables) ne sont toujours pas disponibles, ce qui nuit gravement à la surveillance du marché ferroviaire au niveau européen et, dès lors, réduit l'utilité des ensembles de données.

La plupart des questions liées à l'interprétation du règlement ainsi qu'à la collecte, à l'élaboration, à la transmission et à la validation des données ont été identifiées et correctement résolues. La mise en œuvre de ce règlement a permis d'améliorer la disponibilité d'informations sur le secteur, ainsi que la qualité des données et le respect des délais. Quant à l'utilisation des données, les résultats obtenus trouvent une application immédiate dans la définition des politiques, notamment en ce qui concerne la détermination, l'application et le suivi des politiques sectorielles pour le transport ferroviaire aux niveaux national et communautaire. La diffusion des données par plusieurs canaux a contribué à conférer de la visibilité au processus dans

<sup>15</sup> La Suisse doit fournir des données ferroviaires à partir de l'année de référence 2006 (conformément à l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse relatif à la coopération dans le domaine statistique, JO L 90 du 28.3.2006, p. 1-21).

<sup>16</sup> Les tableaux A3, F1 et F2 sont confidentiels; les tableaux C1, C2, C3 C4, E2, F3 et F4 font l'objet d'une procédure de divulgation.

<sup>17</sup> Les tableaux B1 de 2004 et 2005 sont confidentiels.

<sup>18</sup> Tableaux E1 et E2: procédure de divulgation en cours.

son ensemble et à faire en sorte que les citoyens tirent profit des investissements réalisés.

### 3.1 ÉVOLUTION À COURT TERME

À court terme, il conviendrait de concentrer les efforts sur les questions suivantes:

- achèvement de l'introduction de définitions harmonisées pour une meilleure comparabilité des données des différents pays et des différents modes de transport,
- intégration et harmonisation de certaines données sur les accidents ferroviaires (qui sont actuellement collectées séparément par l'AFE et Eurostat) afin d'éviter à l'avenir d'effectuer deux fois le même travail et de publier des chiffres différents,
- poursuite de l'amélioration du respect des délais et de la qualité des données pour certains éléments. Certains pays déclarants doivent redoubler d'efforts pour fournir des données fiables et comparables et pour mieux respecter les délais,
- diffusion de données sur les flux de transport sur le réseau ferroviaire et de données régionales,
- élargissement de l'UE à la Bulgarie et la Roumanie: Eurostat veillera particulièrement à ce que ces deux nouveaux États membres respectent la législation communautaire en matière de statistiques des transports ferroviaires,
- levée de toutes les restrictions en matière de confidentialité afin de permettre la diffusion dans les délais des agrégats communautaires.

### 3.2 ÉVOLUTION À LONG TERME

La collecte de nouvelles variables peut être envisagée et sera examinée sur la base des besoins déclarés par les utilisateurs de données (p. ex: le nombre de train-kilomètres parcourus ventilé en traction diesel et électrique pourrait être utile pour calculer l'impact sur l'environnement). La possibilité de collecter des données sur les trains de voyageurs à grande vitesse (nombre de voyageurs, voyageurs-km et train-km) peut également être étudiée.

Toutefois, les pays déclarants ont clairement fait état des problèmes associés à la collecte d'informations supplémentaires et de la nécessité de dûment justifier toute charge supplémentaire liée à la collecte de statistiques en général et de statistiques sur le transport ferroviaire en particulier.

On peut envisager au moins deux autres évolutions qui ne dépendent pas de nouvelles exigences en matière de données:

- une légère réduction du délai de transmission des données, qui passerait à cinq mois après la fin de la période d'observation en ce qui concerne les données annuelles sur les voyageurs par chemin de fer, à l'instar de la collecte de données statistiques sur d'autres modes de transport,



- l'extension de la couverture géographique du fait de prochains élargissements de l'UE ou de la participation volontaire de pays tiers dans le cadre d'accords de coopération.