
Le dispositif européen de statistiques de transport (version de mars 2006)

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



secrétariat général

direction
des Affaires
économiques et
internationales

service
Économie
Statistiques
et Prospective

bureau de la
statistique des
Transports

La Défense, le 10 mars 2006

Objet : Le dispositif européen de statistiques de transport (version de mars 2006)

Référence : EI/SESP/ST1/0603007

Affaire suivie par : Michel de Saboulin – ST1
tél. : 01 40 81 13 84, fax : 01 40 81 17 72
courriel : michel.de-saboulin@equipement.gouv.fr

- 1) Cadre général de la statistique communautaire (p. 2)**
- 2) Textes fondant le système statistique européen en matière de transport (p. 3)**
 - Transport routier (p. 4)
 - Transport ferroviaire (p. 5)
 - Transport fluvial (p. 6)
 - Transport maritime (p. 7)
 - Transport aérien (p. 8)
 - Transport multimodal (p. 10)
 - Echanges de biens (p. 10)
 - Transport de voyageurs (p. 11)
 - Circulation routière et sécurité des transports (p. 12)
 - Entreprises de transport (p. 12)
- 3) Diffusion des données statistiques "transport" par Eurostat (p. 13)**

Tour Pascal A
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 13 84
télécopie :
01 40 81 17 72
courriel :
michel.de-saboulin
@equipement.gouv.fr

1) Cadre général de la statistique communautaire

Depuis le traité d'Amsterdam (ratifié en 1999), les textes relatifs à l'établissement de statistiques relèvent de la procédure de "codécision".

Dans le traité d'Amsterdam, signé le 2 octobre 1997 et entré en vigueur le 1er mai 1999 (loi n° 99-229 du 23 mars 1999 autorisant la ratification du traité d'Amsterdam, JORF du 25 mars 1999, p. 4463), le système de prise de décision est partiellement revu.

Le traité renforce considérablement la participation du Parlement européen à la procédure législative de l'Union, par la généralisation et la simplification de la procédure de "codécision".

Le Parlement européen et le Conseil des ministres de l'Union européenne arrêtent donc ensemble, sur un pied d'égalité, la plupart des textes législatifs et notamment tous ceux qui concernent le citoyen : emploi, santé, libre circulation, recherche, environnement, égalité de rémunération, etc. Au sein du Conseil, l'unanimité n'est plus requise que pour les affaires constitutionnelles et les sujets sensibles comme la fiscalité et, pendant cinq ans, la réglementation de l'immigration et des visas.

L'harmonisation des statistiques au niveau européen est une opération de longue durée, à laquelle participent les autorités nationales compétentes des États membres (instituts nationaux de statistiques ou services spécialisés des ministères concernés) sous l'égide d'Eurostat, direction générale de la Commission chargée des statistiques.

Cette harmonisation repose sur la définition de normes statistiques communes, sous forme de directives ou de règlements du Parlement européen et du Conseil qui sont mises en œuvre progressivement dans les États membres : une "période de transition" est, en effet, souvent prévue dans les actes juridiques pour permettre aux organismes responsables de l'établissement des statistiques de faire évoluer les systèmes existants.

L'adoption de normes communes est une condition nécessaire à l'amélioration de ce système, mais elle n'est pas en elle-même suffisante : encore faut-il que les moyens de les mettre en œuvre soient réunis, tant dans les États membres qu'à Eurostat, dont le rôle est essentiel pour le rassemblement, la validation et la diffusion effective des données au niveau européen. Sur tous ces sujets, des progrès importants ont été réalisés ces dernières années, grâce en particulier à l'utilisation des nouvelles technologies de communication et de traitement de l'information.

Les textes (directives, règlements) qui fondent le système statistique européen en matière de transport sont présentés en pages suivantes, ainsi que la diffusion des données statistiques "transport" par Eurostat.

2) Textes fondant le système statistique européen en matière de transport

Pour la description des transports en termes physiques, c'est-à-dire des mouvements des personnes et des marchandises, ainsi que des trafics (déplacements de véhicules) assurant ces mouvements, les textes fondant le système statistique européen en matière de transport sont des directives et des règlements qui se rattachent essentiellement à la problématique du marché unique ou à celle des réseaux trans-européens de transport.

Certaines données sont fournies par les États membres sur une base volontaire.

Cette collecte est effectuée sur la base d'un "questionnaire commun", qui est destiné non seulement à Eurostat, mais aussi aux services statistiques de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) et de la CEE-ONU. Ce questionnaire couvre depuis l'année de référence 1994, de façon plus ou moins succincte, tous les domaines d'intérêt en matière de transport : infrastructures ; matériels de transport ; entreprises, performance économique et emploi ; trafic ; mesure du transport...

Un "glossaire des statistiques de transport", élaboré conjointement par les trois organisations, complète le questionnaire commun, et assure un minimum d'harmonisation entre les données fournies par les pays. La version 3 du glossaire, disponible en anglais, allemand et français, est en cours de traduction dans toutes les langues officielles de l'Union européenne.

Il existe aussi un "questionnaire régional" qui permet de recueillir, depuis l'année de référence 1990, des indicateurs sur les infrastructures de transport et sur les accidents de la route, ainsi que sur les immatriculations et les parcs de véhicules. Ces données sont complétées, pour les transports maritimes et aériens, par des données collectées par ailleurs sur la base de directives ou de règlements (voir pages suivantes).

En dehors de ces données assez générales, de cadrage, les statistiques européennes en matière de transport étaient, jusqu'à une période encore assez récente, relatives aux seuls transports terrestres de marchandises décrits en termes physiques. Elles reposaient sur des directives datant des années quatre-vingt : la directive de 1978 pour les transports routiers de marchandises, celle de 1980 pour les transports de marchandises par voies navigables intérieures et celle de 1991 pour les transports par chemin de fer (marchandises et voyageurs). Ces directives n'étaient plus adaptées à la situation nouvelle créée par le marché unique européen et de nouveaux textes ont été progressivement mis en chantier.

Les tableaux qui suivent présentent la liste des principaux règlements et directives. Les textes initiaux, adoptés par le Parlement européen et le Conseil, peuvent être ensuite modifiés ou complétés par des règlements de la Commission, élaborés dans le cadre de la "comitologie", lorsque cette procédure est prévue dans le texte initial (ce qui est le cas pour les textes relatifs aux statistiques adoptés depuis les années 1990).

Transport routier

Pour la route, le principal règlement a été adopté en 1998, pour entrée en application au 1er janvier 1999, avec toutefois une période de transition, non encore achevée, pour la codification régionale des transports internationaux.

Références	Remarques
Directive n° 78/546/CEE relative au relevé statistique des transports de marchandises par route dans le cadre d'une statistique régionale	Cette directive (modifiée) est rappelée pour mémoire. Elle a été remplacée par le règlement n° 1172/98 à partir du 1 ^{er} janvier 1999.
Règlement (CE) n° 1172/98 du 25 mai 1998 du Conseil relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route	Définit le cadre de collecte. Des dispositions complémentaires de mise en œuvre ont été adoptées dans les quatre règlements de la Commission ci-dessous.
Règlement (CE) n° 2691/1999 du 17 décembre 1999 de la Commission, modalités d'application	Spécifie les codes par pays.
Règlement (CE) n° 2163/2001 du 7 novembre 2001 de la Commission, modalités techniques de transmission des données	Détaille les règles de transmission des données.
Règlement (CE) n° 6/2003 du 30 décembre 2002 de la Commission, diffusion des données statistiques sur le transport de marchandises par route	Fixe les règles de diffusion. Ce règlement organise la diffusion aux Etats membres des données sur le transport routier concernant leur pays, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule. Pour les données 2004, cet échange concerne 23 pays : l'Europe des vingt-cinq, à l'exception de la Grèce et de Malte, plus la Norvège.
Règlement (CE) n° 642/2004 du 6 avril 2004 de la Commission	Définit les exigences de précision.
En cours (mars 2006)	<p>Tous les nouveaux Etats membres sauf Malte ont fourni les données pour 2004 et souvent aussi pour des années antérieures.</p> <p>Eurostat va reprendre la procédure d'élaboration d'un nouveau règlement concernant la fin de la période transitoire pour la codification régionale complète du transport routier international de marchandises. En effet, une nouvelle version de l'outil ILSE (index de localisation pour les statistiques en Europe), qui inclut les nouveaux Etats membres et les codes NUTS 2003, a été mise au point fin 2005. Les progrès sur cet outil dépendent en grande partie de la possibilité de disposer aussi de liens entre les codes NUTS et les codes postaux (contrat en cours à Eurostat).</p> <p>En 2006, il est envisagé une extension du contenu des tableaux de diffusion annexés au règlement n° 6/2003, ce qui pourrait nécessiter l'élaboration d'un nouveau règlement.</p>

Transport ferroviaire

Pour le rail, alors que les données n'étaient plus disponibles pour certains pays, du fait de la libéralisation en cours dans ce domaine, la Commission a présenté au Parlement européen et au Conseil, en février 2001, une proposition de nouveau règlement.

Après de longues discussions, centrées sur les problèmes de secret statistique qui se posent dans un secteur souvent encore marqué par la position dominante des opérateurs historiques, un compromis a été élaboré début 2002 et le nouveau texte a été adopté en décembre 2002 pour une entrée en application au 1er janvier 2003. Certaines informations détaillées ne seront cependant à fournir pour la première fois qu'en 2007, sur l'année 2005.

Références	Remarques
Questionnaire commun Eurostat, CEMT et CEE-ONU	Recueille, sur une base volontaire, un large éventail de statistiques ferroviaires auprès des États membres.
Directive n° 80/1177/CEE du Conseil du 4 décembre 1980 relative au relevé statistique des transports de marchandises par chemin de fer dans le cadre d'une statistique régionale	A garanti la communication de données concernant le fret par chemin de fer par les sociétés de chemin de fer explicitement mentionnées dans la directive, pour la période 1982-2002 et pour les anciens États membres.
Règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (marchandises et voyageurs)	Ce règlement a remplacé la directive de 1980. Il couvre un sous-ensemble de données à partir de 2004 pour l'UE-25 et sera pleinement mis en œuvre dans les années à venir. Ainsi, le nombre de tableaux à fournir augmente d'année en année, les derniers tableaux à fournir portant sur les segments de réseaux (données sur 2005 à fournir à la mi-2007).
Règlement (CE) n° 1192/2003 du 3 juillet 2003 de la Commission	C'est la première mesure de mise en œuvre du règlement (CE) n° 91/2003. Ce règlement a inclus de nouvelles définitions et adapté l'annexe H relative aux accidents.
En cours (mars 2006)	<p>Tous les nouveaux États membres concernés ont fourni en 2005 les données du règlement (CE) n° 91/2003.</p> <p>Un manuel de mise en œuvre (Guidelines for the implementation of the Regulation 91/2003), comprenant une description des modalités de transmission des données et les définitions utilisées dans la collecte de données, est disponible pour toutes les annexes depuis février 2006.</p> <p>Un nouveau règlement est en préparation pour la mise au point du cadre légal pour le format de transmission électronique des données.</p>

	<p>Dans les prochaines années, il y aura de nouveaux textes permettant d'une part le remplacement de la nomenclature des marchandises NST/R par la NST-2000, et d'autre part l'adaptation de l'annexe H pour qu'elle soit complètement cohérente avec la directive n° 2004/49 du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.</p> <p>Eurostat a préparé de la fin 2004 au 1^{er} trimestre 2006, avec la participation des États membres, un tableau de correspondance entre les codes de gare de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et les régions NUTS 2 pour la mise en œuvre de l'annexe F sur les statistiques des transports régionaux par chemin de fer.</p> <p>Enfin, il est prévu de mettre en œuvre, en synchronisation avec la CEE-ONU, les données de l'annexe G qui remplacent le recensement ferroviaire de 2005 dans les États membres de l'Espace économique européen (EEE).</p>
--	---

Transport fluvial

Pour les voies navigables intérieures, Eurostat a préparé un projet de nouveau règlement qui remplacera la directive de 1980.

Références	Remarques
<p>Directive n 80/1119/CEE du 17 novembre 1980 relative au relevé statistique des transports de marchandises par voies navigables intérieures</p>	<p>Les données sont traitées par un contractant externe, sous la responsabilité d'Eurostat. Les données doivent être fournies par tous les États membres dont l'ensemble des marchandises transportées en trafic international ou de transit est au moins égal à un million de tonnes. Les États membres qui sont tenus de transmettre ces données sont la Belgique, la République tchèque, l'Allemagne, la France, le Luxembourg, la Hongrie, les Pays-Bas, l'Autriche, la Pologne et la Slovaquie. Deux pays candidats, la Bulgarie et la Roumanie, sont également concernés.</p>
<p>En cours (mars 2006)</p>	<p>Tous les nouveaux États membres concernés (République tchèque, Hongrie, Pologne et Slovaquie) ont fourni pour 2004 les données définies dans la directive.</p> <p>Le projet de proposition d'un nouveau règlement du Conseil a été adopté par la Commission en août 2005 et envoyé au Parlement européen et au Conseil en vue de son adoption finale, qui pourrait intervenir à la mi-2006, pour une entrée en vigueur en janvier 2007. Ce nouveau règlement définit 5 tableaux annuels ou trimestriels au lieu des 18 tableaux annuels, trimestriels ou mensuels de la directive de 1980.</p>

Transport maritime

Dès le milieu des années 1990, des textes avaient été préparés pour les transports maritimes et aériens.

Les transports maritimes de marchandises et de voyageurs ont ainsi fait l'objet d'une directive adoptée en décembre 1995, entrée en application au 1er janvier 1997, mais avec une période de transition de trois ans : depuis le 1er janvier 2000, cette directive est donc de pleine application.

Références	Remarques
Directive n° 95/64/CE du Conseil du 8 décembre 1995 relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer	
Décisions de la Commission n° 98/385/CE du 13 mai 1998 et n° 2000/363/CE du 28 avril 2000	Ces décisions fournissent toutes deux une liste actualisée des ports de l'espace économique européen (EEE) et apportent quelques modifications mineures aux annexes de la directive.
Décision de la Commission n° 2001/423/CE du 22 mai 2001	Cette décision concerne les modalités de publication ou de diffusion des données statistiques maritimes.
Décision de la Commission n° 2005/366 du 4 mars 2005	Cette décision, applicable à compter de l'année de référence 2004, abroge la décision 2000/363/CE. Elle apporte des corrections techniques aux annexes de la directive et ajoute des variables et des définitions statistiques afin de distinguer la collecte de données sur les passagers de croisière. Elle actualise également la liste des ports européens.
En cours (mars 2006)	<p>Tous les nouveaux Etats membres concernés ont fourni les données pour 2004 et souvent aussi pour des années antérieures.</p> <p>La mise en œuvre de la décision n° 2005/366 est en cours, avec des contrôles entre les tableaux A3 et D1 sur les nombres de passagers sur les données annuelles de 2004. Il est prévu de mettre au point en 2006 de nouveaux actes juridiques pour d'une part remplacer la nomenclature NST/R par NST-2000 et d'autre part actualiser le texte de base (la directive n° 95/64).</p>

Transport aérien

Pour les transports aériens, de marchandises comme de voyageurs, un règlement avait été préparé en 1995 mais était resté bloqué au Conseil, à cause du différend entre l'Espagne et le Royaume-Uni concernant l'aéroport de Gibraltar. Finalement adopté en février 2003, le règlement est d'application pour les statistiques à partir du 1er janvier 2003.

Auparavant, toutefois, une base de données détaillées était gérée par Eurostat, alimentée par les États membres sur une base volontaire. Cette base était moins complète que ce que prévoit le règlement, avec des délais de mise à disposition importants et des différences de concepts selon les pays.

Références	Remarques
Règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil du 27 février 2003 sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne	
Règlement (CE) n° 1358/2003 du 31 juillet 2003 de la Commission	Contient essentiellement: la liste des aéroports de chacun des États membres de l'UE-15 pour lesquels des données doivent être fournies et les dérogations demandées (qui peuvent aller jusqu'en 2005); une description des fichiers de données et des moyens de transmission; une version révisée des tableaux et codes (A1, B1 et C1) ainsi que les définitions.
Règlement (CE) n° 546/2005 de la Commission du 8 avril 2005	Adapte le règlement n° 437/2003 en ce qui concerne l'attribution des codes des pays déclarants et modifie le règlement n° 1358/2003 en ce qui concerne la mise à jour de la liste des aéroports communautaires.
En cours (mars 2006)	Tous les nouveaux États membres concernés ont fourni les fichiers 2004 prévus par le règlement n° 1358/2003 compte tenu du règlement n° 546/2005. Un questionnaire a été conçu pour recueillir un complément d'information sur l'industrie aéronautique (infrastructure, flotte, données économiques, emploi, accidents). Un nouveau règlement est en préparation pour prendre en compte les aéroports de la Bulgarie et de la Roumanie.

Ainsi, sur les cinq principaux modes (routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien), les directives et règlements adoptés au cours des années récentes ont introduit des améliorations sensibles par rapport aux textes précédents.

La directive sur le transport maritime et le règlement sur le transport aérien portent toujours uniquement sur la description des transports en termes physiques, mais ils sont déjà plus complets que les textes relatifs aux transports terrestres des années quatre-vingt.

Ils couvrent en effet également les transports de voyageurs, comme le nouveau règlement "rail". En outre, les transports concernant l'ensemble de l'Union européenne sont décrits de point à point, qu'il s'agisse de transports purement nationaux ou de transports internationaux intérieurs à l'Union européenne : dans les anciennes directives terrestres, ces transports internationaux intra-Union européenne n'étaient décrits que de pays à pays.

Le règlement "route" prévoit certes également une description des transports de zone à zone, au niveau détaillé de la nomenclature des régions européennes qui correspond, par exemple, pour la France, aux départements. Mais la fourniture de cette information régionale n'était pas obligatoire dès l'entrée en application du texte, le 1er janvier 1999, et la date à partir de laquelle elle devra être fournie n'était pas fixée dans le texte. A ce jour, elle n'est toujours pas arrêtée.

Par ailleurs, la directive "mer" et les règlements "route", "air" et "rail" prévoient, outre la description des transports de marchandises et de voyageurs (uniquement marchandises pour la route), un minimum d'informations sur les trafics correspondants (mouvements de bateaux, de véhicules de transports routiers de marchandises, de trains, d'avions).

Le nouveau règlement "rail" ne prévoit pas de période transitoire. Mais il semble manquer un peu d'envergure : certes, il concerne aussi les voyageurs et les mouvements de trains, alors que le texte de 1980 portait sur les seuls transports de marchandises, mais le détail dans la description régionale des flux (au niveau de l'équivalent des régions françaises) reste en deçà de ce qui est prévu pour la route (au niveau de l'équivalent des départements français) et la périodicité est uniquement quinquennale.

Transport multimodal

L'aspect "transport multimodal" ne fait actuellement l'objet d'aucun texte juridique et n'est abordé que marginalement dans les textes relatifs aux différents modes de transport.

Ce terme est pris ici dans le sens que lui accorde la CEMT, à savoir "transport (de marchandises) par au moins deux modes différents". Le transport intermodal est un transport multimodal sans manutention des marchandises elles-mêmes lors du changement de mode.

En matière de transport de marchandises, l'aspect "chaîne de transport" n'est traité pour le moment que dans le cadre de travaux d'études ou de recherche, même si un projet d'enquête volontaire coordonnée au niveau européen a été un moment envisagé.

En 2005, Eurostat a réfléchi à des améliorations des statistiques de transport intermodal, en liaison avec un groupe pilote de la direction générale Transport et énergie (DG TREN) sur les statistiques de transport intermodal, et a lancé un appel à candidatures pour l'exploitation, par un sous-traitant, des données recueillies par les directives et règlements existants et des données issues d'autres sources.

Echanges de biens

Quelques données "transport" sont encore collectées en ce qui concerne les opérations de commerce international intra-communautaire, qui font l'objet de la Déclaration d'Echange de Biens (DEB), dans le dispositif INTRASTAT, et les opérations de commerce international extra-communautaire, qui font l'objet du Document Administratif Unique (DAU) douanier.

Ces quelques données permettent d'exploiter les statistiques d'échanges de biens, intra-communautaires, d'une part, et extra-communautaires, d'autre part, dans une optique "transport". En tout état de cause, l'élargissement de l'Union européenne aura des répercussions sur ces statistiques, puisque, à compter du 1er mai 2004, les opérations avec les nouveaux entrants sont redevables d'une DEB et non plus d'un DAU.

Pour les transports des marchandises faisant l'objet de commerce international (tous modes), on peut distinguer les échanges

- intra Union européenne ("INTRASTAT")

Le règlement (CE) n° 638/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif aux statistiques communautaires des échanges de biens entre Etats membres et abrogeant le règlement (CEE) n° 3330/91 du Conseil, qui est entré en application le 1er janvier 2005, reprend les dispositions du règlement (CEE) n° 3330/91 en « toilettant » le texte.

Depuis la suppression de la plupart des formalités préalables aux mouvements de marchandises au sein de l'Union européenne, un nouveau système de suivi des échanges intra-communautaires baptisé INTRASTAT a été mis en place au niveau européen. Ce système fixe les règles pour la collecte et l'établissement des statistiques des échanges de biens entre Etats membres. Les entreprises doivent adresser à l'administration une déclaration statistique mensuelle destinée à établir la balance commerciale ainsi qu'un état récapitulatif trimestriel de leurs livraisons intra-communautaires par client pour alimenter une base fiscale de recoupement permettant de détecter la fraude à l'acquittement de la TVA. La France a opté pour une déclaration unique dite déclaration d'échanges de biens qui a permis de maintenir, du fait de sa nature fiscale, des données statistiques de qualité et de réduire les formalités pour les entreprises.

Règlement (CEE) n° 3330/91 du Conseil du 7 novembre 1991 relatif aux statistiques des échanges de biens entre Etats membres (INTRASTAT).

Règlement (CE) n° 638/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif aux statistiques communautaires des échanges de biens entre États membres et abrogeant le règlement (CEE) n° 3330/91 du Conseil.

- extra Union européenne

Règlement (CE) n° 1172/95 du Conseil du 22 mai 1995 relatif aux statistiques des échanges de biens de la Communauté et de ses Etats membres avec les pays tiers.

Transport de voyageurs

Les statistiques sur la mobilité des voyageurs ne sont pas actuellement couvertes par le système statistique européen.

En ce domaine, le mode de transport dominant est la route en voiture particulière. Le suivi statistique de l'origine et de la destination de ces transports relève d'enquêtes auprès des ménages, qui sont en outre seules susceptibles d'apporter un éclairage sur les transports multimodaux. Pour la France, il s'agit d'enquêtes telles que l'enquête Transport-Communication de 1993-1994 et l'enquête nationale Transport qui sera réalisée en 2007.

En 2003, Eurostat a lancé un projet sur la mobilité à courte distance, avec le but d'établir des statistiques harmonisées sur la mobilité, en cohérence avec ce qui a été fait pour le projet Dateline sur les déplacements à longue distance. Ce projet s'est achevé en avril 2004. Un de ses résultats est un inventaire des enquêtes sur les enquêtes nationales concernant la mobilité à courte distance. Eurostat n'est pas allé plus loin dans la diffusion d'informations, compte tenu de l'hétérogénéité des méthodes d'enquêtes des différents pays. Il est cependant envisagé de définir un questionnaire pour une collecte de données harmonisée sur la mobilité des voyageurs, à la suite d'une consultation qui sera entreprise auprès des Etats membres.

Circulation routière et sécurité des transports

En matière de suivi de la circulation routière, la collecte statistique est organisée au niveau de l'ONU. Les "recensements de la circulation", qui sont en fait des sondages, portent sur les réseaux principaux et ne sont réalisés que tous les cinq ans environ.

Pour ce qui est de la sécurité routière, une banque de données, CARE, a été organisée au niveau européen. Elle est gérée par Eurostat, avec des fonds fournis par la Direction Générale Transport et Energie (DG TREN) de la Commission.

Décision 93/704/CE du Conseil du 30 novembre 1993 relative à la création d'une banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière

Le règlement n° 91/2003 relatif au transport par rail prévoit également la fourniture de quelques données sur les accidents ferroviaires.

Il n'y a pas de collecte systématique par Eurostat sur les accidents pour les autres modes de transport.

Entreprises de transport

Les entreprises de transports sont concernées par un certain nombre de textes concernant les entreprises.

Sur l'activité des entreprises, en dehors de la France, quelques pays comme les Pays-Bas réalisent une enquête assez détaillée, type "Enquête annuelle d'entreprise", dans le secteur des transports. Le règlement relatif aux statistiques structurelles sur les entreprises ne concerne les entreprises dont l'activité principale est le transport que pour la fourniture de quelques données, très loin donc de la richesse des informations disponibles par exemple dans le cadre de l'Enquête Annuelle d'Entreprise française. Ce règlement n'est d'application complète que depuis l'année de constat 1999.

Règlement (CE, EURATOM) n° 58/97 du Conseil du 20 décembre 1996 relatif aux statistiques structurelles sur les entreprises

Le règlement de 1998 concernant les statistiques conjoncturelles est également très succinct en ce qui concerne les entreprises de transport. S'agissant du suivi des prix des services de transport, essentiel dans une situation de concurrence, des informations ont enfin été rassemblées sous l'égide d'Eurostat, une extension du règlement de 1998 ayant fait l'objet d'un nouveau règlement en juillet 2005.

Règlement (CE) n°1165/98 du 19 mai 1998 du Conseil concernant les statistiques conjoncturelles.

Règlement (CE) n° 1158/2005 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2005 modifiant le règlement (CE) no 1165/98 du Conseil concernant les statistiques conjoncturelles.

Il n'y a pas encore de collecte harmonisée en ce qui concerne le détail de l'emploi, des conditions de travail et des rémunérations des conducteurs, qui sont pourtant un problème très important dans les transports par route.

Pour ce qui est de l'emploi, le règlement structurel précité ne donne, à un niveau relativement agrégé dérivé de la Nomenclature des Activités Economiques des Communautés européennes (NACE Rev1), que le nombre de salariés et le nombre de personnes occupées, ventilés par tranche de taille.

Le règlement de 1996 du Conseil relatif aux statistiques sur le niveau et la structure des coûts de la main-d'œuvre laissait de côté les transports. Le nouveau règlement du Conseil relatif aux statistiques structurelles sur les salaires et le coût de la main d'œuvre, adopté en 1999, couvre bien aussi les transports, mais ce n'est qu'à partir de l'enquête réalisée en 2005 sur 2004 que l'ensemble du secteur est couvert.

Règlement (CE) n° 530/1999 du Conseil du 9 mars 1999 relatif aux statistiques structurelles sur les salaires et le coût de la main-d'œuvre.

Enfin, les statistiques communautaires sur la société de l'information et sur l'innovation, qui ont été discutées en application de textes-cadres, concerneront également les entreprises de transport.

Règlement (CE) n° 808/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant les statistiques communautaires sur la société de l'information.

Décision n°1608/2003/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 relative à la production et au développement des statistiques communautaires de la science et de la technologie.

3) Diffusion des données statistiques "transport" par Eurostat.

Avec l'adoption de la "loi statistique" de février 1997 et la décision de la Commission d'avril 1997 concernant le rôle d'Eurostat en matière de production de statistiques communautaires, Eurostat a vu son rôle réaffirmé en matière de coordination, de rassemblement et de diffusion de l'information, vis-à-vis des autres directions générales de la Commission.

Règlement (CE) n° 322/97 du Conseil du 1er février 1997 relatif à la statistique communautaire

Décision n° 97/28/CE de la Commission du 21 avril 1997 concernant le rôle d'Eurostat en matière de production de statistiques communautaires

En outre, la "loi statistique" prévoit que les statistiques communautaires doivent être rendues accessibles aux utilisateurs – au premier rang desquels on doit pouvoir placer les États membres – alors qu'auparavant la statistique communautaire, réalisée par référence à l'article 213 du traité, était supposée satisfaire aux besoins de la Commission, pour les besoins de la politique commune des transports.

Dans la nouvelle politique de diffusion d'Eurostat, la priorité porte sur les publications électroniques, et les publications papier sont réduites au minimum. Il ne reste plus, sur support papier, que l'annuaire Eurostat, le volume de synthèse "Panorama des transports" et des publications "à valeur ajoutée", telles les "Statistiques en bref", de quelques pages.

L'édition 2004 du DVD "Tout sur les statistiques de transport", vendue à un prix qui ne couvre que le coût marginal de production, constitue le dernier DVD de ce type et, depuis octobre 2004, les données sont mises à disposition gratuitement sur New Cronos.