

---

## Le dispositif européen de statistiques de transport (février 2007)

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 28 février 2007

Objet : Le dispositif européen de statistiques de transport (février 2007)

Référence : EI/SESP/ST1/0702008

Affaire suivie par : Michel de Saboulin – ST1  
tél. : 01 40 81 13 84, fax : 01 40 81 71 00  
courriel : michel.de-saboulin@equipement.gouv.fr

- 1) **Cadre général de la statistique communautaire** (p. 2)
- 2) **Collectes de données "sur une base volontaire"** (p. 3)
- 3) **Textes fondant le système statistique européen en matière de transport** (p. 4)
  - Transport routier (p. 4)
  - Transport ferroviaire (p. 6)
  - Transport fluvial (p. 8)
  - Transport maritime (p. 9)
  - Transport aérien (p. 10)
  - Transport multimodal (p. 12)
  - Echanges de biens (p. 13)
  - Transport de voyageurs (p. 15)
  - Circulation routière et sécurité des transports (p. 15)
  - Entreprises de transport (p. 16)
- 4) **Diffusion des données statistiques "transport" par Eurostat** (p. 18)

Tour Pascal A  
92055 La Défense cedex  
téléphone :  
01 40 81 13 84  
télécopie :  
01 40 81 71 00  
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". C'est le nom donné à la procédure d'adoption des règlements cadres par le Conseil de l'Union européenne et le Parlement européen.

La Commission européenne siège principalement à Bruxelles. Depuis l'adhésion le 1<sup>er</sup> janvier 2007 de la Roumanie et de la Bulgarie, elle est composée de 27 membres ou commissaires chargés chacun d'un domaine spécifique. La Commission est le pouvoir exécutif de l'Union européenne. Son personnel, en dehors des services de traduction et d'interprétation, est réparti entre 23 directions générales (dont Eurostat) et 14 services décentralisés.

Le Conseil de l'Union européenne représente les Etats membres. Il dispose du pouvoir législatif (vote à la majorité qualifiée), qu'il partage avec le Parlement européen pour la plupart des domaines. A ne pas confondre avec le Conseil européen, qui désigne les réunions régulières des chefs d'Etat ou de gouvernement des Etats membres et le président de la Commission européenne.

Le Parlement européen réunit à Strasbourg les représentants des citoyens de l'Union européenne. Il examine les propositions de la Commission et est associé avec le Conseil au processus législatif selon différentes modalités (dont la procédure de codécision). Il exerce un pouvoir de contrôle sur les activités de l'Union. Il partage le pouvoir budgétaire avec le Conseil en votant le budget annuel et en contrôlant son exécution.

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 a été 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.

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.

## 2) Collectes de données "sur une base volontaire"

Un "glossaire des statistiques de transport", élaboré conjointement par Eurostat et les services statistiques de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) et des Nations-Unies, Commission économique pour l'Europe (CEE-ONU) assure un minimum d'harmonisation entre les données fournies par les pays.

La troisième édition du glossaire a été publiée en anglais, allemand et français. Au début de l'année 2007, sa traduction dans les langues actuelles de l'Union européenne est terminée et sera bientôt mise à disposition. A la suite des travaux des groupes "Safety Net (WP2)" et du "Volume du trafic routier (WP.6/AC.5)", des modifications mineures seront probablement effectuées. Il est aussi prévu d'ajouter une partie sur l'aviation, une sur les accidents et de revoir les parties concernant la route et le transport intermodal.

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.

En dehors de ce cadre juridique, certaines données sont fournies par les États membres sur une base volontaire : ce sont celles qui sont rassemblées dans le "questionnaire commun" et le "questionnaire régional".

Le "questionnaire commun" est destiné non seulement à Eurostat, mais aussi aux services statistiques de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) et des Nations-Unies, Commission économique pour l'Europe (CEE-ONU).

Pour tous les États membres de l'Union européenne et des États de l'Association européenne de libre-échange (AELE), 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... Cependant, ni les collectes de données réalisées par le CEMT sur le transport maritime et intermodal ni les statistiques rassemblées par la CEMT et la CEE-ONU sur les accidents de la route ne font partie du questionnaire commun. Bien que cette fourniture des données ne soit pas obligatoire, le questionnaire commun est utile pour de nombreuses publications à la fois d'Eurostat et de la DG TREN (direction générale de la Commission chargée des transports et de l'énergie). Depuis 2005, la collecte des données du questionnaire commun se fait directement en ligne. En 2007, la collecte des données 2005 est en cours.

Le "questionnaire régional" permet de collecter, depuis l'année de référence 1990, des données sur le transport régional au niveau NUTS2 pour la route, le chemin de fer et les voies navigables intérieures (infrastructures), plus le parc de véhicules et les accidents de la route.

Les données recueillies dans le questionnaire régional sont complétées par les flux de transport via les ports et les aéroports, qui sont déduits des données collectées en vertu des directives ou règlements correspondants (voir pages suivantes). La collecte des données de l'année 2004 a été terminée en mars 2006. Tous les États membres (à l'exception de l'Italie) et les pays candidats ont répondu au questionnaire régional et certains pays ont fourni des données pour 2005. Les données ont été contrôlées et mises à jour sur le site d'Eurostat. Les nouveaux indicateurs des transports régionaux découlant de données collectées en vertu des actes juridiques sur les transports par air, par mer et par route ont été publiés dans l'annuaire régional d'Eurostat de 2006, dans un chapitre spécifique. Au cours de l'année 2006, un nouvel outil pour la collecte des données régionales a été préparé (questionnaire en ligne, REGWEB) et devrait remplacer le questionnaire régional en 2007. Cet outil est actuellement en phase finale d'essai.

### 3) Textes fondant le système statistique européen en matière de transport

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 assez anciennes : 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 en pages suivantes 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).

La "comitologie", ou procédure de comité, est la procédure d'adoption des règlements d'application par la Commission européenne en s'appuyant sur des comités : dans le cas de la statistique, le Comité du programme statistique (CPS).

Présidé par le directeur général d'Eurostat, le CPS regroupe les 27 directeurs généraux ou présidents des instituts nationaux de statistique et, pour les questions touchant à l'espace économique européen, les représentants de la Norvège, de l'Islande et du Liechtenstein. Plusieurs observateurs assistent aux réunions, notamment des représentants des pays candidats et de certaines organisations internationales. Les décisions du CPS sont préparées, en ce qui concerne les transports, par le CCST, Comité de coordination des statistiques des transports, et par un groupe de travail pour chaque mode de transport. Leurs réunions rassemblent des experts de tous les Etats membres et des représentants des directions de la Commission européenne éventuellement concernées.

Le CPS se réunit trois fois par an. Il donne un avis uniquement consultatif sur les règlements cadres qui lui sont soumis et vote les règlements d'application. Pour les règlements cadres, l'avis du CPS est suivi de la phase d'adoption interne à la Commission, puis de la phase d'adoption législative.

La comitologie a été mise en place par la décision du Conseil 1999/468/CE du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, et récemment modifiée par la décision 2006/512/CE qui a introduit une "procédure de réglementation avec contrôle" visant à associer plus étroitement le Conseil et le Parlement aux mesures et décisions de "nature quasi législative" prises par la Commission.

#### **Transport routier**

Pour la route, le principal règlement a été adopté en 1998, avec entrée en application au 1er janvier 1999.

Les statistiques européennes du transport de marchandises par route couvrent uniquement le transport de marchandises par des poids lourds, tels que définis dans le règlement de 1998. Ceci exclut, dans la plupart des pays, les "véhicules utilitaires légers" tels que les camionnettes qui transportent une part assez faible des marchandises, mais qui peuvent produire une part importante du trafic (nombre de mouvements de véhicules).

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 <sup>er</sup> janvier 1999.
<b>Règlement (CE) n° 1172/98 du 25 mai 1998 du Conseil relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route</b>	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 la codification 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	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 2005, cet échange concerne 26 pays : l'Europe des 25, à l'exception de Malte, plus la Norvège et le Liechtenstein.
Règlement (CE) n° 642/2004 du 6 avril 2004 de la Commission	Définit les exigences de précision.

En cours (février 2007)

Pour la première fois en 2006, la Grèce a fourni des données valables pour les années 2003 à 2005. Les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont révisé leurs données concernant les années 2004 et 2005.

Au cours de l'année 2006, deux mises à jour de l'outil ILSE (index de localisation pour les statistiques en Europe) ont été préparées pour inclure les localités et les codes régionaux correspondants pour les nouveaux États membres. La proposition de mettre un terme à la période de transition pour la codification régionale du lieu de chargement ou de déchargement à l'étranger, afin de garantir que toutes les données sur le fret routier international seront disponibles au niveau régional, sera soumise au CPS. Cette codification régionale n'est actuellement effectuée que par 5 pays dont la France.

Il est envisagé en 2007 de préparer la publication d'un nouveau texte prévoyant l'extension du contenu des tableaux de diffusion annexés au règlement n° 6/2003.

La prochaine réunion du groupe de travail sur les statistiques de transport routier de marchandises aura lieu les 22 et 23 octobre 2007.

## 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.

Les statistiques du transport ferroviaire d'Eurostat sont actuellement basées sur deux sources de données :

- le questionnaire commun d'Eurostat, de l'UNECE et de la CEMT ;
- le règlement (CE) n° 91/2003 du 16 décembre 2002. Complété par le règlement n° 1192/2003 du 3 juillet 2003, il a été appliqué à partir de l'année de référence 2004 (certaines informations détaillées ne sont 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.
<b>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)</b>	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 (février 2007)

Tous les Etats membres concernés ont fourni en 2006 dans les délais impartis les données du règlement (CE) n° 91/2003. Seuls deux pays n'étaient pas en mesure de fournir des données complètes (un pays n'a pas fourni de données concernant le transport de marchandises dangereuses et un autre n'a pas fourni de données sur le transport de conteneurs vides). Par ailleurs, deux pays candidats ont également fourni des données complètes ou presque sur les transports par chemin de fer au cours de l'année 2006.

Pour la France, la principale nouveauté en 2007 concernera le recueil de statistiques de nouveaux opérateurs ferroviaires, autres que la SNCF, qui ont commencé à réaliser des opérations de transport de fret à partir de 2006.

L'analyse "miroir" des données de transport de marchandises et de passagers par chemin de fer a révélé des différences importantes dans la manière dont certains flux internationaux sont rapportés. Certains pays ont mentionné des problèmes dans la collecte des données sur le transport de passagers et les pays déclarants pourraient convenir d'échanges de données sur le transport ferroviaire international. Les données trimestrielles ne semblent pas créer de problèmes majeurs. Il existe des difficultés avec les données annuelles sur le transport de marchandises dangereuses et sur le transport de conteneurs. La plupart des pays ont été en mesure de fournir les données de 2005 relatives aux accidents (actuellement, manquent les données de trois pays). La fourniture de statistiques détaillées sur le transport des passagers a été l'action la plus difficile pour certains pays.

Pour la mise en œuvre de l'annexe F sur les statistiques des transports régionaux par chemin de fer, Eurostat a préparé, de la fin 2004 au 1er trimestre 2006, avec la participation des États membres et de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), un tableau de correspondance entre les codes de gare de l'UIC et les régions NUTS 2. Actuellement, seules les données du Royaume-Uni manquent. Par ailleurs, 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).

Les nouvelles annexes F et G présentent des structures de données détaillées et plus complexes que les collectes de données précédentes et des volumes de données assez importants. Cela pourrait, pour la une matrice de données entre toutes les régions NUTS2 des États membres de l'UE, des problèmes de confidentialité commerciale (dans certaines régions NUTS2, il y a dans certains cas un seul utilisateur du transport ferroviaire).

Depuis le début du second semestre de 2006, pratiquement toutes les données annuelles et trimestrielles fournies en vertu du Règlement 91/2003 peuvent être publiées dans la base New Cronos rapidement après la réception de fichiers valides en format électronique.

Un projet de nouveau règlement pour la mise au point du cadre légal pour le format de transmission électronique des données en utilisant les outils d'EDI a été approuvé par le CPS en 2006 et son adoption devrait intervenir en 2007.

Le manuel d'application (Guidelines for the implementation of the Regulation 91/2003) a été mis au point. Il comprend la description de tous les ensembles de données, des définitions utilisées et des contrôles, et une description des modalités de transmission des données. Il est prêt pour toutes les annexes, à l'exception des annexes F et G et doit être complété avec un certain nombre de notes méthodologiques.

Eurostat va préparer, au cours du 2ème trimestre 2007, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du Règlement 91/2003. Ce rapport est prévu dans le Règlement ("après trois années de collecte des données") et, dans la mesure où les dernières données de la troisième année de référence sont collectées mi-2007, il devrait être élaboré au deuxième trimestre.

La prochaine réunion du groupe de travail sur les statistiques de transport ferroviaire aura lieu les 25 et 26 juin 2007.

## Transport fluvial

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

Références	Remarques
Directive n° 80/1119/CEE du 17 novembre 1980 relative au relevé statistique des transports de marchandises par voies navigables intérieures	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.
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 n° 80/1119/CEE du Conseil	Le nouveau règlement a été publié dans le Journal officiel le 25 septembre 2006. Ce nouvel acte juridique abroge la directive 80/1119/CEE à partir du 1er janvier 2007. Il définit 5 tableaux annuels ou trimestriels au lieu des 18 tableaux annuels, trimestriels ou mensuels de la directive de 1980.

### En cours (février 2007)

Un projet de règlement d'application du règlement (CE) n° 1365/2006 a été élaboré et approuvé à la réunion du CPS de février 2007. Ce texte fournira aux États membres les lignes directrices méthodologiques nécessaires à l'application pratique de la collecte des données au niveau national.

La réunion du groupe de travail sur les statistiques concernant les voies navigables intérieures, qui s'est tenue les 12-13 février 2007, a réuni les experts nationaux dans ce domaine afin de garantir l'application harmonisée et coordonnée du nouveau cadre juridique.

La création d'un manuel de référence et une liste des ports sur les voies navigables intérieures avec le lien vers leur code NUTS2 sont également prévues pour apporter une aide supplémentaire aux pays déclarants. En outre, un outil informatique pour faciliter la fourniture de nouvelles données dans le cadre de GENEDI (outil de préparation et de validation des données) doit être développé.

La diffusion des données se fait via la base de données de diffusion et une publication spécifique annuelle. La base de données de diffusion est mise à jour chaque trimestre et met actuellement à disposition presque toutes les données pour 2005 et des données partielles pour 2006. Une procédure d'appel d'offres a été élaborée pour assurer le traitement des données et la diffusion des statistiques sur les voies navigables intérieures. Un contrat sera signé par Eurostat avec un consultant pour exécuter ces tâches à partir de janvier 2007 pour une durée maximale de trois ans.



## 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, avec une période de transition de trois ans.

En 2007, le cadre pour la collecte des données est la directive du Conseil n° 95/64/CE du 8 décembre 1995. Quatre décisions de la Commission ont déjà été approuvées : décisions 98/385/CE, 2000/363/CE et 2005/366/CE (qui abroge la directive 2000/363), en fournissant à chaque fois la liste mise à jour des ports et les modifications aux annexes à la directive, et la décision n° 2001/423/CE concernant les modalités de publication des données statistiques du transport maritime.

Références	Remarques
<b>Directive n° 95/64/CE du Conseil du 8 décembre 1995 relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer</b>	
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 (février 2007)

Toutes les données de référence pour 2005 (ainsi que des données partielles pour 2006) ont été transmises à Eurostat par les pays (à l'exception de l'Islande), mais parfois avec retard et avec des problèmes de qualité des données. La Croatie aussi a commencé à fournir des données. Pour la diffusion, des données partielles pour l'année de référence 2005 sont disponibles dans la base de diffusion d'Eurostat. Ces statistiques couvrent 24 pays : 20 États membres, la Bulgarie, la Roumanie, l'Islande et la Norvège.

Il était prévu de mettre au point un nouveau règlement pour actualiser le texte de base (la directive n° 95/64), mais cette évolution se fera de façon graduelle pour traiter successivement l'utilisation de la NST-2000 pour les données 2008 (adoption visée pour 2007), un amendement à la directive en ce qui concerne l'obligation de fournir le tableau B1 sur les marchandises (adoption espérée pour 2001), des changements concernant d'autres nomenclatures, pour les données 2008 (à adopter en 2009), la mise à jour de la liste des ports pour les données 2009 (à adopter en 2008).

La prochaine réunion du groupe de travail sur les statistiques de transport maritime aura lieu en avril 2008.

## 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 s'applique aux statistiques à partir du 1er janvier 2003. Auparavant, une base de données détaillées était gérée par Eurostat, moins complète que ce que prévoit le règlement, et avec des délais de mise à disposition importants et des différences de concepts selon les pays.

Références	Remarques
<b>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</b>	
Règlement (CE) n° 1358/2003 du 31 juillet 2003 de la Commission	Contient la liste des aéroports de chacun des États membres de l'UE-15 pour lesquels des données doivent être fournies et les dérogations demandées, 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.
Règlement (CE) n° 158/2007 de la Commission du 16 février 2007	Modifie le règlement n° 1358/2003 en ce qui concerne la mise à jour de la liste des aéroports communautaires, et prend en compte les aéroports de la Bulgarie et de la Roumanie.

### En cours (février 2007)

En parallèle au nouveau règlement n° 158/2007 qui met à jour la liste des aéroports de la Communauté à partir de janvier 2007, la liste des aéroports de Bulgarie et de Roumanie a été incluse dans les "Adaptations techniques aux acquis statistiques" jointes à leur Traité d'adhésion. Aucun de ces deux pays n'a demandé de dérogation.

Les données sont régulièrement fournies par tous les États membres, les pays candidats et les pays en voie d'adhésion, ainsi que par l'Islande, la Norvège et la Suisse (au total, 32 pays). La fourniture des données de 2005 est achevée, à quelques exceptions près. La Norvège, l'Islande et la Suisse ont également fourni toutes les données. La Roumanie a envoyé toutes les données alors que la Bulgarie, la Turquie et la Croatie ont envoyé des données pour le tableau C1. La fourniture des données de 2006 a également commencé. Comme les années précédentes, le traitement des données, la validation et la divulgation ont été réalisés, sous la responsabilité d'Eurostat, avec l'aide d'un prestataire externe.

Toutes les données de référence pour 2005 sont déjà disponibles dans la base de données de diffusion d'Eurostat, de même que des données partielles pour 2006. Quatre mises à jour trimestrielles par an de la base de données de diffusion sont prévues à partir de la mi-janvier. Un nouveau CD-Rom a été conçu avec les données jusqu'en 2004 ; il inclut également les statistiques du transport maritime.

En 2007, une attention particulière sera portée à la conformité de la Bulgarie et de la Roumanie aux exigences légales existantes concernant les statistiques du transport aérien. Toutefois, aucun problème majeur n'est prévu dans la mesure où la Roumanie fournit actuellement tous les ensembles de données nécessaires et la Bulgarie s'est engagée à le faire dès son adhésion.

Une procédure d'appel d'offres a été lancée par Eurostat pour soutenir le traitement des données et la divulgation des statistiques du transport aérien. Un contrat sera signé avec un consultant pour exécuter ces tâches à partir de janvier 2007 pour une durée maximale de trois ans.

La dernière réunion du groupe de travail de travail Aviation s'est tenue à Luxembourg le 4 avril 2006. Cette réunion a été principalement consacrée à la préparation du nouveau règlement pour mettre à jour la liste des aéroports de la Communauté, à la nouvelle conception du domaine de l'aviation concernant la base de données de diffusion et à la mise en place d'un questionnaire pour demander aux pays déclarants des informations méthodologiques concernant les pratiques de collecte des données au niveau national.

La deuxième version d'un manuel de référence est parue au début de l'année. Ce manuel est destiné à fournir une assistance méthodologique et des informations techniques liées à la collecte, à la fourniture et à la divulgation des statistiques du transport aérien. Une mise à jour de ce manuel est prévue chaque année.

Un questionnaire complémentaire sur l'industrie aéronautique (infrastructure, flotte, données économiques, emploi, accidents) a été pré-rempli par Eurostat et envoyé aux Etats membres, pour validation. En principe, cet exercice devrait être répété chaque année.

Un questionnaire sur les méthodologies nationales a été adressé à tous les pays déclarants afin d'obtenir des informations méthodologiques concernant la méthode suivie pour la collecte et la compilation des données dans chaque pays.

L'élaboration du rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'expérience acquise dans l'application du Règlement 437/2003 est prévue par l'article 9.2 du règlement n° 437/2003 après une collecte des données sur une période de trois ans (de 2003 à 2005). Ce rapport présentera les principaux résultats de l'application de cet acte juridique et proposera des actions supplémentaires si nécessaire. Il devrait être prêt à être adopté par la Commission au premier trimestre 2007.

La prochaine réunion du groupe de travail sur les statistiques de transport aérien aura lieu en février 2008.

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. De même que pour le règlement sur les statistiques ferroviaires, ils couvrent en effet également les transports de voyageurs.

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, alors que dans les anciennes

directives terrestres, ces transports internationaux intra-Union européenne n'étaient décrits que de pays à pays.

Le règlement "route" prévoit également une description des transports de zone à zone, au niveau détaillé de la nomenclature des régions européennes (NUTS 3, qui correspond, pour la France, aux départements). Mais la fourniture de cette information régionale n'a pas été obligatoire dès l'entrée en application du texte, le 1er janvier 1999, ce qui a conduit à définir à ce sujet une période transitoire qui n'est pas encore terminée.

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" n'a pas prévu de période transitoire. Il concerne aussi les voyageurs et les mouvements de trains, alors que le texte de 1980 portait sur les seuls transports de marchandises. Cependant, le détail dans la description régionale des flux (au niveau NUTS 2, équivalent des régions françaises) reste en deçà de ce qui est prévu pour la route (au niveau NUTS 3, 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 de façon marginale 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.

L'année 2006 a pour Eurostat été une année d'analyse et de développement de projet sur les statistiques de transport intermodal.

Il s'est agi principalement de consolider et développer la méthodologie et la production de statistiques sur le transport intermodal basées essentiellement sur les informations existantes. Cela signifie, tout d'abord, l'utilisation de données sur le transport de conteneurs fournies en vertu des différents actes juridiques.

Eurostat a aussi organisé un échange de données avec des associations de l'industrie du transport. Une enquête pilote de collecte de données a démarré en 2006, à partir de trois ensembles de données : nombre d'unités de transport intermodal chargées ou déchargées par mode de transport et par Etat membre, nombre d'unités pour certaines origines-destinations, temps d'attente dans les terminaux. Un développement internet est prévu par un contrat avec un prestataire, en vue de permettre à ces associations de télécharger les données directement.

## Echanges de biens

Pour les transports des marchandises faisant l'objet de commerce international (tous modes), on doit faire la distinction entre les échanges extra Union européenne et les échanges intra Union européenne.

Les opérations de commerce international extra-communautaire font l'objet du Document Administratif Unique (DAU) douanier. Les statistiques qui en sont issues sont régies par le règlement n° 1172/95 du Conseil du 22 mai 1995.

Références	Remarques
<b>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.</b>	
Règlement (CE) n° 840/96 de la Commission, du 7 mai 1996, fixant certaines dispositions d'application du Règlement n° 1172, en ce qui concerne la statistique du commerce extérieur	Précise les définitions.
Règlement (CE) n° 476/97 du Conseil du 13 mars 1997 modifiant le règlement (CE) n° 1172/95 relatif aux statistiques des échanges de biens de la Communauté et de ses États membres avec les pays tiers, en ce qui concerne le territoire statistique	Modifie le territoire statistique communautaire à partir du 1er janvier 1997 (extension aux départements français d'outre-mer et aux îles Canaries, ces territoires étant auparavant considérés comme des pays tiers aux fins de la statistique du commerce extérieur).
Règlement (CE) n° 374/98 du Conseil du 12 février 1998 modifiant les articles 6 et 9 du règlement (CE) n° 1172/95 relatif aux statistiques des échanges de biens de la Communauté et de ses États membres avec les pays tiers	Modifie la codification des pays.
Règlement (CE) n° 1917/2000 de la Commission du 7 septembre 2000 fixant certaines dispositions d'application du règlement (CE) n° 1172/95 du Conseil en ce qui concerne la statistique du commerce extérieur	Complète la définition des données.

Pour les échanges intra-communautaires, depuis la suppression de la plupart des formalités préalables aux mouvements de marchandises au sein de l'Union européenne, un nouveau système de suivi 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 (DEB) qui a permis de maintenir, du fait de sa nature fiscale, des données statistiques de qualité et de réduire les formalités pour les entreprises.

Références	Remarques
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 Etats membres et abrogeant le règlement (CEE) n° 3330/91 du Conseil	Ce règlement qui est entré en application le 1er janvier 2005 reprend en les mettant à jour une partie des dispositions du règlement (CEE) n° 3330/91. Il définit les principes de base des statistiques des échanges de biens entre Etats membres.
Règlement (CE) n° 1982/2004 de la Commission du 18 novembre 2004 concernant la mise en oeuvre du règlement (CE) n° 638/2004 et abrogeant les règlements (CE) n° 1901/2000 et (CEE) n° 3590/92	Ce règlement précise les modalités pratiques du dispositif de suivi des échanges intracommunautaire.  Les deux règlements abrogés étaient des textes d'application du règlement n° 3330/91 (le n° 3590/92 était relatif aux supports de l'information statistique).
Règlement (CE) n° 1915/2005 de la Commission du 24 novembre 2005 modifiant le règlement (CE) n° 1982/2004	La modification concerne la simplification de l'enregistrement de la quantité et les spécifications relatives aux mouvements particuliers de biens.

Les quelques données "transport" qui sont encore collectées, en ce qui concerne les opérations de commerce international intra-communautaire dans le dispositif INTRASTAT par la DEB et extra-communautaires par le DAU, permettent d'exploiter les statistiques d'échanges de biens dans une optique "transport".

L'élargissement de l'Union européenne a eu des répercussions sur ces statistiques, puisque, depuis le 1er mai 2004, les opérations avec les nouveaux entrants sont redevables d'une DEB et non plus d'un DAU.

## Transport de voyageurs

Les statistiques sur la mobilité des voyageurs ne sont pas actuellement couvertes par le système statistique européen. Les initiatives récentes en ce domaine ont été prises par la CEE-ONU, qui a lancé des groupes de travail sur l'estimation du volume de la circulation routière (Volume of Road Traffic, WP.6/AC.5) et sur les statistiques de transport par autobus et autocars (Long-distance Bus Transportation, WP.6/AC.6).

Pour le transport de voyageurs, 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 (ETC) de 1993-1994 et l'enquête nationale sur les transports et les déplacements (ENTD) de 2007-2008.

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 (Design and Application of a Travel survey for European Long-distance trips based on an International Network of Expertise) 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 alors pas allé plus loin dans la diffusion d'informations, compte tenu de l'hétérogénéité des méthodes d'enquêtes des différents pays.

En 2006, un nouveau projet en vue de consolider la valorisation des informations statistiques non harmonisées sur la mobilité des passagers sur la mobilité des passagers a été lancé avec l'aide d'un prestataire externe. Il s'agit de mettre à jour les bases de données existantes avec les dernières données disponibles provenant des enquêtes nationales ; réaliser une analyse méthodologique des enquêtes existantes en se concentrant particulièrement sur la mobilité des passagers en voitures particulières ; faire une proposition pour une collecte harmonisée de données au niveau européen avec des définitions harmonisées ; élaborer et mettre en place un questionnaire pour la collecte de données harmonisées sur la mobilité des passagers ; et divulguer un ensemble de résultats existants au niveau national.

## 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 (Community database on Accidents on the Roads in Europe) a été organisée au niveau européen. La DG TREN gère la base de données avec le soutien d'Eurostat et les données proviennent principalement de copies des bases de données nationales, avec quelques modifications afin d'harmoniser les variables. Par ailleurs, certains indicateurs importants sont collectés pour les statistiques régionales.

Références	Remarques
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 ("CARE")	

Le règlement n° 91/2003 relatif au transport par rail prévoit également la fourniture de quelques données sur les accidents ferroviaires (à partir de 2004). Il n'y a pas de collecte systématique par Eurostat sur les accidents pour les autres modes de transport.

En 2006, les efforts se sont concentrés sur la diffusion des données via un accès public aux données CARE à travers la page d'accueil CARE élaborée par la DG TREN :  
[http://europa.eu.int/comm/transport/home/care/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/home/care/index_en.htm)

Dans le cadre du projet Safety Net, Work Package 2, des travaux sur l'acquisition des données d'exposition au risque sont en cours. La contribution d'Eurostat vise à améliorer la qualité des données actuellement obtenues du questionnaire commun. D'autres informations sont disponibles sur le site de l'Observatoire européen de la sécurité routière (European Road Safety Observatory) :  
<http://www.erso.eu/>

Les travaux de consolidation de la collecte des données pour le règlement sur le chemin de fer (annexe H) ont commencé et une future diffusion est en cours de préparation.

Eurostat envisage aussi une collecte des statistiques sur la sécurité maritime et aérienne au moyen d'un questionnaire pilote. Ceci pourrait permettre de mieux comparer la sécurité entre les différents modes de transport.

En 2007, les travaux vont se poursuivre pour la mise au point finale du chapitre sur les accidents ferroviaires dans le glossaire des statistiques des transports. Les données sur les accidents de transport maritime et aérien seront probablement collectées par des questionnaires pilotes. Eurostat envisage de continuer à développer sur tous les modes de transport des indicateurs de sécurité (comparaison du nombre d'accidents avec les prestations de transport correspondantes ou d'autres éléments d'appréciation, tels que la population ou la région géographique) visant en particulier à faciliter les comparaisons entre les modes de transport.

## Entreprises de transport

Les entreprises de transports sont concernées par un certain nombre de textes portant sur l'ensemble des 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. Un règlement du Conseil de 1997 relatif aux statistiques structurelles sur les entreprises (souvent dénommé règlement SBS, structural business statistics) constitue le principal cadre juridique pour "la collecte, l'élaboration, la transmission et l'évaluation de statistiques communautaires sur la structure, l'activité, la compétitivité et les performances des entreprises dans la Communauté".

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

Ce règlement, qui n'est d'application complète que depuis l'année de référence 1999, a ensuite été complété par des règlements modificatifs pour y introduire des annexes sectorielles. Il 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.

Le règlement de 1998 concernant les statistiques conjoncturelles (souvent dénommé règlement STS, short-term statistics) est également très succinct en ce qui concerne les entreprises de transport. Sur le suivi des prix des services de transport, essentiel dans une situation de concurrence, des informations ont été rassemblées sous l'égide d'Eurostat, une extension du règlement de 1998 ayant fait l'objet d'un nouveau règlement en juillet 2005.

Références	Remarques
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) n° 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, 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.

Références	Remarques
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.	
Règlement (CE) n° 698/2006 de la Commission du 5 mai 2006 portant application du règlement (CE) n° 530/1999 du Conseil en ce qui concerne l'évaluation de la qualité des statistiques structurelles sur le coût de la main-d'œuvre et les salaires	

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

Références	Remarques
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.	Ce règlement a donné lieu, pour la France, à l'enquête "COI-TIC" relative aux changements organisationnels dans les entreprises en lien avec les technologies de l'information et de la communication.
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.	
Règlement (CE) n° 753/2004 de la Commission du 22 avril 2004 mettant en oeuvre la décision n° 1608/2003/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les statistiques de la science et de la technologie	
Règlement (CE) n° 1450/2004 de la Commission du 13 août 2004 mettant en oeuvre la décision n° 1608/2003/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la production et au développement de statistiques communautaires d'innovation	

#### 4) 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.

Références	Remarques
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 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 couvrait que le coût marginal de production, a été le dernier DVD de ce type et, depuis octobre 2004, les données sont mises à disposition gratuitement sur New Cronos.

Au cours de l'année 2006, dans le domaine des transports, une attention particulière a été accordée au site web, non seulement pour sa mise à jour, mais aussi pour le rendre plus convivial.

En dehors des publications sur papier, deux manuels de méthodologie ont été publiés en 2006 par l'unité G-5 (Statistiques des transports) d'Eurostat : "Manuel de référence sur les statistiques du transport aérien (version 2)" et "Lignes directrices pour la mise en place du Règlement 91/2003 (transport par chemin de fer, projet de version 5.1)".

Les objectifs pour 2007 sont de consolider la diffusion des résultats par le téléchargement régulier du site, la production d'une dizaine de publications de "Statistiques en bref" relatives aux principaux aspects des statistiques des transports, la production d'une publication "Panorama des transports" et la contribution à la production du livre de poche "Énergie, transport et environnement".