COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 24.3.2025
COM(2025) 116 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur la mise en œuvre du règlement (UE) 2018/643 relatifs aux statistiques des transports par chemin de fer

1. INTRODUCTION

1.1 OBJET DU RAPPORT

L'article 9 du règlement (UE) 2018/643 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer[1] dispose qu'après consultation du comité du système statistique européen, la Commission est tenue de soumettre au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre dudit règlement et sur les évolutions futures au plus tard le 31 décembre 2020 et tous les quatre ans par la suite. Le présent document est le deuxième rapport qui satisfait à cette obligation[2].

La première partie du présent rapport décrit le contexte, expose le cadre d'action, explique l'utilisation des données et précise le champ d'application du règlement. La deuxième partie décrit sa mise en œuvre par les États membres et la Commission (Eurostat), la charge et les coûts que représente la collecte de données pour les États membres, les aspects liés aux méthodes et à la qualité des données, et les différents moyens de publier les statistiques des transports par chemin de fer. Les deux dernières parties portent sur les éventuelles évolutions futures en ce qui concerne les statistiques des transports par chemin de fer et exposent les principales conclusions du rapport.

1.2 CONTEXTE DU CADRE JURIDIQUE

Le règlement (CE) nº 91/2003 visait à mettre à la disposition de la Commission, des autres institutions de l'Union, des gouvernements nationaux et du grand public des données statistiques comparables, fiables, harmonisées, régulières et complètes relatives au transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs.

Les modifications introduites en 2016 par le règlement (UE) 2016/2032 visaient à mettre à jour et à simplifier l'acte initial (et donc à réduire la charge imposée aux États membres). Elles visaient également à optimiser le cadre juridique existant applicable aux statistiques européennes sur les transports par chemin de fer et à aligner ce cadre sur le traité de Lisbonne.

1.3 CADRE D'ACTION ET UTILISATION DES DONNÉES

L'élaboration d'une politique commune des transports au sein de l'UE demande des connaissances approfondies sur l'importance des transports par chemin de fer et sur la manière dont ceux-ci ont évolué.

Le pacte vert pour l'Europe[3] est une stratégie de croissance qui a pour objectif de rendre l'économie européenne durable en transformant les défis climatiques et environnementaux en opportunités dans tous les domaines d'action et en garantissant une transition juste et inclusive pour tous. En 2022, le secteur des transports (y compris les soutes internationales) représentait environ 28,9 % des émissions de gaz à effet de serre de l'UE. Pour parvenir à la neutralité climatique, il conviendra de réduire les émissions du secteur des transports de 90 % d'ici à 2050. Le transport ferroviaire de marchandises est le pilier logistique durable de l'économie

[1] JO L 112 du 2.5.2018, p. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj.

[2] Le premier rapport a été adopté le 18 décembre 2020 [COM(2020) 838 final].

[3] COM(2019) 640 final.

et les transports par chemin de fer contribuent dans une large mesure à la réalisation des objectifs climatiques en adéquation avec la croissance économique et la croissance du secteur des transports.

En décembre 2020, la Commission a également présenté la «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir»[4], qui décrit les mesures envisagées pour transformer le système de transport de l'UE conformément aux ambitions du pacte vert pour l'Europe. La stratégie de mobilité a pour ambition une mobilité durable, économiquement abordable, inclusive, intelligente, résiliente et compétitive, et nécessite une transformation fondamentale du secteur des transports. L'une des approches de cette stratégie consiste à accroître l'utilisation des modes de transport moins polluants et à transférer une part substantielle du fret intérieur qui est actuellement acheminé par la route (75 %) vers le rail et les voies navigables intérieures. L'une des priorités de la Commission pour la période 2024-2029 dans le domaine des transports est de présenter un plan pour un réseau ferroviaire européen à grande vitesse ambitieux qui permettra de relier les capitales de l'UE, notamment par des trains de nuit, et d'accélérer le transport ferroviaire de marchandises.

Au cours des 25 dernières années, la Commission a proposé activement de restructurer le secteur européen du transport ferroviaire afin de renforcer la position des chemins de fer par rapport aux autres modes de transport. Les efforts de la Commission ont principalement porté sur trois grands objectifs, tous essentiels au développement d'un secteur du transport ferroviaire fort et compétitif:

- ouvrir le marché du transport ferroviaire à la concurrence;
- accroître l'interopérabilité et la sécurité des réseaux nationaux;
- développer les infrastructures de transport ferroviaire.

Les données collectées au titre du règlement (UE) 2018/643 jouent un rôle important dans le processus décisionnel de l'UE ainsi que dans l'élaboration et le suivi des politiques de l'Union. Les résultats de la collecte de données s'avèrent essentiels pour le suivi du marché du transport ferroviaire de l'UE et sont régulièrement utilisés comme référence dans les communications de la Commission, les documents de travail des services de la Commission et les analyses d'impact. Une connaissance approfondie du marché contribue à accroître la compétitivité des entreprises du secteur. Le règlement produit des statistiques qui peuvent également être utilisées pour évaluer le potentiel de transfert des transports de marchandises de la route au chemin de fer.

En outre, les États membres ont fait remarquer que les données collectées au titre du règlement sont nécessaires au niveau national pour:

- observer l'évolution de l'activité de transport ferroviaire dans le cadre d'un suivi à court terme (à l'aide de données trimestrielles) et à long terme (à l'aide de données annuelles);
- effectuer des analyses de tendances nationales et établir des comparaisons avec d'autres pays;

[4] COM(2020) 789 final.

- et suivre l'évolution de la part que détient le transport ferroviaire dans l'ensemble du transport européen par rapport à d'autres modes de transport (répartition modale).

Dans ce contexte, les États membres ont précisé que les données sont utilisées par:

- des autorités nationales;
- des universités, des instituts de recherche et des modélisateurs;
- des institutions économiques;
- le secteur ferroviaire, à des fins d'analyse et de planification;
- des organisations internationales telles que le Forum international des transports et la Commission économique des Nations unies pour l'Europe;
- des responsables politiques au niveau national, à des fins de planification, de suivi des objectifs et de prise de décision.

1.4 COUVERTURE DES ÉTATS MEMBRES ET DES AUTRES PAYS

Le règlement (UE) 2018/643 s'applique directement et intégralement à tous les États membres, qui sont tenus de fournir les données qu'il prévoit. Seules Malte et Chypre, qui ne disposent pas d'infrastructures ferroviaires et, par conséquent, n'exercent aucune activité de transport ferroviaire, ne sont pas tenues de mettre en œuvre le règlement.

Des données relatives au transport ferroviaire sont également fournies par trois pays de l'Association européenne de libre-échange (AELE), à savoir le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse. Cinq pays candidats (Bosnie-Herzégovine, Macédoine du Nord, Monténégro, Serbie et Turquie) fournissent des données sur une base volontaire. En juin 2024, l'Ukraine a envoyé pour la première fois un ensemble de données sur le transport ferroviaire total en matière de marchandises et en matière de voyageurs pour l'année de référence 2021. L'Albanie, la Géorgie, le Kosovo[*] et la Moldavie évaluent actuellement la disponibilité des données et examinent comment ils pourront satisfaire au mieux aux exigences du règlement (UE) 2018/643.

Conformément à l'article 6 du règlement (UE) 2018/643, les pays transmettent à Eurostat:

(i) des statistiques annuelles détaillées sur le transport de marchandises et de voyageurs;
(ii) des statistiques trimestrielles sur le transport de marchandises et de voyageurs;
(iii) des statistiques régionales sur le transport de marchandises et de voyageurs au niveau NUTS[5] 2 (tous les cinq ans, pour une période de référence d'une année);
(iv) des statistiques sur les flux de transport sur le réseau ferroviaire (tous les cinq ans, pour une période de référence d'une année);
(v) des statistiques annuelles moins détaillées sur l'activité de transport de marchandises et de voyageurs des entreprises ferroviaires dont le volume total de transport de marchandises est inférieur à 200 millions de tonnes-kilomètres et à 500 000 tonnes, et

[*] Cette désignation n'affecte pas les positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 (1999) du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la Cour internationale de justice (CIJ) sur la déclaration d'indépendance du Kosovo.

[5] Règlement (CE) nº 1059/2003 du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 relatif à l'établissement d'une nomenclature commune des unités territoriales statistiques (NUTS): http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj.

des entreprises dont le volume total de transport de voyageurs est inférieur à 100 millions de voyageurs-kilomètres.

2. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT

2.1 RESPECT DES OBLIGATIONS JURIDIQUES

Le niveau de respect des obligations en matière de fourniture de données, telles qu'elles sont définies dans le règlement (UE) 2018/643, est très élevé, tous les États membres fournissant régulièrement les ensembles de données requis dans les délais fixés. De brefs retards peuvent parfois survenir en raison de changements intervenus au niveau national (par exemple, des changements sur le plan informatique ou des évolutions sur le marché ferroviaire). Toutefois, ces retards n'ont jamais eu d'incidence sur la production des statistiques relatives aux transports par chemin de fer. Les pays suivent la méthodologie convenue, ce qui garantit la production de statistiques fiables et de grande qualité sur le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs en Europe.

Afin d'empêcher la divulgation directe ou indirecte d'informations concernant des entreprises ferroviaires individuelles, plusieurs États membres qualifient de confidentielles les données ferroviaires qu'ils transmettent. Lors des dernières collectes de données, les données annuelles détaillées relatives au transport ferroviaire de voyageurs transmises par la Belgique, la France, la Hongrie, les Pays-Bas et la Pologne ont été traitées de façon confidentielle ou partiellement confidentielle, tandis que pour la Belgique, la Pologne et la Suède, les données annuelles détaillées relatives au transport ferroviaire de marchandises ont été déclarées comme étant strictement ou partiellement confidentielles. Un taux de confidentialité plus élevé est observé dans la collecte de données régionales quinquennales (niveau NUTS 2). Dans le cas de données confidentielles, Eurostat applique des règles et des mesures pour empêcher leur divulgation.

2.2 MÉTHODES DE COLLECTE DES DONNÉES APPLIQUÉES DANS LES ÉTATS MEMBRES

Les entreprises ferroviaires collectent les données selon les méthodes adoptées par chaque pays et les transmettent aux autorités nationales chargées du traitement de ces données. Le *manuel de référence sur les statistiques des transports par chemin de fer*[6] d'Eurostat comprend un chapitre consacré aux méthodologies nationales, dont un sous-chapitre sur la compilation des données et la gestion de la qualité.

Une étude d'Eurostat de 2021 sur les entreprises étrangères opérant sur les réseaux ferroviaires nationaux a révélé que certains pays rencontrent des difficultés pour obtenir des données auprès de ces entreprises, car aucune obligation d'information ne peut leur être imposée. L'étude recommande certaines mesures pour surmonter ces obstacles.

2.3 CHARGE ADMINISTRATIVE ET COÛTS POUR LES ÉTATS MEMBRES

Le règlement (UE) 2018/643 est conçu pour maintenir au minimum la charge imposée aux États membres. La plupart des États membres n'ont pas à prendre de mesures supplémentaires,

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Rail_Reference_Manual_Ver+11.pdf/bd5bf79a-b6d3-be9e-ceb5-779a36cc0a7c?t=1698140752878 (disponible uniquement en anglais).

car leurs processus existants sont suffisamment développés pour satisfaire aux exigences du règlement en matière de collecte des données.

D'après les informations communiquées dans les métadonnées nationales complétant les données relatives aux transports par chemin de fer, la plupart des pays déclarants estiment que la charge de travail imposée par la fourniture des données est acceptable. Dans la plupart des pays déclarants, la charge pesant sur les répondants est supportée principalement par les entreprises ou les exploitants ferroviaires et est maintenue au minimum. Les répondants peuvent transmettre les données requises par l'intermédiaire d'une interface de données ou par courrier électronique. Ils ne sont contactés que si les erreurs de plausibilité ne peuvent pas être résolues par les autorités statistiques nationales. Les pays qui sont en mesure de quantifier le coût et la charge de leur collecte de données ferroviaires font état d'importantes disparités. Ces différences de coût et de charge dépendent du nombre d'entreprises et du volume de données collectées, qui varient d'un pays à l'autre, ainsi que des systèmes nationaux de compilation des données. Dans certains cas, le nombre d'entreprises ferroviaires ayant répondu a augmenté depuis l'entrée en vigueur du règlement, ce qui a eu une incidence sur les coûts et la charge associés. Le règlement a toutefois fixé des seuils pour le niveau d'activité de transport afin de limiter la charge de déclaration tout en maintenant la qualité des statistiques. Néanmoins, les pays considèrent que les données relatives aux transports par chemin de fer sont d'une grande valeur et que l'avantage des statistiques qui en résultent l'emporte sur la charge et le coût pour les répondants et les instituts de statistiques.

Réduction de la charge administrative et simplification

La réduction de la charge administrative est l'un des objectifs constants de la Commission. En coopération avec les autorités statistiques nationales, Eurostat met en œuvre des actions spécifiques visant à réduire la charge imposée par la collecte et la déclaration des données au niveau national. Ces actions consistent notamment:

1. à élaborer des outils, tels que l'outil de visualisation géographique d'Eurostat, pour faciliter la transmission de données régionales au niveau NUTS 2. L'outil de visualisation géographique d'Eurostat dispose d'une fonction de recherche qui facilite la recherche de codes NUTS. Les pays déclarants peuvent indiquer le nom d'une gare ferroviaire ou d'un point de départ/d'arrivée, et l'outil fournit le code NUTS approprié. Eurostat peut également créer une liste de toutes les gares ferroviaires avec les codes NUTS correspondants;

2. à élaborer de nouveaux outils de validation, qui permettent aux pays déclarants de valider leurs données avant de les transmettre officiellement à Eurostat (pré-validation) et de recevoir un retour d'information sur les erreurs pour chaque ensemble de données spécifique;

3. à organiser des réunions régulières entre les experts des États membres, des pays membres de l'AELE, des pays candidats et des candidats potentiels au sein du groupe d'experts sur les statistiques des transports par chemin de fer de la Commission afin d'échanger des bonnes pratiques en matière de collecte et de traitement des données sur le transport ferroviaire.

Une consultation menée auprès des États membres en juin 2024 a montré que le cadre défini par le règlement (UE) 2018/643 est suffisant pour répondre aux besoins des utilisateurs sans imposer une charge excessive aux répondants.

2.4 VALIDATION ET CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DES DONNÉES REÇUES

La collecte et la transmission des données relèvent de la responsabilité des États membres, mais Eurostat prend toutes les mesures nécessaires pour garantir des statistiques de haute qualité et détecter les erreurs ou invraisemblances dans les données reçues. Depuis 2023, Eurostat a mis en œuvre un système informatique sophistiqué pour la gestion des données qui comprend deux composants améliorés: de nouveaux outils de validation des données; et un puissant logiciel (Statistical Analysis Systems, SAS) pour le traitement, le contrôle de la qualité et la publication des données relatives au transport ferroviaire.

Les pays déclarants transmettent les ensembles de données à Eurostat via le portail EDAMIS au moyen d'une structure compatible avec la norme SDMX (Statistical Data and Metadata eXchange). Un processus de validation robuste en deux étapes est ensuite appliqué aux ensembles de données reçus.

- Premièrement, l'outil STRUVAL (STRUctural VALidation) valide chaque ensemble de données en ce qui concerne le format, l'exhaustivité des champs obligatoires, et l'exactitude de la structure et des codes utilisés.
- Deuxièmement, l'outil CONVAL (CONtent VALidation) valide le contenu de chaque ensemble de données sur la base de règles et de seuils prédéfinis. Les pays déclarants reçoivent un rapport de validation détaillé pour chaque ensemble de données transmis, qui permet de rectifier facilement les éventuelles erreurs. Eurostat met constamment à jour les règles de validation appliquées afin de répondre aux nouveaux besoins et d'assurer la production de statistiques de grande qualité.

Dans l'ensemble, les données transmises sont de très bonne qualité. Toutefois, tous les pays déclarants révisent leurs données si des erreurs sont détectées par les outils de validation STRUVAL et CONVAL.

Ensuite, Eurostat vérifie la cohérence des séries chronologiques et la cohérence entre les ensembles de données trimestrielles et annuelles relatives au transport ferroviaire. Si aucun de ces contrôles de données ne révèle de problèmes, ou une fois que les pays ont révisé leurs ensembles de données ou expliqué des incohérences, les données sont stockées en vue de leur traitement ultérieur et de leur publication dans la base de données en ligne d'Eurostat.

2.5 APPUI MÉTHODOLOGIQUE AUX ÉTATS MEMBRES

Eurostat fournit un appui permanent aux pays déclarants en ce qui concerne la mise en œuvre du règlement (UE) 2018/643, les données relatives au transport ferroviaire qui sont demandées et la méthodologie appropriée pour les compiler.

Les réunions du groupe d'experts sur les statistiques des transports par chemin de fer donnent aux États membres, aux pays membres de l'AELE, aux pays candidats et aux candidats potentiels l'occasion de discuter de la qualité des données, de questions méthodologiques et de nouveaux projets. La mise en œuvre du règlement est également un point régulier de l'ordre du jour lors des réunions annuelles du groupe de coordination des statistiques des transports.

Le *manuel de référence sur les statistiques des transports par chemin de fer* fournit aux pays déclarants des orientations détaillées sur la mise en œuvre du règlement. Ce manuel est mis à

jour régulièrement (généralement sur une base annuelle) afin d'y inclure les informations, documents et lignes directrices les plus récents, utiles pour la collecte de statistiques sur les transports par chemin de fer.

En 2019, Eurostat, en étroite coopération avec la commission économique des Nations unies pour l'Europe et le Forum international des transports, a copublié la cinquième édition du *glossaire des statistiques de transport*[7], qui comprend une section actualisée et plus aboutie sur le transport ferroviaire. Ce glossaire vise à normaliser les définitions des statistiques de transport aux niveaux européen et international. Les trois organisations prévoient une mise à jour importante du glossaire. Une nouvelle version devrait être publiée en 2025.

2.6 DIFFUSION DES DONNÉES

Base de données en ligne d'Eurostat

Eurostat publie les données collectées au titre du règlement (UE) 2018/643 au moyen de sa base de données en ligne librement accessible à partir de son site web. Les 26 tableaux consacrés au transport ferroviaire sont régulièrement mis à jour et complétés par des fichiers détaillés de métadonnées européennes et nationales.

Tous les cinq ans, Eurostat met à jour deux ensembles de données contenant des statistiques régionales (niveau NUTS 2) sur le transport de marchandises et de voyageurs (annexe IV du règlement) et crée environ 28 ensembles de données (un par pays déclarant) concernant les flux de transport sur le réseau ferroviaire (annexe V du règlement). La dernière année de référence disponible pour ces statistiques est 2020.

Produits de diffusion

Eurostat produit deux articles de la série «*Statistics Explained*» sur le transport ferroviaire, qui fournissent aux médias et au grand public une vue d'ensemble des évolutions les plus importantes et une analyse des données collectées au titre du règlement (UE) 2018/643:

- *statistiques sur le transport ferroviaire de marchandises*[8]*;*
- *statistiques sur le transport ferroviaire de voyageurs - données trimestrielles et annuelles*[9].

Ces articles sont mis à jour chaque année dès que la collecte de données pour une année de référence est achevée.

Autres moyens de diffusion

Les données sur le transport ferroviaire sont également diffusées au moyen d'extractions de données sur mesure pour les utilisateurs dans les articles d'actualité d'Eurostat (par exemple, *Rail freight transport slightly down in 2022*[10]) et d'autres publications d'Eurostat, telles que

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (disponible en anglais, en français et en allemand).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (disponibles uniquement en anglais).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (disponibles uniquement en anglais).
[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2.

Key figures on European transport[11] (chiffres clés sur le transport européen), *Key figures on Europe*[12] (chiffres clés sur l'Europe) et *Eurostat regional yearbook*[13] (Annuaire régional d'Eurostat). Les données sont également diffusées dans les publications d'autres directions générales de la Commission, en particulier celles de la direction générale de la mobilité et des transports (par exemple, le *Statistical pocketbook*[14]), ainsi que dans les publications de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Toutes les données contenues dans les extractions sur mesure et les publications sont également publiées dans la base de données en ligne d'Eurostat.

Les données relatives au transport ferroviaire sont également incluses dans le rapport de suivi du développement durable (*Sustainable Development Monitoring Report*[15]), qui suit les progrès accomplis en ce qui concerne l'objectif stratégique de l'UE visant à transférer le transport de marchandises de la route au chemin de fer et aux voies navigables intérieures. Ce rapport analyse la part du chemin de fer et des voies navigables intérieures dans le transport intérieur de marchandises, exprimée en tonnes-kilomètres, en ce qui concerne leur évolution à court terme et à long terme. Un autre indicateur important fourni dans cette publication est l'évolution à court terme et à long terme de la part des autobus et des trains dans le transport intérieur de voyageurs.

3. ÉVOLUTIONS FUTURES DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

Le pacte vert pour l'Europe présente un ensemble de politiques transformatrices pour les différents secteurs économiques, y compris les transports. Les statistiques des transports de marchandises et de voyageurs par chemin de fer peuvent contribuer à définir et à suivre des objectifs stratégiques en fournissant des données sur les volumes de marchandises transportés, sur le nombre de voyageurs, sur les kilomètres parcourus, ainsi que sur l'équipement et l'infrastructure. Ces informations sont recueillies principalement au titre du règlement (UE) 2018/643 et en partie dans le cadre d'une collecte de données facultative, à savoir le *questionnaire commun d'Eurostat, du Forum international des transports et de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe sur les statistiques des transports intérieurs*.

Dans certains pays, la confidentialité des données limite le potentiel de publication de toutes les données collectées au titre du règlement (UE) 2018/643 et de certains agrégats de l'UE. Eurostat et les États membres examinent constamment comment les contraintes imposées par la confidentialité des données peuvent être atténuées.

Pour garantir une couverture plus large des statistiques sur les transports par chemin de fer, Eurostat a signé un accord administratif avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer afin de recevoir et de publier des données sur:

- la longueur des lignes et des voies équipées du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS);

[11] https://doi.org/10.2785/4866 (disponible uniquement en anglais).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (disponible en anglais, en français et en allemand).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (disponible en anglais, en français et en allemand).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (disponible uniquement en anglais).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (disponible uniquement en anglais).

- le nombre de gares ferroviaires équipées d'installations adaptées aux personnes à mobilité réduite.

Les données relatives aux lignes équipées de l'ERTMS sont publiées chaque année depuis le troisième trimestre de 2020. Les autres données susmentionnées seront publiées lorsqu'elles seront disponibles auprès de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

Depuis 2022, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et Eurostat ont également coordonné leurs efforts pour obtenir des données plus harmonisées et plus cohérentes sur les infrastructures ferroviaires et les équipements de transport. Une tâche importante a consisté à comparer les données géoréférencées sur les sections de ligne de chemin de fer fournies par le registre de l'infrastructure (RINF) de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer avec les données sur les segments de réseau transmises au titre de l'annexe V du règlement (UE) 2018/643. Cela a permis de déterminer et de justifier les différences entre les deux séries de statistiques en ce qui concerne leur champ d'application ainsi que de publier les premières cartes des flux de transport par segment de réseau ferroviaire en 2023 pour l'année de référence 2020. À la suite de la collaboration établie avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, la collecte de données au titre de l'annexe V pour l'année de référence 2025 sera facilitée par l'utilisation d'informations provenant du RINF (par exemple les noms des gares et des lignes ferroviaires et les caractéristiques des segments de réseau qui sont enregistrés dans le RINF par section de ligne).

En outre, Eurostat a élaboré une matrice de distances ferroviaires pour faciliter le calcul des indicateurs de répartition modale par tranche de distance sans imposer une charge supplémentaire aux pays déclarants. La matrice de distances ferroviaires est basée sur le niveau NUTS 2 de la classification des régions, de sorte qu'elle correspond à la collecte de données régionales pour le transport ferroviaire au sens de l'annexe IV du règlement (UE) 2018/643. L'évolution de la matrice de distances dépend de l'amélioration des réseaux géographiques. Toutefois, son application dépendra principalement de la disponibilité et de la qualité des données ferroviaires déclarées au niveau régional (par exemple, la réduction des déclarations de régions inconnues par les pays).

La couverture géographique des statistiques des transports par chemin de fer pourrait être étendue à la suite des élargissements futurs de l'UE. Eurostat soutient les efforts déployés par les pays candidats et les candidats potentiels pour se conformer au règlement (UE) 2018/643 en discutant de questions méthodologiques, de la qualité des données et des progrès futurs.

Selon un questionnaire envoyé aux membres du groupe d'experts sur les statistiques des transports par chemin de fer en juin 2024, les États membres ne voient pas actuellement la nécessité de modifier ou d'améliorer le règlement (UE) 2018/643. La charge imposée aux répondants sera ainsi maintenue au niveau actuel. Toutefois, de nouvelles initiatives stratégiques aux niveaux national, européen et international portant sur la durabilité et la transformation des systèmes de transport sont susceptibles de créer de nouveaux besoins en matière de données. Une fois ces besoins mis en évidence, ils seront évalués et examinés en temps utile au sein du groupe d'experts sur les statistiques des transports par chemin de fer.

4. CONCLUSIONS

L’expérience acquise et les résultats obtenus dans la mise en œuvre du règlement (UE) 2018/643 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer restent positifs. Les États membres respectent les obligations en matière de fourniture de données, et les ressources affectées au niveau national et au niveau de la Commission permettent d’atteindre des résultats de grande qualité. La Commission aide les États membres à mettre en œuvre le règlement et encourage les pays candidats et les candidats potentiels à obtenir des données relatives au transport ferroviaire auprès des gestionnaires nationaux de l’infrastructure, des entreprises ferroviaires ou de leur ministère national des transports et à les compiler. La Commission a modernisé son système informatique pour la validation et le traitement des données relatives au transport ferroviaire, ce qui facilite le travail des autorités statistiques nationales. Le groupe d’experts sur les statistiques des transports par chemin de fer de la Commission reste l’enceinte privilégiée pour mener des discussions actives sur la mise en œuvre du règlement et ses améliorations potentielles.

Le règlement (UE) 2018/643 continue d’être un outil efficace et efficient pour la production de statistiques fiables et comparables sur les transports par chemin de fer, tant au niveau de l’UE qu’à l’échelon national. Les statistiques produites sont diffusées via la base de données en ligne d’Eurostat et au moyen d’articles statistiques, d’articles d’actualité et d’extractions de données sur mesure. Les statistiques sur les transports par chemin de fer sont un outil précieux pour les responsables politiques, l’industrie ferroviaire et les organisations nationales, ainsi que pour élaborer et évaluer les politiques de l’UE visant à promouvoir des transports durables, propres et sûrs.