COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.2.2021
COM(2021) 59 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

concernant les résultats des études pilotes menées par les États membres sur les statistiques relatives au transport de voyageurs par voies navigables intérieures conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/974

1. INTRODUCTION ET CONTEXTE

En Europe, les voies navigables intérieures jouent un rôle important dans le système de transport et ce rôle pourrait considérablement être renforcé. Au sein de l'Union européenne, 20 États membres disposent de voies navigables intérieures et 12 d'entre eux ont un réseau de voies navigables interconnecté.

Dans son rapport sur l'exploitation du potentiel du transport de voyageurs par voie d'eau[1], le Parlement européen souligne l'importance que revêtent les statistiques sur le transport de marchandises et de voyageurs pour l'élaboration de programmes et politiques concernant le secteur du transport par voie d'eau. En outre, il demande à la Commission européenne de «développer un système harmonisé de collecte des statistiques sur les accidents et incidents impliquant des navires fluviaux, y compris pour le trafic transfrontalier».

La Commission entend promouvoir et renforcer la position concurrentielle du transport par voies navigables intérieures dans le système de transport et faciliter son intégration dans la chaîne logistique intermodale[2].

Le règlement (UE) 2018/974[3] ne couvre pas les statistiques sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures. Les chiffres clés nécessaires pour évaluer la taille de ce marché et son potentiel de croissance seraient le nombre de voyageurs par pays et par secteur d'activité distinct, comme les croisières fluviales, les mini-croisières, les transbordeurs et le transport urbain. Si la collecte de ces données s'avère possible, le nombre de voyageurs-kilomètres constituerait un indicateur solide pour mesurer la performance du secteur.

En vertu de l'article 5 du règlement (UE) 2018/974, la Commission est tenue, en coopération avec les États membres, de se pencher sur l'élaboration de statistiques relatives au transport de voyageurs par voies navigables intérieures, y compris les services de transport transfrontaliers.

> «*Article 5*
>
> *Études pilotes*
>
> *1. Au plus tard le 8 décembre 2018, la Commission développe, en coopération avec les États membres, une méthodologie appropriée d'élaboration de statistiques relatives au transport de voyageurs par voies navigables intérieures, y compris les services de transport transfrontaliers.*
>
> *2. Au plus tard le 8 décembre 2019, la Commission lance des études pilotes facultatives, qui doivent être menées par les États membres, fournissant des données relevant du champ d'application du présent règlement sur la disponibilité de données statistiques liées au transport de voyageurs par voies navigables intérieures, y compris les services de transport transfrontaliers. Ces études pilotes visent à évaluer la faisabilité de ces nouvelles collectes de données, les coûts liés aux collectes de données correspondantes et leur qualité statistique implicite.*
>
> *3. Au plus tard le 8 décembre 2020, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur les résultats de ces études pilotes. En fonction des résultats de ce*

[1] Rapport du 19 octobre 2016 sur l'exploitation du potentiel du transport de voyageurs par voie d'eau [2015/2350(INI)].

[2] Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, COM(2011) 144 final.

[3] Règlement (UE) 2018/974 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 relatif aux statistiques des transports de marchandises par voies navigables intérieures (JO L 179 du 16.7.2018, p. 14).

rapport, la Commission soumet, dans un délai raisonnable, s'il y a lieu, une proposition législative au Parlement européen et au Conseil visant à modifier le présent règlement en ce qui concerne les statistiques sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures, y compris les services de transport transfrontaliers.

4. Le budget général de l'Union contribue, le cas échéant et compte tenu de la valeur ajoutée de l'Union, au financement de ces études pilotes.»

Eurostat, en coopération avec les États membres, a commencé à mettre au point une méthodologie d'élaboration de statistiques relatives au transport de voyageurs par voies navigables intérieures.

En octobre 2016, Eurostat a mis en place un groupe d'étude chargé de travailler sur le projet de méthodologie pour la collecte de données statistiques relatives au transport de voyageurs par voies navigables intérieures. Le groupe d'étude était composé d'États membres volontaires (l'Allemagne, l'Autriche, la Croatie, la France, les Pays-Bas, la Pologne et la Roumanie), de la Commission (Eurostat et la direction générale de la mobilité et des transports) et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Sa première réunion s'est tenue le 28 février 2017 et la seconde le 18 octobre 2017, parallèlement à la réunion de 2017 du groupe d'experts sur les voies navigables intérieures. Le groupe d'experts et le groupe de coordination des statistiques des transports ont supervisé les travaux sur la méthodologie et en ont discuté lors de leurs réunions de 2017 et 2018.

Conformément au règlement (UE) 2018/974, ce projet de méthodologie a été finalisé en décembre 2018 et prévoyait une phase d'essai comprenant des études pilotes financées par des subventions de l'Union. En juin et juillet 2019, sept pays ont entamé des études pilotes: l'Allemagne, l'Autriche, la Croatie, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie et la Suède. Les études pilotes ont permis d'évaluer le projet de méthodologie et de formuler des observations sur la faisabilité, les coûts, la charge et la qualité statistique des données dont ces pays disposent sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures.

Les pays ont transmis leurs études pilotes et leurs rapports sur la collecte de données et la mise en œuvre du projet de méthodologie en juin et juillet 2020.

Le présent rapport présente les résultats des études pilotes sur la faisabilité d'une collecte de nouvelles données et leur qualité statistique, sur la méthodologie correspondante, ainsi que sur les coûts et les charges qui pèsent sur les États membres.

En outre, le rapport présente brièvement les résultats d'une enquête menée au niveau national en mars 2020 sur les statistiques relatives au transport de voyageurs par voies navigables intérieures. L'objectif de cette enquête était de donner un aperçu de la situation dans l'ensemble des États membres et pas uniquement dans les sept pays qui ont réalisé des études pilotes.

2. RÉSULTATS DES ÉTUDES PILOTES CONCERNANT LES STATISTIQUES RELATIVES AUX VOYAGEURS

Les études pilotes visaient à produire deux éléments:

a. un rapport contenant des observations sur la mise en œuvre du projet de méthodologie, une proposition concernant une meilleure méthodologie ainsi qu'une évaluation de la faisabilité, des coûts, de la charge et de la qualité statistique d'une éventuelle collecte de données sur les statistiques relatives au transport de voyageurs;

b. des données collectées dans chaque pays pour les tableaux suivants:

- A1 (nombre de voyageurs transportés par pays d'embarquement, par pays de débarquement, par type de transport et par type de navire);
- A2 (croisières fluviales – nombre de voyageurs, de voyageurs-kilomètres et nombre de voyages par région d'embarquement, région de débarquement, nationalité du navire et type de croisières);
- B1 (nombre de voyageurs-kilomètres parcourus par type de navire autre qu'un bateau de croisière fluviale); et
- C1 (nombre de navires enregistrés dans un pays par type de navire, capacité et âge du navire).

2.1. SOURCES DE DONNEES ET METHODOLOGIE

La présente section regroupe les sources de données utilisées et la méthode appliquée dans les sept pays qui ont mené des études pilotes.

Autriche

Le système d'identification automatique (AIS) est utilisé pour suivre et localiser les navires et est considéré comme une source de données; le transpondeur AIS présent à bord d'un navire permet l'échange d'informations pertinentes pour la localisation et l'identification entre les navires. À l'appui de ce système, l'Autriche dispose de 23 stations de base des services d'information fluviale sur le Danube pour recevoir des données AIS relatives aux voies intérieures. Les ensembles de données AIS contiennent un ensemble de données par navire et par jour; ces ensembles de données sont des extractions des données AIS et comprennent 23 variables.

Les noms des compagnies maritimes sont tirés des répertoires statistiques d'entreprises, bien que les compagnies étrangères ne soient pas tenues d'informer les autorités autrichiennes lorsqu'elles transportent des voyageurs en Autriche. Les données AIS fournissent des informations sur l'ensemble des navires qui exercent leur activité sur la partie autrichienne du Danube, y compris des données et des positions, mais il est plus difficile de prendre contact avec les sociétés étrangères.

Les données AIS reçues ne concernant que la partie autrichienne du Danube et quelques kilomètres seulement après la frontière, elles ne sont pas suffisantes pour déterminer le lieu d'embarquement et de débarquement des longues croisières traversant plusieurs pays. Le moissonnage du web peut être utilisé pour connaître les horaires et les itinéraires, et le site web www.cruisecompete.com sert de référence pour connaître les itinéraires liés à l'Autriche. Compte tenu de la simplicité et de la clarté de la présentation et de la mise en œuvre de ce site web, il est possible d'en extraire du contenu. En outre, les informations relatives aux horaires des transbordeurs et autres excursions journalières ont été recueillies en consultant les sites web des différentes compagnies.

Le registre maritime prévoit à la fois des enregistrements obligatoires et facultatifs, en fonction de certains critères. L'étude pilote a révélé que la qualité du registre n'était pas suffisante pour fournir les données demandées pour l'ensemble de données C1; par ailleurs, si une numérisation est bel et bien prévue, le registre dans son format actuel n'est disponible qu'en version papier.

Parmi les autres sources de données relatives aux voyageurs figurent Viadonau (collecte de données sur les voyageurs transportés par bateaux d'excursions journalières, sur une base volontaire, pour leur rapport annuel), Donauraum Wien (communication du nombre total annuel de voyageurs pour tous les navires) et une écluse située à la frontière entre l'Allemagne et l'Autriche (publication du nombre de voyageurs et des données relatives au nombre de navires traversant l'écluse).

La méthodologie appliquée pour recueillir des données variait entre les compagnies de croisières fluviales et les autres entreprises offrant des services de transport de voyageurs.

Les cinq compagnies de croisières fluviales établies en Autriche ont été contactées (lors d'entretiens menés par des experts ainsi que par téléphone et par courrier électronique). Afin de recueillir des données pertinentes sur le transport de voyageurs autre que les croisières fluviales, un questionnaire a été élaboré et près de la moitié des 36 questionnaires ont été complétés.

Aux fins de l'analyse des données, les données AIS ont été reliées à des itinéraires et analysées pour les bateaux de croisière et les bateaux d'excursions journalières.

Des informations extraites des données AIS ainsi que des données supplémentaires relatives aux voyageurs sur les quais ont été utilisées pour calculer une estimation générale du taux d'occupation des voyageurs pour l'ensemble des navires. Le calcul a été effectué en identifiant les navires et en leur attribuant un nombre maximal de passagers autorisé.

Croatie

La Croatie a indiqué que la principale source de données était les capitaineries et les autorités portuaires. Les capitaineries recueillent, pour leurs propres besoins, certaines données sur les voyageurs à partir de diverses sources, notamment des rapports sur les arrivées et les départs des navires, les autorités portuaires et les propriétaires de navires (transporteurs, municipalités, etc.). Des réunions organisées avec quatre capitaineries ont permis de conclure qu'il existe des données sur les ports d'arrivée ou de départ précédents et suivants des navires. Il ressort également de ces réunions que des données sont disponibles concernant le nombre de voyageurs embarqués et débarqués, le type de navire et les navires battant pavillon. Toutefois, les données sur les ports de premier embarquement et de dernier débarquement des voyageurs ne sont pas disponibles pour trois des quatre capitaineries; l'une d'entre elles reçoit ces données, mais sur une base volontaire.

En ce qui concerne la méthodologie de collecte des données, la Croatie applique le principe de territorialité. Les données relatives à l'ensemble des navires qui entrent dans des ports situés sur les voies navigables intérieures croates et en sortent sont collectées quel que soit le pays d'enregistrement du navire. La collecte de données sur le transport de voyageurs est donc cohérente avec les statistiques relatives au transport de marchandises, car elle comprend le transport de voyageurs national et international.

En ce qui concerne les données relatives aux croisières fluviales, le port de premier embarquement et de dernier débarquement des voyageurs n'est pas connu et il n'est pas possible de déterminer la région d'embarquement et de débarquement. Cette situation pourrait changer à l'avenir lorsque des sources de données administratives seront disponibles. En ce qui concerne les données relatives aux bateaux d'excursions journalières, un seuil de déclaration devrait être fixé pour les petites activités de transport, en tenant compte du rapport coût-efficacité et de la confidentialité. Pour le transport de voyageurs par

transbordeur, les capitaineries collectent des données relatives au nombre de voyageurs pour leurs propres besoins et demandent chaque année des données aux propriétaires de navires, aux concessionnaires, aux municipalités et aux compagnies de transbordement; la Croatie estime que la définition des transbordeurs devrait être plus précise.

Allemagne

Le répertoire statistique des entreprises constitue une source de données et est utilisé pour analyser l'ensemble des entreprises ainsi que pour préparer et coordonner les enquêtes. Il contient des informations sur les entités juridiques, les entreprises et leurs unités locales, ainsi que sur le lien entre les entités inscrites dans le répertoire. Les statistiques structurelles sur les entreprises constituent une autre source de données, et fournissent des informations sur la production, la structure des coûts, les actifs fixes, l'emploi ainsi que des informations produites chaque année sur la démographie des entreprises.

Des enquêtes sont menées chaque année auprès des entreprises de transport par voies navigables intérieures. Elles comprennent des informations sur le type d'activité de navigation intérieure, le nombre de personnes qui occupent un emploi dans le secteur de la navigation intérieure, le chiffre d'affaires que génèrent les activités, ainsi que le nombre de navires, leur capacité de charge, leur volume et la puissance de leur moteur.

En outre, le chiffre d'affaires trimestriel lié au transport de voyageurs par voies navigables intérieures est connu, et la mise en œuvre du règlement (UE) 2019/2152 relatif aux statistiques européennes d'entreprises [4] ne devrait pas modifier le contenu des données actuellement fournies.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin fournit des données sur le suivi du marché de la navigation par voies navigables intérieures dans l'Union européenne, notamment des informations relatives à la taille de la flotte et à l'offre et à la demande en ce qui concerne les croisières fluviales et les bateaux d'excursions journalières. Des informations de base relatives au secteur des croisières fluviales sont également publiées par la communauté d'intérêts RiverCruise.

Les statistiques présentées par l'Allemagne ne comprenant que les entreprises établies dans le pays, les informations relatives à l'offre de services des sociétés étrangères sont insuffisantes.

Le fichier central des voies navigables intérieures (ZBBD) contient des données administratives sur le nombre de navires pour le tableau C1, à partir desquelles des informations peuvent être tirées suivant le degré de précision requis.

Étant donné qu'il n'était pas possible de définir une source contenant des informations structurées, complètes et fiables sur les sociétés étrangères, l'étude ne concernait que les entreprises établies en Allemagne.

En ce qui concerne la méthodologie, des recherches à partir d'autres sources de données (par exemple, des données administratives) ont été effectuées, mais il a été conclu que ces autres sources ne sont pas disponibles.

Un questionnaire en ligne a été élaboré aux fins de l'enquête, lequel a été conçu pour être utilisé par toutes les entreprises indépendamment du segment de marché auquel elles

[4] Règlement (UE) 2019/2152 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux statistiques européennes d'entreprises, abrogeant dix actes juridiques dans le domaine des statistiques d'entreprises (JO L 327 du 17.12.2019, p. 1).

appartiennent. Les unités d'enquête portaient sur les entités juridiques qui composent ces entreprises, telles que définies dans le règlement national relatif aux unités statistiques.

Aucune donnée quantitative n'a été recueillie dans l'enquête de conjoncture. En revanche, il a été demandé aux entreprises si les données pertinentes étaient disponibles et quels coûts seraient engagés pour la collecte de ces données. C'est cette approche qui a été choisie car il n'existe aucun moyen d'obliger les entreprises à fournir des informations.

Pays-Bas

Les sources de données proviennent du système de référence des navires, dans lequel un certain nombre d'institutions doivent enregistrer des informations liées aux navires. Toutefois, la plupart de ces informations ne sont pas à jour ou les institutions n'ont pas une vue d'ensemble des informations nécessaires. Les données existantes pourraient être utilisées pour produire le tableau C1 et pourraient être complétées par la suite par des informations fournies par les exploitants de navires.

Le transport de voyageurs constitue une autre source. Le système d'information fluviale permet l'échange d'informations relatives aux navires exploitant les voies navigables intérieures, notamment des informations concernant le transport de voyageurs, les itinéraires et les charges. Étant donné que seule une petite partie des navires à passagers est enregistrée dans le système d'information fluviale, la qualité des données est insuffisante. Les transporteurs peuvent indiquer sur une base volontaire le nombre de voyageurs à bord enregistré dans l'AIS mais, l'accès à ce dernier étant limité, les données AIS risquent d'être incomplètes.

Le système de référence des entreprises constitue une autre source de données, et les entreprises figurant dans le répertoire ont servi d'échantillon pour l'étude pilote. Toutefois, l'un des problèmes est lié au fait que le répertoire ne comprend que des entreprises dont l'activité principale est le transport de voyageurs par voies navigables intérieures et ne contient aucune information sur les navires dont le propriétaire ou l'exploitant est une entreprise.

Les données ont été collectées au moyen d'une enquête en ligne, le seuil appliqué étant plus de 12 passagers. Le taux de réponse à l'enquête en ligne était d'environ 50 %.

Les réponses à l'enquête ont montré que la différence entre les transbordeurs et le transport urbain et régional n'était pas claire. Il est donc recommandé d'établir une définition plus précise d'un transbordeur ou bien d'intégrer les transbordeurs et le transport urbain et régional dans une même catégorie.

Pologne

Les données relatives au transport de voyageurs proviennent d'un questionnaire destiné directement aux entités enregistrées en Pologne qui transportent des voyageurs. L'étude ne couvre donc pas les entités transportant des voyageurs sur les voies navigables intérieures polonaises qui sont enregistrées dans des pays autres que la Pologne. La Pologne a sélectionné des entités figurant dans le registre officiel national de l'économie nationale, dont les principales activités enregistrées sont le transport de voyageurs et le transport de marchandises par voies navigables intérieures, sur la base de la nomenclature des activités polonaise. Un questionnaire en ligne a été envoyé aux opérateurs offrant des services de transport de voyageurs par voies navigables intérieures.

Les données relatives aux bateaux pour le transport de voyageurs par voies navigables intérieures enregistrés en Pologne sont tirées des registres tenus par les autorités responsables des voies navigables intérieures. La distinction opérée entre les bateaux de croisière fluviale et les bateaux d'excursions journalières exploitant les voies navigables intérieures ne ressort pas directement du registre, mais de la documentation technique relative aux navires enregistrés. En Pologne, les navires sont enregistrés en fonction du type de navire et non en fonction des activités qu'ils exercent. Sur la base de la documentation technique, la catégorie des navires comptant 12 sièges et plus est divisée en bateaux avec et sans cabines pour les passagers. Il n'est pas possible de distinguer les navires enregistrés destinés au transport des navires destinés au transport urbain, car ces services peuvent être assurés aussi bien par des navires enregistrés en tant que bateaux de croisières journalières sur les voies navigables intérieures que par des navires enregistrés en tant qu'autre type de navire.

Le moissonnage du web a également été utilisé pour chercher des informations pertinentes et cibler les entreprises classées dans la nomenclature des activités polonaise en tant que «transport de voyageurs par voies navigables intérieures» et «transport de marchandises par voies navigables intérieures».

En outre, des informations tirées de revues spécialisées dans ce domaine, d'associations, d'initiatives et d'institutions liées au transport par voie navigable intérieure, ainsi que des informations recueillies grâce au suivi des médias, ont été utilisées pour élaborer l'enquête.

À des fins de vérification, les informations recueillies lors d'une enquête trimestrielle réglementaire sur le nombre de navires actifs dans le transport par voies navigables intérieures ont également été utilisées pour élaborer l'enquête.

Parmi tous les modes de transport, le transport de voyageurs par voies navigables intérieures ne représente que 0,3 % du nombre total de passagers, sans compter les transports publics. En Pologne, les voies navigables intérieures nationales jouent donc un rôle limité dans le transport de voyageurs.

Roumanie

Les données ont été collectées au moyen d'une enquête trimestrielle menée en 2019 afin de produire les indicateurs pour les statistiques relatives au transport par voies navigables intérieures. Dans le cadre de ce projet, les autorités ont mis en place un outil informatique permettant la collecte de données, fondé sur la méthodologie d'Eurostat.

Les données relatives au transport de voyageurs par voies navigables intérieures ont été collectées auprès d'opérateurs autorisés à proposer ce type de transport, qui se sont eux-mêmes enregistrés aux fins de l'enquête; les données relatives aux croisières fluviales ont été collectées auprès des capitaineries régionales et des entreprises habilitées.

Le questionnaire a permis de recueillir des données sur les indicateurs des ensembles de données A1, A2 et B1. Les données relatives aux voyageurs enregistrés concernent le transport de voyageurs par bateaux de navigation intérieure. Dans l'ensemble de données B1, l'indicateur voyageurs-kilomètres est calculé en additionnant les résultats liés au nombre de voyageurs multiplié par les distances en kilomètres que ces voyageurs ont effectivement parcourues. L'indicateur relatif au transport de voyageurs est cumulé dans l'ensemble de données A1, le nombre de voyageurs étant additionné par lieu de départ et d'arrivée. L'indicateur relatif aux voyageurs-kilomètres pour les passagers à bord des bateaux de croisière dans l'ensemble de données A2 est calculé en fonction du type de croisière et de la distance parcourue sur le territoire roumain. Les données sont agrégées suivant le type de

croisière, la nationalité du navire, la région d'embarquement et de débarquement et le nombre de voyages.

En ce qui concerne les informations relatives aux ports d'embarquement et de débarquement, une liste des ports permettant le transport de voyageurs a été extraite de la liste des ports destinés au transport de marchandises par voies navigables intérieures. Cette liste a été complétée en ajoutant les ports dont les activités concernent exclusivement le transport de voyageurs par voies navigables intérieures.

Les données relatives aux passagers des bateaux de croisière traversant les ports le long du Danube ont été fournies par les capitaineries régionales. Les informations concernant le lieu de départ et d'arrivée de la croisière, communiquées par le capitaine du navire au représentant de la capitainerie régionale, ont été utilisées pour établir la distance parcourue sur le territoire roumain. La distance, exprimée en kilomètres, a été calculée sur la base de la carte de navigation du Danube et de la localisation des ports figurant dans la liste des ports de navigation intérieure.

Pour l'ensemble de données C1, les statistiques sur le nombre de navires enregistrés dans le pays par type de navire, capacité des navires et âge des navires proviennent des données de l'autorité navale roumaine.

Suède

En Suède, la base de données sur les entreprises constitue l'une des sources de données et contient certaines données provenant des entreprises. Il existe également, comme autre source, un registre (système de surveillance) qui comprend les navires pouvant accueillir plus de 12 passagers, les navires à usage commercial d'au moins cinq mètres de long et les bateaux de plaisance de plus de 12 mètres. Ce registre est obligatoire pour tous les navires à passagers et contient des informations sur les propriétaires enregistrés et sur la partie enregistrée en tant qu'entreprise. En outre, l'organisation sectorielle suédoise des propriétaires de navires à usage commercial exerçant leurs activités au niveau national constitue une source de données et sert à compléter les autres sources compte tenu de l'important chevauchement entre les entreprises et les navires. Par ailleurs, des informations sur les itinéraires et la fréquence des départs des lignes de transports publics par transbordeurs peuvent être recueillies auprès de la collaboration suédoise des sociétés de transport public. Il est également possible de localiser les navires équipés de transpondeurs AIS et de suivre leurs déplacements.

La méthodologie appliquée est un questionnaire en ligne visant à recueillir des informations sur le navire, le nombre de kilomètres parcourus et le nombre de passagers. Le taux de réponse était d'environ 50 % et les données ont permis de tirer des conclusions concernant la collecte de données à l'avenir.

Compte tenu de ses conditions uniques en matière de transport par voie d'eau le long de la côte, la Suède propose d'introduire le «trafic dans les archipels» comme autre catégorie de navires.

2.2. FAISABILITE, COUT, CHARGE ET QUALITE STATISTIQUE

La présente section regroupe les évaluations menées dans les sept pays concernant la faisabilité, le coût, la charge et la qualité statistique de la collecte de données.

Autriche

En ce qui concerne les croisières fluviales, la production de statistiques sur le transport de voyageurs combinant les données AIS, les techniques de moissonnage du web et les taux d'occupation des passagers est considérée comme réalisable. Des entretiens menés avec quelques entreprises autrichiennes ont permis de recueillir des informations supplémentaires relatives à ce secteur; toutefois, les compagnies de croisière établies en Autriche ne représentant qu'une minorité des compagnies de croisière exerçant leurs activités dans le pays, collecter des données sur les voyageurs uniquement auprès de ces compagnies serait insuffisant.

En ce qui concerne le transport de voyageurs par voies navigables intérieures autre que les croisières fluviales, l'élaboration d'un questionnaire destiné aux entreprises est considérée comme un moyen adéquat de produire les statistiques pertinentes. Les données AIS pourraient également être utilisées pour estimer le nombre de kilomètres et vérifier les distances déclarées.

L'Autriche propose d'établir un registre maritime selon le pays d'enregistrement et de le mettre en place uniquement sur la base des données AIS. Aucun registre maritime n'est actuellement à jour en Autriche. Un nouveau registre pourrait dès lors être créé, sur la base des informations AIS relatives aux navires autrichiens, ou le registre maritime existant pourrait être numérisé et mis à jour.

Si les données sur les voyageurs devaient être collectées régulièrement, il conviendrait de créer une infrastructure informatique adaptée qui soit équivalente aux systèmes utilisés pour collecter d'autres données. En outre, le coût lié au temps nécessaire au traitement préliminaire approprié doit être pris en considération. Ce coût est particulièrement élevé pour la première année de collecte de données. Par ailleurs, les ressources nécessaires à la création et à la maintenance des outils permettant le moissonnage du web devraient être prises en considération.

En vue de garantir la qualité statistique et d'améliorer la méthodologie, les données AIS devraient être obligatoirement transmises plutôt que le nombre maximal de passagers autorisé à bord du navire. Par ailleurs, le fait de ne transmettre que la région d'embarquement et la région de débarquement comme indication du point le plus éloigné de la croisière serait une sous-estimation de la distance calculée. Ce problème pourrait être résolu si les pays étaient en mesure de transmettre, tout comme pour le transport de marchandises, les voyageurs-kilomètres concernant les croisières.

Croatie

La collecte de données sur les voyageurs est considérée, de manière générale, comme réalisable. Toutefois, les données relatives au pays ou à la région d'embarquement et de débarquement ne sont pas disponibles ou ne le sont que partiellement dans la plupart des cas, et il n'a pas été possible de déterminer le type de chaque croisière. Il serait donc préférable de recueillir et de publier des données sur le flux de voyageurs dans les ports de navigation intérieure plutôt que des données sur le nombre de voyageurs transportés puisqu'il existe des données sur les passagers qui embarquent et débarquent dans chaque port.

Le coût lié à la réalisation des enquêtes statistiques régulières menées sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures serait acceptable, tout comme la charge de déclaration qui incombe aux capitaineries. La numérisation de l'enquête et l'utilisation des

données administratives provenant du ministère réduiraient d'autant plus encore les coûts et la charge de déclaration.

La Croatie conclut que les données collectées dans le cadre de l'étude pilote sont de bonne qualité.

Allemagne

En ce qui concerne la faisabilité, les données administratives peuvent être utilisées dans certains cas ou seront mises à disposition à l'avenir comme source de données sans qu'il soit nécessaire de mener une enquête de conjoncture. Toutefois, ce type d'enquête est nécessaire pour produire des données sur les caractéristiques du transport de voyageurs par bateau pour les tableaux A1, A2 et B1.

Les entreprises ont relevé, en matière de qualité statistique, plusieurs problèmes liés à la déclaration. Pour la demande de données correspondant au tableau B1, 60 % des entreprises ne disposent pas des informations nécessaires pour calculer les voyageurs-kilomètres. Près de la moitié des entreprises ne disposent pas des informations nécessaires pour les tableaux A1 et A2. Les entreprises devront donc travailler avec des estimations, ce qui aura une incidence sur la qualité de l'information. Dans ce contexte, la présentation de rapports à plusieurs années d'intervalle pourrait être envisagée.

La question liée aux services nationaux de transport fournis par des entreprises étrangères pourrait être réglée par la création d'un répertoire d'entreprises au niveau de l'Union.

En ce qui concerne la charge imposée aux entreprises, la liste des caractéristiques doit se limiter à celles qui sont nécessaires, la charge qui pèse sur les petites entreprises doit être allégée et les microentreprises doivent en être dispensées. Une capacité de 12 passagers devrait être considérée comme étant le seuil limite.

Le coût annuel que représente le projet sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures pour les entreprises est estimé à près de 100 000 EUR. Pour les pouvoirs publics et l'office statistique, le coût total unique représentera environ 640 000 EUR et les frais de gestion annuels s'élèveront à environ 135 000 EUR.

Pays-Bas

Les Pays-Bas estiment qu'il est possible de produire des statistiques sur le transport de voyageurs et de nombreuses parties qui ont été contactées pour l'étude ont manifesté leur intérêt pour les informations statistiques en la matière. Néanmoins, des recherches supplémentaires sont nécessaires pour établir un lien entre les navires et les entreprises ainsi que pour étendre les données à partir d'échantillons à l'ensemble de la population. Si la plupart des variables peuvent être recueillies auprès des entreprises, les voyageurs-kilomètres soulèvent des préoccupations, car l'enquête a révélé que les compagnies assurant des excursions journalières avaient des difficultés à produire ces données. La qualité des données relatives aux caractéristiques des navires n'est pas suffisante dans la base de données actuelle, mais elle pourrait être améliorée à long terme grâce à l'utilisation d'une base de données à jour sur les navires au niveau de l'Union.

En ce qui concerne la qualité statistique, les sociétés étrangères exerçant leurs activités sur les voies navigables néerlandaises font face à des problèmes, et font dès lors l'objet d'une sous-couverture. Les données relatives au nombre de voyageurs et aux voyageurs-kilomètres constituent un problème particulier, qui pourrait être résolu, au moins en partie, par l'échange

de données relatives aux entreprises européennes concernées. Étant donné que les sociétés étrangères représentent une part importante du transport de voyageurs par voies navigables intérieures aux Pays-Bas, en particulier sur le marché des croisières fluviales, il serait utile d'élaborer une méthode afin de compenser les données manquantes.

Les Pays-Bas recommandent de fixer un nombre maximal de passagers autorisé supérieur à 12 passagers, d'appliquer une restriction supplémentaire visant à inclure uniquement les navires motorisés, et non les voiliers, et d'envisager de remplacer le terme «type de navire» par «type de voyage». Il est proposé de collecter des données sur une base annuelle et de réaliser l'enquête en début d'année. Le «principe de territorialité» devrait également être appliqué.

Les Pays-Bas soulignent qu'il est important de ne pas surcharger les petites entreprises ou celles qui suivent un schéma d'itinéraire complexe, par exemple en les dispensant de la présentation d'un rapport annuel.

Les coûts liés aux nouvelles statistiques sur le transport de voyageurs comprennent la poursuite des recherches méthodologiques, l'accroissement de la quantité de données recueillies à partir d'échantillons par une collecte portant sur la population ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre de la nouvelle enquête et de la nouvelle analyse. Ces coûts sont estimés à près de 76 000 EUR.

Pologne

La collecte des statistiques sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures est, en principe, réalisable, même si elle présente des limites.

L'ensemble de données A1 n'inclut pas les données relatives au nombre de voyageurs transportés par des bateaux de croisière fluviale sur les voies navigables intérieures, car les entités couvertes par l'étude pilote n'ont pas utilisé ce type de navire. Par ailleurs, le transport de voyageurs ne concernait pas les navires classés dans l'ensemble «inconnu». Pour l'ensemble de données B1, sur la base de l'analyse du marché du transport de voyageurs, des informations ont été recueillies sur les bateaux de croisière fluviale battant pavillon étranger qui font également escale dans des ports maritimes.

L'étude pilote a permis d'établir les ensembles de données A1 et B1. Toutefois, il n'est pas possible, sur la base des données recueillies auprès de l'autorité portuaire, de compléter l'ensemble de données A2, car seul le nombre de voyageurs qui sont retournés à bord après le débarquement est connu, contrairement au nombre total de passagers transportés qui n'est donc pas disponible. Une autre difficulté repose sur le fait que des données relatives au nombre de voyageurs sont fournies conjointement par les capitaineries pour l'intégralité du mois et non de manière distincte pour chaque croisière.

Il a été possible d'établir l'ensemble de données C1 sur la base des données tirées de l'enquête. Les statistiques officielles fournissent des informations sur le nombre de navires à passagers enregistrés dans le pays, mais ces données ne comprennent pas de catégories réparties par type de navire, précisant l'âge et la capacité de charge du navire pour chaque type de navire. Les autorités responsables des voies navigables intérieures sont chargées de tenir des registres relatifs aux bateaux de navigation intérieure.

Il n'a pas été possible de distinguer, sur la base des données recueillies, les bateaux de transport urbain des bateaux enregistrés.

La qualité des résultats de l'étude pilote a été jugée satisfaisante. En ce qui concerne les entreprises, les données sur le nombre de voyageurs transportés sont estimées en fonction du nombre de billets vendus et du facteur de charge. De même, la qualité des données disponibles pour les navires à passagers enregistrés exploitant les voies navigables intérieures a été jugée satisfaisante. Les données ont été recueillies à partir de registres administratifs, conformément à la législation nationale.

Compte tenu des difficultés rencontrées, la plus importante était de cibler correctement les entités exerçant des activités de transport de voyageurs. En outre, les entités exerçant cette activité ne tiennent généralement pas de registres stricts des données couvertes par l'enquête. Partant, ces données sont souvent estimées sur la base de la capacité moyenne des navires et il est donc difficile de vérifier si elles sont correctes.

En ce qui concerne les coûts et les charges, une étude, dont le champ d'application est plus restreint, est réalisée depuis de nombreuses années sur les navires à passagers enregistrés pour la navigation intérieure. Compte tenu de l'étendue des données actuellement recueillies à partir des statistiques officielles, qui portent sur l'utilisation secondaire de sources administratives, la charge supplémentaire liée à l'extension du champ d'application de l'étude a été jugée insignifiante. L'utilisation de sources administratives pour la production de nouvelles statistiques n'entraîne pas non plus de coûts élevés.

Si le champ d'application de la recherche actuelle devait être étendu, afin d'y inclure des informations sur l'orientation du transport de voyageurs par voies navigables intérieures et à destination des entités qui assurent des services de transport par transbordeurs et de transport urbain par bateaux, cela pourrait engendrer des charges et des coûts supplémentaires pour les entreprises. Toutefois, comme il ne s'agirait que d'une extension de l'enquête existante, la charge supplémentaire serait négligeable.

Roumanie

Afin de collecter des données, le questionnaire statistique, l'approche méthodologique et les caractéristiques techniques supplémentaires ont été envoyés par courrier électronique aux offices statistiques territoriaux.

Des variables relatives au nombre de voyageurs par type de navire concernant le transport national étaient disponibles et ont été communiquées par les répondants conformément aux exigences méthodologiques; ces variables peuvent être intégrées dans la production de données habituelle. La collecte de données sur le nombre de voyageurs transportés par port d'embarquement ou port de débarquement a été réalisée sans aucun problème lié au traitement.

La collecte et la production de données pour les bateaux d'excursions journalières, les transbordeurs et les bateaux de transport urbain et régional sont réalisables et pourraient être organisées sur une base régulière (par trimestre et/ou chaque année). En outre, une collecte détaillée de variables relatives à la capacité et l'âge des navires pour le nombre de navires enregistrés par l'autorité navale roumaine a été effectuée sans aucun problème d'interprétation de la méthodologie. Par conséquent, les données nécessaires pour compléter l'ensemble de données C1 peuvent être recueillies et transmises chaque année.

Toutefois, afin de préserver la qualité des données, la collecte de données ne peut être réalisée sur les bateaux de croisière exploitant les voies navigables intérieures. Les difficultés rencontrées concernent principalement la fiabilité des données sur les voyageurs des croisières sur le Danube et s'expliquent par le fait que les informations sont traitées de

manière subjective; il s'agit notamment d'établir le lieu de départ et d'arrivée du voyage, la distance parcourue, le nombre de voyageurs et le type de croisière. À ce titre, ce type de données sur les bateaux de croisière ne sera pas pris en considération dans la production annuelle de données.

Aucune charge supplémentaire n'a été signalée pour la collecte des statistiques sur le transport de voyageurs, et aucune observation n'a été formulée quant aux coûts supplémentaires.

Suède

La Suède confirme qu'il est possible de collecter des données pour l'ensemble des voyageurs transportés et le nombre de kilomètres parcourus, afin de pouvoir calculer les voyageurs-kilomètres. Certains répondants ne mesurent pas actuellement les bateaux-kilomètres, mais il serait possible de recueillir ces données si les systèmes faisaient l'objet d'une reconfiguration. Il est donc possible de produire des statistiques sur les voyageurs pour les déplacements des bateaux sur les voies navigables intérieures, mais avec certaines difficultés. Ces difficultés concernent principalement les données relatives aux voyageurs-kilomètres et la divulgation des données concernant le type de bateau.

En ce qui concerne la qualité statistique, la Suède ne sera pas en mesure de fournir des données exhaustives correspondant aux tableaux A1 et A2 pour les bateaux de croisière fluviale avec cabines pour la nuit, bien que ces difficultés puissent être résolues en modifiant la répartition. En outre, les données tirées des registres ne peuvent pas être utilisées pour fournir toutes les données du tableau C1. Les données relatives aux bateaux de croisière fluviale, aux bateaux d'excursions journalières et aux bateaux de transport urbain et régional font défaut, tandis que seuls les bateaux classés comme transbordeurs peuvent être déclarés.

Toute procédure de collecte de données à l'avenir devra clairement indiquer l'objectif de ladite collecte. Une obligation de déclaration sera imposée en cas d'enquête permanente.

En ce qui concerne la charge, la plupart des répondants ont pu fournir rapidement les informations demandées et ont indiqué que, selon eux, le questionnaire n'était pas très exigeant. La Suède conclut donc que la charge de déclaration est raisonnable.

Afin de faciliter la tâche des répondants et de réduire les coûts, les données pourraient être recueillies à partir de l'AIS et les voyageurs-kilomètres pourraient ainsi être calculés. Du point de vue des avantages pour les utilisateurs, les statistiques sur le flux de voyageurs pourraient être utilisées pour le suivi des tendances, l'évolution du marché et le suivi externe global.

La Suède estime que le coût, mesuré en temps par répondant, est relativement faible et indique une estimation inférieure à 60 000 SEK par enquête.

2.3. RESUME DES RESULTATS DES ETUDES PILOTES

Les sept études pilotes donnent un aperçu de la faisabilité de la collecte de données sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures. Les principales observations des pays participants, telles que décrites dans leurs rapports détaillés, sont résumées ci-après.

Les études ont montré que la collecte de données sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures variait considérablement entre les sept pays. Il n'est donc pas opportun de comparer tous les indicateurs recueillis.

Les études ont révélé toute une série de sources de données qui pourraient servir de base pour produire des statistiques sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures. Parmi les sources les plus citées figuraient le moissonnage du web, une meilleure utilisation de l'AIS et les registres maritimes. Les autres sources pertinentes sont les capitaineries, les autorités portuaires, les répertoires statistiques d'entreprises, les statistiques structurelles sur les entreprises, le chiffre d'affaires à court terme, le système d'information fluviale et les fournisseurs de données externes.

Les données administratives existantes ne sont pas suffisamment exhaustives pour répondre aux exigences d'une bonne collecte statistique. Des enquêtes ciblées devraient être menées afin de compléter les différentes sources et de recueillir des données plus complètes et standardisées. La mesure dans laquelle d'autres enquêtes ciblées seraient nécessaires varie entre les sept pays.

La quantité et la qualité des données provenant des sources actuelles doivent être améliorées afin de fournir les informations nécessaires aux fins des tableaux A1 (nombre de voyageurs transportés par pays d'embarquement, par pays de débarquement, par type de transport et par type de navire), A2 (croisières fluviales – nombre de voyageurs, de voyageurs-kilomètres et nombre de voyages par région d'embarquement, région de débarquement, nationalité du navire et type de croisières), B1 (nombre de voyageurs-kilomètres parcourus par type de navire autre qu'un bateau de croisière fluviale) et C1 (nombre de navires enregistrés dans un pays par type de navire, capacité et âge du navire). Actuellement, les sept pays ne sont pas tous en mesure de fournir l'ensemble des variables.

Les études pilotes ont mis en lumière des problèmes de qualité liés aux lacunes dans les données administratives et la déclaration des entreprises. Des problèmes particuliers ont été soulevés concernant les voyageurs-kilomètres car de nombreuses entreprises ne sont pas en mesure de fournir toutes les informations nécessaires pour calculer les voyageurs-kilomètres; des difficultés liées à la déclaration concernant les excursions journalières et au taux d'occupation moyen ont également été relevées à de nombreuses reprises. En outre, certaines entreprises ne disposent pas de toutes les informations nécessaires concernant les navires affrétés ou les offres de billets spécifiques. Compte tenu de ces lacunes, elles doivent procéder à des estimations, ce qui a une incidence sur la qualité des informations qu'elles fournissent.

Les lacunes en matière d'information dans les registres maritimes ont une incidence sur la déclaration liée aux navires. L'une des méthodes de collecte de données sur les navires consiste à relier directement les enquêtes aux répertoires d'entreprises. En procédant de la sorte, les navires sont identifiés grâce à l'entreprise qui les détient. Toutefois, dans les registres du commerce, seules les entreprises dont l'activité principale est le transport de voyageurs par voies navigables intérieures sont répertoriées dans la classe 50.30 de la nomenclature NACE/Rév.2. Par conséquent, bien qu'elles représentent une part importante de ce type de transport, les entreprises qui assurent le transport de voyageurs par voies navigables intérieures à titre d'activité secondaire ne seront pas prises en considération.

Les études ont révélé un problème particulier concernant la déclaration relative aux services nationaux de transport fournis par des sociétés étrangères. Les sociétés étrangères ne sont pas tenues d'informer les autorités nationales lorsqu'elles transportent des voyageurs. Des informations fiables et structurées sur les sociétés étrangères et leurs services font défaut. Un registre des navires au niveau de l'Union pourrait résoudre les problèmes liés aux services nationaux de transport effectués par des sociétés étrangères.

D'une manière générale, il convient de concilier les exigences en matière de données détaillées et la simplification de la méthodologie en vue de limiter la charge qui pèse sur les entreprises. Les pays qui ont présenté des études pilotes ont souligné la nécessité de limiter la charge liée à la collecte de données, qui est particulièrement élevée pour les petites entreprises. Il existe différents moyens de limiter cette charge: le seuil relatif au nombre maximal de passagers autorisé à bord des navires pourrait être fixé à plus de 12 passagers; la présentation de rapport à plusieurs années d'intervalle pourrait être introduite pour déclarer les activités de transport; et les petites entreprises pourraient être dispensées de l'obligation de déclaration. La charge pourrait être davantage réduite en limitant le champ d'application aux bateaux motorisés. Dès lors, les voiliers, qui sont généralement exploités par de petites entreprises et dont les itinéraires varient fortement, seraient dispensés de l'obligation de déclaration.

Concernant les problèmes en matière de définition, les transbordeurs pourraient être définis de manière plus spécifique ou le transport par transbordeur pourrait être intégré dans le transport urbain et régional. L'introduction d'une catégorie supplémentaire pour le «trafic dans les archipels» pourrait être envisagée compte tenu des conditions uniques du transport par voie d'eau en Suède.

D'après les études, l'estimation des coûts liés à la collecte de données varie considérablement d'un pays à l'autre. Aucun pays ne considère, de manière explicite, que les coûts sont disproportionnés par rapport aux avantages; toutefois, ces pays connaissent des différences importantes en matière de coût. Certains estiment qu'il est facile d'intégrer la collecte de données sur le transport de voyageurs dans leurs travaux actuels, tandis que d'autres prennent en considération les dépenses liées aux nouvelles infrastructures qui devraient être mises en place.

En résumé, s'il existe certaines lacunes en matière de données, les sept études pilotes indiquent que la production des tableaux A1, A2, B1 et C1 est, en principe, réalisable.

3. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE MENÉE EN MARS 2020 SUR LES STATISTIQUES RELATIVES AU TRANSPORT DE VOYAGEURS

En mars 2020, Eurostat a mené une enquête visant à obtenir, auprès de l'ensemble des pays de l'Union qui exploitent les voies navigables intérieures pour le transport, une vue d'ensemble des différentes observations sur les statistiques relatives au transport de voyageurs. Les questions portaient sur les coûts et la charge supplémentaire liés à la collecte de données, les raisons pour lesquelles les données sur les voyageurs ne sont pas collectées et la faisabilité de la collecte de données à l'avenir.

3.1. INFORMATIONS D'ORDRE GENERAL

Au total, 15 pays ont répondu à l'enquête. Neuf d'entre eux ont répondu qu'ils avaient déjà recueilli quelques données relatives au transport de voyageurs par voies navigables intérieures, tandis que six pays ont indiqué ne pas avoir recueilli de telles données.

3.2. COUT LIE A LA COLLECTE DE DONNEES RELATIVES AU TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES SUR LE PLAN DES RESSOURCES FINANCIERE ET HUMAINE

Dans les pays qui recueillent actuellement des statistiques sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures, le coût et la charge ne sont pas considérés comme disproportionnés. Trois pays ont estimé que les coûts liés à la collecte de données sont minimes sur le plan des ressources financière et humaine. Toutefois, ces pays ont indiqué que le personnel en place est limité. Plusieurs services se partagent le travail pour remplir le questionnaire, pour collecter et vérifier les données ainsi que pour rassembler et préparer des données en vue de leur publication.

Les données sont collectées à un niveau très limité et général, seules quelques petites entreprises exerçant leurs activités dans ce segment de marché. Les rapports statistiques sont transmis aux unités chargées de la préparation des données concernées et seules les données qui sont agrégées au niveau national sont publiées.

Les pays ont souligné que les informations sur les coûts liés aux statistiques sur le transport de voyageurs ne pouvaient pas être fournies de manière distincte, car ces coûts sont compris dans le coût global lié à la présentation de statistiques sur le transport par voies navigables intérieures, pour lequel des données sont collectées chaque année au moyen d'une enquête spécifique. Un pays a indiqué que les ressources financières comprennent principalement l'ensemble des dépenses directement ou indirectement liées à la collecte de statistiques, telles que la rémunération du personnel, l'infrastructure informatique, l'électricité, etc.

3.3. CHARGE SUPPLEMENTAIRE LIEE A LA COLLECTE DE DONNEES RELATIVES AU TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

Les pays ont signalé diverses charges supplémentaires qu'ils ont rencontrées lors de la collecte de données sur les voyageurs.

Trois pays ont indiqué qu'ils n'avaient pas rencontré de charges supplémentaires.

D'autres pays ont formulé des observations quant à l'élaboration d'une méthodologie au niveau national et ont souligné la charge que représentent l'établissement de sources de données supplémentaires et le regroupement d'informations provenant de différentes sources de données, ainsi que le fait de devoir entrer en contact avec les répondants à plusieurs reprises afin d'obtenir des précisions. Le délai fixé pour adopter la législation nationale figurait parmi les autres charges supplémentaires, et le délai et les ressources financières ont été cités comme étant les charges principales lors de la mise à niveau et de la mise en œuvre des systèmes d'information statistique.

Une autre observation portait sur les sources à partir desquelles les données sont collectées. Les sources s'étendent des registres administratifs, des ports et des comités régionaux du tourisme aux entreprises qui assurent des services de transport par voies navigables et aux municipalités qui gèrent et fournissent des services de transport.

Un pays a signalé que les données sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures sont collectées mais ne peuvent être traitées. Un autre pays a précisé que seules les données relatives aux bateaux pour le transport de voyageurs et aux transbordeurs étaient

collectées, et non celles relatives au transport par bateaux de croisière, bateaux d'excursions journalières, bateaux d'excursion, bus fluviaux et bateaux-taxis.

3.4. RAISONS POUR LESQUELLES DES PAYS NE COLLECTENT PAS DE DONNEES SUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

Les pays qui ne collectent pas de données sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures ont précisé que la demande des utilisateurs était insuffisante pour collecter de telles données. L'absence d'obligation juridique constitue une autre raison.

Un pays a souligné que la charge administrative élevée pour les petites et très nombreuses entreprises exerçant leurs activités dans ce secteur constituait le principal argument contre la collecte de données sur le transport de voyageurs. Les données ne peuvent être recueillies auprès d'autres organisations gouvernementales (ou parties commerciales, au demeurant). En outre, un nombre important de sociétés étrangères (de l'Union et hors Union) exploitent les voies navigables intérieures de ce pays. Il est donc difficile de recueillir des données auprès de celles-ci.

Un pays a explicitement indiqué que le transport de voyageurs par voies navigables intérieures ne le concerne pas étant donné qu'il ne dispose que d'un petit nombre de voies navigables intérieures et que celles-ci sont exclusivement consacrées aux activités de loisirs, tandis que deux autres pays ont évoqué le faible nombre de voyageurs transportés par voies navigables intérieures.

3.5. FAISABILITE DE LA COLLECTE DE DONNEES SUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES ET INTENTION DE COLLECTER CES DONNEES A L'AVENIR

Parmi les pays qui ne collectent actuellement aucune donnée sur le transport de voyageurs, certains ont indiqué que la collecte de données représenterait une charge étant donné la part limitée que représente le transport de voyageurs par voies navigables intérieures par rapport aux autres types de transport.

Trois pays se sont appuyés sur les résultats de leurs propres études pilotes pour répondre à cette question. L'un de ces pays a déclaré qu'il était nécessaire d'examiner les définitions et les seuils avant de procéder à la collecte de données. Un autre pays a indiqué que la collecte de données sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures est réalisable dans un avenir proche. Ce même pays a précisé qu'une procédure est en cours en vue d'établir un nouveau système d'information pour les voies navigables intérieures, qui pourrait être utilisé comme source de données administratives pour collecter à l'avenir les données relatives aux marchandises et aux voyageurs.

Un pays a confirmé son intention de commencer à collecter des données sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures. Deux pays ont indiqué qu'ils ne prévoyaient pas de collecter de telles données, tandis que deux autres pays ne commenceraient à le faire que s'ils y sont tenus par une obligation juridique.

4. CONCLUSIONS

La Commission constate que les sept études pilotes ont permis d'examiner de manière approfondie la faisabilité de la collecte de données relatives au transport de voyageurs par voies navigables intérieures. Les pays participants estiment que la collecte de données relatives aux voyageurs est plus ou moins réalisable.

Les études ont révélé des différences entre les paramètres ayant une incidence sur la collecte de données relatives aux voyageurs dans chaque pays, tels que les sources de données, les types de navires utilisés pour le transport sur les voies navigables intérieures et la géographie physique des pays. Si les études pilotes ciblent toutes un vaste ensemble de sources de données, allant des données administratives au moissonnage du web, elles indiquent également la nécessité de limiter la charge liée à la déclaration qui pèse sur les petites entreprises. Elles soulignent que les efforts qui devront être déployés doivent être proportionnels à la part que représentent les voies navigables parmi tous les modes de transport de voyageurs. Des préoccupations sont également soulevées en ce qui concerne les problèmes de qualité et le manque de données. Le coût de la collecte de données varie considérablement d'un pays à l'autre et est lié à l'importance, dans chaque pays, de l'utilisation des voies navigables pour le transport de voyageurs.

Les études pilotes ont montré que, dans les sept pays participants, il serait possible de collecter des données relatives au transport de voyageurs par voies navigables intérieures dans une certaine mesure, mais, pour y parvenir, un équilibre devrait être établi entre le besoin en matière de données, la disponibilité des informations et la charge que cela représente pour les répondants.