



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 4.3.2026
COM(2026) 107 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL
sur la mise en œuvre du règlement (UE) 2018/974 relatif aux statistiques des transports
de marchandises par voies navigables intérieures

Table des matières

1.	INTRODUCTION.....	2
1.1.	Contexte	2
1.2.	Contexte stratégique.....	2
1.3.	Couverture des États membres et des autres pays.....	4
2.	SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT	5
2.1.	Respect des obligations juridiques	5
2.2.	Méthodes de collecte des données utilisées dans les États membres.....	5
2.3.	Coûts et charges liés à la collecte des données et à la communication d'informations pesant sur les États membres.....	6
2.4.	Validation et contrôle de la qualité des données reçues.....	7
2.5.	Soutien méthodologique apporté par Eurostat aux États membres.....	8
2.6.	Partage des données	8
2.7.	Statistiques des transports de voyageurs par voies navigables intérieures	10
3.	ÉVOLUTIONS FUTURES POSSIBLES DES STATISTIQUES DU TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES	11
4.	CONCLUSIONS.....	13

1. INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE

Le règlement (UE) 2018/974 relatif aux statistiques des transports de marchandises par voies navigables intérieures¹ (ci-après le «règlement») garantit des données statistiques comparables, fiables, harmonisées, régulières et complètes sur le transport de marchandises par voies navigables intérieures au sein de l'UE. Ces données apportent un soutien aux ministères, aux associations, aux compagnies maritimes, aux opérateurs utilisant les voies navigables intérieures et les ports pour le transport de marchandises, ainsi qu'aux décideurs politiques. Les statistiques sur le transport par voies navigables intérieures contribuent au suivi et au développement des politiques régionales, nationales et transeuropéennes, soutiennent la planification des infrastructures et le contrôle du trafic et fournissent des informations précieuses sur le transfert modal vers des modes de transport propres. Elles constituent également une source unique d'informations communes dans l'ensemble de l'UE, rassemblant des données sur les marchandises transportées par voies navigables intérieures pour chaque pays plutôt que par cours d'eau individuels.

En vertu de l'article 9 du règlement, la Commission, après consultation du comité du système statistique européen, doit soumettre au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre du règlement et sur les évolutions futures possibles. Le premier rapport devait être présenté au plus tard le 31 décembre 2020² et d'autres rapports devaient suivre tous les cinq ans. Il s'agit du deuxième rapport de ce type.

La section 1 du présent rapport explique le contexte stratégique et le champ d'application du règlement dans les États membres et dans d'autres pays. La section 2 fournit un suivi de la manière dont le règlement est mis en œuvre par les États membres et la Commission (Eurostat). Elle couvre notamment le respect de la législation, les méthodes de collecte de données utilisées par les États membres, les coûts et la charge qui pèsent sur eux, la validation et les contrôles de qualité des données d'Eurostat, le soutien méthodologique fourni aux États membres par Eurostat et les informations sur le partage des données.

La dernière partie de la section 2 décrit l'évolution des statistiques sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures. La section 3 résume les évolutions futures potentielles des statistiques du transport de marchandises et de voyageurs par voies navigables intérieures et la section 4 présente les principales conclusions du rapport.

1.2. CONTEXTE STRATEGIQUE

Le transport par voies navigables intérieures est une composante importante du système de transport européen, avec un réseau s'étendant sur plus de 49 684 kilomètres à travers 20 États

¹JO L 179 du 16.7.2018, p. 14. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/974/oj>.

² Le premier rapport a été adopté le 18 décembre 2020 [COM(2020) 821 final].

membres de l'UE³. Par rapport aux autres modes de transport, qui sont souvent confrontés à des problèmes d'encombrement du trafic et de capacité, le transport par voies navigables intérieures fournit une alternative plus fiable et plus efficace du point de vue énergétique, et le potentiel d'expansion de son utilisation est considérable. Avec le rail, le transport par voies navigables intérieures est reconnu depuis longtemps comme l'un des moyens de transport de marchandises produisant le moins de CO₂. Il est donc considéré comme essentiel pour les initiatives de l'UE, y compris les objectifs de transfert modal visant à réduire les émissions de carbone dans le secteur des transports⁴. En outre, le transport par voies navigables intérieures génère moins d'émissions sonores et offre des niveaux de sécurité élevés, ce qui constitue un avantage considérable, en particulier pour le transport de marchandises dangereuses. Il allège également la charge pesant sur les réseaux routiers surchargés dans les régions densément peuplées⁵.

Compte tenu de ces atouts, le transport par voies navigables intérieures pourrait jouer un rôle crucial dans le système de transport de l'UE. La Commission européenne reconnaît le potentiel de croissance considérable du transport par voies navigables intérieures et est déterminée à renforcer sa compétitivité et son rôle au sein du réseau logistique intermodal. Cet engagement se reflète dans le programme d'action Naiades III⁶. Le programme en question se concentre principalement sur le transfert d'un plus grand nombre de cargaisons vers les cours d'eau et les canaux d'Europe et sur la transition vers des barges à émissions nulles d'ici à 2050. Il comprend également des mesures visant à encourager le développement et le déploiement de technologies à émissions nulles et à zéro déchet pour les navires et les ports intérieurs. Le programme d'action Naiades III est aligné sur le pacte vert pour l'Europe⁷ et la stratégie de mobilité durable et intelligente⁸, qui visent à accroître le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance de 25 % d'ici à 2030 à 50 % d'ici à 2050.

Les statistiques européennes sur le transport par voies navigables intérieures sont essentielles pour l'élaboration, le suivi et l'évaluation des initiatives et des politiques menées dans le cadre du programme Naiades III et d'autres programmes de l'UE en faveur de l'environnement, des transports et du marché unique. De telles initiatives et politiques nécessitent une connaissance approfondie de l'ampleur du transport par voies navigables intérieures et de l'évolution de ce mode de transport au fil du temps.

³ Le calcul est basé sur les données disponibles à l'adresse:

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/iww_if_infrastr_custom_16182625/default/table?lang=fr (disponible en anglais, français et allemand). La longueur totale du réseau est basée sur les données de 2023, sauf pour la Belgique, où les données les plus récentes disponibles datent de 2008.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0324> (disponible uniquement en anglais).

⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways_fr (disponible dans toutes les langues officielles de l'UE).

⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan_en (disponible dans toutes les langues officielles de l'UE).

⁷ COM(2019) 640 final,

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52019DC0640&qid=1758888521529>.

⁸ COM(2020) 789 final,

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789&qid=1758888687830>.

1.3. COUVERTURE DES ÉTATS MEMBRES ET DES AUTRES PAYS

Le règlement s'applique directement dans son intégralité à tous les États membres. Il n'a pas besoin d'être transformé en législation nationale. Toutefois, le transport par voie navigable intérieure n'existe pas dans tous les États membres. Par conséquent, l'effet du règlement est limité à ceux dans lesquels ce mode de transport existe.

Pour les États membres disposant d'un transport de marchandises par voie navigable intérieure, le règlement fixe un seuil au-delà duquel les pays sont tenus de fournir des données. Cette obligation s'applique à tous les États membres dont le volume total de marchandises transportées annuellement par voies navigables intérieures excède un million de tonnes. Actuellement, 11 États membres (Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, France, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, Roumanie et Slovaquie) sont tenus de fournir des données pour tous les tableaux obligatoires suivants énumérés aux annexes I à IV:

- I1: Transport de marchandises par type de marchandises (données annuelles);
- II1: Transports par nationalité et type de bateau (données annuelles);
- III1: Transport de conteneurs par type de marchandises (données annuelles);
- IV1: Transport par nationalité de bateau (données trimestrielles);
- IV2: Transport de conteneurs par nationalité de bateau (données trimestrielles).

Parmi les pays tenus de fournir des données, la Belgique, la Hongrie⁹ et le Luxembourg fournissent également des données pour le tableau optionnel II2: Circulation de bateaux (données annuelles) de l'annexe II du règlement.

Conformément au règlement, les pays dépassant le seuil d'un million de tonnes, mais sans trafic international ou de transit, ne sont tenus de fournir qu'un tableau V1 réduit: Transport de marchandises (données annuelles), conformément à l'annexe V du règlement. À l'heure actuelle, cette disposition ne s'applique qu'à la Suède. Toutefois, la Suède fournit volontairement tous les tableaux obligatoires, et pas seulement le tableau annuel réduit.

Cinq autres États membres dont l'activité de transport par voies navigables intérieures est inférieure aux seuils fixés par le règlement fournissent actuellement des données sur une base volontaire: L'Italie, la Finlande, la Lituanie, la Pologne et la Tchéquie. La Finlande, la Pologne et la Tchéquie soumettent tous les tableaux obligatoires requis par le règlement. La Tchéquie fournit également des données annuelles sur la circulation des bateaux pour le tableau facultatif II2. En revanche, l'Italie et la Lituanie ne fournissent des données annuelles sur le transport de marchandises que pour le tableau V1 réduit. En dehors de l'UE, la Serbie, pays candidat, fournit des données pour le tableau IV1: Transport par nationalité de bateau (données trimestrielles) de l'annexe IV du règlement.

Outre les tableaux du règlement, le groupe d'experts de la Commission sur les statistiques du transport par voies navigables intérieures a convenu, en février 2007, d'organiser des collectes volontaires de données sur le transport de marchandises dangereuses (tableau A2) et les accidents (tableau A3). En octobre 2013, le groupe a également décidé d'organiser des collectes de données

⁹ Aucune donnée sur la circulation des bateaux n'a été communiquée par la Hongrie pour les années de référence 2022, 2023 et 2024.

volontaires sur le transport de marchandises par port de chargement/déchargement (tableau A4) et sur le transport de marchandises par type de cargo (tableau A5).

Pour l'année de référence 2024, des données ont été communiquées volontairement par plusieurs pays dans différents tableaux, comme suit.

- Le tableau A2 a été soumis par sept pays: Allemagne, Hongrie, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Slovaquie et Tchéquie.
- Le tableau A3 a été soumis par cinq pays: Autriche, Croatie, Hongrie, Pologne et Tchéquie.
- Le tableau A4 a été communiqué par huit pays: Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Finlande, , , Pologne, Roumanie et Tchéquie.
- Le tableau A5 a également été soumis par huit pays: Allemagne, Bulgarie, Croatie, Finlande, Hongrie, Pays-Bas, Pologne et Roumanie.

2. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT

2.1. RESPECT DES OBLIGATIONS JURIDIQUES

Les obligations en matière de fourniture de données prévues par le règlement sont respectées. Tous les États membres ont fourni les ensembles de données requis, conformément à la méthodologie convenue et dans les délais fixés. Des retards mineurs n'ont été observés que dans quelques cas, mais ils n'ont pas eu d'incidence sur la production de statistiques. Le niveau élevé de conformité se traduit par des statistiques fiables et de haute qualité sur le transport de marchandises par voies navigables intérieures.

En ce qui concerne la confidentialité, la plupart des États membres ne font état d'aucun problème. Toutefois, certains pays (Bulgarie, Hongrie, Tchéquie) considèrent que leurs données relatives au port de chargement et au port de déchargement sont confidentielles. Ces données sont pertinentes pour un tableau facultatif ne relevant pas du champ d'application du règlement. En outre, la France a qualifié certaines données de confidentielles à partir de l'année de référence 2023. Pour tous les types de données confidentielles, Eurostat applique des règles et des mesures pour empêcher leur divulgation.

2.2. METHODES DE COLLECTE DES DONNEES UTILISEES DANS LES ÉTATS MEMBRES

Les processus de collecte et de compilation des données varient selon les pays déclarants, mais suivent un flux d'informations ascendant traditionnel. Les fournisseurs de données se distinguent également d'un pays à l'autre, mais les sources les plus fréquentes sont les autorités des ports et des écluses. Les pays établissent leurs données à partir d'informations reçues de sources diverses, notamment les bureaux de douane, les pays voisins, ainsi que les opérateurs, les entreprises et les agences du secteur privé. La plupart des pays déclarants utilisent également des données obtenues à partir de leurs systèmes de services d'information fluviale (SIF) ou d'autres systèmes. En outre, l'ensemble des pays déclarants utilisent de façon directe ou indirecte les données collectées au niveau national, que ce soit pour les besoins des politiques ou à des fins de partage.

La plupart des autorités nationales réalisent des vérifications pour valider les données en utilisant les procédures de contrôle élaborées en interne avant de les transmettre à Eurostat. Les règles de

validation couvrent de nombreux aspects du processus, y compris le formatage et la codification des données. Elles portent également sur la cohérence au sein de chaque ensemble de données, entre les différents ensembles de données et variables, ainsi que sur les séries chronologiques.

Des informations générales sur la collecte et la compilation des données sont publiées dans les métadonnées de référence de l'UE¹⁰ qu'Eurostat met régulièrement à jour. Des informations spécifiques sur les méthodologies nationales sont publiées dans des fichiers de métadonnées nationaux mis à jour chaque année par les pays. En outre, le *manuel de référence d'Eurostat sur les statistiques du transport par voies navigables intérieures*¹¹ comprend un chapitre sur les méthodologies nationales, avec des sous-chapitres sur les sources de données, la compilation, la validation et le partage des données. Le chapitre sur les méthodologies nationales se fonde sur un questionnaire envoyé aux États membres. Ce questionnaire a été révisé et envoyé aux pays pour qu'ils le complètent en 2025. Les réponses des pays seront intégrées dans une prochaine révision du manuel de référence.

2.3. COUTS ET CHARGES LIES A LA COLLECTE DES DONNEES ET A LA COMMUNICATION D'INFORMATIONS PESANT SUR LES ÉTATS MEMBRES

D'après les informations communiquées par les États membres, la plupart des pays déclarants estiment que la charge de travail représentée par la fourniture des données est acceptable. Plusieurs États membres indiquent que la charge de réponse pèse sur les agents maritimes, les capitaines de navires, les patrons de pêche, les administrations portuaires, les autorités portuaires, les capitaineries régionales, les ports et autres lieux de chargement, ou sur d'autres parties qui sont désignées comme agents pour recueillir les informations requises.

La charge administrative peut augmenter lorsque les erreurs détectées doivent être corrigées manuellement ou lorsque les fournisseurs de données doivent être recontactés. Une charge supplémentaire peut également être liée à la collecte de données sur le transport de transit, ce qui nécessite parfois une coopération bilatérale avec d'autres États membres pour obtenir les données ou des procédures d'imputation et d'extrapolation. Dans l'ensemble, le coût de la collecte et de la communication des données n'est pas considéré comme très élevé.

Les États membres qui sont en mesure de quantifier le coût et la charge que représente leur collecte de données sur les voies navigables intérieures font état de disparités importantes selon le volume du transport par voies navigables intérieures dans le pays et les systèmes de compilation des données. Le règlement a toutefois défini des seuils pour le niveau d'activité de transport afin de limiter la charge de déclaration tout en maintenant la qualité des statistiques.

Réduction de la charge et simplification

Eurostat s'emploie à réduire la charge liée à la collecte de données et maintient un canal de communication avec les États membres à ce sujet. En coopération avec les autorités statistiques

¹⁰ https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/iww_go_esms.htm (disponible uniquement en anglais).

¹¹

https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/iww_reference_manual_april_2023.pdf/95785869-c98a-7f6a-a936-b243bb5ba468 (disponible uniquement en anglais).

nationales, Eurostat met en œuvre des mesures spécifiques visant à réduire la charge liée à la collecte et à la déclaration des données. Cela inclut:

- l'élaboration d'une matrice de distance à l'appui du calcul des mesures du transport par voies navigables intérieures en tonnes-kilomètres ou en voyageurs-kilomètres;
- l'élaboration de nouveaux outils de validation par Eurostat, 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;
- des consultations avec les États membres, les pays de l'Association européenne de libre-échange (AELE), les pays candidats et les candidats potentiels sur des questions méthodologiques et de nouvelles demandes (par exemple, sur le transport de voyageurs), dans le but de réduire autant que possible la charge liée à la production de statistiques relatives au transport par voies navigables intérieures.

2.4. VALIDATION ET CONTROLE DE LA QUALITE DES DONNEES 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 incohérences dans les données reçues.

Depuis 2023, Eurostat a mis en œuvre un système informatique sophistiqué de 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 par voies navigables intérieures.

Les procédures de transmission et de validation des données sont désormais très normalisées. Les pays déclarants transmettent les ensembles de données à Eurostat via le portail EDAMIS¹² 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. La validation CONVAL n'a lieu qu'une fois qu'un ensemble de données a passé avec succès la validation STRUVAL.

Les pays déclarants reçoivent un rapport de validation détaillé après chaque étape de validation, ce qui permet de rectifier facilement les éventuelles erreurs. Eurostat met régulièrement à jour les règles de validation appliquées afin de répondre aux nouveaux besoins et d'assurer la production de statistiques de grande qualité.

¹² Système électronique d'information sur l'administration et la gestion des flux de données (Electronic Dataflow Administration and Management Information System). Il s'agit du point d'entrée unique pour l'échange de données utilisé par Eurostat. <https://cros.ec.europa.eu/dashboard/edamis>.

Une fois que les données ont été chargées dans la base de production d'Eurostat, les données sont soumises à des contrôles de qualité détaillés. Ces contrôles portent sur la cohérence des séries chronologiques, la cohérence entre les ensembles de données des données trimestrielles et annuelles et la comparaison des résultats entre les pays déclarants partenaires (contrôles en miroir).

Dans l'ensemble, les données transmises sont de bonne qualité. Néanmoins, des efforts sont encore nécessaires, en particulier pour faire diminuer les asymétries détectées par les vérifications en miroir et pour améliorer la déclaration des données sur le transport de transit par voies navigables intérieures.

2.5. SOUTIEN METHODOLOGIQUE APPORTE PAR EUROSTAT AUX ÉTATS MEMBRES

Eurostat fournit aux pays déclarants un soutien méthodologique et technique continu à la mise en œuvre du règlement afin de maintenir des données et des métadonnées de haute qualité.

Les réunions du groupe d'experts de la Commission sur les statistiques du transport par voies navigables intérieures 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 des réunions annuelles du groupe de coordination de la Commission des statistiques des transports.

En outre, le *manuel de référence d'Eurostat sur les statistiques du transport par voies navigables intérieures* fournit aux pays déclarants des orientations détaillées sur la mise en œuvre du règlement. Le manuel de référence 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 le transport par voies navigables intérieures.

Le *glossaire des statistiques de transports*¹³, élaboré en étroite coopération avec la Commission économique pour l'Europe des Nations unies et le Forum international des transports, a fait l'objet d'une révision importante. Ce glossaire vise à normaliser les définitions des statistiques de transport aux niveaux européen et international. Le glossaire révisé comprendra une section actualisée et améliorée sur le transport par voies navigables intérieures, avec des définitions reflétant celles du règlement et de nouvelles définitions relatives au transport de voyageurs par voies navigables intérieures. Le glossaire révisé devrait être publié début 2026.

2.6. PARTAGE DES DONNEES

Base de données en ligne d'Eurostat

Eurostat publie les données collectées au titre du règlement au moyen de sa base de données en ligne librement accessible à partir de son site internet¹⁴. La base de données contient 17 tableaux

¹³ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/675927> (disponible en anglais, en français et en allemand).

¹⁴ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/information-data/inland-waterways-transport> (disponible en anglais, en français et en allemand).

consacrés au transport de marchandises par voies navigables intérieures, qui sont régulièrement mis à jour et complétés par des fichiers détaillés de métadonnées européennes et nationales.

Partage des résultats

Eurostat produit les quatre articles de *Statistics Explained* suivants sur le transport de marchandises par voies navigables intérieures. Ces articles fournissent aux médias et au grand public une vue d'ensemble des évolutions les plus importantes dans ce mode de transport et une analyse des données collectées au titre du règlement.

1. *Inland waterways freight transport – quarterly and annual data (Transport de marchandises par voies navigables intérieures – données trimestrielles et annuelles)*¹⁵
2. *Inland waterway transport statistics by product category (Statistiques des transports par voies navigables intérieures par catégorie de produits)*¹⁶
3. *Inland waterways – statistics on container transport (Voies navigables intérieures - statistiques sur le transport par conteneurs)*¹⁷
4. *Inland waterway freight transport at regional level (Transport de marchandises par voies navigables intérieures au niveau régional)*¹⁸

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

Autres moyens de partage

Les données sur le transport par voies navigables intérieures sont également partagées au moyen d'articles de presse d'Eurostat [par exemple, *Inland waterway freight transport drops again in 2023*¹⁹ (Le transport de marchandises par voies navigables intérieures diminue à nouveau en 2023)] et d'autres publications d'Eurostat, telles que les *chiffres clés sur les transports européens*²⁰ et les *chiffres clés sur l'Europe*²¹. Les données sont également diffusées dans des publications de la direction générale de la mobilité et des transports [par exemple, dans son *Statistical pocketbook*²² (Livret sur les statistiques)].

Les données relatives au transport de marchandises par voies navigables intérieures sont également incluses dans le rapport de suivi du développement durable *Sustainable Development Monitoring Report*²³, qui observe 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. L'indicateur pertinent de ce rapport analyse l'évolution à court et à long

¹⁵ [Inland waterway freight transport - quarterly and annual data](#) (disponible uniquement en anglais).

¹⁶ [Inland waterway transport statistics by product category](#) (disponible uniquement en anglais).

¹⁷ [Inland waterways - statistics on container transport](#) (disponible uniquement en anglais).

¹⁸ [Inland waterway freight transport at regional level](#) (disponible uniquement en anglais).

¹⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240920-1> (disponible uniquement en anglais).

²⁰ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/9777356> (disponible uniquement en anglais).

²¹ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/318624> (disponible en anglais, en français et en allemand).

²² <https://data.europa.eu/doi/10.2832/16593> (disponible uniquement en anglais).

²³ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/98370> (disponible uniquement en anglais).

terme du rapport entre d'une part le transport ferroviaire et par voies navigables intérieures et d'autre part le transport intérieur total de marchandises en tonnes-kilomètres.

Eurostat propose également des extractions de données sur mesure à la demande des utilisateurs. Toutes les données contenues dans les extractions sur mesure et les publications sont également publiées dans la base de données en ligne d'Eurostat.

2.7. STATISTIQUES DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

Bien que le transport par voies navigables intérieures soit un petit secteur, son segment du transport de voyageurs connaît une croissance rapide. Par conséquent, les données relatives à son activité économique et à son évolution sont essentielles pour l'observation des marchés et l'élaboration des politiques.

À l'heure actuelle, le règlement n'exige pas la collecte de statistiques sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures. Cependant, selon l'article 5 du règlement, 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.

Conformément aux exigences de l'article 5, Eurostat et les États membres ont élaboré en 2018 un projet de méthodologie pour l'établissement de statistiques sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures, qui sera utilisé par les États membres dans le cadre d'études pilotes. En 2019, Eurostat a cofinancé sept États membres (Allemagne, Autriche, Croatie, Pays-Bas, , Pologne, Roumanie et Suède) pour réaliser des études pilotes comprenant deux modules: statistiques des transports de voyageurs par voies navigables intérieures(module 1), et statistiques sur les accidents de navigation intérieure (module 2). En 2020, Eurostat a également mené une enquête statistique sur le transport de voyageurs auprès de tous les États membres concernés afin de compléter les observations formulées dans les sept études pilotes.

En février 2021, la Commission a adopté un rapport au Parlement européen et au Conseil²⁴ présentant les résultats des études pilotes et de l'enquête de 2020 sur les statistiques du transport de voyageurs par voies navigables intérieures. Le rapport était axé sur la faisabilité de la collecte de nouvelles données, la qualité des données statistiques, la méthodologie correspondante et les coûts et charges pour les États membres. Le rapport concluait que les études pilotes avaient examiné de manière approfondie la faisabilité de la collecte de données sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures, montrant que, dans les sept pays participants, il serait possible de collecter ces données dans une certaine mesure. Toutefois, le rapport a également conclu que la nécessité de disposer de données devrait être mise en balance avec la disponibilité des informations et la charge pesant sur les répondants.

Les résultats des études pilotes ont été présentés lors de la réunion du groupe d'experts de la Commission sur les statistiques du transport par voies navigables intérieures en octobre 2021. À

²⁴ Rapport du 12.2.2021 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, COM(2021) 59 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52021DC0059>.

l'issue de cette réunion, Eurostat a lancé une consultation avec les États membres afin d'adapter la méthodologie proposée aux observations des études pilotes et aux autres observations des pays. Les résultats de cette consultation ont conduit à une simplification des ensembles de données proposés sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures afin de réduire la charge pesant sur les répondants. Une version révisée du projet de méthodologie a été examinée lors d'une deuxième consultation par pays en mai 2022. Cette consultation a conclu les discussions sur la méthodologie proposée, qui ont abouti à l'inclusion de quatre ensembles de données sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures.

- **Ensemble de données 1:** nombre de voyageurs, à l'exclusion des voyageurs sur croisières fluviales, transportés par région d'embarquement, région de débarquement et type de voyage (ensemble de données annuel).
- **Ensemble de données 2:** croisières fluviales; nombre de voyageurs par région d'embarquement (ensemble de données annuel).
- **Ensemble de données 3:** croisières fluviales; nombre de trajets débutant dans le pays déclarant (ensemble de données annuel).
- **Ensemble de données 4:** nombre de bateaux immatriculés dans un pays (qu'ils naviguent ou non sur ses voies de navigation intérieure) par type d'hébergement, capacité des bateaux et âge des bateaux (ensemble de données collectées tous les deux ans).

Afin de tester à nouveau la méthodologie convenue, Eurostat a cofinancé des projets pilotes sur la collecte de données concernant le transport de voyageurs par voies navigables intérieures dans le cadre de son appel à propositions de 2022 (subventions). Quatre propositions ont été présentées et cofinancées en 2023. Les résultats de ces projets ont été présentés lors de la réunion de 2025 du groupe d'experts de la Commission sur les statistiques du transport par voies navigables intérieures.

Les résultats de ces projets permettront d'affiner, le cas échéant, la méthodologie concernant le transport de voyageurs par voies navigables intérieures. Eurostat a finalisé la méthodologie en décembre 2025. La prochaine étape consistera à mettre en place une collecte volontaire et régulière de données afin d'évaluer la robustesse de la méthodologie à plus long terme et l'efficacité des États membres à produire les ensembles de données souhaités. La première collecte volontaire de données est prévue pour 2026 et porte sur l'année de référence 2025.

Les progrès réalisés dans ce domaine sont régulièrement présentés et examinés par DIMESA (groupe d'experts de la Commission, directeurs responsables des statistiques et des comptes de l'environnement)²⁵.

3. ÉVOLUTIONS FUTURES POSSIBLES DES STATISTIQUES DU TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES

Les statistiques sur le transport par voies navigables intérieures jouent un rôle crucial dans la définition et le suivi des objectifs stratégiques. Cette fonction est actuellement remplie par la fourniture de données sur les volumes de marchandises transportées, le nombre et le trafic de bateaux de navigation intérieure, les infrastructures de navigation intérieure, ainsi que les

²⁵ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?groupID=1528>.

dépenses d'investissement et d'entretien consacrées aux infrastructures de transport par voies navigables intérieures. Les données relatives aux équipements, aux infrastructures et aux dépenses sont collectées sur une base volontaire et non au titre du règlement, mais à l'aide du *questionnaire commun Eurostat/ITF/CEE-ONU sur les statistiques des transports nationaux*. La collecte de données fournit des indicateurs sur différents aspects, tels que:

- la longueur du réseau navigable intérieur;
- le nombre de bateaux de fret par type, année de construction et capacité de chargement;
- le niveau des dépenses d'investissement et d'entretien des infrastructures de transport par voies navigables intérieures.

En outre, Eurostat recherche des moyens d'aider les pays à communiquer les statistiques actuelles. Dans ce contexte, une évolution mentionnée par les États membres est le soutien d'Eurostat à la compilation des données de transit sur la base d'une matrice de distance au niveau port à port. La Commission élabore actuellement une telle matrice de distance afin de contribuer à réduire la charge liée à la collecte de données. En utilisant la matrice de distance, les États membres peuvent ventiler la distance totale de port à port en fonction des distances individuelles parcourues dans chacun des pays traversés au cours du voyage. Le développement ultérieur de la matrice de distance dépend principalement de l'identification précise de la position géographique de chaque port. La matrice de distance facilitera également le calcul par Eurostat des indicateurs de répartition modale. Toutefois, à cette fin, les États membres sont encouragés à fournir des données sur les volumes de marchandises par port de chargement/déchargement, bien que cela reste sur une base volontaire.

Les données relatives au transport par voies navigables intérieures sont souvent comparées aux données relatives à d'autres modes de transport, afin d'évaluer la répartition modale. Dans ce contexte, les États membres sont encouragés à déclarer le transport par voies navigables intérieures par type de cargaison afin d'améliorer la comparabilité avec d'autres modes de transport, en particulier le transport maritime et routier.

En outre, les voies navigables intérieures sont susceptibles de jouer un rôle plus important dans le transport de voyageurs, en tant qu'élément essentiel de la mobilité durable. Reconnaisant ce potentiel, Eurostat a accompli des progrès considérables dans l'élaboration d'une méthodologie pour les statistiques du transport de voyageurs par voies navigables intérieures et en soutenant des projets pilotes pertinents menés par les autorités statistiques nationales. Comme décrit à la section 2, Eurostat prévoit d'affiner la méthodologie pertinente et de collaborer avec les États membres pour mettre en place une collecte de données volontaire et régulière. Cette initiative vise à évaluer plus avant la robustesse de la méthode.

Eurostat prévoit également de poursuivre le développement de ses statistiques sur les accidents de navigation intérieure. En 2026, sur la base des conclusions des études pilotes de 2019, Eurostat lancera une consultation écrite avec le groupe d'experts de la Commission sur les statistiques du transport par voies navigables intérieures concernant la faisabilité d'ensembles de données volontaires comportant des variables et des dimensions supplémentaires par rapport à celles actuellement diffusées, telles que le degré de gravité d'un accident, le type d'accident, le type de bateaux concernés et le nombre de personnes tuées ou blessées.

Étant donné qu'il existe une demande croissante d'informations sur les aspects environnementaux du transport par voies navigables intérieures et les caractéristiques des bateaux telles que le type de carburant, Eurostat examinera avec les États membres la possibilité d'introduire des variables pertinentes sur la base d'informations provenant de sources administratives.

Le règlement (UE) 2024/3018 modifie le règlement (CE) n° 223/2009 relatif aux statistiques européennes²⁶. Il prévoit que les instituts nationaux de statistique et les autres autorités nationales peuvent accéder aux données administratives et les utiliser gratuitement, en temps utile et à une fréquence suffisante, pour la production et le partage de statistiques européennes.

Dans ce contexte, Eurostat examinera avec les États membres la possibilité d'utiliser les données administratives du système de services d'information fluviale (SIF) à des fins statistiques. Ce système fournit des services d'information harmonisés pour soutenir la gestion du trafic et des transports dans le domaine de la navigation intérieure. Eurostat étudiera la possibilité d'utiliser les données du SIF sur le trafic maritime à des fins statistiques. Ces données comprennent des informations sur la position des bateaux au moyen des normes SIF de suivi et de localisation des navires.

En outre, la directive (UE) 2016/1629 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure²⁷ applique des conditions communes pour la délivrance de certificats pour bateaux de navigation intérieure dans l'UE. Afin de garantir la bonne application de cette directive, une base de données spécifique, à savoir la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure, a été créée pour conserver les données d'identification des bateaux de navigation intérieure, les données relatives à certaines caractéristiques ainsi que les certificats des bateaux. Eurostat étudiera la possibilité d'extraire des données administratives de cette base de données à des fins statistiques, afin de réduire encore la charge que représente la collecte de données pour les États membres.

La couverture géographique des statistiques de transport par voies navigables intérieures pourrait également être étendue à la suite des élargissements futurs de l'UE par l'inclusion de nouveaux pays. Plusieurs pays candidats à l'adhésion à l'Union européenne mènent actuellement des initiatives pilotes de collecte de données pour le transport de marchandises et de voyageurs par voies navigables intérieures. Ces initiatives ont été financées par l'instrument d'aide de préadhésion (IAP). Les résultats de ces projets pilotes sont attendus en 2026 et 2027. Eurostat soutient en permanence les efforts et les progrès futurs des pays candidats et candidats potentiels déployés pour respecter le règlement, en examinant les questions méthodologiques, la qualité des données, la transmission des données et les processus de validation.

4. CONCLUSIONS

L'expérience acquise et les résultats obtenus dans le cadre de la mise en œuvre du règlement restent positifs. Les États membres respectent les obligations en matière de fourniture de données et les ressources affectées au niveau d'Eurostat comme au niveau national suffisent à atteindre des résultats de grande qualité.

²⁶ JO L, 2024/3018, 6.12.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3018/oj>.

²⁷ JO L 252 du 16.9.2016, p. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>.

Eurostat prend toutes les mesures nécessaires pour soutenir et aider les États membres dans la mise en œuvre du règlement et encourage les pays candidats et candidats potentiels à obtenir et à compiler des statistiques sur le transport par voies navigables intérieures. Eurostat a modernisé son système informatique pour la validation et le traitement des données relatives au transport par voies navigables intérieures, améliorant ainsi la qualité de ces données et facilitant le travail des autorités statistiques nationales.

Le groupe d'experts de la Commission sur les statistiques des transports par voies navigables intérieures reste l'enceinte privilégiée pour mener des discussions actives sur la mise en œuvre du règlement et ses améliorations potentielles. Afin d'éviter d'imposer des charges supplémentaires aux États membres, Eurostat n'envisage pas actuellement d'introduire de nouvelles collectes de données obligatoires. Eurostat prévoit plutôt de mettre en place une collecte volontaire et régulière de données sur le transport de voyageurs par voies navigables intérieures. Parmi les autres évolutions futures figureront la récupération potentielle de données administratives et la finalisation de la matrice de distance au niveau port à port.

Les statistiques sur le transport par voies navigables intérieures sont diffusées au moyen de la base de données en ligne d'Eurostat, d'articles statistiques et de presse et d'autres publications de la Commission. Ces statistiques sont précieuses pour les États membres, les décideurs politiques, les organisations sectorielles et les commissions fluviales, car elles les aident à concevoir et à évaluer les politiques en faveur de transports durables, propres et sûrs.

Le règlement contribue de manière efficiente et efficace à la production de statistiques fiables et harmonisées sur le transport par voies navigables intérieures au niveau de l'UE et au niveau national, en aidant la Commission à promouvoir la compétitivité et l'intégration logistique intermodale pour le transport par voies navigables intérieures.