

Données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne

1995/0232(COD) - 17/04/2007 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur l'expérience acquise dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne, au terme des trois premières années de collecte des données (2003-2005).

Après une description générale de l'historique, des objectifs et du cadre d'action de l'acte, le rapport examine des questions liées à son application. Il contient également des informations relatives aux principaux résultats obtenus. La section finale tire des conclusions et envisage de possibles développements.

L'expérience acquise et les résultats obtenus dans le cadre de la mise en œuvre du règlement 437/2003 peuvent être considérés en général comme très positifs. Même si un système similaire existait avant l'adoption du règlement, le travail et les moyens consentis pour répondre aux obligations légales, tant au niveau national qu'à celui d'Eurostat, ont permis de produire rapidement des résultats comparables et fiables. C'est particulièrement vrai pour les dix nouveaux États membres qui ont rejoint l'UE en 2004 et avaient peu d'expérience en matière de collecte de données sur les transports par voie aérienne.

La plupart des questions liées à l'interprétation du règlement et à la collecte, à l'élaboration, à la transmission et à la validation des données ont été identifiées et correctement résolues. La mise en œuvre du règlement a permis d'améliorer considérablement la disponibilité d'informations détaillées sur le secteur, ainsi que d'améliorer la qualité des données et le respect des délais. Quant à l'utilisation des données, les résultats obtenus trouvent une application immédiate dans la définition des politiques, notamment pour ce qui concerne le développement, l'application et le suivi des politiques sectorielles pour le transport par voie aérienne au niveau national et de l'UE. La diffusion des données par plusieurs canaux a permis de donner de la visibilité au processus dans son ensemble et à donner aux citoyens un retour d'informations sur les investissements réalisés.

1) Dans le court terme, il conviendrait de concentrer les efforts sur les questions suivantes:

- poursuite de l'amélioration de la qualité des données pour certains éléments. Quelques pays déclarants doivent redoubler d'efforts pour fournir régulièrement des données fiables et comparables pour les variables de fret, les informations sur les sièges offerts ou certains des éléments de la série de données C1;
- fourniture d'informations sur le transporteur aérien. La fourniture d'informations relatives aux compagnies aériennes ventilées, au moins, entre transporteurs communautaires et transporteurs ne ressortissant pas de l'UE, devrait constituer un objectif que tous les États membres peuvent atteindre sans affaiblir leurs restrictions en matière de confidentialité. En outre, dans certains cas particuliers, comme les négociations d'accords sur le transport aérien avec des pays tiers, il pourrait s'avérer nécessaire de définir une procédure par laquelle la Commission pourrait demander aux États membres de fournir des informations détaillées sur les transporteurs aériens qu'ils ne fournissent pas dans le cadre de la fourniture régulière de données;
- élargissement de l'UE à la Bulgarie et à la Roumanie. Eurostat veillera particulièrement à ce que ces deux nouveaux États membres se conforment à la législation communautaire en matière de statistiques des transports par voie aérienne.

L'évolution à long terme concernera probablement l'extension de la collecte de données à de nouvelles variables telles que: i) véritable origine/destination des passagers quand le voyage comprend plusieurs vols (au moins, pour les passagers ayant un seul billet pour le voyage complet); ii) nationalité des passagers entrants non ressortissants de l'UE; iii) fixation du prix des billets; nombre de passagers en transit indirect (c'est-à-dire: les passagers en correspondance) par aéroport; iv) ou une ventilation du nombre de mouvements par période de la journée et par technologie en fonction de normes relatives à des niveaux de bruit certifiés. Ces variables correspondent à de nouveaux besoins politiques et dépassent le champ d'application du règlement. Toutefois, les pays déclarants ont clairement exprimé leur incapacité actuelle à recueillir ces informations et la nécessité de dûment justifier toute charge supplémentaire liée à la collecte des statistiques sur les transports par voie aérienne.

Quoi qu'il en soit, on peut envisager au moins deux autres développements qui ne soient pas liés à de nouvelles exigences de données:

- une réduction minimale de la période de transmission des données à cinq mois après la fin de la période d'observation, à l'instar de la collecte de données statistiques dans d'autres modes de transport;
- l'extension de la couverture géographique en raison des prochains élargissements de l'UE ou de la participation volontaire de pays tiers par l'intermédiaire d'accords de coopération.