



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 17.4.2007
COM(2007) 187 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**sur l'expérience acquise dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 437/2003 du
Parlement européen et du Conseil du 27 février 2003 sur les données statistiques
relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne**

TABLE DES MATIÈRES

	SYNTHÈSE	3
1	INTRODUCTION.....	3
1.1	CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA PROPOSITION.....	3
1.2	CADRE D’ACTION	4
1.3	RÈGLES D’APPLICATION	5
1.4	COUVERTURE DES ÉTATS MEMBRES ET DES AUTRES PAYS	5
2	MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT	6
2.1	PROBLÈMES RENCONTRÉS	6
2.1.1	Respect des obligations légales.....	6
2.1.2	Charge de la mise en œuvre et de la fourniture régulière de données sur les pays déclarants.....	8
2.1.3	Collecte des données, processus d’élaboration et de validation	9
2.1.4	Questions méthodologiques	9
2.2	RÉSULTATS	9
2.2.1	Transmission des données et validation.....	9
2.2.2	Conseils méthodologiques	10
2.2.3	Diffusion des données	10
3	CONCLUSIONS.....	12
3.1	ÉVOLUTION À COURT TERME.....	12
3.2	ÉVOLUTION À LONG TERME	12

INDEX DES TABLEAUX

Tableau 1 — Conformité avec les dispositions du règlement: fourniture des séries de données par année	7
Tableau 2 — Conformité avec les dispositions du règlement: nombre d’aéroports déclarants par série de données et par année.....	8
Tableau 3 — Transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne par pays: données 2005 et croissance sur la période 2003-2005	11

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur l'expérience acquise dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil du 27 février 2003 sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne

SYNTHÈSE

L'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil du 27 février 2003 sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne¹ précise qu'après trois années de collecte des données, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'expérience acquise dans l'application du règlement. Le présent rapport a pour objectif de répondre à cette exigence 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'application de ce règlement a permis d'améliorer considérablement la disponibilité d'informations détaillées sur le transport européen de passagers et de fret par voie aérienne, ainsi que d'améliorer la qualité des données et le respect des délais. Les États membres ont consenti des efforts considérables pour se conformer aux prescriptions du règlement et la plupart d'entre eux transmettent les données demandées dans les délais fixés.

1 INTRODUCTION

1.1 HISTORIQUE ET OBJECTIFS

Une collecte de données volontaire sur les statistiques du transport par voie aérienne a débuté avec l'année de référence 1993 sur la base d'une méthodologie définie avec les États membres. L'adoption du règlement 437/2003 a officialisé la méthodologie en place et a élargi la couverture de la fourniture des données à quelques éléments supplémentaires. Le règlement visait donc à mettre à la disposition de la Commission, d'autres institutions communautaires, des gouvernements nationaux et du grand public des données statistiques comparables, fiables, harmonisées, régulières et détaillées sur l'évolution du transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne à l'intérieur de l'Union européenne.

Le règlement 437/2003 présente les caractéristiques suivantes.

- L'obligation de fourniture des données est définie au niveau de l'aéroport. Quelques groupements d'aéroports sont définis de manière à permettre une

¹ Règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil du 27 février 2003 sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne, JO L 66 du 11.3.2003, p. 1.

distribution modulaire de la charge sur les déclarants en demandant davantage de données de la part des aéroports de taille moyenne ou grande et en réduisant ou en supprimant l'obligation de fournir des données pour les aéroports de plus petites dimensions.

- Il existe deux niveaux de fourniture des données: étape de vol et origine et destination des vols. Cet élément est important pour surveiller les flux de transport par voie aérienne intra-UE et extra-UE en fonction des mouvements d'aéronefs (étape de vol) ou des mouvements des passagers/du fret (origine et destination du vol) et pour identifier les passagers en transit direct.
- Les informations doivent être fournies séparément pour les arrivées et les départs, ainsi que pour les services réguliers ou non réguliers. Cela permet de procéder à une analyse détaillée des flux entrants et sortants, ainsi que de l'incidence des services réguliers ou non réguliers, notamment au niveau des flux extra-UE.
- Il est également prévu de fournir des informations sur le transporteur aérien, même si le règlement ne précise pas la couverture. Il est important de suivre la libéralisation des marchés et, plus spécifiquement, le niveau de concurrence entre différentes routes et l'arrivée sur le marché de transporteurs à faibles coûts.
- En ce qui concerne les informations relatives à l'étape de vol, trois variables supplémentaires sont nécessaires: nombre de vols, type d'aéronef et sièges offerts. Cette information permet d'analyser en détail les flux d'aéroport à aéroport en termes de congestion, de capacité et d'utilisation des flottes.

1.2 CADRE D'ACTION

Le développement de la politique commune des transports exige la meilleure connaissance possible de l'importance et de l'évolution des transports de passagers et de fret par voie aérienne. Le Livre Blanc "*La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*"² a donné pour objectif à la politique commune des transports de contribuer à fournir aux Européens des systèmes de transport efficaces et d'un bon rendement. Cet objectif a été réitéré dans l'*Examen à mi-parcours* du livre blanc³, même s'il a été davantage orienté vers la mobilité durable en Europe. Les statistiques communautaires de l'aviation sont donc utilisées pour définir le cadre, assurer le suivi et évaluer les politiques communautaires des transports et d'autres politiques communautaires telles que le fonctionnement du marché intérieur.

Ces données deviennent de plus en plus importantes pour le processus de prise de décision au sein de l'UE. À titre d'exemple, en raison des compétences attribuées à la Commission, ces informations sont utilisées de plus en plus souvent pour préparer les négociations d'accords sur le transport aérien avec des pays tiers. Ces informations sont également utilisées pour les affaires liées à la gestion du trafic aérien, à la mesure des flux de passagers et de fret et au calcul de la répartition modale des transports dans l'UE. La mesure des entrées au sein de l'UE par les aéroports constitue un autre exemple de l'utilisation de ces données.

² COM (2001) 370 du 12 septembre 2001.

³ COM(2006) 314 du 22 juin 2006: "Pour une Europe en mouvement — Mobilité durable pour notre continent — Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne".

Pour ce qui concerne les passagers, l'importance de ces statistiques devient cruciale, dans la mesure où les données relatives aux réservations de billets dans des systèmes informatiques de réservation commencent à devenir moins représentatives du marché total en raison de l'augmentation des réservations par Internet. En outre, les informations recueillies sur le type de services (réguliers ou non réguliers) peuvent difficilement être obtenues auprès d'autres sources, alors qu'elles sont particulièrement intéressantes pour quelques routes extra-UE où les services relatifs à des transports non réguliers de passagers sont prépondérants.

Pour le transport de fret par voie aérienne, l'amélioration de la couverture et de la qualité des données permet de faire plus souvent appel à ces informations, pour lesquelles il n'existe pas d'autres sources de données.

D'autres exemples de l'utilisation de ces données pour la définition de politiques sont les suivants.

- La possibilité de voir les codes de trafic aérien déclarés en vertu du règlement permet utilement de contrôler la concurrence et les aides d'État.
- Les données recueillies sur les aéroports de petites et moyennes dimensions sont utiles aux fins de la politique régionale.
- L'Agence européenne de la sécurité aérienne souhaite également exploiter ces données pour des questions liées à la sécurité.
- Il serait par ailleurs possible d'utiliser ces données dans le contexte de la politique de protection de l'environnement (émissions et bruit, par exemple).

1.3 RÈGLES D'APPLICATION

Le règlement n° 437/2003 confère à la Commission des compétences d'exécution, qui doivent être exercées à travers une procédure de comité, conformément aux articles 10 et 11. Eurostat a appliqué cette procédure pour adopter une série de règles couvrant différents aspects liés à l'application du règlement. Ces règles sont adoptées sous forme de règlements de la Commission, après avis du comité du programme statistique.

Jusqu'à présent, deux règlements d'application ont été adoptés et un autre suit une procédure qui aboutira à son adoption en 2007.

Le règlement n° 1358/2003 de la Commission⁴ fournit un ensemble très complet de dispositions de mise en œuvre, dont la liste des aéroports communautaires et des dérogations permises par État membre, définit le format pour la transmission des données et propose une révision des définitions, de la nomenclature, de la codification et des séries de données à fournir.

⁴ Règlement (CE) n° 1358/2003 de la Commission du 31 juillet 2003 concernant la mise en œuvre 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 et modifiant ses annexes I et II, JO L 194 du 1.8.2003, p. 9.

L'objectif primordial du règlement n° 546/2005 de la Commission⁵ est de couvrir l'élargissement de l'UE à dix nouveaux États membres en 2004 puisqu'il fournit la liste de leurs aéroports et des dérogations demandées.

Il est prévu d'adopter un projet de règlement de la Commission en 2007. Il contiendra une liste complètement révisée des aéroports communautaires qui sera d'application à compter de janvier 2007. Cette liste ne contient aucune dérogation puisque leur validité a expiré en 2006.

1.4 COUVERTURE DES ÉTATS MEMBRES ET DES AUTRES PAYS

Le règlement n° 437/2003 est directement applicable dans tous ses éléments dans tout État membre. Il ne doit pas être transposé en droit national. Le règlement prévoyait toutefois la possibilité d'accorder des dérogations pour certains aéroports, certaines séries de données et certaines variables en fonction de certaines règles et pour une période limitée de trois ans (jusqu'en 2005 inclus).

La Roumanie et la Bulgarie ont, quant à elles, déclaré qu'elles étaient prêtes à se conformer entièrement à la législation communautaire dans ce domaine dès l'adhésion, sans demander de dérogation. La liste des aéroports de ces deux nouveaux États membres est incluse dans le *Traité d'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie* sous «Adaptations techniques de l'acquis statistique».

En ce qui concerne les pays candidats, la Croatie et la Turquie fournissent des données agrégées au niveau des aéroports, tandis que l'ancienne République yougoslave de Macédoine ne transmet aucune information.

En 2003, le règlement n° 437/2003 a été formellement incorporé dans l'annexe XXI (Statistiques) de l'accord EEE par une décision du Comité mixte de l'EEE⁶. Cette décision prévoit que l'Islande et la Norvège doivent transmettre les informations requises par le règlement, mais que le Liechtenstein en est dispensé.

La Suisse transmet, elle aussi, des données sur la base des principes prévus dans le règlement conformément à l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse relatif à la coopération dans le domaine statistique⁷.

⁵ Règlement (CE) n° 546/2005 de la Commission du 8 avril 2005 adaptant le règlement (CE) n° 437/2003 en ce qui concerne l'attribution des codes des pays déclarants et modifiant le règlement (CE) n° 1358/2003 en ce qui concerne la mise à jour de la liste des aéroports communautaires, JO L 91 du 9.4.2005, p. 5.

⁶ Décision du Comité mixte de l'EEE n° 132/2003 du 26 septembre 2003 modifiant l'annexe XXI (Statistiques) de l'accord EEE, JO L 331 du 18.12.2003, p. 68.

⁷ Signé le 26 octobre 2004 et approuvé par la décision du Conseil du 27 février 2006 concernant la conclusion de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse relatif à la coopération dans le domaine statistique, JO L 90 du 28 mars 2006, p. 1-21.

2 MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT

2.1 PROBLÈMES RENCONTRÉS

2.1.1 Respect des obligations légales

Le respect des obligations de fourniture des données définies par le règlement a évolué de manière positive au cours de la période considérée. Les données transmises pour 2003 étaient relativement complètes, mais présentaient pour quelques pays déclarants des problèmes spécifiques liés à la périodicité des séries de données ou à des lacunes dans la fourniture de certains éléments (mouvements d'aéronefs, passagers en transit ou sièges offerts). Au cours des deux années qui ont suivi, la situation s'est améliorée pour la fourniture des données, notamment pour la périodicité des séries de données, à présent tout à fait respectée.

Le tableau 1 présente la situation en matière de fourniture des données pour la période de 2003 à 2005, par série de données et périodicité. Le règlement 1358/2003 prévoit une fréquence mensuelle pour les données relatives aux séries A1 et B1 (une fréquence trimestrielle ne pouvait être acceptée qu'en 2003) et une fréquence au moins annuelle pour la série de données C1.

Tableau 1 - Conformité avec les dispositions du règlement: fourniture des séries de données par année

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgique	M	M	T	M	M	A/M	M	M	A/M
République tchèque	T	T	T	M/T	M/T	M/T	M	M	M
Danemark	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Allemagne	M	M	A	M	M	A	M	M	-
Estonie	T	-	T	T	T	T/A	M	M	T
Grèce	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Espagne	M	M	M	M	M	M	M	M	M
France	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Irlande	M	-	-	M	M	A/M	M	M	A/M
Italie	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Chypre	T	T	T	M/T	M/T	M/T	M	M	M
Lettonie	M	-	T	M	M	M/T	M	M	M
Lituanie	-	A	T	-	T	T	M	M	M
Luxembourg	A	-	A	A	-	-	M	-	-
Hongrie	M	M	M	M	M	M	M	M	A/M
Malte	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Pays-Bas	M	M	A	M	M	-	M	M	-
Autriche	M	M	A	M	M	A	M	M	A
Pologne	-	-	A	M	M	A/M	M	M	A/M
Portugal	T	T	T	M	M	M	M	M	M
Slovénie	-	-	M	M	M	M	M	M	M
Slovaquie	T	T	T	M/T	M/T	M/T	M	M	M
Finlande	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Suède	M	-	M	M	M	M	M	M	M
Royaume-Uni	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Bulgarie	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Roumanie	-	T	T	T	T	T	M	M	M
Croatie	-	-	-	-	-	A	-	-	A
Turquie	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Islande	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Norvège	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Suisse	T	T	A	M	M	A	M	M	A

LÉGENDE: M: fréquence mensuelle; T: fréquence trimestrielle; A: fréquence annuelle; -: données non fournies

Quelques problèmes subsistent pour certains États membres. Les principaux problèmes à résoudre concernent la fourniture de données appropriées pour le fret, la fourniture des données composant la série C1 et les problèmes de qualité des données sur les sièges offerts. Dans la plupart des cas, toutefois, les pays concernés appliquent des mesures correctrices ou envisagent d'améliorer leurs systèmes pour garantir la conformité totale avec les obligations qui leur incombent.

En ce qui concerne l'application des dérogations accordées, aucun problème particulier n'a été soulevé. Les pays qui en avaient demandé le bénéfice ont commencé à transmettre les données nécessaires après leur échéance. Quelques pays ont même décidé de ne pas en profiter pour toute la durée de la période et ont

commencé à fournir des données avant que cela ne leur soit imposé. Le tableau 2 présente le nombre d'aéroports déclarants par pays.

Tableau 2 — Conformité avec les dispositions du règlement: nombre d'aéroports déclarants par série de données et par année

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgique	1	1	1	2	2	5	2	2	5
République tchèque	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Danemark	8	3	9	10	10	10	10	10	10
Allemagne	70	69	40	68	68	40	71	71	:
Estonie	1	:	1	1	1	2	1	1	2
Grèce	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Espagne	33	33	38	33	33	39	33	33	39
France	80	80	80	64	64	64	66	66	66
Irlande	3	:	:	3	3	11	6	6	11
Italie	30	30	42	34	34	42	34	34	43
Chypre	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Lettonie	1	:	2	1	1	2	1	1	2
Lituanie	:	1	3	:	1	3	3	3	3
Luxembourg	1	:	1	1	:	:	1	:	:
Hongrie	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Malte	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Pays-Bas	5	5	5	5	5	:	5	5	:
Autriche	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Pologne	:	:	12	1	1	12	1	1	10
Portugal	9	9	9	9	9	10	10	10	10
Slovénie	:	:	1	1	1	1	1	1	1
Slovaquie	2	2	2	2	2	6	2	2	6
Finlande	31	28	26	31	30	26	30	30	26
Suède	18	:	42	18	3	42	18	3	32
Royaume-Uni	47	47	60	47	47	61	48	48	61
Bulgarie	:	:	4	:	:	4	:	:	4
Roumanie	:	17	17	16	16	16	3	3	9
Croatie	:	:	:	:	:	8	:	:	9
Turquie	:	:	14	:	:	15	:	:	14
Islande	1	1	24	1	1	24	1	1	24
Norvège	81	54	133	81	55	137	82	52	166
Suisse	7	7	62	7	7	62	7	7	7

2.1.2 Charge de la mise en œuvre et de la fourniture régulière de données sur les pays déclarants

Dans la majorité des pays déclarants, le respect du règlement a nécessité la mise en place d'une nouvelle collecte de données et d'un nouveau processus d'élaboration des données. Dans d'autres pays, des extensions ou des adaptations des processus existants ont été nécessaires. Dans un très petit nombre de cas, aucune mesure spécifique n'a dû être prise dans la mesure où les processus existants étaient suffisants pour répondre aux obligations. Il y a lieu de mentionner que le règlement ne prévoyait aucun soutien financier pour couvrir le coût de sa mise en œuvre.

Quant à la fourniture régulière de données, la charge de travail est considérée comme acceptable par une majorité des pays déclarants. Néanmoins, dans quelques pays, cela représente une charge considérable, notamment pour les aéroports considérés comme fournisseurs de données primaires.

Une étude pilote portant sur les coûts a été lancée en 2006 par le groupe de travail pour la programmation et la coordination du système statistique européen et a révélé une situation très diversifiée, avec des coûts annuels moyens par aéroport déclarant variant considérablement d'un pays à l'autre. Dans une certaine mesure, cela peut s'expliquer par la relation différente des autorités nationales compétentes pour la fourniture des données à Eurostat avec leurs fournisseurs de données nationaux, en règle générale les aéroports. Les ANC peuvent être l'Institut national de statistiques, l'autorité nationale de l'aviation civile, le ministère des Transports, voire l'administration de l'aéroport dans les pays déclarants ne comptant qu'un seul aéroport.

2.1.3 Collecte des données, processus d'élaboration et de validation

Au niveau des pays déclarants, le processus de collecte et d'élaboration des données suit généralement un flux d'information qui va du bas vers le haut. Ce flux commence habituellement auprès des compagnies aériennes et/ou de leurs représentants qui fournissent les données aux organisations aéroportuaires, normalement sur la base de messages électroniques standards sur les mouvements. Ensuite, les aéroports transmettent l'information à l'ANC qui procède à l'élaboration et à la validation des données nationales, avant de les transmettre à Eurostat.

Il existe néanmoins des variantes. Parfois, les aéroports utilisent leurs propres bases ou sources de données pour fournir les informations, tout particulièrement celles qui concernent certaines variables de la série C1, comme les mouvements d'aéronefs. Dans d'autres cas, les compagnies aériennes ou leurs représentants transmettent directement les données à l'ANC.

Avant d'envoyer les informations à Eurostat, les ANC procèdent à des contrôles de validation, à l'aide de procédures qu'elles ont développées et/ou d'un logiciel de prévalidation fourni par Eurostat. Les règles de validation couvrent de nombreux aspects du processus, dont le format des données, la codification et la cohérence entre les séries de données et les variables.

2.1.4 Questions méthodologiques

Les dispositions méthodologiques adoptées par le règlement 1358/2003 ont permis de disposer d'un cadre commun garantissant l'harmonisation de la collecte des données et la production de résultats comparables. Au cours de la période considérée, aucune question méthodologique majeure n'a été soulevée.

2.2 RÉSULTATS

2.2.1 Transmission des données et validation

L'article 7 du règlement 437/2003 prévoit que la transmission des données intervient au plus tard six mois après la fin de la période d'observation. Au cours de la période

considérée, le respect de ce délai s'est considérablement amélioré. A l'heure actuelle, le délai est généralement respecté et, dans de nombreux cas, il s'est même sensiblement réduit.

En ce qui concerne les aspects techniques de la transmission des données, un niveau élevé de standardisation a pu être atteint. Les données sont transmises électroniquement à Eurostat selon la structure exigée pour les fichiers de données et le format d'enregistrement. Cela permet une intégration rapide des informations dans la base de production d'Eurostat et une détection précoce des erreurs de base et des codes inconnus.

Lorsque les données ont été chargées dans la base de données d'Eurostat, des procédures approfondies de validation permettent de garantir la qualité des données transmises. La validation porte sur la cohérence interne des séries de données, la cohérence dans le temps, la cohérence entre les séries de données et une comparaison des résultats pour des routes partagées par deux pays déclarants.

Le niveau global de qualité des données peut généralement être considéré comme élevé. Ceci s'explique par la mise en œuvre d'un cadre méthodologique commun robuste, par les efforts consentis au niveau national pour l'élaboration et la validation des données, ainsi que par les contrôles de qualité réalisés au sein d'Eurostat avant la diffusion des données.

2.2.2 *Conseils méthodologiques*

Eurostat a produit un *Manuel de référence des statistiques du transport par voie aérienne* en vue de conseiller les États membres et les autres pays déclarants dans la mise en œuvre du règlement. Ce manuel de référence est mis à jour chaque année afin d'y inclure les informations, documents ou orientations les plus récents concernant la collecte des statistiques.

2.2.3 *Diffusion des données*

Conformément à l'article 3 du règlement 1358/2003, la Commission peut diffuser toutes les données que les États membres n'ont pas déclarées confidentielles. Dans la pratique, peu de pays ont fait usage de cette possibilité et la grande majorité des données transmises à Eurostat peut être diffusée.

Pour les transporteurs appartenant ou non à l'UE titulaires de licences, la diffusion des informations relatives au transporteur est toutefois limitée aux valeurs agrégées. La transmission de données détaillées sur les compagnies aériennes est facultative et, dans la pratique, les contraintes de confidentialité au niveau national ont pour effet que de nombreux pays ne les transmettent pas ou se limitent à des valeurs agrégées.

Eurostat met gratuitement ces données à la disposition du public via sa base de données de diffusion accessible depuis le site web d'Eurostat. En raison de contraintes de taille, une structure par seuil est appliquée pour la diffusion des données d'aéroport à aéroport (liaisons aériennes). Eurostat diffuse aussi ces informations par l'intermédiaire de publications spécifiques, telles que la série *Statistiques en bref* ou les communiqués de presse, qui attirent l'attention des médias et du grand public sur ces données.

Le tableau 3 contient quelques chiffres clés sur le transport européen par voie aérienne obtenus sur la base de ce règlement.

Tableau 3 — Transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne par pays: données 2005 et croissance sur la période 2003-2005

	Nombre de passagers		Fret et courrier	
	Statistiques de 2005	Croissance 2003-2005	Statistiques de 2005 (en tonnes)	Croissance 2003-2005
Belgique	17 813 943	18,0 %	694 523	14,5 %
République tchèque	11 265 764	45,2 %	56 259	5,7 %
Danemark ²	22 172 778	14,1 %	7 465	-17,0 %
Allemagne	145 977 422	20,5 %	3 005 967	23,0 %
Estonie	1 393 105	96,2 %	9 739	92,8 %
Grèce	30 798 527	9,3 %	105 502	-23,0 %
Espagne	143 679 871	19,5 %	526 125	19,6 %
France	107 955 149	12,1 %	1 476 721	4,3 %
Irlande	24 254 298	24,4 %	89 356	114,6 %
Italie	87 906 423	18,9 %	754 302	10,3 %
Chypre	6 782 277	11,6 %	39 220	23,3 %
Lettonie	1 872 040	165,5 %	15 428	14,0 %
Lituanie	1 434 241	98,7 %	9 580	83,6 %
Luxembourg	1 538 152	6,1 %	624 803	3,7 %
Hongrie	8 048 760	60,6 %	55 472	9,8 %
Malte	2 757 240	4,1 %	16 891	2,2 %
Pays-Bas	46 433 037	12,8 %	1 550 736	11,7 %
Autriche	19 684 822	24,6 %	181 533	41,0 %
Pologne ¹	7 080 325	16,2 %	31 130	-48,3 %
Portugal	20 272 160	14,3 %	129 516	4,8 %
Slovénie ¹	1 217 167	16,3 %	4 549	-27,1 %
Slovaquie	1 582 978	152,9 %	4 069	-68,3 %
Finlande	12 348 113	17,4 %	119 569	33,3 %
Suède	22 899 135	12,0 %	:	-
Royaume-Uni	204 013 386	14,7 %	2 450 838	7,2 %
Union européenne 25¹	705 820 750	8,5 %	10 953 661	3,5 %
Bulgarie	5 022 584	40,5 %	16 845	8,5 %
Roumanie	3 493 783	28,6 %	17 980	13,5 %
Croatie ¹	3 915 666	18,7 %	18 109	82,3 %
Turquie	53 515 594	58,9 %	333 511	19,5 %
Islande	2 111 100	35,2 %	62 969	38,7 %
Norvège	:	-	:	-
Suisse	28 876 072	12,5 %	334 024	3,8 %

Les agrégats UE sont calculés en excluant les doubles enregistrements entre aéroports communautaires partenaires.

¹ Pour des raisons de disponibilité des données, la croissance est calculée entre 2004 et 2005.

² Les données danoises relatives au transport de fret ne comprennent pas les chiffres des aéroports de Copenhague/Kastrup, qui ne sont pas disponibles.

3 CONCLUSIONS

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 de ce 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.

3.1 ÉVOLUTION À COURT TERME

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.

3.2 ÉVOLUTION À LONG TERME

L'évolution à long terme concernera probablement l'extension de la collecte de données à de nouvelles variables telles que: véritable origine/destination des passagers quand le voyage comprend plusieurs vols (au moins, pour les passagers ayant un seul billet pour le voyage complet); nationalité des passagers entrants non ressortissants de l'UE; fixation du prix des billets; nombre de passagers en transit indirect (c'est-à-dire: les passagers en correspondance) par aéroport; 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.