



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 26.3.2003  
COM (2003) 164 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET  
AU PARLEMENT EUROPEEN**

**sur les conséquences de la guerre en Irak pour l'énergie et les transports**

## COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN

### sur les conséquences de la guerre en Irak pour l'énergie et les transports

La guerre en Irak aura d'importantes répercussions dont on ne peut à ce stade mesurer toutes les implications. Cette Communication n'est qu'une première réaction aux conséquences de la guerre pour l'énergie et les transports. Évidemment, à la lumière de l'évolution des événements, des adaptations pourront être nécessaires.

Afin de préparer l'analyse de la Commission dans ces secteurs une task force sur l'« Analyse des risques dans les domaines Énergie et Transport » a été mise en place à la Direction générale de l'énergie et des transports en décembre dernier. Celle-ci a pour mandat d'approvisionner en information les autres centres de réaction rapide de la Commission (le crisis room de la DG Relations extérieures et le Centre d'alerte de la DG Environnement). Sa mission consiste principalement à identifier les sources de risques et le degré de vulnérabilité des infrastructures de l'énergie et des transports dans les pays de l'UE, les pays candidats et les pays voisins.

En anticipation de la guerre en Irak, une série de mesures a été préparée pour faire face aux problèmes les plus immédiats.

#### 1. TRANSPORT AÉRIEN

Le transport aérien européen risque d'être affecté par la guerre en Irak. L'impact sur le secteur aérien se manifesterait au moins à trois niveaux :

- la fermeture de l'espace aérien dans la région du conflit et les détournements de trafic essentiellement à travers la Russie ;
- la congestion de l'espace aérien au dessus de l'Europe du fait des priorités données aux opérations militaires sur le trafic civil ;
- et enfin et surtout une baisse de la demande. L'industrie aérienne prévoit une chute des revenus au niveau mondial d'environ 6 milliards d'euros en cas d'une guerre durant trois mois (données IATA<sup>1</sup>). Mais cette chute des revenus pourrait s'accroître si la guerre se prolongeait au-delà des anticipations.

La question de l'impact de la guerre sur la situation du secteur aérien, déjà confronté à un besoin de consolidation, ne doit toutefois pas être surévaluée (cf. annexe I sur la situation actuelle du secteur). La réduction des vols vers le Proche et Moyen-Orient ne se généralisera pas forcément à l'ensemble des liaisons aériennes. Il est clair que cela dépendra du ralentissement économique global et des réticences psychologiques à voyager traditionnellement observées en période de conflit.

La Commission examine une série de mesures pour soutenir le secteur. Toutefois, la Commission ne saurait accepter des mesures qui auraient pour effet de créer des

---

<sup>1</sup> International Air Transport Association

distorsions entre Etats et entre compagnies, ni accepter que la présente situation serve de prétexte pour retarder les restructurations nécessaires. Il convient de réitérer l'importance du respect strict des règles du Traité CE en matière d'aides d'Etat. Ce même Traité prévoit la possibilité de faire face à des événements extraordinaires (Article 87-2-b). La Commission a déjà eu recours à cette disposition dans le secteur du transport aérien lorsque les circonstances le justifiaient.

Pour rappel, lors de la première guerre du Golfe en 1991 et surtout suite aux attentats du 11 septembre 2001, la Commission avait déjà pris, pour une période limitée, une série de mesures qui devaient permettre aux compagnies aériennes de faire face aux difficultés à court terme :

- examen avec bienveillance de certaines formes d'aides d'Etat destinées à compenser les coûts supplémentaires dans les domaines de la sûreté et de l'assurance ;
- possibilité pour la Commission, sur base d'un examen au cas par cas, d'autoriser, en vertu des règles de concurrence applicables aux transports aériens, certains accords de coopération entre compagnies aériennes; en particulier traitement favorable des accords de coordination des services ayant pour objectif d'assurer une offre satisfaisante sur des liaisons moins fréquentées ou pendant les périodes creuses.
- assouplissement des règles en matière d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports.

L'industrie avait bien réagi à ces difficultés et le trafic avait repris peu de temps après la guerre. La reprise du trafic après le 11 septembre a été toutefois plus lente.

Il convient à nouveau d'envisager une série de mesures de nature similaire.

### **1.1. Un soutien financier aux compagnies aériennes**

Alors qu'après le 11 septembre, les compagnies d'assurance avaient sans préavis retiré la couverture du risque terroriste et de guerre, obligeant les Etats membres à se substituer à elles et la Commission à encadrer ces interventions dans le cadre du contrôle des aides publiques, dans ce cas-ci les conséquences seront, selon toute attente, plus limitées.

De manière anticipée, la Direction générale de l'énergie et des transports a réuni le 10 mars 2003 le groupe *ad hoc* composé d'experts des Etats membres en matière d'assurances qui avait été constitué suite au 11 septembre. Celui-ci a fait le point sur la situation du marché. La plupart des représentants des Etats membres estiment qu'il ne faut pas s'attendre au retrait de la couverture des risques (third party liability cover). Les experts anticipent une hausse importante mais limitée dans le temps des primes pour les vols à destination de la région du Golfe. Certains Etats membres ont toutefois demandé que la Commission examine la possibilité de réintroduire un mécanisme d'encadrement des aides en cas de hausse significative. Les services de la Commission continueront de suivre l'évolution de la situation au jour le jour pour être en mesure de réagir et de coordonner les réactions éventuelles des Etats membres.

Parallèlement, le gouvernement des Etats-Unis, mais également d'autres Etats tiers risquent d'adopter des mesures d'aide directe à leurs compagnies. Il conviendra alors de vérifier l'impact de ces mesures de soutien sur les entreprises européennes. Dans ce contexte, il convient de rappeler la proposition de la Commission de mars 2002 sur les pratiques déloyales dans le transport aérien. L'objectif de la proposition est de doter la Communauté d'un instrument de défense commerciale anti-subsidies similaire à ce qui existe pour les autres secteurs. Il est donc essentiel que le Conseil et le Parlement européen adoptent rapidement cette proposition afin d'éviter les distorsions de concurrence éventuelles de compagnies de pays tiers.

## **1.2. Les mesures de sûreté**

Immédiatement après les attentats du 11 septembre, la Commission a fait une proposition de règlement établissant des règles communes pour la sûreté dans les aéroports. Le règlement a été adopté par le Conseil et le Parlement en janvier 2003. Le règlement établit des règles communes pour le contrôle des bagages et des passagers et organise les procédures de contrôle. A partir de juillet 2003, la Commission devra assumer la responsabilité de la surveillance du respect effectif du règlement dans l'ensemble des aéroports de la Communauté.

La guerre en Irak pourrait nécessiter un renforcement de la coopération au jour le jour entre les autorités nationales de sûreté ainsi que la Commission pour avoir une capacité de réaction collective en cas de problèmes particuliers en un point du territoire de la Communauté.

De l'avis de la Commission, la prise en charge du renforcement des mesures de sûreté doit être assumée par l'autorité publique. Il va de soi que, si certaines mesures sont imposées directement aux compagnies aériennes ainsi qu'à d'autres opérateurs du secteur tels que les aéroports, les prestataires de services d'assistance en escale et les prestataires de services de navigation aérienne, leur financement par les pouvoirs publics ne doit pas donner lieu à des aides au fonctionnement incompatibles avec le Traité.

## **1.3. Les créneaux horaires**

Le règlement communautaire concernant l'attribution des créneaux horaires prévoit qu'un transporteur aérien peut conserver les créneaux qui lui ont été accordés uniquement s'il les a utilisés pendant 80% au moins de la période (saison) pour laquelle ils lui ont été attribués.

Cependant, le règlement accepte aussi que des circonstances exceptionnelles, à savoir des cas imprévisibles et inévitables sur lesquelles le transporteur n'a aucune prise, peuvent avoir une incidence sur l'utilisation des créneaux horaires et justifient qu'il ne perde pas ses créneaux horaires pour la saison suivante.

Suite aux attentats du 11 septembre, la Commission avait proposé que les compagnies aériennes conservent leurs créneaux non utilisés à titre exceptionnel. La Commission examine l'opportunité d'une approche similaire pour la saison été 2003.

## **2. TRANSPORT MARITIME**

L'impact de la guerre sur le commerce mondial aura une répercussion directe sur le transport maritime dont les marges sont aujourd'hui extrêmement faibles. Mais, c'est surtout ses déficiences en matière de sûreté qui risquent d'être mis en exergue.

Le transport maritime a, en effet, pris conscience tardivement de sa vulnérabilité à la suite des attentats du 11 septembre où l'ensemble des modes de transport a fait l'objet d'une évaluation par les autorités publiques.

Dans ce contexte, une Communication sur la sûreté maritime sera adoptée dans les prochains jours. Elle inclut une proposition visant à transposer les récents instruments internationaux en matière de sûreté (modification de la convention SOLAS<sup>2</sup> et nouveau Code "International Ship and Port Facility Security") qui ont été négociés lors de la conférence diplomatique de l'Organisation Maritime Internationale de décembre dernier. Cette proposition devrait, une fois adoptée, permettre des avancées significatives en ce qui concerne la sûreté des navires et des installations portuaires.

Toutefois des travaux complémentaires sont nécessaires dans d'autres enceintes internationales (Organisation mondiale des Douanes, G8, Organisation Internationale du Travail) tout comme au sein de la Communauté, afin de couvrir l'ensemble du problème et de contrecarrer d'éventuelles initiatives bilatérales contre-productives. L'obtention d'un mandat de négociation le 18 mars pour remplacer l'approche unilatérale américaine en matière de conteneurs (Container Security Initiative) constitue à cet égard une étape importante. Dans le même but, il apparaît indispensable de s'assurer de la mise en œuvre effective par nos Etats membres des mesures adoptées, afin d'être en position d'exiger des tiers la reconnaissance de nos niveaux de sûreté, et la réciprocité des mesures.

Enfin, des actions complémentaires devront être rapidement prises afin de :

- soutenir les travaux de l'Organisation Internationale du Travail en ce qui concerne l'identification des gens de mer dans une perspective de contrôle d'immigration et de lutte anti-terroriste,
- définir des mesures complémentaires de sûreté à appliquer au sein des ports communautaires (sécurisation des enceintes portuaires et de leur personnel), et élaborer la législation adaptée.

## **3. GALILEO**

On peut se demander quelle sera l'attitude des autorités américaines en ce qui concerne la disponibilité du signal GPS tout au long du conflit. Plusieurs options sont envisageables : du brouillage limitée à la zone de guerre du signal à la dégradation de la qualité de celui-ci au niveau mondial pour l'ensemble des utilisateurs civils. L'impact de ces décisions sur les transports et les autres secteurs dépendant de la navigation par satellite devra être soigneusement analysé.

---

<sup>2</sup> Safety Of Life At Sea

Dans ce contexte, la Commission rappelle que le Conseil européen des 20 et 21 mars 2003 a demandé « que l'on mette en oeuvre intégralement et sans délai les conclusions de Barcelone concernant Galileo ».

#### 4. PÉTROLE

##### 4.1. Prix du pétrole

Au cours des derniers mois, on a observé une hausse du prix du pétrole en prévision d'un éventuel conflit. Cette hausse s'est poursuivie en dépit d'une baisse du prix de base du baril établi par l'OPEP, ce qui fait clairement apparaître, au cas où il faudrait une preuve, la forte influence de la spéculation sur les prix.

Le pétrole importé d'Irak par l'Union européenne représente moins de 3,5% de nos importations totales (cf. annexe II). Une interruption brutale de la fourniture de pétrole par l'Irak n'aurait donc pas de conséquences dramatiques sur la stabilité de notre approvisionnement, compte tenu notamment des déclarations de l'Arabie saoudite qui représente 12% des importations de l'UE et s'est engagée, en coordination avec d'autres membres de l'OPEP, à compenser toute diminution des exportations irakiennes. La production des deux premiers exportateurs de pétrole vers l'UE, à savoir la Norvège avec 22,9% et la Russie avec 22,5%, ne sera pas directement affectée par le conflit en Irak.

Il est très difficile de prévoir les conséquences d'un conflit sur la production de pétrole et l'évolution du prix des produits pétroliers. D'après de nombreux analystes, le prix actuel (cf. annexe III) intègre déjà une "prime de guerre", et ne reflète pas la situation du marché. En tout état de cause, les facteurs suivants auront une influence capitale :

- la durée de la guerre produira un effet immédiat sur les prix :
  - en cas de conflit de courte durée, il faut s'attendre à ce que les prix fluctuent beaucoup;
  - en cas de conflit plus long, les prix resteront plus fluctuants et atteindront un niveau plus élevé. Aucune perturbation sérieuse de l'approvisionnement n'est envisageable, mais on peut s'attendre à ce que la spéculation maintienne les prix à un niveau élevé.
- l'étendue du conflit aura un impact sur les prix et la sécurité de l'approvisionnement :
  - un conflit limité à l'Irak, même prolongé, n'aurait pas d'effets directs sur l'offre, même en cas de destruction des champs pétrolifères irakiens;
  - en revanche, un conflit étendu à d'autres pays de la région poserait le problème de la sécurité d'approvisionnement et entraînerait une pénurie et une hausse des prix.

## 4.2. Gestion des stocks pétroliers

Le prix du pétrole peut être influencé par d'autres facteurs, en particulier un éventuel déstockage des réserves pétrolières stratégiques américaines. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) pourrait également envisager une intervention coordonnée en matière de déstockage. À ce stade, cette dernière option est peu probable en raison des différences de vues au sein de l'AIE et de ses traditionnelles réticences à agir dues à la multiplicité de ses membres, parmi lesquels de nombreux pays non européens<sup>3</sup>. Par le passé, nombre de ces pays ont préféré prendre des mesures unilatérales à une coordination par l'intermédiaire de l'AIE.

Le 13 mars, la Commission a réuni les experts du Groupe Approvisionnement pétrolier afin de faire le point sur l'état des stocks pétroliers et les attentes des États membres. Tous les États membres ont confirmé que les stocks pétroliers de la Communauté sont satisfaisants et peuvent couvrir 115 jours d'approvisionnement, soit bien plus que le minimum de 90 jours fixé par l'AIE.

En cas de conflit ou de fortes fluctuations des prix, la Commission pourrait réunir d'urgence les experts afin d'envisager la coordination de mesures nationales. Des mesures, telles qu'un accord sur des dispositions d'économie d'énergie, pourraient également être prises et, après examen, faire éventuellement l'objet d'une proposition de la Commission.

Les propositions de directives sur la communautarisation des stocks de pétrole et de gaz, adoptées par la Commission le 11 septembre dernier, sont toujours en discussion au Conseil et au Parlement. Toutefois, il est déjà possible de coordonner l'action des États membres sur la base de la législation existante et des obligations plus générales qui leur incombent en vertu du Traité.

Dans ce contexte, il convient de rappeler que la Commission a le pouvoir de faire des propositions en cas de graves difficultés d'approvisionnement. Ces propositions, fondées sur l'article 100, peuvent être adoptées à la majorité qualifiée<sup>4</sup>.

Il faut également envisager de coordonner la position des États membres au sein de l'AIE afin de présenter des propositions européennes communes et renforcer la coopération avec l'AIE.

## 4.3. Coordination des mesures fiscales

En cas de hausse du prix du pétrole conduisant à une augmentation soutenue du prix des combustibles, les États membres ont eu tendance, dans le passé, à adopter des mesures fiscales unilatérales afin de réduire la pression sur le secteur des transports. En tout état de cause, comme la Commission a déjà eu l'occasion de le rappeler

---

<sup>3</sup> L'Agence internationale de l'énergie est composée de 26 membres dont les 15 États membres de l'Union auxquels s'ajoutent les États-Unis, le Canada, le Japon, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Suisse, la Turquie, la Hongrie, la Norvège (qui dispose d'un accord spécial), la République tchèque et la république de Corée (en 2002).

<sup>4</sup> *Article 100 (\*)*

1. Sans préjudice des autres procédures prévues par le présent traité, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, peut décider des mesures appropriées à la situation économique, notamment si de graves difficultés surviennent dans l'approvisionnement en certains produits.

auparavant, en cas de hausse du prix du pétrole, il convient de décourager la tentation d'amortir la hausse des prix par une réduction de la fiscalité. Cette approche soutenue par le Conseil informel Ecofin de Versailles en septembre 2000 n'avait pas été suivie dans les faits par un certain nombre d'États membres qui ont baissé les droits d'accises sur le carburant suite à la hausse du baril.

#### 4.4. Mesures de sécurité

La sécurité des infrastructures énergétiques relève en premier lieu de la responsabilité des États membres et chaque pays dispose de ses propres plans nationaux. Dans le contexte international actuel, il serait utile de réunir les autorités nationales responsables de ces plans afin de partager les connaissances acquises et favoriser une perception commune des risques majeurs et l'interaction des mesures nationales.

### 5. SÛRETÉ ET SÉCURITÉ NUCLÉAIRES

À la suite du 11 septembre, la Commission avait déjà réfléchi aux mesures à prendre pour renforcer la sûreté et la sécurité nucléaires. En vertu du traité Euratom, la Commission a clairement la responsabilité de toutes les questions relatives à la non-prolifération, au contrôle des matières nucléaires et à la protection sanitaire contre les rayonnements. 300 inspecteurs contrôlent régulièrement toutes les installations nucléaires de l'Union et vérifient que la quantité et l'usage des matières nucléaires correspondent aux objectifs déclarés. L'Union dispose ainsi du meilleur système de contrôle de la non-prolifération dans le monde.

Pour renforcer la sûreté et la sécurité nucléaires, d'autres mesures pourraient être envisagées concernant d'autres aspects, comme la sécurité matérielle des installations nucléaires, l'utilisation de matières radioactives autres que celles employées dans les programmes nucléaires (en médecine ou dans l'industrie) et un renforcement des contrôles à tous les niveaux. Les États membres pourraient envisager :

- une interdiction de survol des installations sensibles;
- une interdiction temporaire du transport de matières nucléaires entre centrales et sites d'entreposage. Les matières radioactives sont sous contrôle strict à l'intérieur des centrales nucléaires et une fois qu'elles ont atteint une décharge, mais sont plus vulnérables au cours de la phase de transport. Une interdiction temporaire de celui-ci pourrait donc être envisagé. Les cartes en annexe montrent comment se répartissent les centrales nucléaires et les sites d'entreposage dans l'Union (cf. annexe IV);
- la constitution et la coordination d'un système d'alerte permanent à l'aide des moyens existants;
- un renforcement des contrôles de sécurité et de l'accès à toutes les installations;
- des contrôles plus stricts de toutes les matières radioactives qui ne sont pas utilisées comme combustible nucléaire (et qui font donc déjà l'objet de procédures de contrôle strictes). Il existe dans l'Union des quantités

importantes de matières radioactives employées dans des secteurs qui ne sont pas soumis aux mêmes critères rigoureux que l'industrie nucléaire. Il se peut que nombre de ces sources radioactives ne soient pas officiellement déclarées et échappent donc aux contrôles officiels et aux procédures appropriées d'élimination. On pourrait envisager de recommander aux États membres d'imposer aux opérateurs une déclaration automatique de toutes les sources radioactives, et des sanctions en cas de non-respect.

Annexe I : Situation des principales compagnies aériennes européennes.

Annexe II : Importations de pétrole en 2002.

Annexe III : Évolution récente du prix du pétrole.

Annexe IV : Centrales nucléaires et installations d'élimination dans l'UE.

## ANNEXE 1

SITUATION DES PRINCIPALES COMPAGNIES AÉRIENNES EUROPÉENNES
------------------------------------------------------------

### Evolution du trafic passager au cours de l'année 2002

Cette évolution peut être mesurée notamment au moyen de :

- RPK (acronyme de *Revenue Passenger Kilometers*). Cette valeur statistique est obtenue en additionnant les kilomètres parcourus par chaque passager payant. Elle constitue donc une mesure en termes réels du niveau d'activité pour une compagnie;
- taux de remplissage : le coefficient de remplissage des avions est une mesure statistique de l'adéquation entre l'offre et la demande.

Ces données sont présentées dans le tableau ci-dessous pour les principales compagnies européennes. Le chiffre entre parenthèse représente l'évolution par rapport à la période précédente (Evolution en pourcentages par rapport à 2001 pour les RPK, hausse/baisse en nombre de points pour le coefficient de remplissage) :

2002	BA	AF	LH	IB	KL	RY
RPK (million)	99 103 ( - 4,1%)	98 527 ( + 2,9%)	93 642 ( + 5,2%)	40 416 ( - 2,1%)	58 590 ( + 2,5%)	Non disponible
Taux de rempliss.	72,7 % (+ 3,3 p.)	76,1 % ( + 1,2 p.)	77,1 % (+ 5,2 p.)	73,0 % (+ 2,3 p.)	80,3 % (+ 2,5 p.)	81,0 % (+ 4,0 p.)

Compagnies : British Airways (BA), Air France (AF), Lufthansa (LH), Iberia (IB), KLM (KL) et Ryanair (RY).

La demande de trafic aérien a connu une chute brutale au cours des derniers mois de 2001. L'amélioration générale des taux de remplissage indique que les compagnies concernées ont su adapter leur offre à la chute de la demande.

L'évolution des RPK est plus contrastée. Le chiffre de Ryanair n'est pas connu mais traduirait sans aucun doute une croissance importante. De sorte que quatre compagnies sur les six ont connu une augmentation de leur activité. Iberia enregistre une baisse modeste. A noter le cas particulier de British Airways qui a été plus fortement touchée que les autres du fait de sa dépendance importante envers le marché transatlantique. Cette compagnie a néanmoins mis en œuvre un plan de restructuration sévère qui a été salué pour son ampleur et ses résultats par de nombreux analystes.

Ces données traduisent l'efficacité des mesures engagées par la plupart des compagnies pour rationaliser leur réseau et adapter leur offre sur le plan commercial. Elles montrent une stabilisation de la situation suite au choc du 11 septembre 2001 et même une amorce réelle de redressement.

**Résultats financiers (Exercices sociaux clôturés au cours de l'année 2002 - A noter que seules Lufthansa et Iberia clôturent au 31 décembre)**

La même impression d'ensemble se dégage des résultats financiers publiés par les compagnies concernées. Le tableau ci-dessous reprend deux données clés (chiffre d'affaires et résultat opérationnel) extraites des états financiers de ces derniers. Le chiffre entre parenthèse représente l'évolution par rapport à au précédent exercice social clôturé (au cours de l'année 2001) :

<b>2002</b>	<b>BA</b>	<b>AF</b>	<b>LH (9 mois)</b>	<b>IB</b>	<b>KL</b>	<b>RY</b>
Chiffre d'affaires	8 340 ( - 10,1%)	12 528 ( + 2,0%)	12 641 ( + 2,7 %)	4 700 (- 0,8%)	6 532 (- 6,1 %)	551 (+27,3%)
Résultat opérat.	- 110 (- 129 %)	235 ( -47 %)	790 (+ 172 %)	249 (non signif)	-94 (- 234%)	163 (+ 43%)

Données en millions. Pour British Airways, chiffres en Livres Sterling, pour tous les autres, chiffres en EUR.

Compagnies : British Airways (BA), Air France (AF), Lufthansa (LH), Iberia (IB), KLM (KL) et Ryanair (RY).

Les résultats complets de Lufthansa pour l'année 2002 seront publiés le 20 mars 2003.

Ces résultats illustrent à quel point et avec quelle rapidité les efforts entrepris ont été payants. Plusieurs compagnies réalisent des profits significatifs. La performance de Lufthansa est remarquable : les résultats sont meilleurs après le 11 septembre 2001 qu'avant (les périodes comparées sont en effet les mois de janvier à septembre pour les années 2001 et 2002) ! Certains transporteurs enregistrent des pertes. Mais celles-ci semblent sous contrôle, même pour les compagnies les plus exposées comme British Airways.

## ANNEXE 2

### ENREGISTREMENT DES IMPORTATIONS ET DES LIVRAISONS DE PETROLE BRUT DANS LA COMMUNAUTE

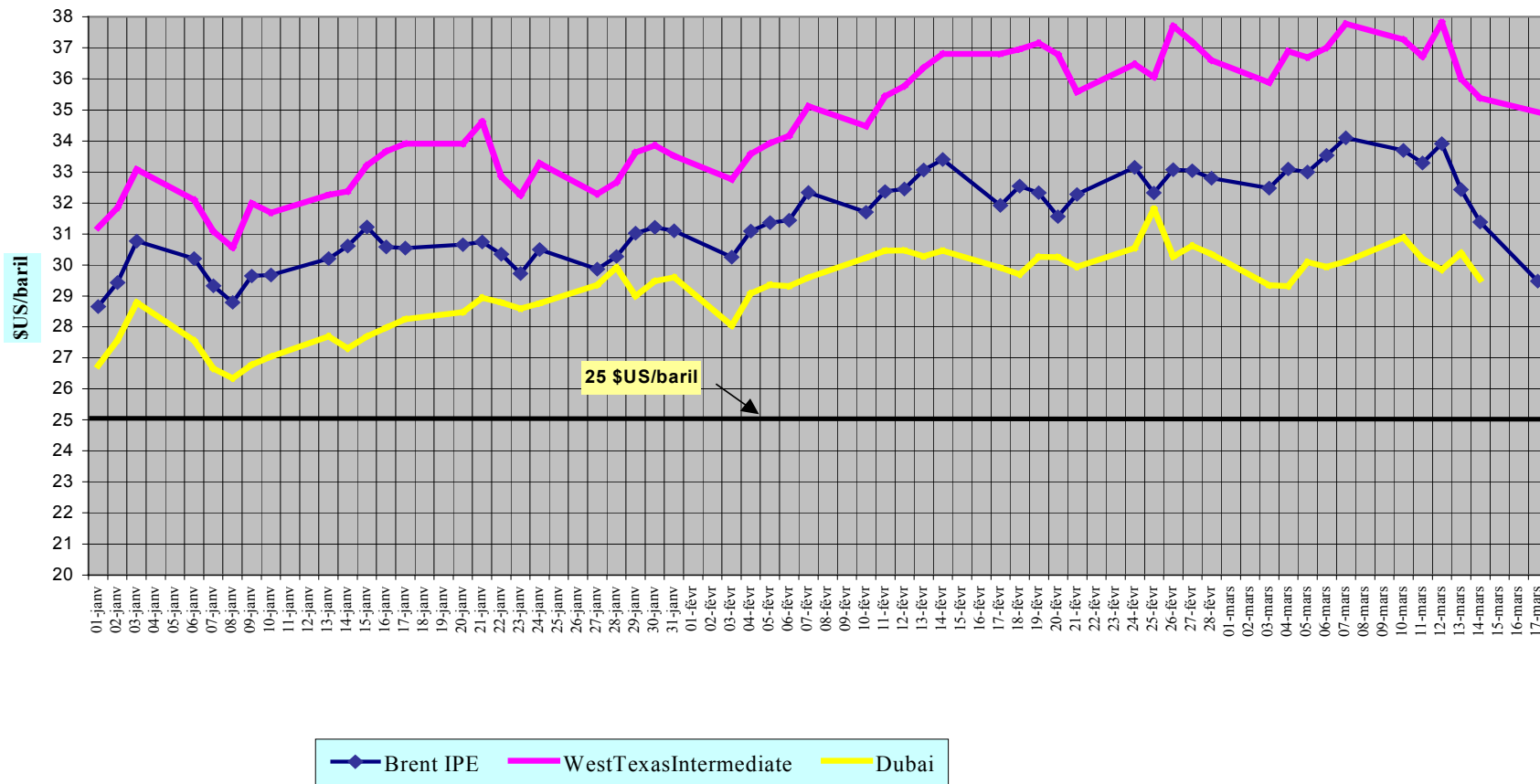
<b>Union européenne</b>		<b>Jan. - Nov. 2002</b>		
Pays d'origine	Volume (1000 Brl)	Valeur totale (\$ 1000)	Prix CAF (\$/Brl)	
Norvège	722903	17895404	24,75	
Russie	710276	16722860	23,54	
Arabie Saoudite	353369	8340338	23,60	
Libye	249891	6148228	24,60	
Iran	165558	3871407	23,38	
Nigeria	125254	3149539	25,15	
Syrie	125192	2985072	23,84	
Algérie	106717	2679861	25,11	
Irak	100413	2394334	23,84	
Kazakhstan	84320	2079088	24,66	
Mexique	60850	1317553	21,65	
Angola	56954	1386451	24,34	
Venezuela	46376	1012825	21,84	
Koweït	40551	952301	23,48	
Autres pays d'Afrique	36012	839302	23,31	
Azerbaïdjan	31584	806163	25,52	
Egypte	27886	644306	23,11	
Cameroun	23788	565666	23,78	
Autres pays d'Europe	18402	435165	23,65	
Brésil	16677	366741	21,99	
Congo	13837	307697	22,24	
Tunisie	11952	290663	24,32	
Autres pays de l'ex- URSS	7927	172715	21,79	
Gabon	5157	101049	19,59	
Colombie	3479	81007	23,29	
Zaïre	2208	50822	23,02	
Ukraine	2132	44883	21,05	
Autres pays du Moyen Orient	1910	43352	22,70	
Argentine	1557	28659	18,41	
Oman	1347	35911	26,66	
Autres pays d'Amérique latine	1037	18977	18,30	
United States	890	20559	23,10	
Yemen	547	13046	23,85	
Vietnam	379	9577	25,27	
Oatar	227	4511	19,87	
<b>TOTAL</b>	<b>3157556</b>	<b>75816031</b>	<b>24,01</b>	

### ANNEXE

<i>11 mois</i>
Part des importations en %
22,89
22,49
11,19
7,91
5,24
3,97
3,96
3,38
3,18
2,67
1,93
1,80
1,47
1,28
1,14
1,00
0,88
0,75
0,58
0,53
0,44
0,38
0,25
0,16
0,11
0,07
0,07
0,06
0,05
0,04
0,03
0,03
0,02
0,01
0,01
<b>100,00</b>

### ANNEXE 3

## Pétrole brut - Cours internationaux



## ANNEX 4

Centrales nucléaires et installations de stockage définitif pour déchets de faible activité  
et d'activité intermédiaire

