

Les transports

9





9.1 LA RÉPARTITION DES MODES	378
9.2 LE TRANSPORT DE PASSAGERS	381
9.3 LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	388

Qu'il s'agisse de l'acheminement des biens et des services aux clients ou du transport de passagers dans le cadre du travail ou des loisirs, les transports jouent un rôle crucial dans une économie. Cependant, les embouteillages, la qualité des services (telles que la ponctualité et la connectivité), le prix et la pollution sont des problèmes majeurs qui mettent en péril le développement économique. Les mesures pour traiter ces problèmes, entre autres, tout en maintenant la compétitivité de l'UE, étaient au cœur du livre blanc de l'UE, adopté en 2001, relatif à la politique des transports et intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix»⁽⁶⁶⁾. Ce document reste le fondement de la politique communautaire actuelle pour les transports durables bien qu'il ait été complété en juin 2006 par la communication d'examen à mi-parcours intitulée «Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent»⁽⁶⁷⁾. Parmi les conclusions principales de cette communication, il ressort que chaque mode de transport doit être optimisé afin de contribuer à la compétitivité des entreprises européennes ainsi qu'à la prospérité globale de l'UE. Tous les modes devront être plus respectueux de l'environnement, sûrs et économes en énergie. Leur exploitation seule ou intégrée devra être efficace et permettre d'atteindre une utilisation optimale et durable des ressources. La communication a proposé un large éventail de mesures de mise en œuvre, en grande partie dictées par les évolutions observées, notamment:

- les engagements en matière d'environnement, tels que ceux contractés au titre du Protocole de Kyoto et relatifs à la qualité de l'air, à la pollution sonore et à l'utilisation des sols;
- une plus grande importance accordée à la technologie, y compris l'encouragement à une recherche et développement dans des domaines tels que les systèmes de transport intelligents (comme Galileo, SESAR, ERTMS) qui associent la communication, la navigation et l'automatisation, et une technologie de moteur capable d'améliorer l'efficacité énergétique et de promouvoir l'utilisation des carburants de substitution. Les autres activités citées comprennent la modernisation des systèmes de gestion du trafic aérien, les améliorations en matière de sécurité, la mobilité urbaine et la décongestion des corridors de transport, ainsi que l'utilisation efficace des différents modes de transport seuls ou de manière intégrée;
- la consolidation du secteur des transports, notamment dans les transports aérien et maritime, mais également avec la création de grandes entreprises logistiques actives dans le monde entier;
- l'élargissement, qui a permis d'étendre les réseaux transeuropéens pour créer de nouveaux corridors particulièrement propices au transport par chemin de fer et par voie d'eau;
- l'évolution du contexte international, comme la menace terroriste ou la mondialisation qui a modifié les flux commerciaux et renforcé le besoin de services de transport internationaux.

(66) COM(2001) 370 final; pour plus d'informations: http://ec.europa.eu/transport/white_paper/index_fr.htm.

(67) Communication de la Commission européenne au Conseil et au Parlement européen, «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, 22 juin 2006, COM(2006) 314 final, pour plus d'informations: http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_fr.htm.

La Commission européenne a d'ores et déjà engagé une série de plans d'action portant sur les questions majeures de la politique des transports, tels que le livre vert sur le transport urbain ⁽⁶⁸⁾ et la nouvelle directive relative à la taxation routière ⁽⁶⁹⁾, et poursuivra par des plans relatifs à la logistique, à la propulsion verte et à l'espace maritime européen commun.

(68) COM(2007) 551 final; pour plus d'informations: http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_fr.pdf.

(69) Directive 2006/38/CE; pour plus d'informations: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/oj/2006/l_157/l_15720060609fr00080023.pdf.

Les statistiques d'Eurostat sur les transports décrivent les principales caractéristiques des transports, non seulement en termes de quantité de fret et de nombre de passagers transportés chaque année ou en nombre de véhicules et d'infrastructures utilisés, mais également en termes de contribution des services de transport à l'économie toute entière. La collecte de données est appuyée par plusieurs actes juridiques imposant aux États membres de transmettre leurs données statistiques ainsi que par des accords volontaires de communication des données.

LES DONNÉES EUROSTAT DANS CE DOMAINE:

Transports

Transports – vue horizontale
 Transport ferroviaire
 Transport routier
 Navigation intérieure
 Oléoducs
 Transport maritime
 Transport aérien

9.1 LA RÉPARTITION DES MODES

INTRODUCTION

L'exigence d'une mobilité accrue, émanant des particuliers, et le souci d'une plus grande souplesse et de délais de livraison plus courts, émanant des entreprises, ont conduit le transport routier à devenir le mode de transport prédominant dans l'UE. La croissance du transport routier a eu un effet considérable sur les embouteillages, la sécurité routière et la pollution.

L'un des principaux défis relevés dans le livre blanc de 2001 consiste à résoudre ce déséquilibre du développement des différents modes de transport. Des actions spécifiques visant à stimuler les liaisons ferroviaires et maritimes ont été prévues puis mises en œuvre (les programmes Marco Polo).

La politique de la Commission relative au transport intermodal des marchandises a été adoptée afin d'encourager l'acheminement efficace des marchandises «de porte à porte», à l'aide de deux modes de transport ou plus, au sein d'une chaîne de transport intégrée. Cette politique reconnaît les avantages intrinsèques de chaque mode de transport en termes de capacité potentielle, de niveaux de sécurité, de souplesse, de consommation d'énergie ou d'impact sur l'environnement. Le transport intermodal permet à chaque mode de jouer son rôle en créant des chaînes de transport globalement plus efficaces, économiques et durables.

Le livre blanc propose également de développer les autoroutes de la mer qui constitueraient une véritable alternative compétitive au transport terrestre. Le cadre juridique du financement de ce projet a été garanti en 2004.

DÉFINITIONS ET DISPONIBILITÉ DES DONNÉES

Les définitions utilisées dans certaines statistiques des transports sont disponibles dans le «Glossaire des statistiques de transport – troisième édition». Les données relatives au transport routier de marchandises reposent sur le règlement n° 1172/98 du Conseil:

- le voyageur-kilomètre est l'unité de mesure représentant le transport par un mode donné d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre;
- la tonne-kilomètre est l'unité de mesure correspondant au déplacement par un mode de transport donné d'une tonne de marchandises sur un kilomètre;
- le transport intérieur de marchandises correspond au transport par route, par chemin de fer, par voie navigable intérieure et par oléoduc, ce qui exclut les transports aérien et maritime;
- les déplacements par chemin de fer et voie navigable intérieure sont enregistrés pour chaque pays déclarant sur leur territoire national («principe de territorialité»), indépendamment de la nationalité du véhicule ou du navire; les statistiques pour la route recensent tous les déplacements, sur le territoire du pays d'immatriculation ou à l'étranger, de véhicules immatriculés dans le pays déclarant («principe de nationalité»);
- la part de la route/du chemin de fer/des voies navigables intérieures du transport de marchandises désigne la part de la route/du chemin de fer/des voies navigables intérieures dans le total du transport de marchandises exprimé en tonne-kilomètre.

Les statistiques relatives à la route et aux autres modes de transport intérieurs étant fondées sur des principes différents, les chiffres des plus petits pays déclarants (par exemple, le Luxembourg et la Slovénie) peuvent s'avérer trompeurs. Les données concernant les parts relatives du transport intérieur de marchandises sont annuelles et disponibles, en général, pour chaque année depuis le début des années 1990.

CONCLUSIONS PRINCIPALES

En 2005, un peu plus des trois-quarts (76,5 %) du transport intérieur de marchandises dans l'EU-25 étaient réalisés par route, moins d'un cinquième (17,6 %) par chemin de fer et le reste (5,9 %) par voie navigable intérieure. La prédominance du transport routier de marchandises était avérée dans la majorité des États membres, à l'exception de l'Estonie et de la Lettonie où environ deux tiers du transport intérieur de marchandises étaient effectués par chemin de fer en 2005. La même année, le transport par voie navigable intérieure a représenté moins d'un tiers (30,6 %) du transport intérieur de marchandises aux Pays-Bas et entre 10 % et 15 % en Belgique, en Allemagne et en Roumanie.

La principale mesure du volume du transport de voyageurs est le nombre de voyageurs-kilomètres par résidents sur le territoire national, qui peut être étudié par mode de transport. Les comparaisons doivent être effectuées avec précaution, en particulier pour les chiffres absolus, en raison des différences en termes de taille des pays et de couverture des données nationales. Néanmoins, le transport en voiture particulière représentait une part conséquente du transport intérieur de passagers parmi les États membres pour lesquels des données sont disponibles ⁽⁷⁰⁾. La dépendance envers la voiture pour le transport intérieur de passagers était particulièrement importante en Slovénie, au Royaume-Uni, en Lituanie, au Luxembourg et en France, où la voiture représentait plus de 85 % du total des transports

intérieurs en voyageurs-kilomètres. À Chypre, à Malte, en Hongrie, en Grèce et en Slovaquie, le bus a représenté environ un quart des transports intérieurs en voyageurs-kilomètres, alors que la Hongrie (16,3 %), la République tchèque (15,6 %), l'Autriche (11,0 %) et la France (10 %) ont enregistré les parts modales les plus élevées pour le chemin de fer, les tramways et les métros.

Il convient de noter que cette analyse ne concerne que les déplacements intérieurs de marchandises et de passagers. Les transports aérien et maritime représentaient des parts conséquentes dans les déplacements internationaux de marchandises et de passagers.

Les décès sur la route dans l'EU-25 ont nettement reculé entre 1990 et 2005, passant de 70 628 à 41 274. Bien que cette tendance à la baisse soit perçue dans presque tous les États membres, les taux de mortalité routière varient considérablement entre les pays. Les taux de mortalité routière les plus importants par million d'habitants parmi les États membres ont été relevés en Lituanie (223 décès sur la route par million d'habitants en 2005) et en Lettonie (192). Ces taux contrastent avec ceux, par exemple, observés en Suède (un État membre aux conditions climatiques et à la luminosité similaires) qui enregistre 49 décès par million d'habitants, les Pays-Bas (46 par million d'habitants) et Malte (42 par million d'habitants). Dans l'ensemble des pays pour lesquels une ventilation par âge des victimes d'accidents de la route est disponible en 2002, les taux de mortalité routière des jeunes conducteurs (moins de 30 ans) étaient sensiblement supérieurs à ceux des conducteurs plus âgés (30 ans et plus). L'écart entre ces taux était le plus important en France où le taux de mortalité routière des jeunes conducteurs représentait un peu plus du double de celui des conducteurs plus âgés (259 contre 127 par million d'habitants).

(70) Bulgarie, Estonie, Chypre, Malte et Roumanie, non disponibles.

SOURCES

Ouvrages statistiques

Panorama of transport

Pocketbooks

Energy, transport and environment indicators pocketbook

Méthodologies et documents de travail

Glossaire des statistiques de Transport – troisième édition (PDF)

Données Internet

Transports – vue horizontale

Statistiques régionales des transports

Réseaux routiers, ferroviaire et voies navigables au niveau régional

Parc de véhicules par catégorie au niveau régional

Victimes dans les accidents de la route au niveau régional

Tables ad hoc utilisées dans l'annuaire Eurostat

Tableau 9.1: Répartition modale du transport intérieur de passagers et de marchandises

	(% du total des transports intérieurs, en voyageurs-km), 2004 (1)			(% du total des transports intérieurs de marchandises, en tonnes-km), 2005		
	Voitures particulières	Bus	Chemin de fer, tramways et métros	Chemin de fer	Route	Voie navigable intérieure
EU-27 (2)	82,8	9,3	7,9	17,6	76,5	5,9
Belgique	80,8	12,3	7,0	13,4	72,4	14,1
Bulgarie	:	:	:	25,4	70,8	3,7
République tchèque	68,9	15,5	15,6	25,4	74,5	0,1
Danemark	81,8	9,9	8,2	7,8	92,2	-
Allemagne	84,8	6,6	8,6	20,3	66,0	13,6
Estonie	77,7	20,0	2,4	64,6	35,4	0,0
Irlande	75,3	19,7	5,0	1,7	98,3	-
Grèce	73,3	23,3	3,4	2,6	97,4	-
Espagne	81,7	12,3	6,0	4,8	95,2	-
France	85,1	4,9	10,0	16,0	80,5	3,5
Italie	82,5	11,5	6,0	9,7	90,3	0,0
Chypre	73,8	26,2	-	-	100,0	-
Lettonie	72,9	19,1	8,0	70,2	29,8	0,0
Lituanie	86,3	12,3	1,5	43,9	56,1	0,0
Luxembourg	85,6	10,8	3,6	4,1	92,5	3,6
Hongrie	60,1	23,6	16,3	25,0	69,2	5,8
Malte	75,6	24,4	-	-	100,0	-
Pays-Bas	84,3	6,7	9,0	3,6	65,8	30,6
Autriche	75,1	13,8	11,0	32,6	64,4	3,0
Pologne	77,4	12,8	9,8	30,8	69,0	0,2
Portugal	81,4	13,1	5,5	5,3	94,7	-
Roumanie	:	:	:	21,7	67,3	11,0
Slovénie	90,2	5,5	4,3	22,7	77,3	-
Slovaquie	70,0	22,7	7,3	29,5	70,3	0,3
Finlande	84,1	10,5	5,3	23,3	76,5	0,2
Suède	83,0	7,6	9,3	36,0	64,0	-
Royaume-Uni	87,2	6,2	6,6	11,9	88,0	0,1
Croatie	:	:	:	23,1	76,0	1,0
ARY de Macédoine	:	:	:	11,2	88,8	-
Turquie	:	:	:	5,6	94,4	-
Islande (3)	88,8	11,2	-	-	100,0	-
Norvège (3)	88,2	7,4	4,5	14,7	85,3	-

(1) Sauf les deux-roues motorisés; si les deux-roues motorisés étaient inclus, ils représenteraient 2,6 % du résultat de la répartition modale.

(2) EU-25 pour le transport intérieur de passagers.

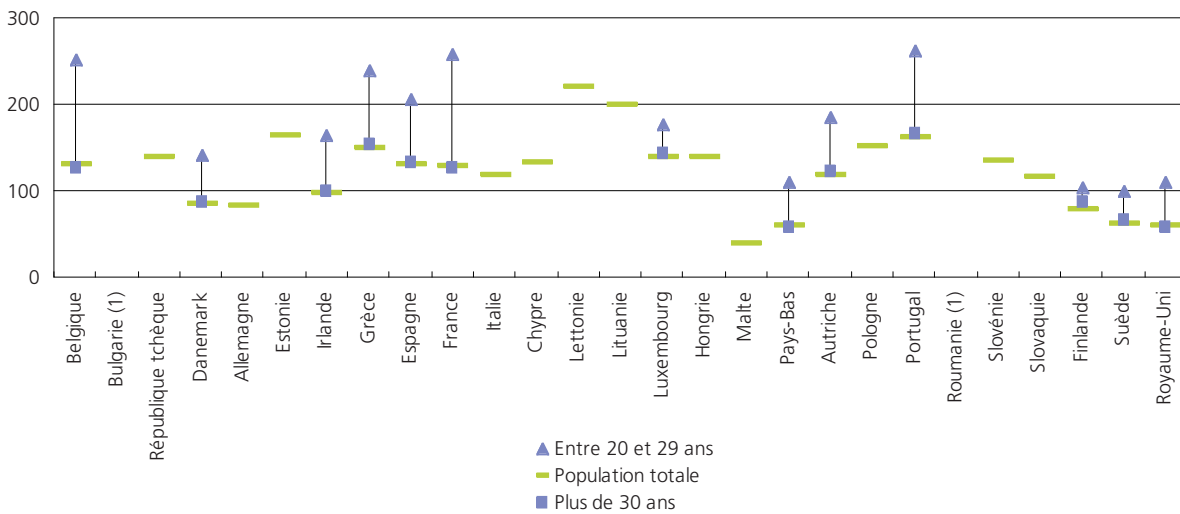
(3) Transport intérieur de passagers, 2002.

Source: Eurostat (tsdtr210 et tsdtr220) et direction générale énergie et transports (EU energy and transport in figures)

Cet indicateur est défini comme la part en pourcentage de chaque mode de transport dans le total des transports intérieurs, mesurés en passager-kilomètre (pkm). L'indicateur comprend les transports par route, rail et voies navigables intérieures. Les données sont censées se fonder sur les déplacements sur le territoire national, indépendamment de la nationalité du véhicule ou navire. Néanmoins, la méthodologie de collecte de données n'est pas harmonisée au niveau de l'UE. Cet indicateur est défini comme la part en pourcentage de chaque mode de transport dans le total des transports intérieurs, mesurés en tonne-kilomètre (tkm). L'indicateur comprend les transports par route, rail et voies navigables intérieures. Les données sur le transport routier se fondent sur tous les déplacements de véhicules immatriculés dans le pays déclarant. En ce qui concerne le rail et les voies navigables intérieures, les données sur le transport se fondent sur les déplacements sur le territoire national, indépendamment de la nationalité du véhicule ou navire, mais il y a certaines variations dans les définitions d'un pays à l'autre.

Figure 9.1: Personnes tuées dans les accidents de la route, 2002

(personnes tuées par million d'habitants)



(1) Non disponible.

Source: Eurostat (tsdtr420) et Banque de données CARE de la Commission européenne (CARE – banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière)

Les décès causés par les accidents de la route incluent des conducteurs et des passagers de véhicules et de cycles à pédales, ainsi que des piétons, décédés dans un délai de 30 jours à compter du jour de l'accident. Pour les États membres n'utilisant pas cette définition, des facteurs correctifs ont été appliqués.

9.2 LE TRANSPORT DE PASSAGERS

INTRODUCTION

L'UE a conçu ses politiques en matière de transport en tenant compte de ses citoyens vivant en zones urbaines et rurales, et de ses entreprises. Le récent examen à mi-parcours du livre blanc de 2001 a placé le transport urbain au devant de la scène, soulignant le fait que «quatre-vingts pour cent des Européens vivent en milieu urbain». Cet examen préconise d'adopter les bonnes pratiques appliquées par un certain nombre de villes en ce qui concerne «les infrastructures de transport, la normalisation, la lutte contre la congestion et la gestion de la circulation, les services de transports en commun, la tarification de l'utilisation des infrastructures, l'urbanisation, la sécurité et la sûreté, et la coopération avec les régions limitrophes». Forte d'une expérience acquise dans le cadre de l'initiative CIVITAS⁽⁷¹⁾ et de sa stratégie thématique relative aux transports urbains⁽⁷²⁾, la Commission a publié, en septembre 2007, un livre vert⁽⁷³⁾ sur la nouvelle culture de la mobilité urbaine qui vise à adopter ces bonnes pratiques. Pour souligner l'importance de ces répercussions du transport urbain sur la prospérité et la cohésion économiques, le

livre vert précise que «près de 85 % du produit intérieur brut de l'UE est réalisé en milieu urbain».

Le transport intra-urbain ne représente qu'un aspect de la politique de transport des passagers. L'élargissement de l'UE a créé de nouvelles possibilités pour le transport intra-urbain de passagers par chemin de fer, en voiture ou en avion, qui a été renforcé, et continue de l'être, par l'amélioration des infrastructures (notamment les extensions des liaisons ferroviaires à grande vitesse ou l'augmentation des capacités des aéroports), et par une concurrence accrue et une meilleure coordination (telle que la politique du ciel unique). Le renforcement des droits des passagers a également permis à ces derniers d'apprécier la liberté de voyager et de travailler dans l'UE toute entière, avec une sécurité accrue. Le récent examen à mi-parcours souligne que les passagers empruntant les transports ferroviaires et maritimes bénéficieront des mêmes droits dans la législation à venir.

DÉFINITIONS ET DISPONIBILITÉ DES DONNÉES

Les définitions utilisées dans les statistiques des transports sont disponibles dans le «Glossaire des statistiques de transport – troisième édition», notamment les suivantes:

- un voyageur par chemin de fer désigne toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours par chemin de fer;
- le voyageur-kilomètre par chemin de fer est l'unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par chemin de fer sur un kilomètre;

(71) L'initiative CIVITAS a été lancée pour aider les villes à disposer d'un système de transports urbains plus durable, propre et efficace, par la mise en place et l'évaluation d'un ensemble ambitieux et intégré de mesures fondées sur les politiques et la technologie.

(72) Il convient également de prendre en compte la communication sur la stratégie thématique pour l'environnement urbain – COM(2005) 718; pour plus d'informations: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/com_2005_0718_fr.pdf.

(73) COM(2007) 551 final; pour plus d'informations: http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_fr.pdf.

- un navire marchand est un navire conçu pour le transport de marchandises ou le transport de passagers, ou spécialement équipé pour une tâche spécifique;
- un voyageur par mer désigne toute personne qui effectue un voyage sur un navire marchand. Le personnel affecté au service d'un navire marchand n'est pas considéré comme faisant partie des passagers. Ne sont pas assimilés à des passagers les membres d'équipage voyageant à bord du navire sans avoir payé leur voyage et qui ne sont pas affectés au service du navire, ainsi que les enfants en bas âge;
- un voyageur aérien désigne toute personne empruntant un vol particulier (comportant un numéro de vol unique) décomptée une seule fois et non à chaque étape du vol. Tous les passagers payants et non payants dont le voyage commence ou se termine à l'aéroport déclarant et les passagers en transfert embarquant ou quittant le vol à l'aéroport déclarant sont inclus; en revanche, les passagers en transit direct ne sont pas pris en compte.

Les statistiques des transports par chemin de fer sont déclarées selon le «principe de territorialité», c'est-à-dire que chaque pays déclarant prend en compte le chargement/l'embarquement, le déchargement/le débarquement et les déplacements de marchandises et de personnes effectués sur le territoire national. Ainsi, la «tonne-kilomètre» et le «voyageur-kilomètre» sont les meilleures mesures disponibles pour comparer les modes de transport et les pays. En effet, le calcul en tonnes ou en nombre de passagers implique un risque élevé de double décompte, en particulier dans le domaine du transport international.

Les données annuelles relatives aux passagers des compagnies de chemin de fer et des accidents ferroviaires sont disponibles pour l'ensemble des États membres, à l'exception de Malte et de Chypre qui ne disposent pas de chemins de fer.

Les données relatives au transport maritime sont transmises à Eurostat par 22 États membres de l'UE (la République tchèque, le Luxembourg, la Hongrie, l'Autriche et la Slovaquie n'ayant pas de trafic maritime). Les données annuelles des autres États membres de l'EU-27 sont disponibles pour la majeure partie de la période de 2001 à 2005 (à partir de juin 2007), bien que certains États membres aient transmis des données annuelles et trimestrielles depuis 1997.

Le secteur du transport aérien comprend les données intra- et extra-UE aux niveaux national et international. Dans les tableaux du sous-domaine «Mesure de transport – passagers», les données sont ventilées selon les rubriques suivantes: passagers à bord (arrivées, départs et total), passagers transportés (arrivées, départs et total) et passagers de vols commerciaux (arrivées, départs et total). Les tableaux de la collection «Détails du transport aérien par pays déclarant et par liaison aérienne» renseignent sur les sièges disponibles (arrivées, départs et total). Les données sont présentées mensuellement, trimestriellement et annuellement. Les données annuelles des États membres de l'EU-27 sont disponibles pour la majeure partie de la période 2001-2006.

CONCLUSIONS PRINCIPALES

Pour la grande majorité des États membres, la croissance du PIB depuis 1995 a devancé l'évolution du volume du transport intérieur de passagers. Parmi les exceptions figurent l'Espagne et l'Italie, où le taux de croissance du PIB était très proche de celui du volume du transport intérieur de passagers, et le Portugal et la Grèce, qui ont enregistré de manière durable, jusqu'en 2004, une croissance du volume du transport intérieur de passagers supérieure à celle du PIB, notamment en ce qui concerne les voitures particulières.

Dans l'EU-27, la plus grande distance moyenne parcourue en chemin de fer (trajet national et international) par habitant en une année était relevée en France, au Danemark et en Autriche. Pour ces États membres, cette distance moyenne a varié de 1 000 à 1 200 voyageurs-kilomètres, en 2004/2005. En termes de voyage international au sein des États membres de l'EU-27, la distance moyenne parcourue en chemin de fer la plus élevée a été enregistrée en Autriche (195 voyageurs-kilomètres par habitant), au Luxembourg (141 km par habitant) et en France (125 km par habitant), en 2005⁽⁷⁴⁾. Ces mesures reflètent notamment le nombre de frontières internationales, l'importance des travailleurs transfrontaliers dans la main-d'œuvre, la proximité relative des capitales et des autres villes par rapport aux frontières internationales, l'accès aux liaisons ferroviaires à grande vitesse et leur position par rapport aux grands corridors de transport internationaux.

Quelque 3 136 personnes ont été soit tuées ou gravement blessées dans des accidents ferroviaires dans l'EU-25, en 2005, parmi lesquelles un peu plus d'un quart (28 %) étaient des passagers du train ou des employés des chemins de fer. Environ deux tiers (68 %) des décès survenus dans des accidents ferroviaires ont résulté d'incidents impliquant du matériel roulant en mouvement, dont un peu plus d'un quart (28 %) se sont produits à des passages à niveau. Sur les 1 487 personnes décédées lors d'un accident ferroviaire, 62 étaient des passagers, et 19 sont mortes lors d'une collision (hors accidents survenus aux passages à niveau).

(74) France, 2004.

En 2005, le plus grand nombre de décès consécutifs à des accidents ferroviaires dans l'EU-27 (sauf la Bulgarie) a été enregistré en Pologne et en République tchèque. Cependant, les statistiques concernant la République tchèque englobent les suicides qui devraient en principe être exclus.

Le transport aérien dans l'EU-25 a dépassé les 700 millions de passagers en 2005. En 2006 l'aéroport de Londres Heathrow reste le plus fréquenté en nombre de passagers (environ 67 millions), représentant un peu moins d'un dixième du total des voyageurs aériens dans l'UE. Les aéroports Paris Charles-de-Gaulle (56 millions) et Francfort/Main (52 millions) occupaient respectivement la deuxième et la troisième place. La grande majorité des passagers de ces trois aéroports (environ 90 % ou plus) étaient des passagers internationaux. Les aéroports de Madrid Bajas, de Paris Orly, de Barcelone et de Rome Fiumicino étaient les plus fréquentés en termes de vols intérieurs parmi les États membres de l'UE (75).

(75) Pour plus d'informations, consultez les statistiques en bref d'Eurostat n° 8/2007 intitulées «Le transport aérien en Europe en 2005».

Les ports de l'EU-25 ont accueilli 387 millions de voyageurs par mer (76) en 2005, soit un recul de près de 5 % par rapport à 2004. Les ports grecs et italiens ont pris en charge plus de voyageurs (respectivement 86 millions et 79 millions) que ceux de tout autre État membre, bien que dans ces deux pays, de nombreux passagers aient été comptés deux fois, lors des liaisons nationales en ferry telles que Perama-Paloukia et Reggio de Calabre-Messine.

L'ouverture de nouveaux ponts et tunnels entre les îles et les pays peut avoir une incidence considérable sur la fréquentation des ports. Par exemple, le net recul (16 %) du nombre de passagers transitant par des ports grecs entre 2003 et 2005 s'explique essentiellement par l'ouverture, en 2004, d'un pont entre le Péloponnèse et la Grèce continentale, ce qui a engendré une diminution du nombre de passagers sur la liaison Rion-Antirion. L'interruption du trafic «détaxé» entre les ports polonais et allemands en mai 2004 explique également en grande partie la diminution de près de la moitié du nombre de voyageurs par mer dans les ports polonais entre 2003 et 2005 (77).

(76) Le nombre total de voyageurs par mer peut comporter un double comptage de certains passagers, comme ceux, par exemple, qui ont embarqué ou débarqué dans des ports du même pays. La différence entre le nombre de passagers qui embarquent et qui débarquent n'est pas significative. En effet, la majeure partie du transport correspond aux principales liaisons en ferry.

(77) Pour plus de détails, consultez les statistiques en bref d'Eurostat n° 94/2007 intitulées «Transport maritime de marchandises et de passagers 1997-2005».

SOURCES

Méthodologies et documents de travail

Questionnaire commun de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-NU), Eurostat et la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT; plus récemment le Forum International des Transports - FIT) sur les statistiques des transports par chemin de fer
Manual on air transport statistics methodology

Glossaire des statistiques de Transport – troisième édition (PDF)

Des notes méthodologiques sur les statistiques du transport maritime sont disponibles sur le CD-ROM annuel consacré au transport par mer

Données Internet

Transport ferroviaire

Mesure de transport ferroviaire – passagers

Transport ferroviaire – passagers transportés, par trimestre

Transport ferroviaire de voyageurs par type de transport (national/international) (en 1 000 de voyageurs)

Transport ferroviaire international de voyageurs du pays déclarant vers le pays de débarquement (en 1 000 de voyageurs)

Transport ferroviaire international de voyageurs du pays d'embarquement vers le pays déclarant (en 1 000 de voyageurs)

Transport maritime

Transport maritime – passagers

Transport maritime – passagers – données annuelles – tous les ports – par direction

Transport maritime – passagers – données trimestrielles – ports principaux – par direction et par type de trafic (national et international)

Transport aérien

Mesure du transport aérien – passagers

Vue d'ensemble du transport aérien de passagers par pays et par aéroports

Transport aérien national de passagers par pays et par aéroports

Transport aérien international intra-UE de passagers, par pays et par aéroports

Transport aérien international extra-UE de passagers par pays et par aéroports

Détails du transport aérien de passagers par pays déclarants et par liaisons

Tableau 9.2: Volume du transport intérieur de passagers (1)

(indice du volume du transport intérieur de passagers par rapport au PIB (1995=100))

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Belgique	100,0	99,5	97,3	98,9	97,4	94,9	95,9	96,4	97,0	96,3
Bulgarie	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:
République tchèque	100,0	106,9	107,4	109,3	109,9	109,4	107,9	105,9	103,1	98,0
Danemark	100,0	99,0	97,7	96,6	95,4	91,6	89,7	89,5	89,8	90,0
Allemagne	100,0	99,2	97,5	96,7	96,9	92,5	93,4	93,8	93,5	93,6
Estonie	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Irlande	100,0	97,2	93,8	90,7	85,8	81,7	80,7	79,2	78,7	77,8
Grèce	100,0	98,4	100,3	102,0	105,1	110,0	110,0	111,6	109,9	109,6
Espagne	100,0	101,9	101,0	101,1	101,8	99,5	97,9	102,0	101,2	101,4
France	100,0	100,8	100,2	99,6	99,2	96,0	97,4	97,5	96,9	94,9
Italie	100,0	101,3	100,9	102,4	101,0	105,8	103,1	102,1	102,0	101,8
Chypre	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Lettonie	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Lituanie	100,0	:	:	:	:	:	:	90,6	96,3	117,0
Luxembourg	100,0	100,4	96,8	92,7	85,8	88,0	89,2	88,1	87,2	85,6
Hongrie	100,0	101,4	96,7	92,3	90,1	84,7	81,5	78,9	75,8	72,1
Malte	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Pays-Bas	100,0	97,5	96,6	93,6	91,6	88,3	87,0	88,1	88,0	86,6
Autriche	100,0	99,1	97,0	94,7	93,6	91,9	92,1	92,6	92,4	91,4
Pologne	100,0	96,3	94,9	95,6	92,4	92,2	93,7	95,1	93,6	92,1
Portugal	100,0	100,8	102,9	103,2	104,8	105,3	105,0	107,5	111,2	113,7
Roumanie	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Slovénie	100,0	104,0	104,9	98,8	99,1	94,5	93,0	91,6	89,8	87,6
Slovaquie	100,0	91,1	82,9	79,0	81,6	88,2	85,2	83,6	79,0	73,1
Finlande	100,0	97,2	94,0	91,1	89,6	86,5	85,8	86,0	86,1	84,7
Suède	100,0	99,3	97,4	94,8	93,4	90,9	90,6	90,9	91,2	88,0
Royaume-Uni	100,0	98,2	97,0	94,7	93,1	89,5	89,3	90,2	88,2	85,8
Islande	100,0	99,9	101,0	101,2	101,2	109,3	113,2	116,6	117,5	112,3
Norvège	100,0	98,8	93,8	93,1	92,2	90,6	89,9	90,7	91,3	90,0
Japon	100,0	100,3	99,8	102,5	103,1	100,6	101,2	100,8	99,4	:
États-Unis	100,0	98,9	97,5	96,1	94,3	92,8	96,7	96,4	95,1	:

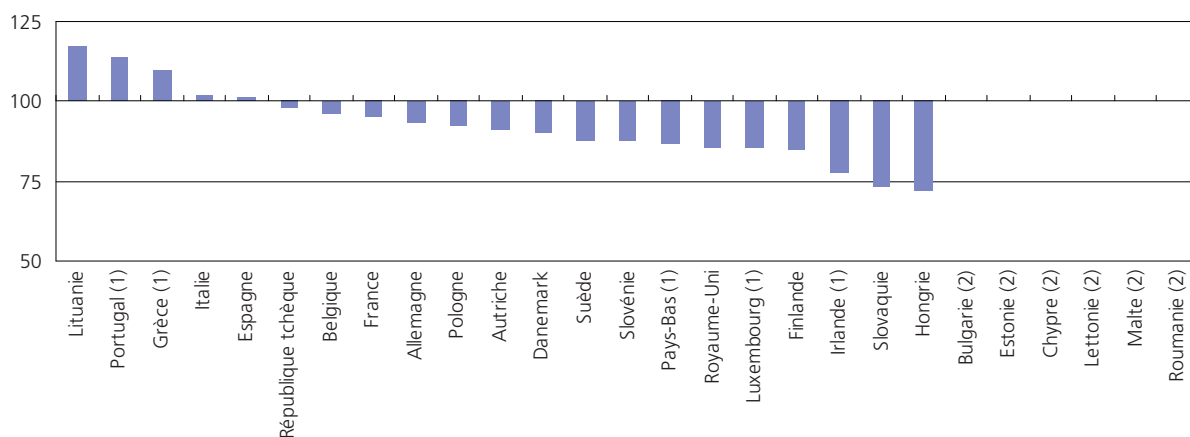
(1) Rupture des séries: Hongrie et Royaume-Uni, 1996; Italie, 2000.

Source: Eurostat (tsien032)

Cet indicateur est défini comme le ratio entre les passagers par kilomètre (modes intérieurs) et le PIB (produit intérieur brut en euros constants de 1995). Il est indexé sur 1995. L'indicateur couvre les déplacements en automobile, bus, car et train. Toutes les données doivent être basées sur des déplacements dans le territoire national, quelle que soit la nationalité du véhicule. Cependant, la collection des données n'est pas harmonisée pour les pays au sein de l'UE.

Figure 9.2: Volume du transport intérieur de passagers, 2004

(indice du volume du transport intérieur de passagers par rapport au PIB (1995=100))



(1) Estimation.

(2) Non disponible.

Source: Eurostat (tsien032)

Tableau 9.3: Transport de passagers par chemin de fer

	Transport par chemin de fer (en milliards de voyageurs-km)				Transport par chemin de fer (en voyageurs-km par habitant)				Accidents ferroviaires (en nombre de personnes)			
	National		International		National		International		Tués		Gravement blessés	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Belgique	8 675	7 771	:	535	834	744	:	51	19	24	23	26
Bulgarie	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
République tchèque	6 212	6 285	368	381	608	615	36	37	232	249	111	100
Danemark	5 384	5 421	332	330	997	1 002	62	61	17	23	13	13
Allemagne	71 592	74 944	1 287	3 300	867	908	16	40	167	157	215	209
Estonie	170	224	23	25	126	166	17	19	20	21	17	24
Irlande	1 582	1 654	:	127	393	403	:	31	1	0	2	1
Grèce	1 636	1 804	33	50	148	163	3	5	32	26	82	60
Espagne	18 278	19 075	738	734	432	443	17	17	110	65	54	32
France	66 582	:	7 777	:	1 072	:	125	:	93	79	40	42
Italie	43 576	43 889	2 002	2 255	753	751	35	39	59	99	87	121
Chypre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lettonie	722	800	88	94	311	347	38	41	32	32	42	34
Lituanie	262	259	21	21	76	76	6	6	31	33	28	16
Luxembourg	191	203	62	64	423	446	137	141	0	0	0	1
Hongrie	10 028	9 340	:	374	991	925	:	37	94	91	357	322
Malte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	:	14 730	:	230	:	903	:	14	24	25	21	19
Autriche	6 759	7 046	1 500	1 600	830	859	184	195	47	44	72	65
Pologne	17 862	17 331	567	552	468	454	15	14	276	291	413	403
Portugal	3 633	3 753	60	57	347	356	6	5	101	99	157	70
Roumanie	8 475	7 816	158	144	390	361	7	7	40	36	1	15
Slovénie	648	666	47	50	325	333	24	25	12	5	42	18
Slovaquie	2 099	2 039	129	143	390	379	24	27	10	7	9	20
Finlande	3 280	3 402	72	76	628	650	14	15	24	22	7	13
Suède	8 013	8 339	621	571	893	925	69	63	26	21	21	19
Royaume-Uni	41 952	42 981	1 396	1 434	703	716	23	24	88	74	30	21
Croatie	1 100	1 161	69	66	248	261	16	15	36	35	34	44
Turquie	5 172	4 977	65	59	73	70	1	1	219	154	471	283

Source: Eurostat (rail_pa_typepkm, rail_ac_catvict et tps00001)

Tableau 9.4: Accidents ferroviaires par types de victimes et d'accidents dans l'EU-25, 2005

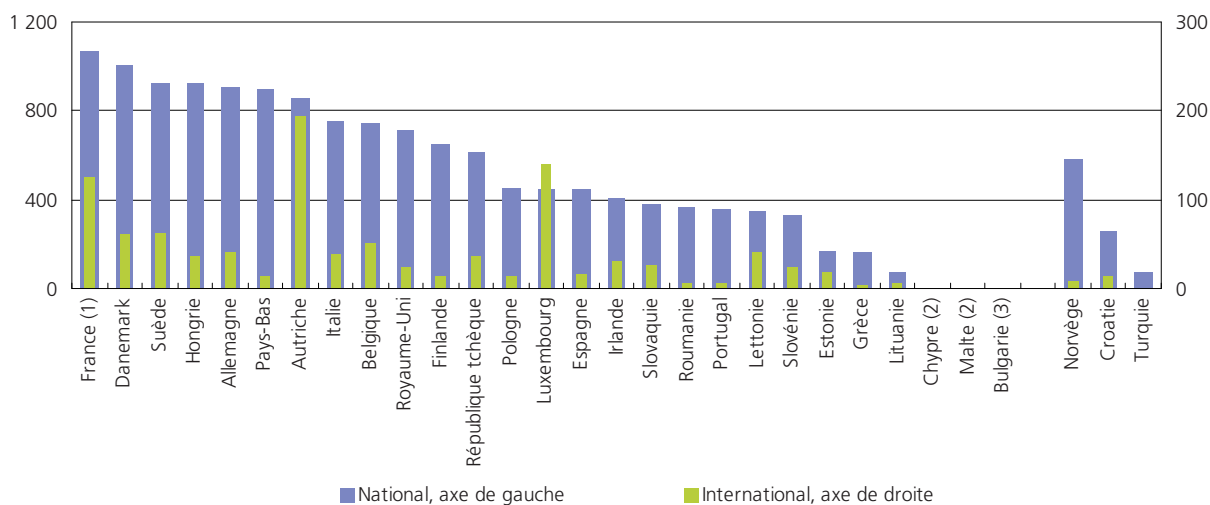
(en nombre de personnes)

	Total		Passagers		Employés des chemins de fer		Autres	
	Gravement		Gravement		Gravement		Gravement	
	Tués	blessés	Tués	blessés	Tués	blessés	Tués	blessés
Total	1 487	1 649	62	608	43	151	1 382	890
Collisions (hors accidents survenus aux passages à niveau)	38	152	19	93	10	44	9	15
Déraillements	1	51	0	35	0	15	1	1
Accidents survenus aux passages à niveau	412	476	6	17	2	20	404	439
Accidents de personnes provoqués par du matériel roulant en mouvement	1 007	547	28	122	31	44	948	381
Incendie du matériel roulant	0	6	0	3	0	3	0	0
Autres	29	417	9	338	0	25	20	54

Source: Eurostat (rail_ac_catvict)

Figure 9.3: Transport de passagers par chemin de fer, 2005

(en voyageurs-km par habitant)



(1) 2004.

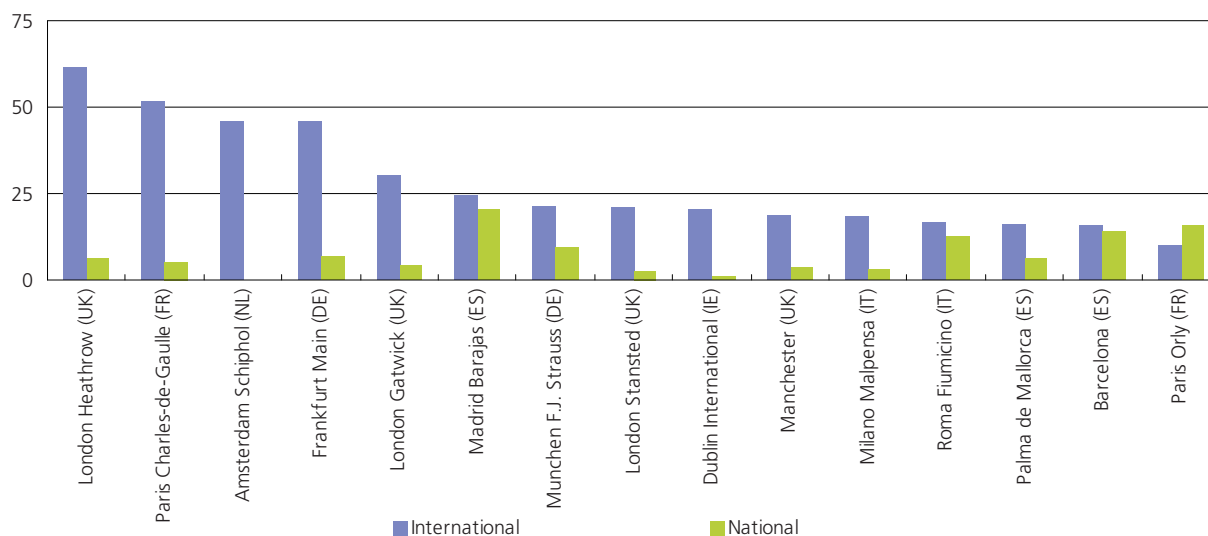
(2) Sans objet.

(3) Non disponible.

Source: Eurostat (rail_pa_typepkm et tps00001)

Figure 9.4: Les 15 premiers aéroports de l'EU-27 en nombre de passagers transportés (embarqués et débarqués), 2006

(en millions de passagers)



Source: Eurostat (avia_paoa)

Tableau 9.5: Transport aérien et maritime de passagers

(en milliers de passagers)

	Passagers aériens (1)	Passagers maritimes		
	2005	2003	2004	2005
EU-25 (2)	704 569	412 607	406 427	386 608
Zone euro	:	288 432	282 486	266 646
Belgique	17 814	739	787	922
Bulgarie	5 023	4	6	13
République tchèque	11 266	-	-	-
Danemark	22 173	48 653	48 555	47 924
Allemagne	145 977	32 146	29 815	29 490
Estonie	1 393	5 172	6 452	6 885
Irlande	24 254	3 747	3 550	3 275
Grèce	30 798	102 760	96 744	86 068
Espagne	143 680	20 041	21 694	22 410
France	107 955	27 405	27 068	25 804
Italie	87 906	82 576	83 316	78 753
Chypre	6 782	287	247	194
Lettonie	1 872	118	130	144
Lituanie	1 434	135	146	166
Luxembourg	1 538	-	-	-
Hongrie	8 049	-	-	-
Malte	2 762	166	225	178
Pays-Bas	46 433	2 015	2 012	2 116
Autriche	19 685	-	-	-
Pologne	7 080	3 188	2 031	1 647
Portugal	20 272	616	650	662
Roumanie	3 916	:	:	:
Slovénie	1 217	47	42	35
Slovaquie	1 583	-	-	-
Finlande	12 348	16 341	16 806	17 112
Suède	22 899	32 748	33 318	32 617
Royaume-Uni	204 013	33 708	32 837	30 207
Croatie	3 494	19 483	21 519	22 182
Islande	2 951	407	404	422
Norvège	18 579	4 656	5 787	6 663

(1) Nombre total de passagers transportés (arrivées et départs pour un transport national et international).

(2) Pour le transport aérien: les agrégats excluent les effets du double comptage des passagers prenant l'avion entre des pays appartenant au même agrégat.

Source: Eurostat (ttr00012 et mar_pa_aa) et direction générale énergie et transports

9.3 LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

INTRODUCTION

Il est important, pour le développement économique et commercial, de pouvoir commercialiser les marchandises rapidement, en toute sécurité, et de manière économique. La surcharge des infrastructures, illustrée par les embouteillages et la pollution, ainsi que les contraintes liées à la disparité des normes, aux barrières techniques et au faible niveau d'interopérabilité et de gouvernance se répercutent sur le développement économique.

L'UE a d'ores et déjà pris un certain nombre de mesures pour améliorer le transport de marchandises sur son territoire, mais l'examen à mi-parcours du livre blanc de 2001 a identifié plusieurs actions complémentaires. Le paquet de mesures actuellement proposé par la Commission européenne porte sur:

- un plan d'action pour la logistique du transport de marchandises: la tendance à l'intégration des entreprises de logistique doit être accompagnée par des politiques publiques permettant une utilisation et une combinaison optimales de différents modes de transport («co-modalité»). Le plan d'action proposé couvre, entre autres, le fret électronique et les systèmes de transport intelligents, la promotion de l'interopérabilité entre les modes, les documents de transport uniques et la suppression des obstacles réglementaires;
- un réseau ferroviaire donnant la priorité au fret ⁽⁷⁸⁾: les propositions de la Commission européenne comprennent la création de structures de corridor pour le fret ⁽⁷⁹⁾ afin de mesurer la qualité du service, l'amélioration des infrastructures des corridors actuels réservés au fret, l'introduction de règles harmonisées pour l'attribution des itinéraires, l'élaboration de règles de priorité en cas de perturbation du trafic et l'augmentation des capacités des terminaux et des gares de triage;
- une politique portuaire: parmi les propositions, plusieurs peuvent être regroupées sous la catégorie «modernisation», telles que la simplification des procédures relatives au transport maritime à courte distance, une approche «électronique du transport maritime» de l'administration, et l'amélioration des performances (comme l'utilisation de ponts roulants gerbeurs automatisés, de terminaux à conteneurs automatisés et d'engins de levage jumelés ou en tandem) et l'augmentation de la capacité, tout en respectant l'environnement;
- une politique maritime et de transport maritime à courte distance ⁽⁸⁰⁾: il s'agira notamment d'alléger la charge administrative, d'améliorer la promotion et le marketing, la capacité des ports, l'accessibilité et l'efficacité, d'assurer la mise à disposition de navires adaptés, de fournir une formation adéquate, de mettre en place des liaisons performantes et accessibles avec l'arrière-pays, et de créer des systèmes d'information intégrés.

DÉFINITIONS ET DISPONIBILITÉ DES DONNÉES

Les définitions utilisées dans les statistiques des transports sont disponibles dans le «Glossaire des statistiques de transport – troisième édition», notamment les suivantes:

- le poids par route/chemin de fer est le poids brut-brut des marchandises. Il comprend le poids total des marchandises, de tous les emballages et de la tare de leurs conteneurs, caisses mobiles et palettes. En ce qui concerne le chemin de fer, le poids englobe également les véhicules routiers pour le transport de marchandises par chemin de fer. Lorsque cette tare est exclue, le poids est dit brut. La tare correspond au poids d'une unité de transport avant le chargement de toute cargaison; le poids par mer est le poids brut;
- les marchandises chargées sont les marchandises placées sur un véhicule routier/véhicule ferroviaire/navire marchand et expédiées par route/chemin de fer/mer. Contrairement au transport routier et par voie navigable intérieure, les transbordements directs entre véhicules ferroviaires et les changements de véhicules moteurs ne sont pas considérés comme des chargements/déchargements. Néanmoins, le déchargement des marchandises d'un véhicule ferroviaire sur un autre est considéré comme une rupture du trajet;
- les marchandises déchargées sont les marchandises débarquées d'un véhicule routier/véhicule ferroviaire/navire marchand.

Les statistiques du transport routier de marchandises sont fournies par les États membres pour les véhicules immatriculés sur leur territoire. Sur la base des variables comprises dans les microdonnées (pays déclarant et pays de chargement et de déchargement d'un parcours) les cinq types d'opérations suivants sont déterminés:

- transport national;
- transport international – marchandises chargées dans le pays déclarant;
- transport international – marchandises déchargées dans le pays déclarant;
- transport international – trafic tiers;
- transport international – cabotage.

Conformément au règlement n° 91/2003, les données annuelles et trimestrielles du transport ferroviaire de marchandises sont disponibles pour les États membres de l'EU-25, sauf Malte et Chypre qui ne disposent pas de chemins de fer. Alors que les données trimestrielles concernent les grandes entreprises ferroviaires, les données annuelles couvrent l'ensemble des entreprises. Le nouveau règlement a été mis en œuvre à partir de 2004.

(78) COM(2007) 608 final; pour plus d'informations: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2007/com2007_0608fr01.pdf.

(79) S'appuyant sur l'intention de mettre en place six corridors ERTMS (European Rail Traffic Management System): A (Rotterdam – Genève), B (Stockholm – Naples), C (Anvers – Bâle – Lyon), D (Valence – Lyon – Ljubljana – Budapest), E (Dresde – Prague – Budapest), F (Duisburg – Berlin – Varsovie).

(80) Document de travail des services de la Commission SEC(2007) 1367; pour plus d'informations: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2007/com2007_0606fr01.pdf.



Les données relatives au transport maritime sont transmises à Eurostat par 22 États membres de l'UE (la République tchèque, le Luxembourg, la Hongrie, l'Autriche et la Slovaquie n'ayant pas de trafic maritime). Les données annuelles des autres États membres de l'EU-27 sont disponibles pour la majeure partie de la période 2001-2005 (à partir de juin 2007), bien que certains États membres aient transmis des données annuelles et trimestrielles depuis 1997.

Dans les tableaux du sous-domaine « Mesure de transport – Fret et courrier », les données sont ventilées selon les rubriques suivantes: fret et courrier embarqués (arrivées, départs et total), fret et courrier chargés/déchargés (chargés, déchargés et total), vols commerciaux tout cargo et vols commerciaux de transport de courrier (arrivées, départs et total). Les données sont présentées mensuellement, trimestriellement et annuellement. Les données annuelles couvrant la période 2003-2006 sont disponibles pour la plupart des États membres de l'EU-27. La majorité d'entre eux a également fourni des données pour 2001 et 2002, et certains depuis 1993.

CONCLUSIONS PRINCIPALES

Les taux de variation du PIB de l'EU-25 depuis 1995 correspondaient en grande partie à ceux du volume du transport intérieur de marchandises jusqu'en 2003, lorsque le taux de croissance du volume de fret était sensiblement plus important. Pendant les dix années précédant 2005, le taux de croissance du PIB d'environ la moitié des États membres de l'EU-27 a été dépassé par la croissance des volumes de fret intérieur. Dans la majorité des États membres, le volume de fret transporté par route a dépassé les volumes transportés par chemin de fer et par voie navigable intérieure.

La grande majorité du volume de fret et de courrier transportés par voie aérienne (94 % en 2005) est internationale (intra- et extra-UE réuni). En 2005, les aéroports allemands ont enregistré un volume de fret transporté (un peu plus de 3 millions de tonnes) supérieur à tout autre aéroport des États membres, soit une hausse de près d'un quart depuis 2003. Le Royaume-Uni et les Pays-Bas représentaient les deuxième et troisième transporteurs de fret aérien parmi les États membres. Il est intéressant d'observer, néanmoins, l'importance du fret aérien au sein de certains des États membres les plus petits. Par exemple, le volume des marchandises transporté via le seul aéroport commercial du Luxembourg était plus important que le volume transporté via l'ensemble des aéroports d'Espagne et représentait environ un cinquième du volume total transitant par les aéroports allemands.

En 2005, 3 718 millions de tonnes de marchandises ont transité par les ports maritimes de l'EU-27 (soit 4,2 % de plus qu'en 2004). Avec 586 millions de tonnes, le Royaume-Uni détenait la part la plus importante (16 %) en termes de marchandises manutentionnées dans les ports de l'EU-27, suivi de l'Italie (14 %), des Pays-Bas (12 %) et de l'Espagne (11 %). La mesure en tonnes de marchandises traitées dans les ports maritimes par habitant donne une indication de l'importance relative des ports maritimes dans chaque État membre. Elle varie de 34,6 tonnes en Estonie à 1,4 tonnes en Pologne (la moyenne de l'EU-27 s'établissant à 7,6 tonnes).

Au niveau de l'EU-27, le vrac liquide représentait 41 % du volume total de fret traité dans les ports en 2005, suivi du vrac sec (26 %) et des grands conteneurs (16 %). Un peu plus de 60 % du transport maritime de marchandises des 27 États membres concernait des ports partenaires extra-EU-27 (origine/destination), tandis que le transport international intra-EU-27 représentait 28 % du total et le transport maritime national les 11 % restant.

Rotterdam, Anvers et Hambourg ont conservé leur place de plus grands ports en termes à la fois de poids brut de marchandises traitées et de volume de conteneurs manutentionnés.

SOURCES**Méthodologies et documents de travail**

Méthodologies des transports de marchandises par route – volume 1: Manuel de référence pour la mise en œuvre du règlement n° 1172/98/CE du Conseil relatif aux statistiques des transports de marchandises par route

Road freight transport methodology – volume 2: methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries

Données Internet**Transport routier**

Mesure de transport routier – marchandises

Transport routier total

Transport routier national

Transport routier international

Cabotage routier

Transport ferroviaire

Mesure de transport ferroviaire – marchandises (données détaillées d'après la directive 80/1177/CE ou le règlement (CE) 91/2003)

Transport ferroviaire – marchandises transportées, par type de transport

Transport ferroviaire – marchandises transportées, par groupe de marchandises

Transport ferroviaire – marchandises transportées, par trimestre

Transport ferroviaire international annuel du pays de chargement vers le pays déclarant (1 000 t, millions de tkm)

Transport ferroviaire international annuel du pays déclarant vers le pays de déchargement (1 000 t, millions de tkm)

Transport ferroviaire national mensuel (1 000 t)

Transport maritime

Transport maritime – marchandises

Transport maritime – marchandises (poids brut) – données annuelles – tous les ports – par direction

Transport maritime – marchandises (poids brut) – données trimestrielles – ports Principaux – par direction et par type de trafic (national et international)

Transport aérien

Mesures du transport aérien – fret et courrier

Vue d'ensemble du transport aérien de fret et de courrier par pays et par aéroports

Transport aérien national de fret et de courrier par pays et par aéroports

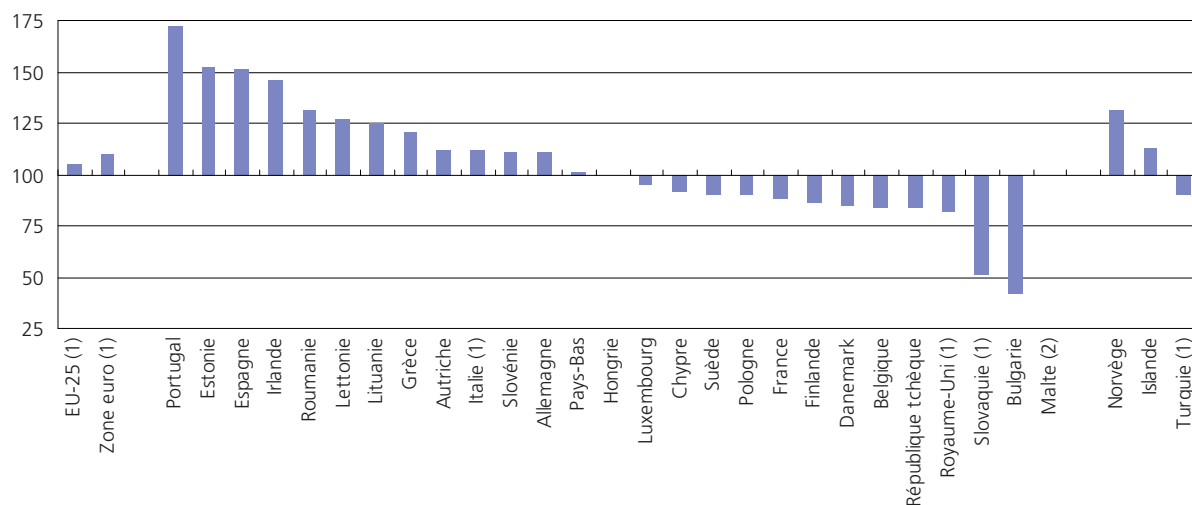
Transport aérien international intra-UE de fret et de courrier par pays et par aéroports

Transport aérien international extra-UE de fret et de courrier par pays et par aéroports

Détails du transport aérien de fret et de courrier par pays déclarants et par liaisons

Figure 9.5: Volume du transport intérieur de marchandises, 2005

(indice du volume du transport intérieur de marchandises par rapport au PIB, 1995=100)



(1) Estimation.

(2) Non disponible.

Source: Eurostat (tsien031)

Tableau 9.6: Volume du transport intérieur de marchandises (1)

(indice du volume du transport intérieur de marchandises par rapport au PIB, 1995=100)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
EU-25	100,0	99,2	101,0	101,4	100,5	100,1	98,9	99,7	98,9	104,0	104,6
Zone euro	100,0	99,8	101,3	103,4	103,9	104,2	103,9	104,6	102,9	109,4	109,9
Belgique	100,0	91,8	92,3	87,2	78,6	98,0	100,1	99,1	95,0	89,3	83,7
Bulgarie	100,0	:	:	:	:	31,8	33,3	33,2	35,0	38,5	41,4
République tchèque	100,0	93,1	110,1	94,7	95,3	93,9	93,5	97,5	98,7	92,8	83,4
Danemark	100,0	92,1	90,9	88,9	93,1	93,0	85,5	86,2	87,6	87,4	84,4
Allemagne	100,0	97,8	99,8	101,4	103,7	103,3	103,3	102,3	103,2	109,2	110,6
Estonie	100,0	108,2	117,1	138,1	164,4	177,9	159,0	164,7	150,8	159,5	152,5
Irlande	100,0	104,4	102,1	108,4	121,2	131,8	125,3	135,3	141,6	148,4	146,0
Grèce	100,0	117,3	128,6	141,0	141,7	:	:	:	108,0	:	120,8
Espagne	100,0	98,1	101,9	108,9	111,2	116,4	121,0	133,8	135,3	149,2	151,7
France	100,0	100,0	100,7	100,8	103,7	100,4	97,5	95,4	92,9	93,3	88,5
Italie	100,0	105,6	103,7	107,7	101,5	102,2	100,9	102,7	93,7	104,5	111,9
Chypre	100,0	101,0	100,5	99,1	96,2	94,6	93,9	95,7	99,5	76,5	91,7
Lettonie	100,0	121,4	132,8	125,2	116,0	120,0	119,9	122,3	133,1	128,6	126,4
Lituanie	100,0	94,4	97,5	91,4	104,2	107,1	96,4	115,3	116,9	113,7	125,4
Luxembourg	100,0	67,8	78,1	81,5	92,3	100,8	110,0	109,5	113,0	109,5	95,4
Hongrie	100,0	97,4	97,5	107,9	99,6	94,9	89,2	85,0	82,9	89,1	99,3
Malte	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Pays-Bas	100,0	99,0	101,0	103,9	104,1	97,4	94,9	93,1	93,7	102,7	101,3
Autriche	100,0	100,9	102,9	104,5	109,8	112,3	117,1	119,2	118,3	117,5	112,2
Pologne	100,0	97,7	96,7	91,6	84,2	81,8	79,9	80,5	81,9	88,7	89,6
Portugal	100,0	116,2	120,5	116,2	115,6	114,2	123,8	122,2	114,2	164,9	172,6
Roumanie	100,0	:	:	:	71,5	75,3	80,0	90,0	95,6	104,3	131,2
Slovénie	100,0	93,5	93,1	92,8	89,0	87,6	88,5	84,0	87,2	98,3	111,0
Slovaquie	100,0	65,4	61,4	62,7	60,7	54,1	50,0	47,3	48,3	48,1	51,5
Finlande	100,0	96,5	95,8	97,3	97,1	98,7	92,2	93,6	90,5	90,5	86,1
Suède	100,0	100,9	102,6	95,8	91,2	93,2	88,9	90,6	90,6	88,9	90,2
Royaume-Uni	100,0	100,9	100,5	99,0	93,6	89,8	87,3	85,5	84,7	84,1	82,3
Turquie	100,0	111,7	107,3	111,9	116,4	116,6	117,0	107,8	103,6	98,3	89,9
Islande	100,0	100,1	101,1	101,3	103,1	99,2	104,9	108,2	108,4	109,3	112,7
Norvège	100,0	117,3	124,6	125,6	124,1	122,8	119,2	118,2	123,9	127,0	130,9
Japon	100,0	100,8	99,5	99,1	101,1	99,9	99,5	99,1	100,4	99,7	:
États-Unis	100,0	99,2	97,1	96,0	95,0	93,4	94,4	94,1	91,4	:	:

(1) Rupture des séries: Suède, 1996; Estonie, 1997; Hongrie et Slovaquie, 2000; Bulgarie, 2001; Grèce, 2003; Espagne, Italie, Autriche, Pologne, Portugal et Roumanie, 2004.

Source: Eurostat (tsien031)

Cet indicateur est défini comme le ratio entre les tonnes-kilomètres (modes intérieurs) et le PIB (produit intérieur brut en euros constants de 1995). Il est indexé sur 1995. L'indicateur comprend les transports par route, rail et voies navigables intérieures. En ce qui concerne le rail et les voies navigables intérieures, les données se fondent sur les déplacements sur le territoire national, indépendamment de la nationalité du véhicule ou navire. Les données sur le transport routier se fondent sur tous les déplacements de véhicules immatriculés dans le pays déclarant.

Tableau 9.7: Transport intérieur de marchandises, 2006

	Chemin de fer		Voie navigable	Chemin de fer		Voie navigable	Transport aérien national de fret et de courrier (4)
	Route (1)	(2) intérieure	(3)	Route (1)	(2) intérieure	(3)	
	(en millions de tkm)			(en tkm par habitant)			(en tonnes)
Belgique	47 868	:	3 393	4 554	:	325	509
Bulgarie	13 763	5 396	622	1 783	699	81	:
République tchèque	50 374	15 748	11	4 914	1 536	1	2 320
Danemark	21 255	1 892	-	3 916	349	-	1 650
Allemagne	321 434	107 007	23 758	3 899	1 298	288	118 780
Estonie	5 674	10 418	-	4 220	7 748	:	0
Irlande	:	205	-	:	49	-	16 383
Grèce	33 998	662	-	3 056	60	-	16 466
Espagne	241 782	11 634	-	5 525	266	-	116 192
France	211 464	40 924	1 580	3 357	650	25	170 116
Italie	176 292	24 165	-	3 001	411	:	72 761
Chypre	1 165	-	-	1 520	-	-	656
Lettonie	10 765	19 779	-	4 691	8 576	:	1
Lituanie	18 122	12 896	-	5 325	3 789	:	8
Luxembourg	8 803	392	4	19 158	862	44	84
Hongrie	:	10 167	264	:	1 009	26	0
Malte	:	-	-	:	-	-	0
Pays-Bas	83 297	5 025	8 595	5 100	308	526	2
Autriche	37 455	20 980	902	4 531	2 538	109	955
Pologne	128 315	53 622	16	3 363	1 405	0	6 773
Portugal	44 995	2 422	-	4 257	230	-	22 013
Roumanie	57 262	15 791	2 198	2 650	731	102	484
Slovénie	12 090	3 373	-	6 035	1 684	-	32
Slovaquie	22 163	9 988	23	4 112	1 853	4	5
Finlande	29 716	11 060	-	5 654	2 104	:	5 619
Suède	36 206	21 675	-	4 002	2 405	-	13 543
Royaume-Uni	168 289	22 322	-	2 787	372	:	135 847

(1) Le transport routier repose sur tous les déplacements dans le monde de véhicules immatriculés dans le pays déclarant; Italie, 2005.

(2) Lettonie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède et Royaume-Uni, 2005.

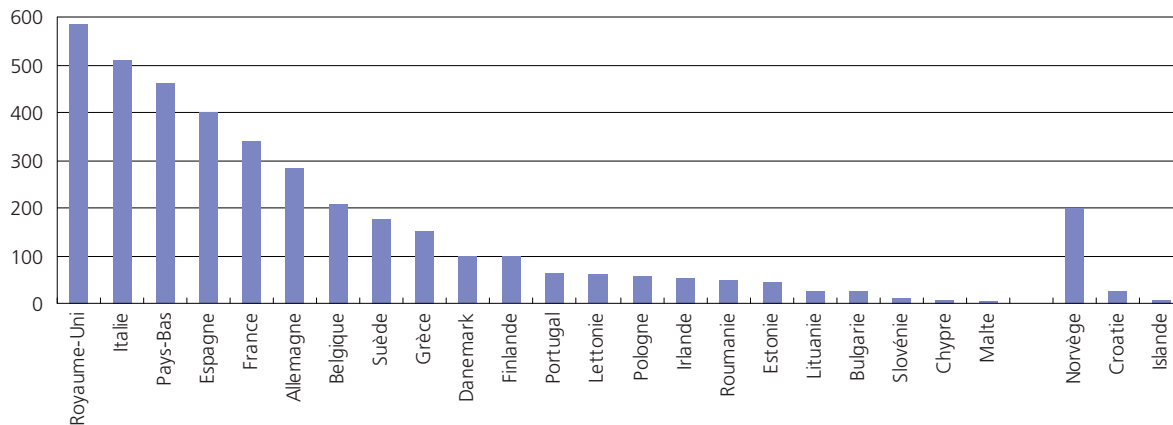
(3) Belgique et Hongrie, 2005.

(4) Suède, 2004; pour le Danemark, les données de l'aéroport de Copenhague/Kastrup ne sont pas incluses; France sous-estimée parce que les données pour le transport de marchandises à Paris Charles-de-Gaule et Paris Orly est incomplet.

Source: Eurostat (road_go_to_tcrq, rail_go_typeall, iww_go_ildg, avia_gonc et tps00001)

Figure 9.6: Poids brut des marchandises transportées par mer et traitées dans les ports, 2005 (1)

(en millions de tonnes)

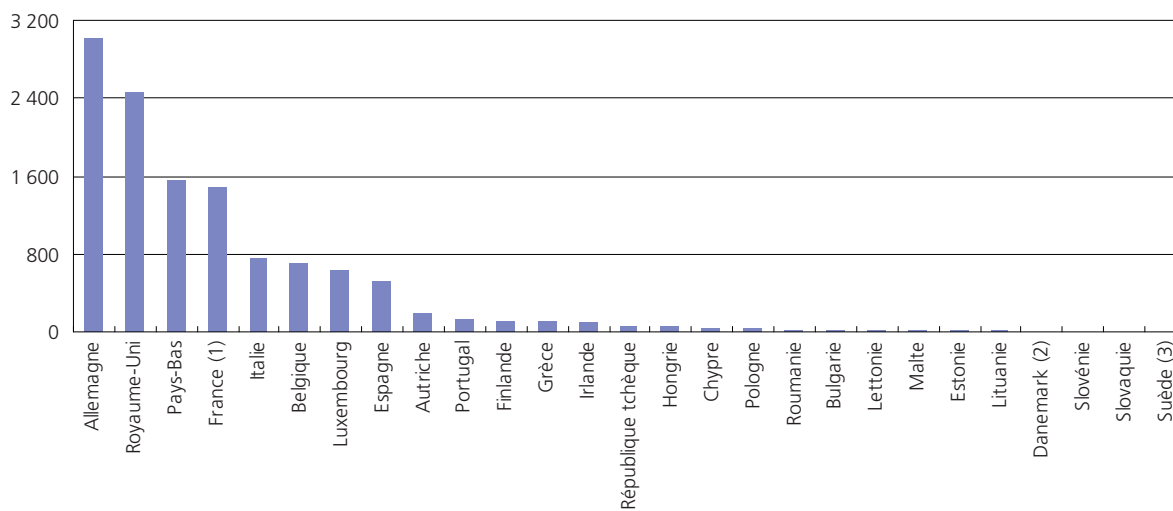


(1) République tchèque, Luxembourg, Hongrie, Autriche et Slovaquie, non applicable.

Source: Eurostat (mar_go_aa)

Figure 9.7: Transport aérien de marchandises, 2005

(en milliers de tonnes)



(1) Chiffres sous-estimés: les données pour le transport de marchandises à Paris Charles-de-Gaule et Paris Orly est incomplet.

(2) Sauf le transport de marchandises à l'aéroport de Copenhague/Kastrup.

(3) Non disponible.

Source: Eurostat (ttr00011) et direction générale énergie et transports