



Les transports

Qu'il s'agisse de l'acheminement des biens du site de production au lieu de consommation ou du transport de passagers dans le cadre du travail ou des loisirs, les transports jouent un rôle crucial dans une économie. Cependant, les problèmes de transport tels que les embouteillages, la qualité des services (comme la ponctualité et la connectivité), le prix et les incidences sur l'environnement mettent en péril le développement économique.

Les mesures pour traiter ces problèmes, entre autres, tout en maintenant la compétitivité de l'Union européenne, étaient au cœur d'un 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 de choix» ⁽¹⁾. Ce document a été complété en juin 2006 par une communication d'examen à mi-parcours intitulée «Pour une Europe en mouvement — Mobilité durable pour notre continent» ⁽²⁾. Parmi les conclusions principales de cette communication, il ressort que chaque mode de transport doit être optimisé afin de contribuer à la compétitivité ainsi qu'à la prospérité. Tous les modes de transport doivent être plus respectueux de l'environnement (l'accent étant mis sur les engagements tels que ceux contractés au titre du protocole de Kyoto), sûrs et économes en énergie. Leur exploitation, seule ou intégrée, doit être efficace et permettre d'atteindre une utilisation optimale et durable des ressources.

Cette période stratégique de dix ans touchant à sa fin, une nouvelle communication ⁽³⁾ de la Commission européenne relative à «un avenir durable pour les transports» a été adoptée en juin 2009: elle servira de base à la définition de la politique des transports pour la décennie à venir, jusqu'en 2020. La communication est à la fois de nature consultative et stratégique; elle met l'accent sur les défis que sont la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la

(1) COM(2001) 370 final; pour plus d'informations, voir: http://ec.europa.eu/transport/white_paper/index_en.htm.

(2) COM(2006) 314 final; pour plus d'informations, voir: http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_fr.htm.

(3) COM(2009) 279 final; pour plus d'informations, voir: http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2009_future_of_transport_fr.pdf.



demande croissante — et la raréfaction grandissante — des combustibles fossiles, qui fait grimper les prix du pétrole vers de nouveaux sommets, et les niveaux de congestion de plus en plus problématiques dans un grand nombre de villes, d'aéroports et de ports du fait de la poursuite de la tendance à l'urbanisation.

À cet égard, il est intéressant de noter que le secteur des transports est le consommateur d'énergie et le producteur de gaz à effet de serre présentant la croissance la plus rapide dans l'UE, même si des progrès en matière de technologies des transports et de carburants ont permis des baisses notables des émissions de certains polluants. Bien qu'il s'agisse de thèmes indépendants, l'environnement et l'énergie vont de toute évidence de pair (pour plus d'informations, voir le chapitre 11) lorsqu'on parle de transport durable, étant donné que la consommation et les émissions sont assez étroitement liées: ce qui entre dans le réservoir de carburant ressort par le pot d'échappement.

La Commission européenne a également publié une communication ⁽⁴⁾ en janvier 2009 dans laquelle elle présente les principaux objectifs stratégiques pour le transport maritime de l'Union jusqu'en 2018. Globalement, les objectifs stratégiques et les recommandations sont les suivants:

- la capacité du secteur du transport maritime à fournir des services de transport maritime efficaces sur le plan des coûts et adaptés aux besoins d'une croissance économique durable de l'UE et dans le reste du monde;
- la compétitivité à long terme du secteur maritime de l'Union, qui augmente la capacité de celui-ci à créer de la valeur et des emplois dans l'UE, tant directement qu'indirectement, grâce aux pôles d'activités touchant à la sphère maritime.

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 tout entière. La collecte de données s'appuie sur plusieurs actes juridiques imposant aux États membres de transmettre leurs données statistiques ainsi que sur des accords volontaires de communication des données.

10.1. La répartition modale

Introduction

Le transport se définit comme tout déplacement de passagers et/ou de marchandises (fret). 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 (au sein du marché unique et au-delà), ont entraîné une croissance rapide des services de transport de fret routier et maritime. Chaque mode de transport présente des avantages intrinsèques liés à une série de critères tels que la capacité, la vitesse, le coût, la sécurité, la flexibilité, la consommation d'énergie et l'incidence sur l'environnement. La politique européenne des transports vise à créer un système permettant à chaque mode de participer au développement de l'infrastructure des transports, afin de disposer de solutions plus efficaces, économiques et durables.

L'un des principaux défis mis en évidence par les politiques de transport successives concernait le déséquilibre du développement des différents modes de transport. Le programme Marco Polo est l'un des principaux programmes destinés à résoudre ce déséquilibre; il vise à réorienter le transport de marchandises de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et le transport par voies navigables

⁽⁴⁾ COM(2009) 8 final; pour plus d'informations (en anglais), voir: http://ec.europa.eu/transport/strategies/2018_maritime_transport_strategy_en.htm.

intérieures. Le deuxième de ces programmes (5) s'étend de 2007 à 2013, et son champ d'application a été élargi pour couvrir une zone géographique plus large (incluant les pays tiers voisins); il comporte de nouvelles actions dans le domaine des «autoroutes de la mer» et de l'«éviterment de trafic» et repose sur l'amélioration des synergies modales et des actions d'apprentissage commun.

Définitions et disponibilité des données

Les définitions des termes utilisés dans les statistiques des transports sont disponibles dans le *Glossaire des statistiques de transport — Troisième édition*.

Aux fins des comparaisons statistiques entre les différents modes de transport, des unités normalisées sont souvent utilisées:

- pour le transport de marchandises, la **tonne-kilomètre (tkm)** est l'unité de mesure correspondant au déplacement par un mode de transport donné de 1 tonne de marchandises sur 1 kilomètre;
- pour le transport de passagers, le **passager-kilomètre (pkm)** est l'unité de mesure représentant le transport par un mode donné de 1 passager sur une distance de 1 kilomètre.

Un certain nombre de déplacements intérieurs sont enregistrés:

- les **déplacements par chemin de fer et voies navigables intérieures** 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 enregistrent tous les déplacements, sur le territoire du pays d'immatriculation ou à l'étranger, de véhicules immatriculés dans le pays déclarant («principe de nationalité»);

- le **transport intérieur de passagers** correspond au transport par route (bus et voitures particulières) et par chemin de fer (y compris les transports ferroviaires urbains et interurbains), ce qui exclut les transports aérien et par voies navigables;
- le **transport intérieur de marchandises** correspond au transport par route, par chemin de fer, par voies navigables intérieures et par oléoduc, ce qui exclut les transports aérien et maritime.

La **répartition modale** (des transports) indique la part de chaque mode de transport mesurée en passagers-kilomètres pour le transport de passagers et en tonnes-kilomètres pour le transport de marchandises (le fret), sur la base des déplacements sur le territoire national, indépendamment de la nationalité du véhicule. Il convient de noter que la méthode employée pour la collecte des données n'est pas harmonisée au niveau de l'UE. 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 modes de transport comprennent les transports par chemin de fer, par voies navigables intérieures, par voies aérienne et maritime (pour le transport de marchandises et de passagers), ainsi que les voitures particulières, les deux-roues à moteur, les bus, les cars, les tramways et les métros pour le transport de passagers et les oléoducs pour le transport de marchandises. Dans la pratique, une analyse de la répartition modale peut exclure certains modes: par exemple, elle peut se borner au transport intérieur et, dès lors, exclure le transport international par voies aérienne et maritime.

Les **voitures particulières** sont des véhicules routiers automobiles, autres que les motocycles, destinés au transport de voyageurs et conçus pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) égal à neuf au

(5) Règlement (CE) n° 923/2009 révisé; pour plus d'informations, voir: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:266:0001:0010:FR:PDF>.



maximum. Le terme «voiture particulière» couvre donc les voitures (qui se conduisent sans permis), les taxis et les voitures de location, à condition qu'elles aient moins de dix places assises. Cette catégorie peut inclure également les camionnettes pick-up. Les **chemins de fer** sont des voies de communication par rail destinées exclusivement à l'usage de véhicules ferroviaires. Les **voies** (navigables) **intérieures** désignent toute étendue d'eau n'appartenant pas à la mer, qui est propre à la navigation de bateaux d'une capacité de transport égale ou supérieure à 50 tonnes et avec une charge normale. Ce terme s'applique aussi bien aux cours d'eau et lacs navigables qu'aux canaux navigables. La longueur des fleuves, des rivières et des canaux est mesurée au milieu du chenal. La longueur des lacs ainsi que celle des lagunes correspondent à la distance la plus courte séparant les points les plus éloignés l'un de l'autre entre lesquels sont effectués des transports. Une voie navigable constituant une frontière entre deux pays est incluse dans les statistiques de chacun de ces pays.

Conclusions principales

La grande majorité du transport intérieur de marchandises de l'UE-27 a été effectuée par route en 2007. Le transport routier représentait un peu plus des trois quarts (76,5%) du transport intérieur total de marchandises (oléoducs non compris). Un peu moins d'un cinquième (17,9%) du transport intérieur de marchandises dans l'UE-27 a été effectué par chemin de fer, le reste (5,6%) se faisant par les voies navigables intérieures.

Parmi les États membres, la route constituait également le principal moyen de transport intérieur de marchandises dans la grande majorité des cas. L'Estonie et la Lettonie étaient les deux exceptions. Dans ces États membres, la majorité (respectivement 56,8 et 58,1%) des transports intérieurs de marchandises se sont faits par

chemin de fer. Le chemin de fer a également été utilisé à un degré relativement élevé en Lituanie (un peu plus de 41,5% du transport intérieur de marchandises), en Suède (36,4%) et en Autriche (34,8%). Entre 10 et 15% du transport intérieur de marchandises a été effectué par les voies intérieures navigables en Belgique, en Allemagne et en Roumanie, cette part allant jusqu'à un tiers (33,0%) aux Pays-Bas.

La principale mesure du volume du transport de voyageurs est le nombre de passagers-kilomètres sur le territoire national, qui peut être étudié par mode de transport. Les comparaisons doivent être effectuées avec précaution, en raison des différences en termes de couverture des données nationales. Néanmoins, le transport en voiture particulière représentait une part importante du transport intérieur de passagers (à l'exclusion des motocycles et autres deux-roues motorisés) parmi les États membres pour lesquels des données sont disponibles ⁽⁶⁾. La dépendance envers la voiture pour le transport intérieur de passagers était particulièrement importante en Lituanie, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas, où la voiture représentait plus de 86% du total des transports intérieurs en passagers-kilomètres en 2007. Le bus représentait entre un cinquième et un quart des transports intérieurs en passagers-kilomètres en Hongrie, en Bulgarie, en Slovaquie, en Grèce et en Estonie. Le chemin de fer (tramways et métros/chemins de fer souterrains compris) représentait quant à lui environ un dixième de tous les transports intérieurs en passagers-kilomètres en Autriche, en France et aux Pays-Bas, cette proportion allant jusqu'à 13,1% en Hongrie.

Il convient de noter que l'analyse ci-dessus ne concerne que les transports intérieurs: les transports aérien et maritime représentaient des parts importantes des transports internationaux de marchandises et de passagers et, dans certains pays, les transports nationaux (domestiques) aérien et maritime peuvent également jouer un rôle significatif.

⁽⁶⁾ Chypre et Malte, non disponibles.

Tableau 10.1: Répartition modale du transport intérieur de passagers et de marchandises, 2007

	(en % du total des transports intérieurs, en passagers-kilomètres) ⁽¹⁾			(en % du total des transports intérieurs, en tonnes-kilomètres) ⁽²⁾		
	Voitures particulières	Bus	Chemin de fer, tramways et métros	Chemin de fer	Routes	Voies navigables intérieures
UE-27	83,4	9,5	7,1	17,9	76,5	5,6
Belgique	80,1	13,3	6,7	13,2	71,1	15,7
Bulgarie	71,3	23,6	5,1	25,1	70,0	4,8
République tchèque	75,7	17,0	7,3	25,3	74,7	0,1
Danemark	80,2	10,8	8,9	7,8	92,2	-
Allemagne	85,8	6,4	7,8	21,9	65,7	12,4
Estonie	77,2	20,7	2,1	56,8	43,2	0,0
Irlande	76,3	18,6	5,1	0,7	99,3	-
Grèce	77,0	21,2	1,9	2,9	97,1	-
Espagne	80,9	13,9	5,2	3,9	96,1	-
France	84,9	5,5	9,6	15,2	81,4	3,4
Italie	82,4	11,9	5,7	11,6	88,3	0,0
Chypre	:	:	0,0	-	100,0	-
Lettonie	79,5	15,0	5,5	58,1	41,9	0,0
Lituanie	90,7	8,4	0,9	41,5	58,5	0,0
Luxembourg	84,9	11,1	4,1	4,1	92,5	3,3
Hongrie	61,8	25,2	13,1	21,0	74,4	4,6
Malte	:	:	0,0	-	100,0	-
Pays-Bas	86,7	3,8	9,5	5,7	61,4	33,0
Autriche ⁽³⁾	79,2	10,8	10,1	34,8	60,9	4,2
Pologne	83,6	9,6	6,8	26,4	73,5	0,1
Portugal	83,3	12,2	4,5	5,3	94,7	-
Roumanie	75,3	15,3	9,4	18,9	71,3	9,8
Slovénie	85,1	11,9	3,0	20,8	79,2	-
Slovaquie	72,4	21,6	6,0	25,5	71,8	2,7
Finlande	84,9	10,0	5,0	25,9	73,9	0,3
Suède	84,1	7,2	8,7	36,4	63,6	-
Royaume-Uni	87,3	6,3	6,4	13,3	86,6	0,1
Croatie	82,9	12,1	5,0	25,2	74,0	0,8
ARY de Macédoine	:	:	:	11,5	88,5	-
Turquie	51,9	45,5	2,5	5,1	94,9	-
Islande	88,6	11,4	0,0	-	100,0	-
Norvège	88,0	7,0	4,9	15,1	84,9	-

(1) À l'exclusion des deux roues motorisés.

(2) À l'exclusion des oléoducs.

(3) Le chemin de fer au Liechtenstein est détenu et exploité par la société autrichienne ÖBB et inclus dans ses statistiques.

Source: Eurostat ([tsdtr210](#) et [tsdtr220](#))



10.2. Le transport de passagers

Introduction

L'objectif principal de la politique européenne des transports est d'instaurer un système de transport durable qui réponde aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de la société. L'expansion de l'infrastructure routière, la création d'un réseau à grande vitesse intégré ainsi que l'extension du transport aérien vers de nombreuses nouvelles destinations à des prix abordables ont permis de rapprocher les habitants des différentes régions d'Europe. À côté du rapprochement des régions d'Europe, l'amélioration de la vitesse, de la connectivité et de la facilité d'utilisation des transports urbains reste une priorité stratégique essentielle. Ce point a fait l'objet d'un livre vert ^(?) en 2007 qui visait à stimuler l'adoption des meilleures pratiques concernant 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, ainsi que la coopération avec les régions limitrophes.

Dans ce contexte, une communication de la Commission européenne de 2009 intitulée «Un avenir durable pour les transports» souligne qu'une amélioration de la qualité générale du système de transport, qui englobe la sécurité des personnes, la réduction du nombre d'accidents et des dangers pour la santé, la protection des droits des passagers ainsi que l'accès aux régions isolées, doit rester une priorité essentielle.

Définitions et disponibilité des données

Le volume de **transport intérieur de passagers** se définit comme le ratio entre le nombre de passagers-kilomètres (modes intérieurs) et le PIB (en euros constants de l'année

2000), indexé sur l'année 2000. Il inclut les transports sur le territoire national par voiture particulière, bus, car et train, indépendamment de la nationalité du véhicule.

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 considération le chargement/l'embarquement, le déchargement/le débarquement et les déplacements de marchandises et de personnes effectués sur son territoire national. Ainsi, les indicateurs fondés sur les unités «tonnes-kilomètres» et «passagers-kilomètres» sont généralement considérés comme étant 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 comptage, en particulier dans le domaine du transport international. 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. Un **passager-kilomètre par chemin de fer** est l'unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par chemin de fer sur un kilomètre. Les données sur les voyageurs par chemin de fer ne sont pas disponibles pour Malte et Chypre, qui ne disposent pas de chemins de fer. Les statistiques annuelles sur le transport de voyageurs (ventilation internationale et nationale) couvrent uniquement les sociétés de chemin de fer soumises à des obligations de déclaration détaillée, tandis que les statistiques sur le nombre annuel total de voyageurs peuvent également englober les entreprises soumises aux obligations de déclaration simple. Dans certains pays, qui transmettent des déclarations détaillées pour toutes leurs sociétés de chemin de fer, le volume total de transport de voyageurs correspond à la somme des volumes de transport de voyageurs nationaux et internationaux.

(?) COM(2007) 551 final; pour de plus amples informations (en anglais), voir: http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/index_en.htm.

Les **données relatives au transport maritime** sont disponibles pour la majeure partie de la période débutant en 2001, bien que certains États membres aient transmis des données depuis 1997. Les données relatives au transport maritime ne sont pas transmises à Eurostat par la République tchèque, le Luxembourg, la Hongrie, l'Autriche et la Slovaquie, ces pays n'ayant pas de trafic maritime. 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.

Les **statistiques du transport aérien** concernent le transport national et international. Le volume de voyageurs transportés est mesuré sur la base du nombre de passagers à bord, de passagers transportés et de passagers de vols commerciaux; dans tous les cas, les arrivées et les départs sont considérés séparément. Les statistiques sur les différentes liaisons fournissent des informations sur les sièges disponibles, avec à nouveau une distinction entre les arrivées et les départs. Les données sont présentées mensuellement, trimestriellement et annuellement. Les données annuelles des États membres sont disponibles pour la majeure partie de la période débutant en 2003. Un **voyageur aérien** désigne toute personne empruntant un vol particulier (comportant un numéro de vol unique) comptabilisée 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 considération.

Les **personnes tuées dans les accidents de la route** incluent les conducteurs et les passagers de véhicules à moteur et de cycles à pédales, ainsi que les piétons, décédés dans les 30 jours suivant l'accident. Pour les États membres n'utilisant pas cette définition, des facteurs correctifs ont été appliqués.

Conclusions principales

Dans la grande majorité des États membres, la croissance du PIB entre 1997 et 2007 a été supérieure à l'augmentation du volume du transport intérieur de passagers. L'exception la plus remarquable est la Lituanie, où le taux de croissance du volume du transport intérieur de passagers a été environ un tiers plus élevé que le taux de croissance du PIB, bien que d'autres exceptions aient également été enregistrées pour la Lettonie, le Portugal, la Pologne et la Grèce. À l'opposé, le taux de croissance du PIB en Slovaquie et en Hongrie a été environ un tiers plus rapide que le taux de croissance du volume du transport intérieur de passagers entre 1997 et 2007.

Dans l'UE-27, la plus grande distance moyenne parcourue en chemin de fer (trajet national et international) par habitant en 2007 a été relevée en France, en Suède, au Danemark et en Autriche, où elle totalisait, en moyenne, 1 000 kilomètres par habitant. En termes de voyage international, la distance moyenne parcourue en chemin de fer la plus élevée par habitant a été enregistrée au Luxembourg et en Autriche. 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 ou leur position par rapport aux grands corridors de transport internationaux.

Près de 800 millions de voyageurs ont été transportés par voie aérienne dans l'UE-27 en 2008. Le plus grand nombre de voyageurs transportés (environ 214 millions) a été en-



registré au Royaume-Uni, soit 3,5 passagers transportés par habitant. Toutefois, par rapport à la taille de la population, les plus grands volumes de voyageurs aériens transportés, soit 9,1 et 7,6 passagers transportés par habitant, ont été respectivement enregistrés dans les îles de Chypre et de Malte.

Dans l'UE, l'aéroport de Londres-Heathrow est resté le plus fréquenté en nombre de passagers (environ 67 millions en 2008), suivi des aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle (près de 60 millions) et de Francfort, de Madrid-Barajas et d'Amsterdam-Schiphol (tous trois avec un nombre de passagers compris entre 53 et 47 millions).

À l'exception de l'aéroport de Madrid-Barajas, l'écrasante majorité (environ 90% ou plus) des passagers passant par les quatre autres principaux aéroports en 2008 voyageaient sur des vols internationaux. L'aéroport de Madrid-Barajas se démarque dans la mesure où les vols nationaux (domestiques) représentaient une part élevée (40,8% en 2008) des voyageurs transportés. Des proportions relativement élevées de voyageurs sur des vols nationaux ont également été relevées à destination et à partir de Rome-Fiumicino, de Barcelone, et, en particulier, de Paris-Orly, où ces voyageurs étaient majoritaires, représentant 55,8% du volume global des passagers.

Les ports de l'UE-27 ont pris en charge 414 millions ⁽⁸⁾ de voyageurs maritimes en 2008, soit une augmentation de 1,9% du nombre de passagers par rapport à 2007. Les ports grecs et italiens ont pris en charge plus de voyageurs que ceux de tout autre État membre, suivis des ports danois et, avec des chiffres comparables, des ports suédois, britanniques et allemands. Par rapport à la taille de la population nationale, les plus grands volumes de voyageurs maritimes transportés ont été enregistrés à Malte (près de 20 passagers par habitant), suivie par le Danemark et la Grèce

(tous deux avec un chiffre compris entre 8 et 9 voyageurs par habitant), par l'Estonie puis, un peu plus loin, par la Suède, la Finlande et l'Italie. Dans les autres États membres, le nombre de voyageurs maritimes par habitant était, en moyenne, inférieur à un.

Les décès sur la route dans l'UE-27 ont nettement reculé (-29,9%) entre 1997 et 2007, passant de 60 267 à 42 854. En dépit de différences considérables entre les États membres, le taux de mortalité routière, exprimé en tant que nombre de décès par million d'habitants, était de 87 en moyenne dans l'UE-27. En 2007, les taux de mortalité routière les plus élevés ont été enregistrés en Lituanie (218 décès par million d'habitants), en Lettonie (184 décès), en Pologne et en Estonie (146 décès dans les deux cas). À l'opposé, les taux étaient bien plus faibles au Royaume-Uni et aux Pays-Bas (50 et 43), et en particulier à Malte (29).

Près de 2900 personnes ont été victimes (gravement blessées ou tuées) d'accidents ferroviaires dans l'UE-27 en 2007, ce qui représente une nette augmentation, d'environ 15%, du nombre de victimes par rapport à 2006. Il convient de noter que le nombre de victimes pour une année donnée peut être considérablement influencé par un petit nombre d'accidents importants et que des baisses considérables du nombre de victimes avaient été enregistrées en 2005 et en 2006. Parmi le nombre total de personnes tuées ou gravement blessées dans des accidents ferroviaires dans l'UE-27 en 2007, un peu moins d'un sixième (16%) étaient des passagers ou des employés des chemins de fer. Environ deux tiers (66,5%) des décès survenus dans des accidents ferroviaires ont résulté d'incidents impliquant du matériel roulant en mouvement, la quasi-totalité des autres (32,5%) s'étant produits à des passages à niveau. Le plus grand nombre de décès consécutifs à des accidents ferroviaires dans l'UE-27 en 2007 a été enregistré en Pologne (359) et en Allemagne (200).

⁽⁸⁾ Le nombre total de voyageurs par mer englobe des passagers qui ont été comptés à deux reprises, à l'embarquement et au débarquement. Ce double comptage a lieu lorsque tant le port d'embarquement que celui de débarquement transmettent des données à Eurostat. Ce phénomène est assez fréquent pour le transport maritime de voyageurs, qui est une activité à courte distance, par rapport au transport de marchandises par mer. Au niveau des agrégats, la différence entre le nombre de passagers qui embarquent et qui débarquent n'est pas significative.

Tableau 10.2: Volume du transport intérieur de passagers
(indice du volume du transport intérieur de passagers par rapport au PIB, 2000 = 100)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
UE-27	:	:	:	100,0	:	99,8	:	:	96,3	95,8	93,9
Belgique	102,6	104,3	102,6	100,0	101,3	101,9	102,5	101,6	97,9	96,5	96,3
Bulgarie	:	:	104,1	100,0	98,2	99,8	92,6	86,9	84,9	78,9	79,5
République tchèque	98,2	100,0	100,6	100,0	98,6	96,9	95,5	90,5	86,6	82,6	79,6
Danemark	106,7	105,5	104,2	100,0	98,0	97,7	98,0	98,2	96,8	95,8	96,7
Allemagne	105,4	104,6	104,7	100,0	100,9	101,4	101,1	101,2	99,4	98,0	95,8
Estonie	:	:	:	100,0	:	:	:	:	83,3	76,6	71,3
Irlande	114,5	110,9	104,9	100,0	98,8	96,5	95,7	94,4	92,3	93,1	93,9
Grèce	91,3	92,8	95,6	100,0	100,9	102,8	100,4	99,8	101,6	101,3	101,6
Espagne	101,5	101,6	102,3	100,0	98,4	97,2	95,8	96,0	94,5	91,1	90,3
France	104,4	103,8	103,3	100,0	101,6	101,6	101,0	98,8	96,2	94,2	93,1
Italie (¹)	95,0	96,4	95,5	100,0	97,4	96,4	96,4	96,1	92,7	97,1	93,1
Chypre	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Lettonie	:	:	:	100,0	:	99,8	:	:	133,0	125,0	119,4
Lituanie	:	:	:	100,0	:	93,3	98,8	120,2	145,6	151,3	137,4
Luxembourg	110,0	105,3	97,5	100,0	101,3	99,8	98,6	95,9	94,3	91,7	88,9
Hongrie	111,1	106,1	103,6	100,0	96,3	93,4	89,6	85,2	80,1	77,1	69,0
Malte	:	:	:	100,0	:	:	:	:	:	:	:
Pays-Bas	109,4	106,0	103,8	100,0	98,5	99,8	99,5	100,8	97,3	94,1	91,6
Autriche	106,6	104,1	102,3	100,0	100,0	99,6	100,0	98,5	96,9	95,4	93,4
Pologne	103,0	103,8	100,3	100,0	101,5	103,1	101,3	99,6	102,2	104,5	105,6
Portugal	97,7	97,9	99,5	100,0	99,8	102,1	105,4	107,3	110,8	111,3	112,2
Roumanie	:	:	102,6	100,0	95,7	91,7	93,1	88,4	89,2	84,9	81,8
Slovénie	111,5	105,4	105,7	100,0	98,7	96,7	94,7	92,5	89,7	86,4	81,6
Slovaquie	94,9	89,9	93,0	100,0	96,4	94,1	88,3	81,9	79,3	74,8	66,9
Finlande	108,8	105,4	103,7	100,0	99,1	99,5	99,5	97,7	96,4	92,7	90,8
Suède	107,4	104,4	102,8	100,0	99,6	99,6	99,5	95,8	93,1	89,6	89,6
Royaume-Uni	109,3	106,4	104,2	100,0	99,7	100,7	97,6	96,0	93,9	93,1	91,1
Croatie	:	:	:	100,0	100,8	99,4	96,9	95,3	93,3	92,9	92,6
ARY de Macédoine	:	:	:	100,0	100,0	103,6	107,8	:	104,8	101,5	98,5
Turquie	:	:	108,1	100,0	100,6	:	93,5	89,9	90,6	90,6	91,4
Islande	90,2	89,9	89,8	100,0	103,7	106,5	107,0	102,5	101,9	102,7	88,3
Norvège	103,8	102,9	102,1	100,0	99,8	100,2	101,1	98,4	97,3	95,8	95,2

(¹) Rupture de la série, 2000.

Source: Eurostat (tsien070)

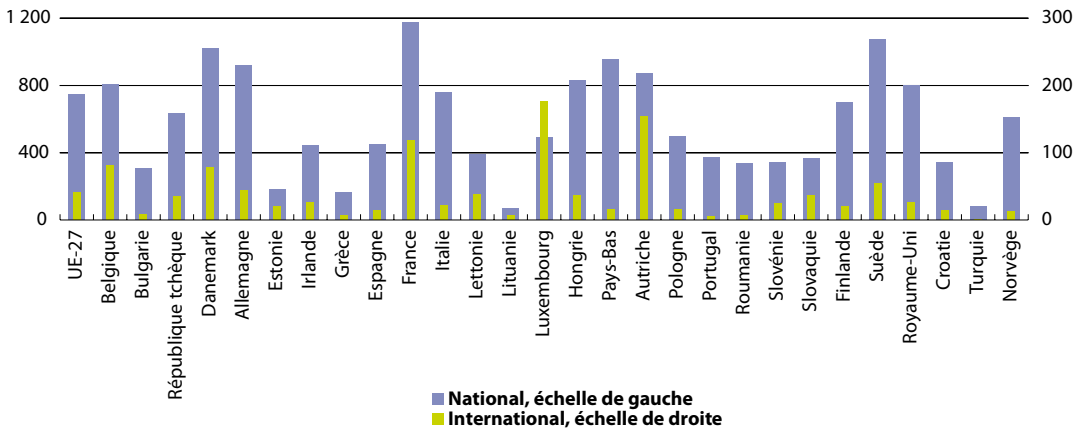


Tableau 10.3: Transport de passagers par chemin de fer

	Transport de passagers par chemin de fer (en millions de passagers-kilomètres)				Transport de passagers par chemin de fer (passagers-kilomètres par habitant)				Accidents ferroviaires (nombre de personnes)			
	National		International		National		International		Tués		Blessés graves	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2007	2008	2007	2008
UE-27	361 305	369 137	21 149	20 175	733	746	43	41	1 512	:	1 381	:
Belgique	8 190	8 547	774	856	779	807	74	81	37	15	48	26
Bulgarie	2 366	2 342	45	62	307	305	6	8	27	44	34	38
République tchèque	6 564	6 536	358	362	640	635	35	35	25	44	101	139
Danemark	5 531	5 554	359	425	1 019	1 020	66	78	8	12	11	9
Allemagne	75 263	75 528	3 472	3 587	913	918	42	44	200	:	199	:
Estonie	231	246	26	27	172	183	19	20	0	9	19	10
Irlande	1 872	1 898	:	109	445	440	:	25	1	1	1	1
Grèce	1 748	1 853	63	77	157	166	6	7	18	17	38	29
Espagne	20 260	19 966	714	618	463	449	16	14	75	49	34	24
France	72 359	74 473	7 476	7 517	1 149	1 175	119	119	78	93	44	39
Italie	43 712	44 707	2 726	:	744	756	46	22	71	68	49	39
Chypre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lettonie	893	889	93	86	389	390	41	38	28	29	17	31
Lituanie	246	223	22	24	72	66	6	7	36	40	13	13
Luxembourg	219	233	79	84	467	489	168	176	0	0	0	0
Hongrie	9 190	8 379	334	372	912	832	33	37	59	115	92	60
Malte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	15 445	15 634	251	254	946	956	15	16	20	20	10	6
Autriche	7 051	7 235	1 211	1 279	853	872	147	154	52	40	63	53
Pologne	17 675	18 952	565	573	463	497	15	15	359	307	274	264
Portugal	3 821	3 933	55	55	362	371	5	5	58	:	34	:
Roumanie	7 902	7 271	164	146	366	337	8	7	186	208	185	233
Slovénie	675	690	48	49	337	343	24	24	17	9	30	41
Slovaquie	2 043	1 970	170	195	379	365	32	36	57	56	36	38
Finlande	3 447	3 675	93	103	656	696	18	20	18	21	3	6
Suède	9 037	9 771	580	499	999	1 072	64	55	25	15	15	9
Royaume-Uni	45 565	48 633	1 472	1 537	754	800	24	25	57	59	31	20
Croatie	1 257	1 508	65	65	283	340	15	15	27	13	25	45
Turquie	5 201	5 472	76	81	2 551	2 680	37	40	108	111	204	247
Liechtenstein	:	:	:	:	:	:	:	:	0	0	0	0
Norvège	2 779	2 840	41	61	599	607	9	13	0	1	5	1

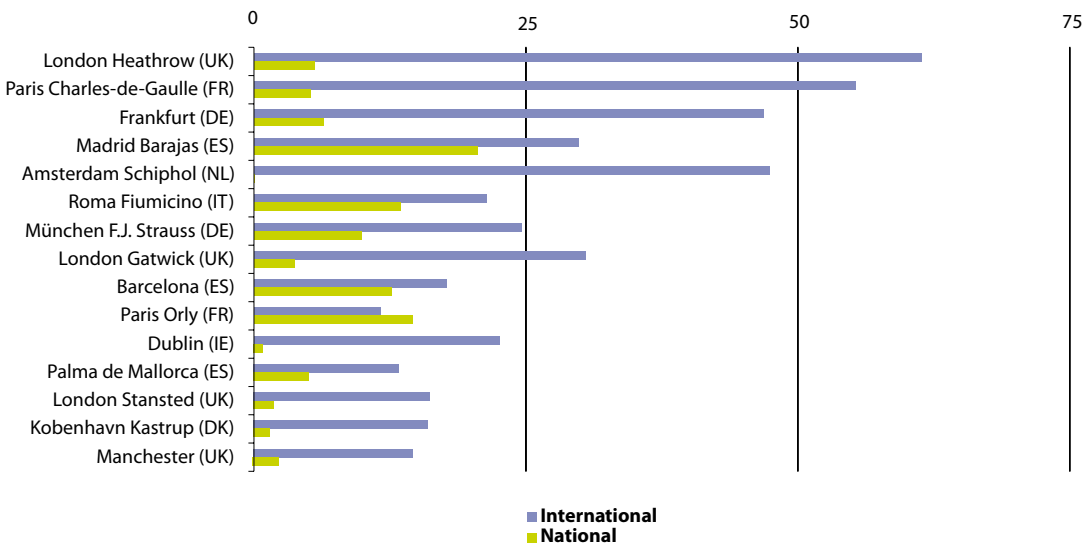
Source: Eurostat (rail_pa_typepkm, tps00001 et rail_ac_catvict)

Graphique 10.1: Transport de passagers par chemin de fer, 2007 ⁽¹⁾
(passenger-km per inhabitant)



⁽¹⁾ Chypre, Malte et Liechtenstein, sans objet.
Source: Eurostat ([rail_pa_typepkm](#) et [tps00001](#))

Graphique 10.2: Les 15 premiers aéroports de l'UE-27 en nombre de passagers transportés
(embarqués et débarqués), 2008
(en millions de passagers)



Source: Eurostat ([avia_paoa](#))

Tableau 10.4: Transport aérien et maritime de passagers ⁽¹⁾

	Passagers aériens, 2008 ⁽²⁾		Passagers maritimes, 2007	
	(en milliers)	(en passagers par habitant)	(en milliers)	(en passagers par habitant)
UE-27	797 892	1,6	414 232	0,8
Belgique	21 982	2,1	909	0,1
Bulgarie	6 418	0,8	10	0,0
République tchèque	13 429	1,3	-	-
Danemark	24 629	4,5	48 409	8,9
Allemagne	165 822	2,0	30 200	0,4
Estonie	1 804	1,3	8 665	6,5
Irlande	30 016	6,8	3 225	0,7
Grèce	34 404	3,1	92 423	8,3
Espagne	161 401	3,6	23 134	0,5
France	122 724	1,9	27 048	0,4
Italie	105 236	1,8	86 970	1,5
Chypre	7 218	9,1	174	0,2
Lettonie	3 687	1,6	362	0,2
Lituanie	2 552	0,8	212	0,1
Luxembourg	1 713	3,5	-	-
Hongrie	8 429	0,8	-	-
Malte	3 125	7,6	8 132	19,8
Pays-Bas	50 419	3,1	1 871	0,1
Autriche	23 900	2,9	-	-
Pologne	18 727	0,5	2 456	0,1
Portugal	25 047	2,4	735	0,1
Roumanie	8 031	0,4	0	0,0
Slovénie	1 649	0,8	51	0,0
Slovaquie	2 596	0,5	-	-
Finlande	14 851	2,8	16 450	3,1
Suède	27 817	3,0	32 662	3,6
Royaume-Uni	213 888	3,5	30 465	0,5
Croatie	4 504	1,0	24 611	5,5
Islande	2 241	7,1	433	1,4
Norvège	27 717	5,9	6 447	1,4
Suisse	36 596	4,8	-	-

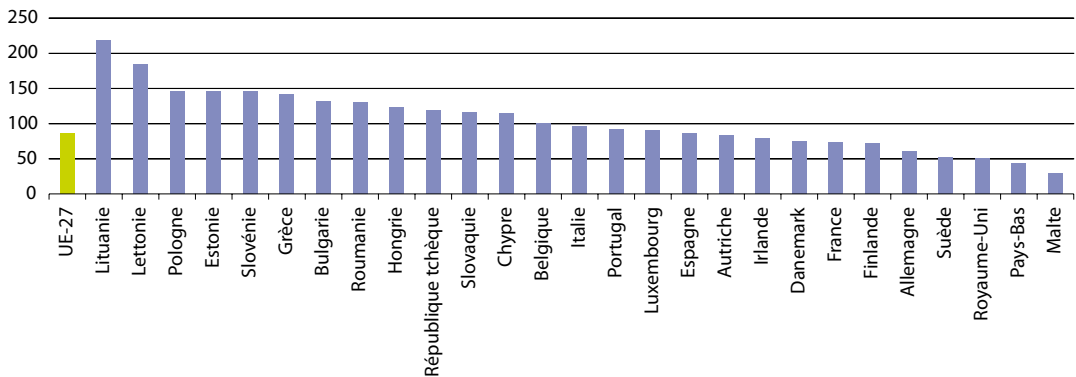
(1) Pour le transport aérien: les agrégats excluent les effets du double comptage des passagers prenant l'avion entre des pays appartenant au même agrégat. Pour le transport maritime: les chiffres renvoient au nombre de passagers «pris en charge dans les ports» (en d'autres termes, la somme de passagers embarqués et ensuite débarqués dans les ports); si le port d'embarquement et celui de débarquement transmettent tous deux des données à Eurostat, ces passagers sont comptés deux fois.

(2) Nombre total de passagers transportés (arrivées et départs pour le transport national et international).

(3) Malte, 2008; Islande, 2006.

Source: Eurostat ([ttr00012](#) et [mar_pa_aa](#))

Graphique 10.3: Personnes tuées dans les accidents de la route, 2007 ⁽¹⁾
(personnes tuées par million d'habitants)



⁽¹⁾ Italie, 2006.

Source: Eurostat ([tsdtr420](#)), banque de données CARE de la Commission européenne (CARE — banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière).

Tableau 10.5: Accidents ferroviaires par types de victimes et d'accidents dans l'UE-27, 2007 ⁽¹⁾
(nombre de personnes)

	Total		Passagers		Employés des chemins de fer		Autres	
	Tués	Blessés graves	Tués	Blessés graves	Tués	Blessés graves	Tués	Blessés graves
Total	1 512	1 381	61	259	37	102	1 414	1 020
Collisions (hors accidents survenus aux passages à niveau)	12	44	2	16	5	23	5	5
Déraillements	5	18	2	14	3	4	0	0
Accidents survenus aux passages à niveau	491	571	2	26	2	19	487	526
Accidents de personnes provoqués par du matériel roulant en mouvement	1 005	680	53	168	27	40	925	472
Incendie du matériel roulant	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	13	68	2	35	1	16	10	17

⁽¹⁾ Les blessés légers ne sont pas pris en considération dans les statistiques des accidents ferroviaires; Chypre et Malte, sans objet.

Source: Eurostat ([rail_ac_catvict](#))



10.3. Le transport de marchandises

Introduction

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

La communication de la Commission d'octobre 2007 intitulée «L'agenda de l'UE pour le transport de marchandises: renforcer l'efficacité, l'intégration et le caractère durable du transport de marchandises en Europe» présente un certain nombre d'initiatives et d'actions. Ces idées ont été actualisées en 2009 dans la communication de la Commission intitulée «Un avenir durable pour les transports», qui définit un certain nombre d'initiatives stratégiques pour la période s'achevant en 2020. Celles-ci tournent autour des thèmes suivants:

- **Infrastructure — mieux intégrer les différents modes de transport;** promouvoir et développer des plateformes de transbordement intermodales: optimiser les chaînes de transport pour réduire la congestion et la pollution (à cette fin, les systèmes européens de navigation par satellite Galileo et EGNOS viendront compléter des outils plus traditionnels), notamment par la promotion de l'interopérabilité des composants individuels du réseau.
- **Financement — envoyer les bons signaux de prix;** internaliser les coûts externes des transports (comme la pollution, le bruit, le réchauffement climatique, la congestion et

les accidents) dans les structures de prix de tous les modes de transports, selon une stratégie graduelle ⁽⁹⁾. Envisager en outre d'inclure l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE à partir de 2012 ⁽¹⁰⁾ et d'introduire l'internalisation des coûts pour les poids lourds.

- **Technologies — accélérer la transition vers une économie à faible émission de carbone;** fixer des normes pour des véhicules à émissions de carbone faibles ou nulles: poursuivre le développement du fret électronique et de systèmes de transport intelligents ainsi que de systèmes de propulsion alternatifs.
- **Cadre législatif et gouvernance efficace — continuer à promouvoir l'ouverture des marchés, mais harmoniser les actions à tous les niveaux;** supprimer les obstacles réglementaires, mais veiller à l'application stricte des règles de concurrence, sans sacrifier les normes de sécurité et de sûreté, les conditions de travail et les droits des consommateurs; définir des obligations harmonisées en matière d'environnement; envisager la création de gestionnaires d'infrastructures transnationales.
- **Comportement — informer les voyageurs et les entreprises des différentes possibilités en matière de transports;** éduquer, informer et impliquer le public en ce qui concerne les effets des comportements liés aux transports et les raisons motivant des politiques de transports parfois controversées.

Définitions et disponibilité des données

Les **statistiques du transport routier de marchandises** sont fournies par les États membres pour les véhicules immatriculés sur leur terri-

⁽⁹⁾ COM(2008) 435.

⁽¹⁰⁾ Une proposition de la Commission relative aux activités aériennes a été présentée en 2006, et la directive en résultant a été adoptée en novembre 2008.

toire. Sur la base des informations relatives au pays déclarant, au pays de chargement et au pays de déchargement, 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 entre deux pays sur un véhicule immatriculé dans un pays tiers);
- transport international — cabotage (transport à l'intérieur d'un même pays sur un véhicule immatriculé dans un autre).

Les **données relatives au transport ferroviaire de marchandises** sont transmises à Eurostat conformément au règlement (CE) n° 91/2003, mis en œuvre depuis 2004. Alors que les données trimestrielles concernent les entreprises ferroviaires soumises à des obligations de déclaration détaillée [il s'agit en général des grandes entreprises ⁽¹⁾], les données annuelles couvrent l'ensemble des entreprises. Les données sur le transport ferroviaire de marchandises ne sont pas disponibles pour Malte et Chypre qui ne disposent pas de chemins de fer. La Suisse transmettra des statistiques sur le transport ferroviaire à compter de l'année 2008, qui servira d'année de référence, tandis que l'Islande ne dispose pas de chemins de fer.

Les **données relatives au transport maritime** sont disponibles pour la majeure partie de la période débutant en 2001, bien que certains États membres aient transmis des données depuis 1997. Les données relatives au transport maritime ne sont pas transmises à Eurostat par la République tchèque, le Luxembourg, la Hongrie, l'Autriche et la Slovaquie, ces pays n'ayant pas de ports maritimes.

Les **statistiques relatives au fret et au courrier transportés par voie aérienne** sont ventilées selon les rubriques suivantes: fret et courrier embarqués (arrivées, départs et total), fret et courrier chargés et déchargés, 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 débutant en 2003 sont disponibles pour la plupart des États membres. La majorité d'entre eux ont également fourni des données pour 2001 et 2002, et certains depuis 1993.

Le **poids transporté par chemin de fer et par voies navigables intérieures** 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. La tare correspond au poids d'une unité de transport avant le chargement de toute cargaison; lorsque cette tare est exclue, le poids est dit brut (comme c'est le cas pour le transport maritime et routier de marchandises).

Les **marchandises chargées** sont les marchandises placées sur un véhicule routier/véhicule ferroviaire/navire marchand et expédiées par route/chemin de fer/mer. Contrairement à ce qui se passe pour le transport routier et par voies navigables intérieures, 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 mar-

⁽¹⁾ Les pays peuvent transmettre des données couvrant toutes les entreprises de chemins de fer opérant sur leur territoire national sur la base de déclarations détaillées uniquement (indépendamment des volumes transportés par l'entreprise). Dans ce cas, les données trimestrielles sont comparables aux données annuelles.



chandises débarquées d'un véhicule routier/véhicule ferroviaire/navire marchand.

Le **volume de transport intérieur de marchandises** est défini comme le ratio entre le nombre de tonnes-kilomètres (modes intérieurs) et le PIB (en euros constants de l'année 2000), indexé sur l'année 2000. Le volume de transport par chemin de fer et par voies navigables intérieures inclut les transports sur le territoire national, indépendamment de la nationalité du véhicule ou du navire. Le volume de transport routier est mesuré sur la base de tous les déplacements de véhicules immatriculés dans le pays déclarant.

Conclusions principales

En 2008, le volume de marchandises transportées par route dans l'Union européenne était un peu plus de quatre fois supérieur au volume transporté par chemin de fer. Au cours de la même année, environ deux tiers du volume du transport routier de marchandises effectué par des véhicules immatriculés dans l'UE étaient nationaux. Toutefois, cette proportion variait fortement entre les États membres: le transport national était prédominant à Chypre (99,1% du transport routier de marchandises), au Royaume-Uni (93,6% en 2007) et en Finlande (92,5%), tandis que son importance était nettement moindre en Slovénie (16,2%), en Lituanie (12,5%) et au Luxembourg (6,6%).

Dans l'ensemble de l'UE-27, le volume du transport intérieur de marchandises a augmenté légèrement plus vite que le PIB au cours de la période de dix ans s'achevant en 2007. Par rapport à la croissance du PIB, l'Espagne et le Portugal ont enregistré la croissance la plus spectaculaire de leur volume de transport intérieur de marchandises pendant cette période, suivis de la Bulgarie, de la Lituanie, de l'Irlande, de la Hongrie et de la Slovénie. À l'opposé, on a constaté un découplage marqué de la croissance des transports par rapport à la croissance économique

dans certains États membres, en particulier à Chypre, en République tchèque, en Finlande, au Danemark et au Royaume-Uni.

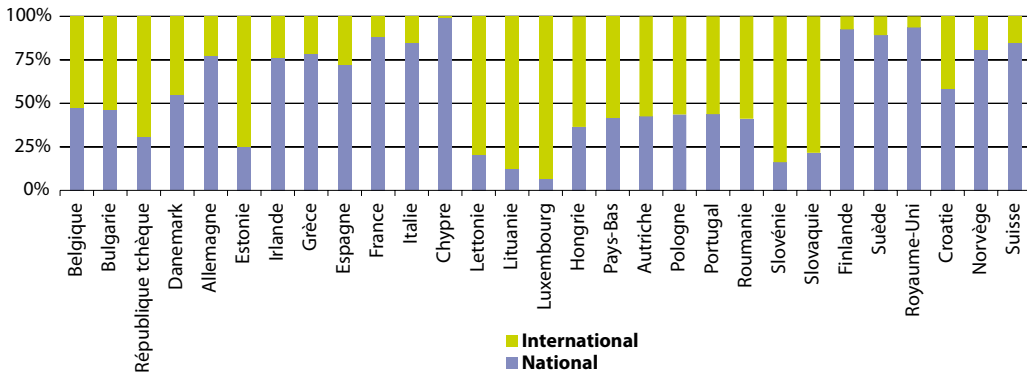
L'Estonie et la Lettonie étaient les seuls États membres dans lesquels le volume de marchandises transportées par chemin de fer était supérieur au volume transporté par route en 2008, tandis que les Pays-Bas étaient le seul État membre où le volume de marchandises transportées par voies navigables intérieures a dépassé le volume transporté par chemin de fer. Par rapport à la taille de la population, le volume de marchandises transportées par route le plus important a été enregistré au Luxembourg, plus de 21 000 tkm par habitant, soit environ deux fois et demi celui de la Slovénie, deuxième par ordre d'importance; dans les deux cas, la plus grande partie du transport routier de marchandises a été réalisée en dehors de ces pays par des véhicules immatriculés dans ces derniers.

Environ 14 millions de tonnes de fret aérien (national et international) ont transité par les aéroports de l'UE-27. Les aéroports allemands ont traité 3,6 millions de tonnes de fret aérien en 2008, soit considérablement plus que dans n'importe quel État membre. Certains des petits États membres sont relativement spécialisés dans le fret aérien, notamment les États de l'Union économique de la Belgique, des Pays-Bas et du Luxembourg (Benelux) et, plus particulièrement, le Luxembourg.

Les ports maritimes de l'UE-27 ont traité 3,934 milliards de tonnes de marchandises en 2007 (environ 2,5% de plus qu'en 2006). Les ports du Royaume-Uni ont pris en charge 582 millions de tonnes de marchandises en 2007, soit plus que dans n'importe quel autre État membre et environ 15% du total de l'UE-27. Parmi les petits États membres, le poids des marchandises transitant par les ports maritimes était particulièrement élevé en Estonie, aux Pays-Bas, en Lettonie, en Finlande, en Belgique et en Suède.



Graphique 10.4: Transport routier national et international, 2008 ⁽¹⁾
(en %, millions de tonnes-kilomètres, parcours en charge)



⁽¹⁾ Grèce, Italie et Royaume-Uni, 2007; Malte, non disponible.

Source: Eurostat ([road_go_ta_to](#))



Tableau 10.6: Volume du transport intérieur de marchandises (1)
(indice du volume du transport intérieur de marchandises par rapport au PIB, 2000 = 100)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
UE-27	101,5	101,1	100,1	100,0	99,0	100,0	99,4	105,5	105,4	106,3	106,8
Belgique	94,2	89,0	80,3	100,0	102,2	101,2	97,0	91,2	84,7	82,3	78,3
Bulgarie	82,0	63,6	49,9	100,0	104,8	105,0	109,9	119,7	128,0	118,3	116,6
République tchèque	117,3	100,9	101,5	100,0	99,6	103,9	105,2	98,6	88,5	94,0	86,4
Danemark	97,7	95,6	100,1	100,0	91,9	92,7	94,5	93,2	91,0	80,7	78,0
Allemagne	95,4	97,0	100,4	100,0	99,9	98,9	100,0	104,5	106,0	109,9	111,9
Estonie	65,4	76,4	91,3	100,0	89,4	92,7	84,9	90,2	87,3	76,7	67,1
Irlande	76,8	82,0	91,9	100,0	95,1	102,3	106,8	111,5	108,9	99,8	102,1
Grèce	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Espagne	87,5	93,6	95,5	100,0	104,0	114,9	116,1	128,1	130,1	129,6	133,1
France	100,3	100,3	103,2	100,0	97,1	95,0	92,5	92,8	87,4	87,8	88,5
Italie	101,1	105,1	99,4	100,0	98,8	100,4	91,6	101,2	107,0	96,4	95,2
Chypre	106,3	104,8	101,6	100,0	99,3	101,2	105,3	80,7	96,6	77,6	76,7
Lettonie	110,7	104,3	96,7	100,0	99,9	101,9	111,0	107,2	105,0	91,6	95,2
Lituanie	91,1	85,5	97,4	100,0	89,9	107,6	109,2	106,2	116,8	118,5	121,5
Luxembourg	77,5	80,9	91,6	100,0	109,2	109,4	111,6	106,9	92,3	87,5	89,3
Hongrie	100,0	110,7	102,2	100,0	93,9	89,7	86,1	93,9	105,0	118,1	132,2
Malte	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Pays-Bas	103,7	106,7	106,9	100,0	97,4	95,5	96,2	105,6	98,7	95,2	88,7
Autriche	91,9	93,4	98,1	100,0	104,7	105,7	105,2	104,3	98,1	101,9	97,9
Pologne	118,3	112,0	103,0	100,0	97,6	98,4	98,4	108,2	108,9	115,2	121,7
Portugal	105,5	101,6	101,2	100,0	108,4	107,0	99,7	143,5	148,6	153,8	155,8
Roumanie	:	:	95,0	100,0	106,3	119,6	127,1	145,1	174,2	171,4	165,8
Slovénie	106,1	106,2	102,1	100,0	101,3	95,5	98,9	114,5	128,9	132,0	138,5
Slovaquie	114,9	116,3	112,9	100,0	92,4	86,9	88,1	88,0	93,7	86,9	92,1
Finlande	97,0	98,6	98,4	100,0	93,4	94,8	91,7	91,5	87,2	81,5	77,3
Suède	110,4	102,9	98,0	100,0	95,4	96,9	96,7	94,4	95,3	94,4	94,4
Royaume-Uni	112,8	110,8	104,3	100,0	97,0	95,1	94,0	93,8	91,6	93,6	90,1
ARY de Macédoine	:	:	:	100,0	93,4	111,7	146,0	138,9	141,4	198,4	:
Turquie	92,8	96,7	99,2	100,0	98,4	92,2	89,1	84,2	82,2	81,7	:
Islande	102,4	102,1	103,8	100,0	105,5	108,3	108,8	109,7	113,2	119,2	:
Norvège	101,8	102,6	101,5	100,0	97,8	96,6	101,4	102,8	105,3	109,4	107,0

(1) À l'exclusion des oléoducs; rupture des séries: Estonie, 1997; Bulgarie, Hongrie et Slovaquie, 2000; Bulgarie, 2001; UE-27, Espagne, Portugal et Roumanie, 2004.

Source: Eurostat (tsien060)

Tableau 10.7: Transport intérieur de marchandises, 2008

	(en millions de tonnes-kilomètres)			(en tonnes-kilomètres par habitant)			Transport aérien national de fret et de courrier (en tonnes) ⁽³⁾
	Route ⁽¹⁾	Chemin de fer ⁽²⁾	Voies navigables intérieures	Route ⁽¹⁾	Chemin de fer ⁽²⁾	Voies navigables intérieures	
UE-27	:	:	145 680	:	:	293	659 223
Belgique	38 356	9 258	8 746	3 596	875	820	721
Bulgarie	15 322	5 241	2 890	2 005	682	378	29
République tchèque	50 877	16 304	28	4 901	1 585	3	1 934
Danemark	19 480	1 779	-	3 560	327	-	2 403
Allemagne	341 532	114 615	64 056	4 154	1 392	779	141 139
Estonie	7 354	8 430	:	5 484	6 280	:	0
Irlande	17 402	129	-	3 954	30	-	9 827
Grèce	27 791	835	-	2 488	75	-	15 023
Espagne	242 983	11 064	-	5 366	249	-	102 265
France	206 304	41 190	8 896	3 224	654	139	141 920
Italie	179 411	25 285	:	3 034	428	:	62 195
Chypre	1 308	-	-	1 657	-	-	566
Lettonie	12 344	18 313	:	5 436	8 027	:	0
Lituanie	20 419	14 373	:	6 066	4 246	:	7
Luxembourg	10 273	427	367	21 234	897	759	0
Hongrie	35 759	10 048	2 250	3 560	998	224	0
Malte	:	-	-	:	-	-	:
Pays-Bas	81 457	7 216	46 024	4 965	441	2 805	0
Autriche	34 327	21 371	2 359	4 127	2 575	284	854
Pologne	164 930	54 253	277	4 327	1 423	7	6 914
Portugal	39 091	2 586	-	3 682	244	-	20 599
Roumanie	56 386	15 757	8 687	2 619	731	404	291
Slovénie	16 261	3 603	:	8 089	1 792	:	0
Slovaquie	29 276	9 647	1 101	5 420	1 789	204	1
Finlande	29 856	10 434	:	5 633	1 977	:	3 628
Suède	29 075	23 250	-	3 166	2 551	-	19 314
Royaume-Uni	171 477	26 384	:	2 820	434	:	129 593
Croatie	11 042	3 574	79	2 489	805	18	1 590
Turquie	:	9 755	-	:	140	-	:
Islande	:	:	-	:	:	-	:
Liechtenstein	:	18	:	:	512	:	:
Norvège	20 595	3 456	-	4 348	738	-	17 095
Suisse	11 321	:	:	1 491	:	:	4 685

(1) Grèce, Italie et Royaume-Uni, 2007; le transport routier repose sur tous les déplacements effectués dans le monde par des véhicules immatriculés dans le pays déclarant.

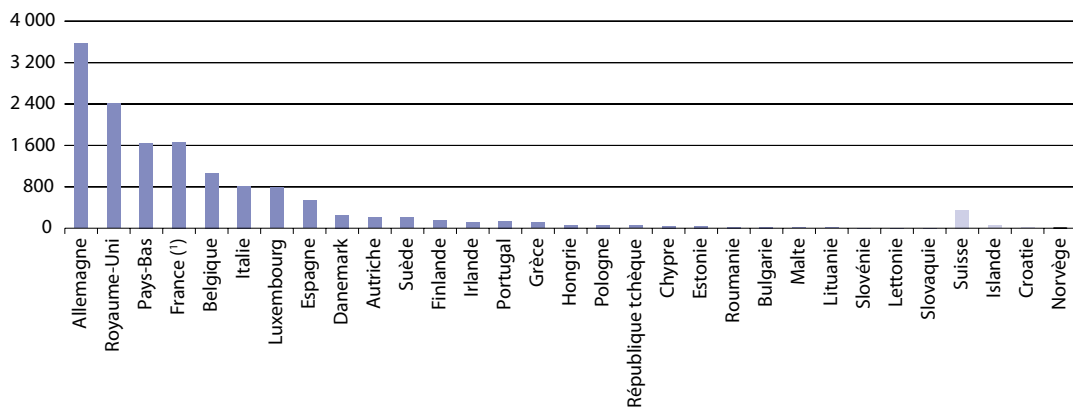
(2) Toutes les données concernent 2007, sauf pour la France, 2006.

(3) Données basées sur les départs; pour le Danemark, les données de l'aéroport de Copenhague/Kastrup ne sont pas incluses; pour la France, chiffres sous-estimés: le transport de marchandises à Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly est incomplet.

Source: Eurostat ([road_go_ta_tot](#), [rail_go_typeall](#), [ttr00007](#), [tps00001](#) et [avia_goo](#)); DG Énergie et transports.



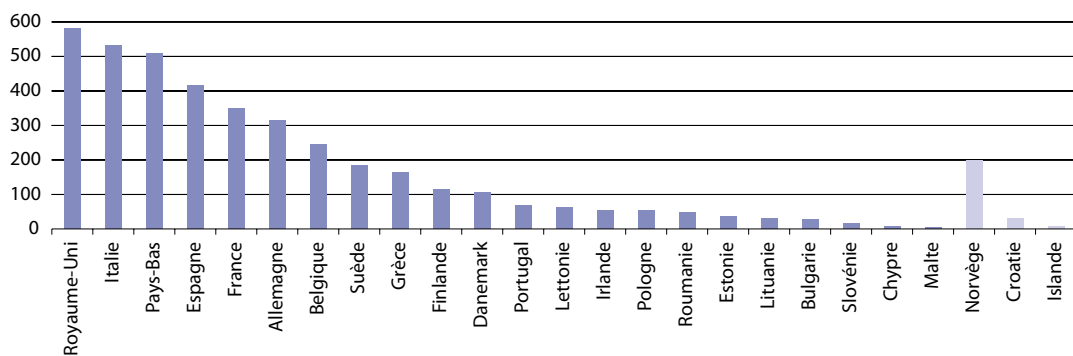
Graphique 10.5: Transport aérien de marchandises, 2008 ⁽¹⁾
(en milliers de tonnes)



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

Source: Eurostat ([ttr00011](#))

Graphique 10.6: Poids brut des marchandises transportées par mer et traitées dans les ports, 2008 ⁽¹⁾
(en millions de tonnes)



⁽¹⁾ Allemagne, Irlande, Grèce, France, Italie, Chypre, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Finlande, Suède, Royaume-Uni et Norvège, 2007; Islande, 2006; République tchèque, Luxembourg, Hongrie, Autriche et Slovaquie, sans objet.

Source: Eurostat ([mar_go_aa](#))