

# Données essentielles du Panorama des transports 1990-2005

## Statistiques en bref

### TRANSPORTS

77/2007

Auteur

**MAHIEU YVES**

### Contenu

**Moyens de transport:** En 2005, la densité de voitures était de 476 voitures pour 1000 habitants ..... 2

**Entreprises, emploi et performance économique:** « le transport routier et les autres transports terrestres » représentent la principale activité des services de transport ..... 2

**Transport de fret :** Les transports routiers et maritimes sont les principaux transporteurs, affichant aussi la croissance la plus rapide ..... 3

**Transport de passagers:** Les voitures particulières représentent le principal moyen de transport ..... 5

**Sécurité des transports:** Au moins 43 000 personnes ont trouvé la mort dans des accidents de transport en 2005, la majorité dans des accidents de la route ..... 6

**Consommation d'énergie et émissions de polluants:** Le transport routier représente le principal consommateur d'énergie et la plus grande source de pollution ..... 6



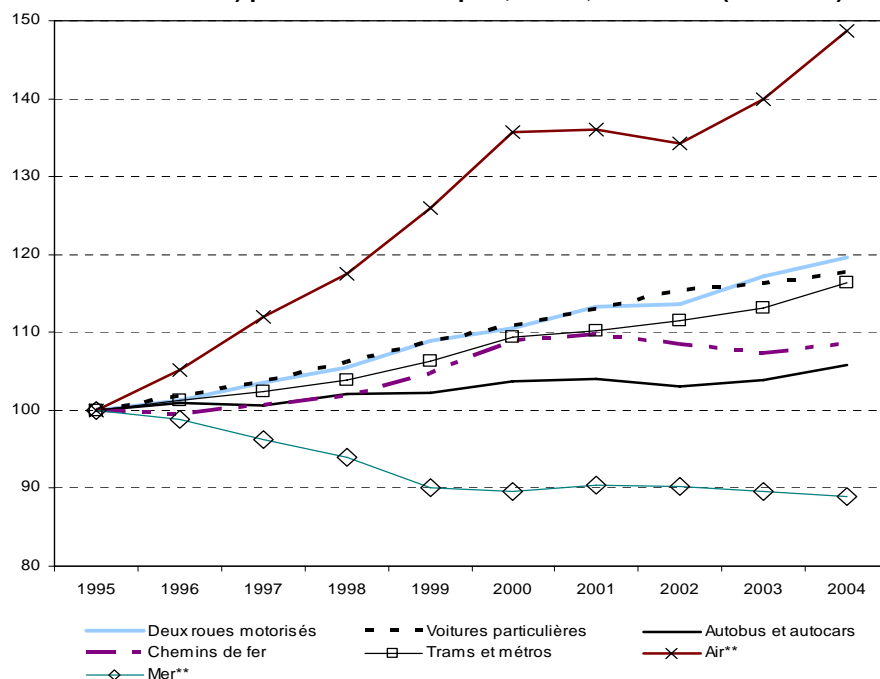
Fin de rédaction: 6.06.2007  
Données extraites le: 31.12.2006  
ISSN 1977-0332  
Numéro de catalogue: KS-SF-07-077-FR-N  
© Communautés européennes, 2007

#### Quelques points saillants

Le présent *Statistiques en bref* propose une sélection de données figurant dans la cinquième édition de la publication d'Eurostat *Panorama des transports* qui sera publiée prochainement.

- En 2005, le taux de motorisation automobile a été de 476 dans l'UE-25, ce qui correspond à une voiture pour deux habitants et représente une augmentation de 31 % par rapport au taux de 1990.
- Le secteur des transports assure que les personnes et les marchandises vont de A à B mais c'est une industrie au vrai sens du terme. Dans l'UE-25 en 2004, les transports fournissaient un emploi à au moins 8,2 millions de personnes et ont généré une valeur ajoutée de 363 milliards d'euros.
- Le transport routier de marchandises a affiché la croissance la plus rapide (38 %) dans l'UE-25, suivi toutefois de près par le transport maritime, en chiffres absolus comme en chiffres de croissance relative. Il a également représenté le principal employeur dans les services de transport.
- Le trafic tiers et le cabotage occupent la première place dans les plus petits États membres de l'UE.
- Bien que la majorité des passagers-kilomètres soit effectuée en voiture, le transport aérien de passagers a été le mode de transport qui a progressé le plus rapidement dans l'UE-25 entre 1995 et 2004 (49 %), tandis que le transport maritime était le seul mode à enregistrer un recul.
- En 2005, les accidents de la route ont causé la mort d'environ 41 300 personnes dans l'UE-25, ce qui dépasse largement le nombre de décès dans, par exemple, le transport ferroviaire (près de 1 500 morts).
- Bien que le transport routier soit à l'origine de plus de 93 % des émissions de gaz à effet de serre dans l'UE-25 en 2004 pour le secteur, le transport aérien affiche la croissance la plus rapide en matière d'émission de polluants.

**Graphique 1: Évolution du transport de passagers (en passagers-kilomètres réalisés) par mode de transport, UE-25, 1995-2004 (1995=100)**



\* Unité de mesure représentant le transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre.

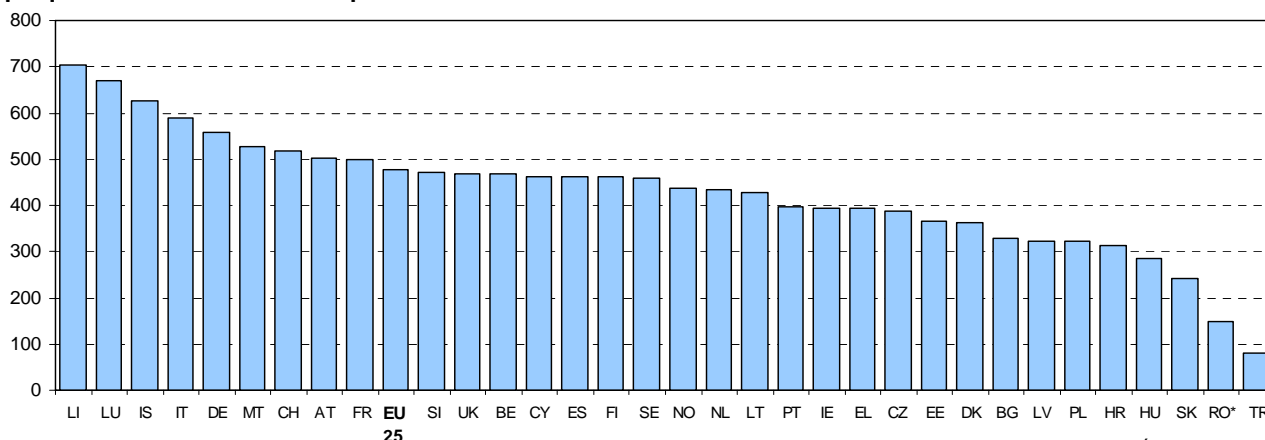
\*\* Les données du transport aérien et du transport maritime ne couvrent que les transports nationaux et intra-UE-25; les données font également l'objet d'une révision.

Source: DG Énergie et transports

## Moyens de transport:

**En 2005, la densité de voitures était de 476 voitures pour 1000 habitants**

Graphique 2: Nombre de voitures pour 1 000 habitants



\* Données 2004.

Source: Eurostat (Transport) et DG Énergie et transports

En 2005, on comptait 476 voitures particulières pour 1000 habitants – soit environ une voiture pour deux habitants – à comparer au « taux de motorisation » de 364 en 1990. Le Luxembourg - l'État membre dont le parc automobile est le deuxième plus petit – affichait le taux de motorisation le plus élevé avec 669 voitures pour 1000 habitants. Si l'on regarde au-delà de l'Union européenne, le Luxembourg était dépassé par un État membre de l'AELE, le Liechtenstein, avec un taux

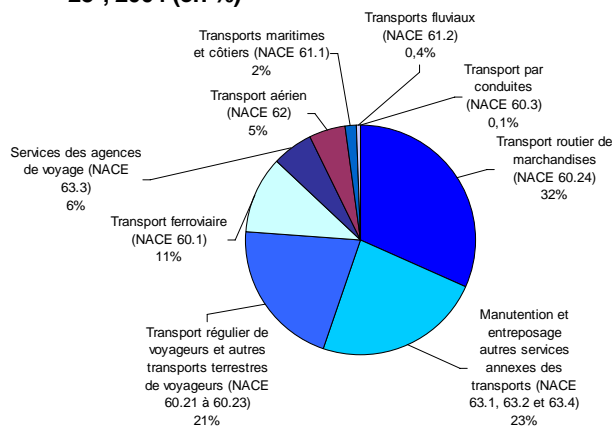
de 705 véhicules pour 1000 habitants. Sur les 19 États membres dont les taux étaient inférieurs à la moyenne, la moitié d'entre eux étaient de nouveaux pays membres qui ont rejoint l'Union européenne en 2004, à l'exception de Malte qui dépassait la moyenne (526).

Les autres types d'équipements de transport considérés par le *Panorama de transports* incluent les autobus et les autocars ainsi que les bicyclettes !

## Entreprises, emploi et performance économique:

**« Le transport routier et les autres transports terrestres » représentent la principale activité des services de transport**

Gr. 3: Pourcentage des personnes occupées dans les services de transport, par service de transport, UE-25\*, 2004 (en %)



\*Ventilation calculée en utilisant des estimations arrondies pour certaines composantes et s'appuyant sur des données non confidentielles. En ce qui concerne la nomenclature utilisée, voir les notes méthodologiques.

Source: Eurostat (SSE)

Sur les 8,2 millions de personnes occupées dans les services de transport en 2004, un peu plus de la moitié (52,5 %) travaillait dans les « transports urbains et routiers », ce qui en fait de loin le principal employeur. « Transports urbains et routiers » (NACE 60.2) se compose des « transports routiers de marchandises » (NACE 60.24) et « autres transports routiers et réguliers de voyageurs » (NACE 60.21 à 60.23) qui couvrent principalement les services tels que les taxis, les autobus, et les autocars (graphique 3). Dans la section

« transports urbains et routiers », « les transports routiers de marchandises » employaient l'essentiel de la main d'œuvre avec environ 32% de l'emploi dans l'UE-25.

Au vu des données disponibles pour la vaste majorité des États membres (données non présentées), les « transports urbains et routiers » assuraient les deux tiers de l'emploi total dans les transports dans au moins trois d'entre eux : l'Espagne (65 %), la Lituanie et la Pologne (62 % chacun). Ce pourcentage était le plus faible à Chypre (26 %), ce qui reflète l'importance majeure des « transports maritimes et côtiers », du « transport aérien » et des « services des agences de voyage ».

Tableau 1: Les dix premiers pourvoyeurs de services de transport, sur la base d'indicateurs sélectionnés\*, 2004 (en %)

Personnes occupées (1000)		Valeur ajoutée (milliards d'euros)		Chiffre d'affaire (milliards d'euros)		Nombre d'entreprises (1000)	
EU-25	8 186	EU-25	363	EU-25	1 024	EU-25	1 078
DE	15%	DE	18%	UK	19%	ES	20%
FR	14%	UK	18%	DE	16%	IT	14%
UK	13%	FR	15%	FR	14%	PL	13%
IT	11%	IT	11%	IT	12%	FR	9%
ES	10%	ES	9%	ES	9%	DE	8%
PL	7%	NL	5%	NL	5%	UK	6%
NL	4%	BE	3%	SE	4%	CZ	4%
CZ	3%	DK	3%	BE	4%	HU	3%
SE	3%	AT	3%	DK	3%	SE	3%
HU	3%	SE	3%	AT	3%	PT	3%

\*voir les notes méthodologiques.

Source: Eurostat (SSE)

D'une façon générale et comme l'on pouvait s'y attendre, les plus grands États membres de l'Union européenne étaient les principaux fournisseurs de services de transport. Toutefois, leur classement varie en fonction de l'indicateur (tableau 1): alors que l'Allemagne était, bien que de peu, le principal pourvoyeur d'emplois et de valeur ajoutée, avec respectivement 15 % et 18 % des totaux des services de transport en 2004, l'Espagne arrivait en tête en ce qui concerne le nombre d'entreprises (20 %), et le Royaume-Uni prenait la première place en termes de chiffres d'affaire (19 %).

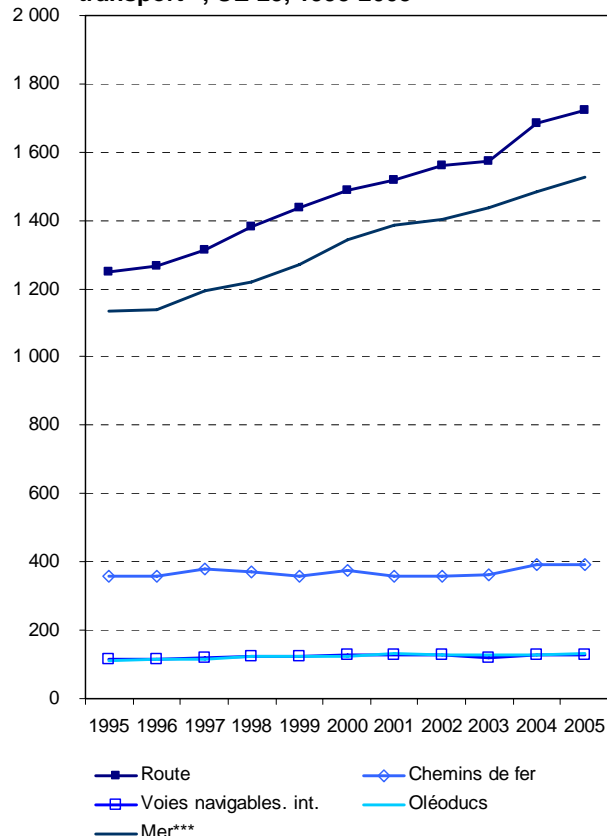
Sur la base des données disponibles qui ne couvrent que la période 2000-2004, l'emploi dans les services de transport a augmenté de 10 %, une croissance toutefois inférieure à celle de la valeur ajoutée (23 %). Les plus fortes croissances de l'emploi et de la valeur ajoutée ont été enregistrées dans le secteur des services de transport le plus limité, le transport par conduites: 37 % et 230 % respectivement. Viennent ensuite « la manutention/l'entreposage du fret et d'autres activités d'assistance au transport » avec une progression de

l'emploi de 27 % et « les transports maritimes et côtiers de passagers » avec une valeur ajoutée de 65 %. Les services de transport n'ont pas tous enregistré une croissance de l'emploi et on notera une baisse de 14 % de l'emploi dans le transport ferroviaire (parallèlement à une augmentation de 3 % de la valeur ajoutée).

Parmi les divers autres aspects analysés par le *Panorama des transports*, citons le pourcentage de femmes occupées dans les services de transport. D'après les données de l'enquête 2005 sur les forces de travail, les femmes représentaient 21 % de la main d'œuvre dans les services de transport en 2005, soit 23 points de pourcentage de moins que la moyenne de 44 % pour les services (données non présentées). Cette différence était encore plus grande dans certains États membres; notamment une grande partie de ceux qui ont rejoint l'Union européenne en 2004: avec presque 30 points de pourcentage, la Slovaquie a affiché l'écart le plus important entre les femmes et les hommes, l'écart le plus faible étant observé à Malte (à peine 10 points).

### Performance du transport de fret : Les transports routier et maritime sont les principaux transporteurs, affichant aussi la croissance la plus rapide

Gr. 4: Évolution du transport de fret (en milliards de tonne-kilomètres réalisés\*), par mode de transport\*\*, UE-25, 1995-2005



\* Unité de mesure du transport de marchandises qui représente le transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.

\*\* Les données du transport aérien ne sont pas indiquées en raison des faibles volumes en cause.

\*\*\* Seulement les transports nationaux et intra-UE; les données sont également en cours de révision.

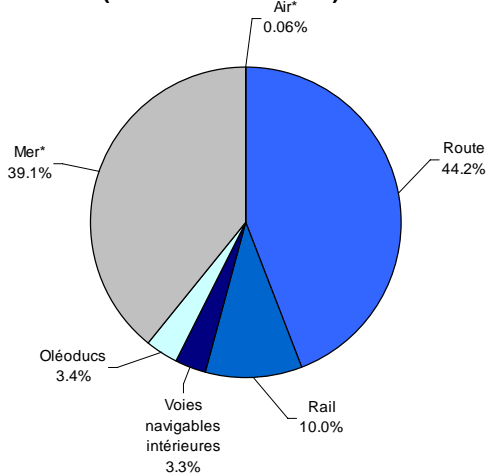
Source: DG Énergie et transport

Dans l'UE-25, le transport de fret total (ce qui inclut le transport routier, le transport ferroviaire, la navigation intérieure, le transport par oléoduc et les transports maritime et aérien intra-UE) a progressé de 31 % entre 1995 et 2005 passant de pratiquement 3 000 milliards de

tonne-kilomètres (tkm) à 3 900 milliards de tkm. Cette hausse est surtout due aux transports routier et maritime qui ont représenté 44 % et 39 % respectivement du fret total déplacé en 2005 et ont affiché des croissances de 38 % et de 34 % respectivement (graphiques 4 et 5).

Ces hausses ont entraîné une modification de la répartition modale, autrement dit de la part de chaque mode de transport dans le transport de fret total. La progression du fret routier entre 1990 et 2005 est particulièrement remarquable à cet égard: sa croissance de 35 % s'est traduite en une part modale supérieure de 2 points de pourcentage à celle de 2005, atteignant un niveau de plus de 44 %.

Graphique 5: Répartition modale du transport de fret, UE-25, 2005 (sur la base des tkm)



\* Transports maritime et aérien: seulement les transports nationaux et intra-UE; données en cours de révision.

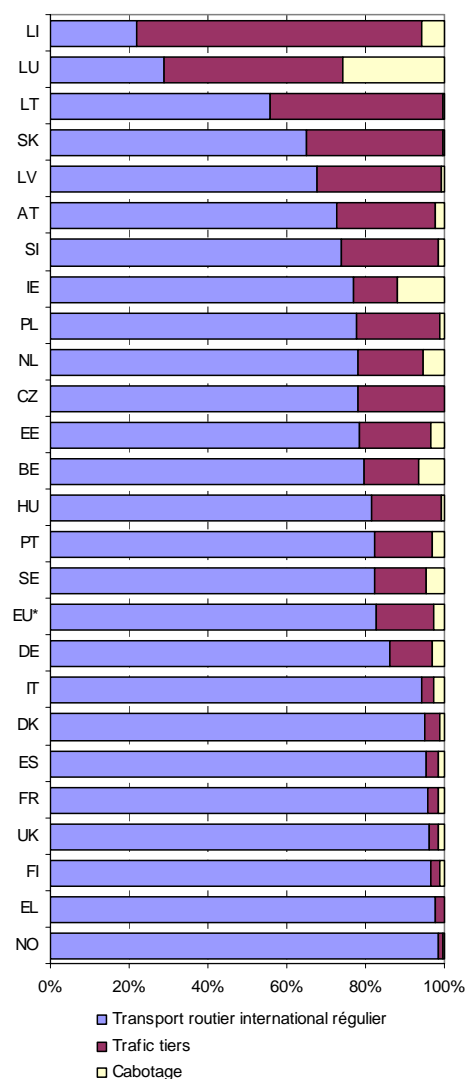
Source: DG Énergie et transport

Quelle est l'importance du fret routier international dans l'Union européenne? Le *Panorama des transports* montre que, d'une façon générale, les transports nationaux sont beaucoup plus importants que les transports internationaux, sauf pour les États membres les plus petits où les marchés des transports nationaux limités incitent les transporteurs à rechercher des possibilités de transport de fret à l'étranger. C'est ce que montrent clairement les chiffres du trafic tiers et du cabotage (graphique 6).

En 2005, le transport total de marchandises par la route (y compris le trafic tiers et le cabotage) a représenté quelque 525 milliards de tkm. Le transport régulier international de marchandises (c'est-à-dire de fret chargé et déchargé dans un pays (dans lequel le véhicule est immatriculé) puis déchargé ou chargé dans un autre pays) était de loin la principale activité de transport dans l'Union européenne, avec 83 % du total (soit 435 milliards de tkm), laissant 14 % au trafic tiers (75 milliards de tkm), la seconde activité la plus importante, et 3 % au cabotage (15 milliards de tkm).

Ce bilan est différent si l'on considère 23 des 25 États membres de l'UE pour lesquels des données sont disponibles. Le transport international régulier représentait clairement l'activité principale dans l'écrasante majorité des États membres mais ce n'était pas le cas au Luxembourg ni en Lituanie où le trafic tiers a représenté 45 % et 44 % respectivement du transport de fret international total. Cependant, au Liechtenstein, État membre de l'AELE, le trafic tiers a atteint 72 % de son transport routier international. Le Luxembourg constitue également une exception dans la mesure où le cabotage atteignait la part du transport international la plus élevée (26 %), comparé avec d'autres pays de l'UE.

**Gr. 6: Importance du trafic tiers, du cabotage et du transport routier international régulier, 2005 (en %)**



\* L'agrégat UE-25 exclut CY (données insuffisantes) et MT (pas de données disponibles). Pour les définitions, voir les notes méthodologiques.  
Source: Eurostat (Transport)

**Tableau 2: 20 premiers aéroports de l'UE\* selon le volume de fret et de courrier intra-UE chargé/déchargé, 2005**

Classement 2005	Aéroport	Volume traité en 2005 (1000 t)	Évolution en % 2003-2005
1	Köln/Bonn (DE)	333,7	16,3
2	Bruxelles/National (BE)	250,3	6,4
3	Frankfurt/Main (DE)	196,3	22,4
4	Nottingham East Midlands (UK)	166,1	15,8
5	London/Heathrow (UK)	152,3	22,0
6	Bergamo/Orio Al Serio (IT)	104,0	16,3
7	Madrid/Barajas (ES)	86,7	19,0
8	Milano/Malpensa (IT)	80,7	43,6
9	Luxembourg/Luxembourg (LU) **	70,3	6,5
10	London/Stansted (UK)	62,1	9,5
11	Athens (EL)	58,6	-3,4
12	Helsinki-Vantaa (FI)	56,6	45,4
13	Wien/Schwechat (AT)	53,7	12,0
14	Amsterdam/Schiphol (NL)	52,5	-1,5
15	Barcelona (ES)	50,6	28,3
16	Lisboa (PT)	38,4	2,3
17	Budapest/Ferihegy (HU)	33,5	9,3
18	Praha/Ruzyně (CZ)	33,3	26,2
19	Larnaka (CY)	29,8	39,8
20	München Airport (DE)	21,9	31,1

\* Excluant les aéroports en France, Suède et Danemark.

\*\* % évolution 2004-2005.

Source: Eurostat (Transport)

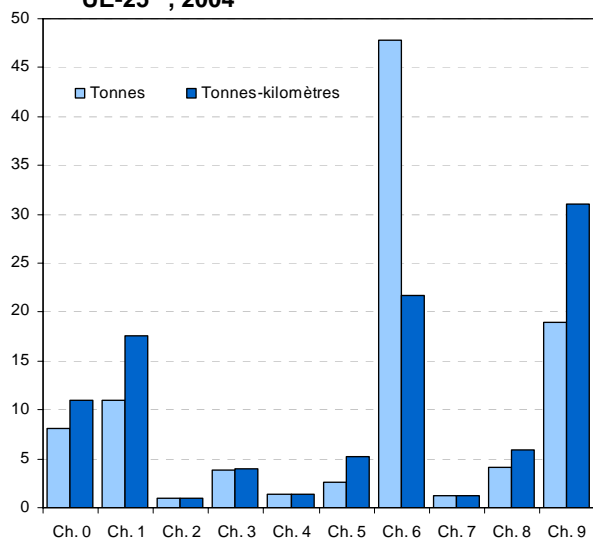
Si l'on considère le fret intra ou extra-UE traité par les aéroports, il n'est probablement guère surprenant de retrouver en premières places les aéroports européens traditionnellement les plus importants tels que Frankfurt-Main, London-Heathrow ou Amsterdam-Schiphol, mais ce qui est peut-être plus intéressant est le fait que certains aéroports émergents comptent déjà parmi les aéroports de premier plan et notamment en ce qui concerne le fret intra-UE. Cela illustre le développement des nouveaux centres de fret aérien qui visent à pallier la saturation des aéroports traditionnels.

C'est le cas, par exemple, de l'aéroport de Köln-Bonn qui a traité le plus grand volume de fret intra-UE en 2005, avec 333 700 tonnes, soit environ 137 000 tonnes de plus que le principal aéroport allemand Frankfurt-Main (tableau 2). Nottingham East Midlands est en quatrième position pour le fret intra-UE avec un volume de 166 100 tonnes, ce qui en fait le principal centre de fret aérien du Royaume-Uni, dépassant London-Heathrow de près de 14 000 tonnes.

Quelles sont les marchandises transportées et les différences entre elles en matière de tonnes et de tonne-kilomètres? D'après le *Panorama des transports*, il semble par exemple, que les « minerais bruts ou manufacturés et matériaux de construction » (chapitre 6 de la NST/R) ont représenté la plus lourde part du transport routier et du transport par voies navigables ainsi que l'un des poids les plus lourds du transport ferroviaire mais la distance parcourue (exprimée en tonne-km) était relativement faible (graphique 7). Cela met également en évidence le caractère local de ce produit au niveau national. C'est particulièrement manifeste dans le transport routier national où la part de cette catégorie de marchandises dans la performance (en tonne-kilomètres) (22 %) était inférieure de moitié à la part dans le poids total expédié (48 %).

S'agissant du transport maritime, les marchandises en vrac ont constitué le principal type de fret en 2004, représentant quelque deux tiers du fret maritime total traité, les marchandises en vrac liquide atteignant à elles seules 41 % du total. Si l'on considère les parts des États membres dans la manutention du fret

**Gr. 7: Importance des chapitres\* de la NST/R dans le transport routier national, par tonnage et tkm, UE-25\*\*, 2004**



\* Voir les notes méthodologiques.

\*\* Excluant la Grèce et le Malte.

Source: Eurostat (Transport)

maritime par rapport au total UE en 2004 (tableau 3), le Royaume-Uni par exemple a assuré la plus grande partie du transport de vrac liquide (19 %) et du transport d'unités mobiles roll-on roll-off (24 %).

**Tab. 3: Cinq principaux pays traitant le fret maritime, par type de fret, 2004 (en % du total des millions de tonnes traitées dans les ports principaux\* de l'UE-25)**

Grands conteneurs		Marchandises en vrac sec		Marchandises en vrac liquide		Autres types de fret non spécifiés ailleurs		Unités mobiles roll on - roll off	
Total UE		Total UE		Total UE		Total UE		Total UE	
537		847		1 391		225		383	
DE	16%	NL	16%	UK	19%	IT	12%	UK	24%
ES	16%	UK	13%	IT	16%	UK	11%	IT	13%
IT	14%	ES	12%	NL	13%	ES	10%	SE	10%
NL	12%	IT	10%	FR	12%	NL	9%	DE	9%
BE	11%	FR	9%	ES	10%	BE	9%	EL	8%

\*Ports traitant un million de tonnes ou plus par an.

Source: Eurostat (Transport)

## Transport de passagers: Les voitures particulières représentent le principal moyen de transport

En 2004, la demande de transport dans l'UE-25 (comprenant le transport motorisé par voitures particulières, deux-roues motorisés, autobus et autocars, chemins de fer, métros, tramways et trolleybus avec des estimations pour le transport aérien et le transport maritime) a été proche de 6 061 milliards de passager-kilomètres (pkm). Ce chiffre représente une hausse de près de 18 % par rapport au chiffre de 1995 (5 149 milliards de pkm). Comme illustré au graphique 1 de la page de couverture, la plus forte augmentation (49 %) a été enregistrée par le transport aérien (intra-UE et national seulement) sur la période 1995-2004, ce qui a augmenté sa part modale.

Il ressort de ces données qu'en 2004, les citoyens européens ont parcouru 36 kilomètres par jour en moyenne dont presque les trois quarts (26,5 km) en voiture. Venaient ensuite et de loin, les autobus/autocars et le transport aérien (3 km chacun), le transport ferroviaire (2 km), les deux-roues motorisés (1 km), les tramways et le métro (0,5 km) et le transport maritime (0,3 km). Bien entendu, cette moyenne – basée sur le nombre total de passager-km réalisés – ne couvre pas seulement les déplacements quotidiens pour le travail mais d'autres activités impliquant un transport telles que le tourisme. On notera que les formes non motorisées de transport sont exclues de cette analyse.

Parmi les analyses faites dans le cadre du *Panorama des transports*, soulignons l'importance des relations assurées entre les pays par le transport ferroviaire international. 0,6% du transport de voyageurs par chemin de fer (en nombre de passagers) a été réalisé sur des lignes internationales mais plus de 60 % de ce total s'est effectué dans 5 paires de pays seulement (tableau 4). Le tunnel sous la Manche (entre le Royaume-Uni et la France) et la liaison fixe sur l'Øresund – qui sont tous les deux des réseaux transeuropéens – ont représenté pratiquement 45% du total du transport ferroviaire international de voyageurs.

Le tunnel sous la Manche a été manifestement la liaison la plus fréquentée avec 12,8 millions de passagers (6,4 millions à l'embarquement et environ le même nombre au débarquement), soit presque le double du nombre de passagers transportés par la liaison fixe sur l'Øresund (6,8 millions). Il est probable que les passagers des trains du tunnel sous la Manche étaient en majorité des touristes et des personnes en voyage d'affaire alors qu'environ la moitié des passagers des trains empruntant la liaison fixe de l'Øresund en 2005 étaient des navetteurs.

**Tab. 4: Cinq premières relations de pays intra-UE-25 en ce qui concerne le transport ferroviaire de passagers (sur la base du nombre de passagers), 2004**

Classement	Embarquement	Débarquement	Passagers (million)
1	Royaume-Uni	France	6,4
	France	Royaume-Uni	6,4 *
2	Danemark	Suède	3,2
	Suède	Danemark	3,6
3	Belgique	France	2,0
	France	Belgique	1,7
4	Autriche	Allemagne	1,8
	Allemagne	Autriche	1,0
5	Royaume-Uni	Belgique	1,1
	Belgique	Royaume-Uni	1,1 *

\*Sur la base des données déclarées par le Royaume-Uni

Source: Eurostat (Transport)

Le *Panorama des transports* souligne également l'importance de ces traversées en termes de trafic maritime. Le fait que Douvres et Calais soient les deux principaux ports de passagers de l'Union européenne (notamment en ce qui concerne les transbordeurs roll-on roll-off) fait ressortir la situation de la Manche comme première zone de trafic maritime international de passagers de l'Union européenne. Le trafic sur l'Øresund arrive en seconde position, comme le suggèrent les liaisons entre la Suède et le Danemark: entre Göteborg et Frederikshavn et entre Helsingborg et Helsingor.

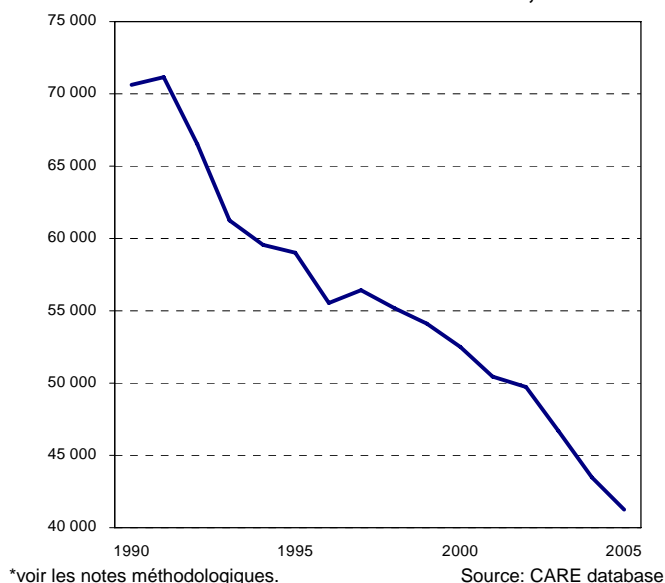
## Sécurité des transports: Au moins 43 000 personnes ont trouvé la mort dans des accidents de transport en 2005, la majorité dans des accidents de la route

En 2005, au moins 43 000 personnes ont trouvé la mort dans des accidents de transport dans l'UE-25 – trafic routier, ferroviaire et aérien combinés – et la majorité d'entre elles sur la route.

Sur la base des données disponibles dans la base de données CARE, quelque 1,3 million d'accidents de voitures entraînant des dommages corporels se sont produits dans l'UE-25 en 2005. Environ 41 300 personnes ont perdu la vie dans des accidents routiers, ce qui représente 90 décès par million d'habitants dans l'UE-25 en 2005. Si le nombre total de morts sur les routes est choquant en ce qu'il équivaut à la population de nombreuses villes européennes – il est tout de même notablement inférieur au pic (sur la période 1990-2005) de 71 160 décès enregistrés en 1991 et représente une baisse de 42 % (graphique 8).

Durant la même année, au moins 1 483 personnes sont décédées dans des accidents ferroviaires (à l'exclusion des suicides et des accidents de métro et de tramway). Pour en savoir plus et pour des informations détaillées sur les accidents du transport aérien, consulter le *Panorama des transports*.

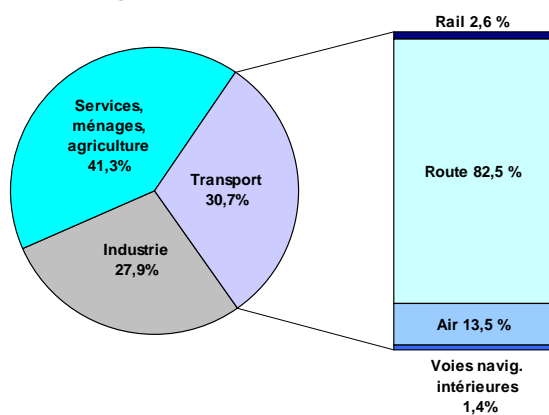
**Graphique 8: Évolution du nombre de personnes tuées dans des accidents de la route\*, 1990-2005**



## Consommation d'énergie et émission de polluants:

### Le transport routier représente le principal consommateur d'énergie et la plus grande source de pollution

**Gr. 9: Part des transports dans la consommation d'énergie finale\*, UE-25, 2004 (en % de tep)**



\*Voir les notes méthodologiques.

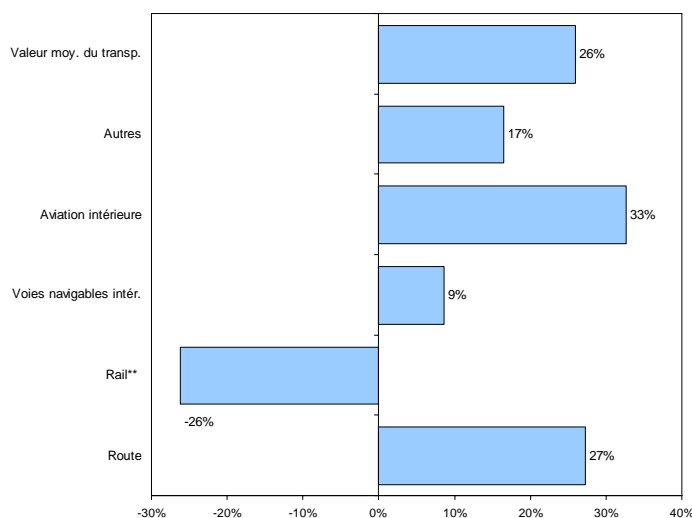
Source: Eurostat (Energie)

Entre 1990 et 2004, la part des transports (routier, ferroviaire, aérien et par voies navigables) dans la consommation totale finale d'énergie (à l'exclusion de l'utilisation non énergétique) a augmenté de quatre points de pourcentage pour atteindre 352 tep (million de tonnes équivalent pétrole) en 2004, soit pratiquement 31 % de la consommation d'énergie finale totale (graphique 9). Le transport routier est manifestement le principal consommateur d'énergie, absorbant jusqu'à pratiquement 83 % du total en 2004, soit 290 millions de « tonnes équivalent pétrole » (tep).

Comme l'on pouvait s'en douter, le transport routier demeure de loin la principale source de pollution. Selon l'Agence Européenne pour l'Environnement, le transport routier a été à l'origine de plus de 93 % des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports en 2004.

Toutefois, si l'on considère les émissions de gaz à effet de serre au cours de la période 1990-2004, ce n'est pas la pollution engendrée par ce secteur qui a augmenté le plus rapidement (graphique 10): mais celle due au transport aérien national (33 %), devant le transport routier (27 %). Parmi les modes de transport considérés, seul le transport ferroviaire a enregistré une baisse (26 %), mais l'attention des lecteurs est attirée sur le fait que ce chiffre concerne essentiellement les émissions provenant de la combustion du diesel: la traction par électricité – qui représente 66 % de la consommation finale de l'énergie dans le transport par rail – est exclue des statistiques.

**Graphique 10: Évolution des émissions de gaz à effet de serre\* par mode de transport, UE-25, 1990-2004 (%)**



\*Voir les notes méthodologiques.

\*\*Excluant la traction par électricité.

Source: Agence européenne pour l'environnement

## ➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

### PANORAMA DES TRANSPORTS, 1990-2005

Le présent Statistiques en bref n'offre qu'une sélection limitée des données présentes dans la cinquième édition du Panorama des transports d'Eurostat qui s'applique, dans la mesure du possible, à la période 1990-2005. Le Panorama présente le secteur des transports dans l'Union européenne, en examinant plus particulièrement les aspects suivants: infrastructure; équipements, entreprises, emploi et performance économique; transport de passagers et de fret; sécurité; et enfin, consommation d'énergie et environnement. Alors que les éditions précédentes couvraient une période plus large, la période 1990-2005 a été choisie pour tenir compte de l'élargissement et en raison des nombreux changements apportés à la législation communautaire concernant les statistiques des transports.

### SOURCES

Toutes les données figurant dans le présent Statistiques en bref sont issues du Panorama des transports qui reprend des données fournies essentiellement par Eurostat (Transport, SSE, Énergie et EFT) et de la DG Énergie et transports (Pocketbook « EU energy and transport in figures »). D'autres sources sont l'Agence européenne pour l'environnement et l'OCDE.

On trouvera les données et publications d'Eurostat ainsi que des informations générales sous rubrique « Transport » sur le site d'Eurostat: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>.

Les données établies par la DG « Énergie et Transports » de la Commission (qui utilise également les données d'Eurostat) figurent dans son ouvrage « EU energy and transport in figures »: [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/)

### DÉFINITIONS

La terminologie et les définitions relevant du domaine des transports sont tirées du Glossaire des statistiques du transport, élaboré par Eurostat, la CEMT (Conférence des Ministres du Transport) et la CEE – ONU (Commission économique pour l'Europe des Nations Unies).

Autres termes et classifications utilisés dans le présent Statistiques en bref:

#### Graphique 3 et tableau 1:

En ce qui concerne les statistiques structurelles sur les entreprises (SSE), celles-ci sont présentées par branche d'activité économique selon la classification NACE Rev. 1.1. « Services de transport » correspond à quatre divisions de la NACE: transports terrestres (60), transports par eau (61), transports aériens (62) et services auxiliaires des transports (63). Ces divisions sont à leur tour ventilées au niveau du groupe ou de la classe. Pour d'autres informations sur les données SSE, consulter les pages « Industrie, commerce et services » sur le site web d'Eurostat. Pour en savoir davantage sur la nomenclature NACE Rev. 1.1, consulter le site « Ramon » (serveur de métadonnées d'Eurostat): <http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/>

Indicateurs SSE utilisés dans la présente publication: **nombre d'entreprises** (nombre d'entreprises actives pendant au moins une partie de la période de référence); **nombre de personnes occupées** (nombre total de personnes travaillant dans l'unité considérée et de personnes travaillant à l'extérieur de l'unité tout en faisant partie de celle-ci et en étant rémunérées par elle. Cela inclut les salariés, les travailleurs à temps partiel, les propriétaires exploitants, les travailleurs familiaux non rémunérés, les

travailleurs saisonniers, etc.); **valeur ajoutée au coût des facteurs** (revenu brut des activités d'exploitation une fois pris en compte les subventions d'exploitation et les impôts indirects (y compris la taxe sur la valeur ajoutée), et le **chiffre d'affaire** (montants facturés par l'unité d'observation au cours de la période de référence, à savoir les ventes sur le marché de biens ou services fournis à des tiers).

#### Graphique 6:

**Transports routiers internationaux:** transports routiers entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement: débarquement) dans deux pays différents. Un tel transport peut nécessiter un transit par un ou plusieurs autres pays. **Transport routier international effectué par des tiers:** transport international effectué par un véhicule routier à moteur immatriculé dans un pays tiers (pays autre que celui de chargement/embarquement ou de celui de déchargement/débarquement). **Cabotage routier:** transport routier exécuté dans un pays par un véhicule à moteur immatriculé dans un autre pays.

#### Graphique 7:

##### Chapitres de la nomenclature de marchandises NST/R

Les informations présentées au graphique 7 se limitent aux 10 chapitres de la NST/R (Nomenclature uniforme pour les statistiques du transport/révisée). Les 10 chapitres énumérés ci-après se composent de 24 groupes de marchandises.

- 0 Produits agricoles et animaux vivants
- 1 Denrées alimentaires et fourrage
- 2 Combustibles minéraux solides
- 3 Produits pétroliers
- 4 Minerais et déchets pour la métallurgie
- 5 Produits métallurgiques
- 6 Minerais bruts ou manufacturés et matériaux de construction
- 7 Engrais
- 8 Produits chimiques
- 9 Machines, objets manufacturés et transactions spéciales

Pour des informations détaillées sur la nomenclature NST/R, veuillez consulter le serveur de métadonnées d'Eurostat « Ramon ».

#### Graphique 8:

Pour les transports routier et ferroviaire, il convient de noter que ce calcul est basé sur le nombre total de personnes tuées dans les 30 jours à compter du jour de l'accident.






#### Graphiques 9 et 10:

**Consommation finale d'énergie:** quantité d'énergie livrée au consommateur final, toutes utilisations confondues. À noter que le transport maritime et le transport par conduites sont exclus de ces données. **Gaz à effet de serre:** les émissions de polluants atmosphériques constituant le panier de Kyoto (6 gaz à effet de serre) sont pondérées par leur potentiel de réchauffement planétaire (PRP) et agrégées pour donner des valeurs d'émission totales en tonnes équivalent CO<sub>2</sub>. Sont exclues les substances qui appauvrissent la couche d'ozone et présentent des propriétés de réchauffement global, conformément au Protocole de Montréal. Les chiffres n'incluent ni les gaz à effet de serre produits par les transports internationaux par air et par mer, ni la traction électrique dans le transport ferroviaire.

## ***Pour en savoir plus :***

Données : [Site Web EUROSTAT/Page d'accueil/Transports/Données](#)

### **Transports**

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

---

#### **Les journalistes peuvent contacter le service média support :**

Bâtiment BECH, Bureau A4/125  
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408  
Fax (352) 4301 35349

E-mail: [eurostat-mediasupport@ec.europa.eu](mailto:eurostat-mediasupport@ec.europa.eu)

#### **European Statistical Data Support :**

Eurostat a mis en place, conjointement avec les membres du "Système statistique européen", un réseau de centres d'appui, qui couvrira presque tous les États membres et certains pays de l'AELE.

La mission de ces centres sera d'aider et d'orienter les utilisateurs qui se procureront des données statistiques européennes sur l'internet.

Vous trouverez sur notre site internet des informations sur ce réseau de centres d'appui : <http://ec.europa.eu/eurostat/>

---

Une liste des bureaux de vente dans le monde est disponible à :

#### **l'Office des publications officielles des Communautés européennes.**

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>  
E-mail: [info-info-opoce@ec.europa.eu](mailto:info-info-opoce@ec.europa.eu)

---