

Le transport de voyageurs dans l'Union européenne

Entre 1990 et 2004, le nombre de voitures particulières dans l'UE-25 a augmenté de 38%

Statistiques en bref

TRANSPORTS

9/2006

Auteur

Hans STRELOW

Contenu

Faits essentiels 1

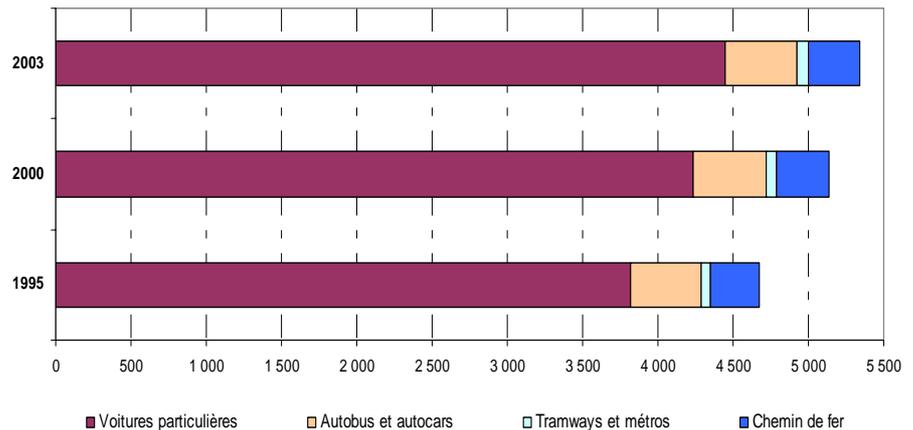
Infrastructures: le Benelux et l'Allemagne disposent des réseaux les plus denses..... 2

Le parc automobile augmente rapidement dans la plupart des nouveaux États membres, mais les anciens véhicules y représentent toujours une part importante 2

Part des différents modes de transport: la part des voitures est la plus faible en Hongrie 5

83 % de l'ensemble des transports de voyageurs ont été effectués en voiture en 2003.... 6

Graphique 1 : Déplacements de voyageurs par mode de transport – en milliards de voyageurs-kilomètres (vkm), UE-25, 1995, 2000 et 2003.



Source : Eurostat

Faits essentiels

- La longueur totale des déplacements de voyageurs a augmenté de 14 % entre 1995 et 2003; un recours plus important à la voiture, mais aussi au tramway et au métro explique principalement cette progression.
- En 2004, 20 % des voitures particulières de l'UE-25 étaient immatriculées en Allemagne (45 millions). 35 % des deux-roues à moteur (soit 9 millions) circulaient en Italie.
- La République tchèque possédait le réseau ferroviaire le plus dense (122 m par km² de territoire national) de l'UE-25 en 2003. Ce chiffre représente plus du double de la moyenne de l'UE-25 (50 m/km²).
- Environ 50 % des voitures particulières en Autriche ont un moteur diesel.
- En 2004, 74 % des voitures particulières immatriculées en République tchèque avaient plus de dix ans.
- On comptait en moyenne 472 voitures particulières pour 1 000 habitants dans l'UE-25 en 2004, leur nombre variant entre 659 voitures au Luxembourg et 280 en Hongrie. Si l'on considère les pays AELE, le Liechtenstein dépasse largement la moyenne européenne avec 692 voitures particulières pour 1 000 habitants.
- 83 % de l'ensemble des transports de voyageurs ont été effectués en voiture en 2003.
- Les Tchèques sont les premiers dans l'utilisation du tramway et du métro puisque les déplacements annuels par personne effectués par ces modes de transport ont atteint 839 km (moyenne de l'UE-25: 159 km).

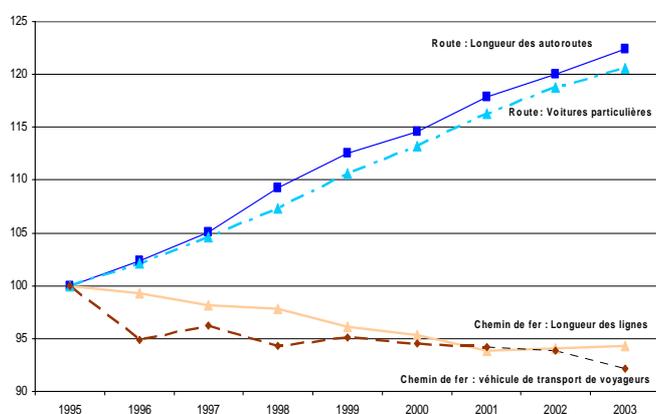


Infrastructures: le Benelux et l'Allemagne disposent des réseaux les plus denses

L'intégration croissante des économies européennes va de pair avec une demande croissante de mobilité. Si on ne tient compte que des transports terrestres (c'est-à-dire en excluant le transport aérien et le transport maritime de passagers), la hausse des besoins de mobilité a principalement été satisfaite par une utilisation accrue des voitures particulières qui ont servi en moyenne à environ trois déplacements sur quatre.

La prédominance des transports et voyages par route se reflète dans l'augmentation continue et régulière de la longueur des autoroutes (voir graphique 2); en 2003, celle-ci avait augmenté de 20 % par rapport à 1995 pour l'ensemble de l'UE-25. Le parc de voitures particulières a suivi la même tendance.

Graphique 2 : Développement des infrastructures et des équipements par mode de transport (1995=100), EU-25



*UE-25 2002 et 2003 : inclus les données 2001 pour le Royaume-Uni

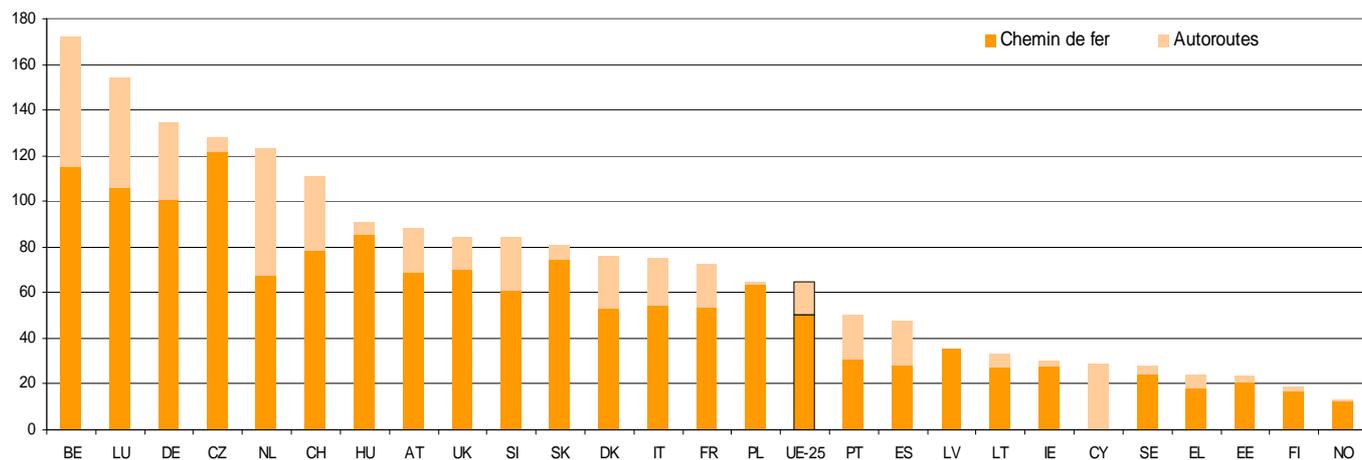
Source: Eurostat

La longueur des lignes de chemin de fer a légèrement diminué au cours de la même période (-6 %). Le nombre de véhicules de transport ferroviaire de voyageurs a connu une alternance de hausses et de baisses légères. Cependant, la progression des privatisations de compagnies de chemin de fer ainsi que la tendance à louer plutôt qu'à acheter du matériel roulant rendent quelque peu problématique la collecte de statistiques fiables.

Les différences entre États membres en ce qui concerne les caractéristiques du réseau apparaissent notamment dans la densité du réseau (longueur du réseau par kilomètre carré de territoire national), comme le montre le graphique 3. C'est encore la catégorie «autoroutes» qui sert de référence ici (bien qu'il ne s'agisse que d'une partie de l'ensemble du réseau routier) en raison de divergences dans la définition des «autres routes».

Si on additionne les deux réseaux, le Benelux et l'Allemagne arrivent en tête avec des densités supérieures à 120m par km² (près du double de la densité moyenne de l'UE-25). La République tchèque est le seul autre pays qui dépasse ce seuil, avec la différence notable que le réseau ferroviaire y occupe une part bien plus importante que dans les autres pays classés en tête. De fait, alors que la densité du réseau ferroviaire de la République tchèque (121,8 m/km²) est la plus élevée des États membres, sa densité d'autoroutes compte parmi les plus faibles, une caractéristique générale observée dans la plupart des nouveaux États membres d'Europe de l'est. Il convient de noter que la Lettonie ne possède pas d'autoroutes et que Chypre n'a pas de chemin de fer. Malte n'apparaît pas dans le graphique 3, car aucune de ces deux catégories n'est présente sur son territoire.

Graphique 3 : Densité des réseaux ferroviaire et autoroutier (2003) – en m par km²



Source: Eurostat

Le parc automobile augmente rapidement dans la plupart des nouveaux États membres, mais les anciens véhicules y représentent toujours une part importante

Le tableau 1 montre qu'en termes absolus l'Allemagne a enregistré le plus grand nombre de voitures particulières en circulation en 2004 (45 millions); suivie de l'Italie (34 millions), de la France (30 millions) et de la Grande-

Bretagne (27 millions). Parmi ce parc automobile, la grande majorité (plus de 90 %) des voitures au Danemark, à Chypre et en Suède avaient des moteurs à essence.

À l'inverse, l'Autriche, la France et la Belgique comptaient une forte proportion de voitures équipées de moteurs diesel (plus de 40 %). La répartition moteur à essence et moteur diesel est fortement influencée par les régimes fiscaux nationaux. Le pourcentage de voitures diesel a augmenté de plus de 35 points de pourcentage depuis 1990. Cette progression est essentiellement due à une très nette amélioration de la technologie diesel, à une consommation moindre de carburant et à des prix inférieurs dans les stations-service (le Royaume-Uni étant une exception pour ce dernier aspect). On remarquera la part importante des «autres» moteurs (ni moteurs à essence ni moteurs diesel) en Pologne, où elle atteint 7 %.

En ce qui concerne l'âge du parc automobile, on ne sera pas surpris du fait que la plupart des nouveaux États membres d'Europe de l'est comptent un nombre relativement élevé de véhicules anciens: en République tchèque, près des trois quarts des voitures particulières immatriculées ont plus de 10 ans. En Estonie et en Pologne, leur part s'établissait à respectivement 69 et 56 %. À l'opposé, le Luxembourg affichait la part la plus élevée de véhicules de moins de deux ans (27 %). Contre toute attente, un cinquième du parc de voitures particulières de la Hongrie appartient également à cette classe d'âge.

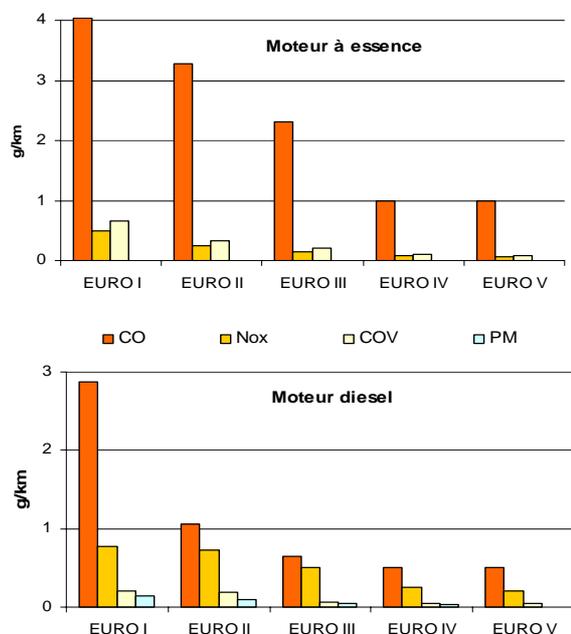
Tableau 1 : Parc de voitures particulières par type d'énergie motrice et par âge, 2004

	BE	CZ*	DK**	DE*	EE	EL*	ES	FR*	IE	IT**	CY	LV	LT	LU***	HU	
Parc de voitures particulières (1 000)	4 874	3 706	1 888	45 023	471	3 840	18 688	29 560	1 582	33 706	335	686	1 316	281	2 828	
Type d'énergie (%)																
Essence	51,1	84,3	92,6	81,5	85,8	:	64,7	56,9	86,0	76,4	90,1	:	:	67,3	85,6	
Diesel	47,2	15,5	7,4	18,4	14,2	:	35,3	43,1	14,0	19,0	10,1	:	:	32,7	13,9	
Autres	1,7	0,2	0,0	0,1	0,0	:	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	:	:	0,0	0,5	
Par âge (%)																
moins de 2 ans	14,5	10,2	16,2	14,4	6,8	:	14,5	14,3	17,3	13,6	8,7	:	:	26,7	20,4	
Entre 2 et 5 ans	24,5	15,7	22,9	21,9	8,5	:	22,1	22,4	31,7	21,7	11,9	:	:	28,8	15,7	
Entre 5 et 10 ans	31,7	0,0	28,9	33,1	16,1	:	23,9	31,0	37,2	25,8	34,3	:	:	26,0	18,2	
Plus de 10 ans	29,3	74,1	31,9	30,6	68,6	:	39,4	32,2	13,8	38,9	45,1	:	:	18,5	45,6	
Parc de voitures particulières (1 000)																
	MT****	NL	AT	PL	PT**	SI	SK	FI	SE	UK*	IS*	LI	NO****	CH*		
Parc de voitures particulières (1 000)	189	6 992	4 109	11 975	5 788	911	1 197	2 347	4 113	26 953	167	24	1 851	3 800		
Type d'énergie (%)																
Essence	80,0	81,4	50,8	78,4	:	:	:	87,6	95,0	80,9	88,6	87,8	92,7	91,9		
Diesel	20,0	15,3	49,2	14,6	:	:	:	11,7	5,0	16,3	11,4	12,1	:	6,9		
Autres	0,0	3,5	0,0	7,0	:	:	:	0,0	0,1	:	0,0	0,0	:	0,0		
Par âge (%)																
moins de 2 ans	:	13,5	13,9	7,2	:	:	:	12,5	11,6	19,3	15,0	16,3	10,8	14,0		
Entre 2 et 5 ans	:	22,1	20,3	12,2	:	:	:	16,0	18,6	25,4	29,3	27,5	20,7	23,3		
Entre 5 et 10 ans	:	33,3	32,4	24,6	:	:	:	24,5	29,2	33,8	21,0	32,2	25,4	32,0		
Plus de 10 ans	:	31,1	33,5	56,0	:	:	:	47,1	40,5	21,5	34,7	24,0	43,1	30,8		

* 2003, ** 2002, *** 2001, **** 2000 – Les données pour le Royaume-Uni font uniquement référence à la Grande Bretagne.

Source: Eurostat/ECMT/UNECE – Questionnaire commun

Graphique 4 : Normes d'émission européennes (applicables aux véhicules produits en série)



Notes: CO: monoxyde de carbone; NOx: oxyde d'azote; COV: composés organiques volatils; PM: particules. Normes EURO I obligatoires depuis le 01.07.1992; normes EURO II depuis le 01.01.1996; normes EURO III depuis le 01.01.2000; normes EURO IV depuis le 01.01.2005; normes EURO V fondées sur la proposition

COM(2005)683 de la Commission: selon les prévisions, elles entreront en vigueur à compter du milieu de 2008.

Source: Eurostat

En dehors des aspects relatifs à la sécurité, l'âge du parc de véhicules a notamment une incidence sur les émissions. Des normes d'émission sont en vigueur depuis 1992; elles deviennent de plus en plus strictes pour les différents types d'émissions. Bien qu'ils aient en partie été neutralisés par l'augmentation du parc automobile, des progrès considérables ont été réalisés, non seulement pour ce qui est des niveaux d'émission de CO₂ (cette réduction est principalement liée à l'utilisation de véhicules consommant moins de carburant), mais aussi des niveaux de substances nocives. Le graphique 4 résume les différentes normes d'émission qui s'appliquent aux véhicules produits en série dans l'Union européenne, respectivement pour les voitures à essence et les voitures diesel.

Tableau 2 : Émissions de CO₂ par mode de transport (millions de tonnes de CO₂)

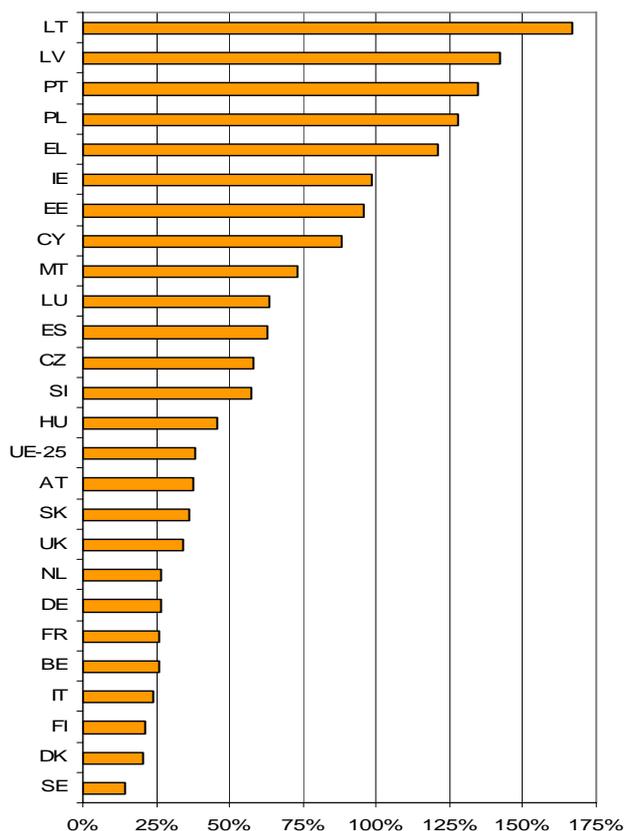
	1991	1996	2001	2004	Evolution 1991-2004 (%)
Transport Total	800,7	886,5	981,9	1028,8	28,5
Chemin de Fer	10,9	10,4	8,6	7,7	-29,9
Route	682,8	749,9	828,2	866,5	26,9

Source: Eurostat

Si on compare les émissions de CO₂ des divers sous-secteurs des transports au niveau de l'UE (voir tableau 2), il apparaît qu'entre 1991 et 2004, les émissions de CO₂

provenant des transports ferroviaires ont diminué de 30 %, en raison de l'augmentation des voies électrifiées (et donc de l'utilisation accrue de locomotives électriques). Les émissions des centrales produisant l'électricité utilisée comme énergie pour la traction ne sont pas prises en compte ici. Le transport routier reste de loin le sous-secteur générant les volumes les plus importants de CO₂. Les 866.5 millions de tonnes émises dans l'UE en 2004 représentent près de 84 % du volume total des émissions produites par le secteur des transports (à l'exclusion de l'électricité utilisée comme énergie pour la traction).

Graphique 5 : Évolution du parc de voitures particulières, 1990-2004 (%)

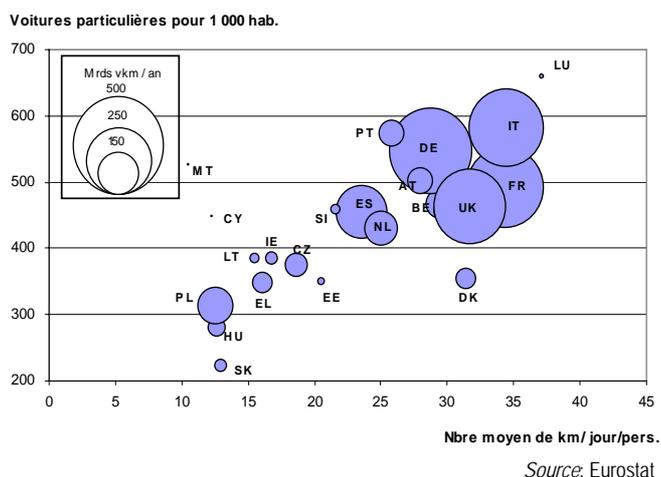


Source : Eurostat

Pour compléter la description du parc de voitures particulières, le graphique 5 montre son évolution entre 1990 et 2004. Au niveau de l'UE-25, le parc a augmenté de 38 %. Comme on pouvait s'y attendre, l'accroissement du parc de voitures particulières a été particulièrement rapide dans la majorité des nouveaux États membres, mais aussi au Portugal et en Grèce.

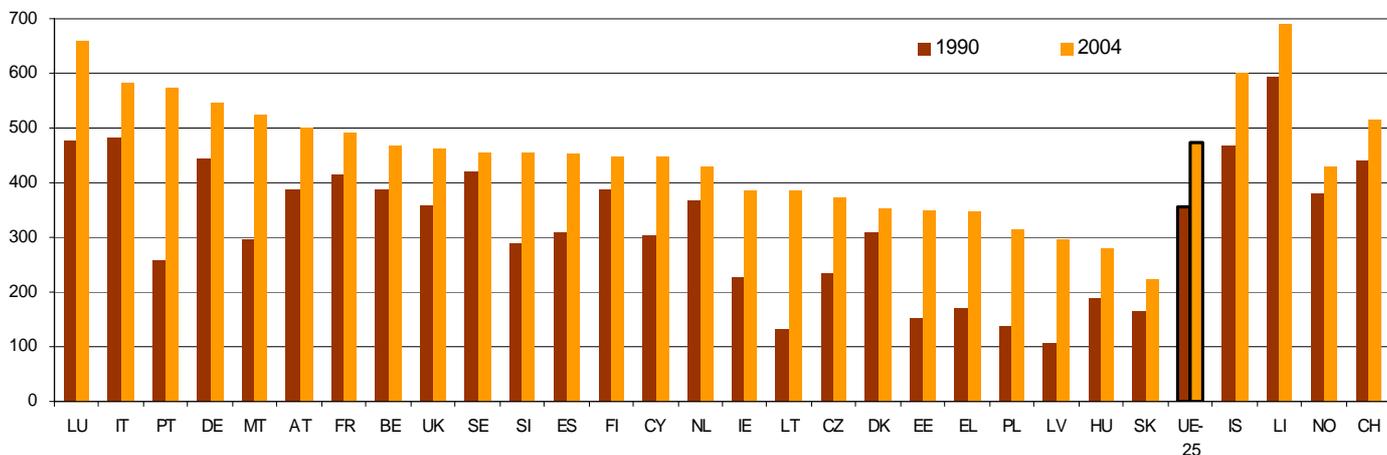
Enfin, le graphique 6 fait apparaître une relation linéaire positive entre la distance moyenne quotidienne parcourue par personne en voiture et le nombre de voitures particulières pour 1 000 habitants en 2004. En outre, les grands pays où l'activité de transport est élevée sont regroupés dans l'angle supérieur droit. Dans l'angle opposé, on retrouve la plupart des petits pays. Il y a cependant trois exceptions notables: le Luxembourg (forte densité de voitures et activité quotidienne de transport élevée), Malte (forte densité mais activité quotidienne de transport relativement faible) et le Danemark (faible densité de voitures mais transports quotidiens en voiture assez importants).

Graph. 6: Distance quotidienne moyenne parcourue par personne en voiture et densité de voitures particulières, 2004



Source: Eurostat

Graphique 7 : Nombre moyen de voitures particulières pour 1 000 habitants, par État membre, 1990-2004



Source: Eurostat

De tous les États membres de l'UE, le Luxembourg est celui qui a recensé la plus forte densité de voitures particulières (voir graphique 7), avec 659 voitures pour 1 000 habitants, devant l'Italie (581). Six États membres ont enregistré plus d'une voiture pour deux habitants (outre les deux pays cités précédemment, il s'agissait du Portugal, de l'Allemagne, de Malte et de l'Autriche). À l'autre extrémité de l'échelle, la Hongrie et la Slovaquie ont enregistré les chiffres les plus faibles,

avec 280 et 222 voitures pour 1 000 habitants, respectivement. Si l'on regarde au-delà des frontières de l'UE, on constate que le Liechtenstein, avec 692 véhicules, dépasse le Luxembourg pour ce qui est de la densité de voitures particulières.

Pour les petits pays affichant de fortes densités, les chiffres peuvent être influencés par le nombre de voitures de société (souvent sous contrat de crédit-bail) utilisées par les travailleurs frontaliers.

Part des différents modes de transport: la part des voitures est la plus faible en Hongrie

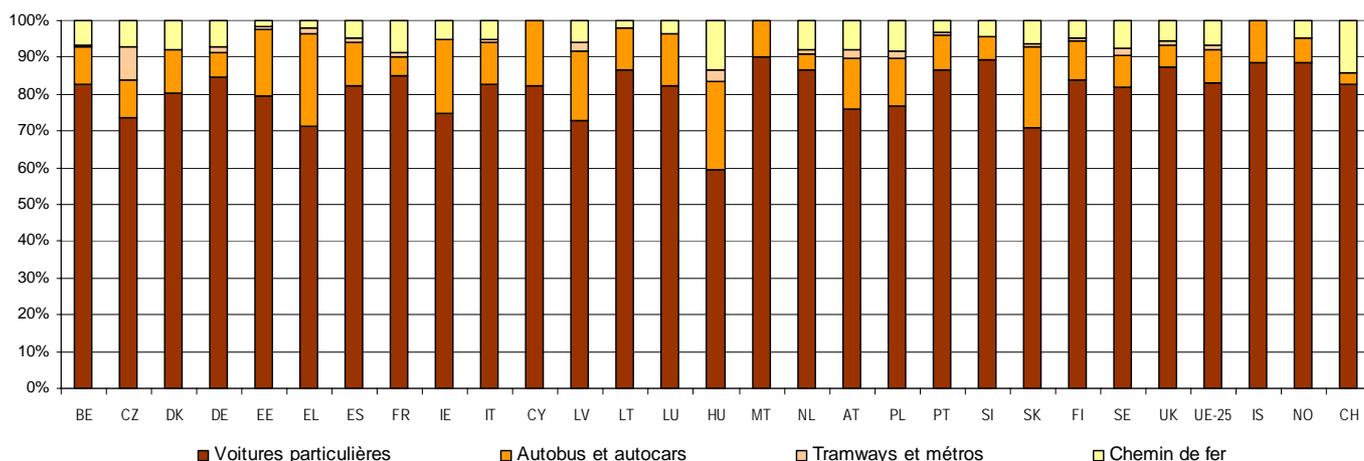
Le graphique 8 présente les parts respectives des différents modes dans les transports de voyageurs d'un pays donné (sur base du nombre de voyageurs-kilomètres). Il est rappelé que le transport aérien et le transport maritime de passagers ne sont pas pris en compte et que tous les pays ne proposent pas plusieurs modes de transport (par exemple Chypre et Malte qui ne possèdent pas de chemin de fer).

Dans l'UE-25, 83 % de la distance parcourue l'a été en voitures particulières en 2003. Dans tous les pays, la part des voitures est supérieure à 70 %, à l'exception notable de la Hongrie, où elle n'est que de 59 %.

Avec une part de 9 % pour l'ensemble de l'UE, les transports par autobus et autocar sont plus importants que le transport ferroviaire (7 %). Cela vaut notamment pour la Grèce, l'Irlande, la Hongrie et la Slovaquie avec des parts respectives supérieures à 20 %. La République tchèque se distingue par la part considérable qu'y occupent le tramway et le métro (9 % du transport total de voyageurs, contre 1 % pour l'UE-25).

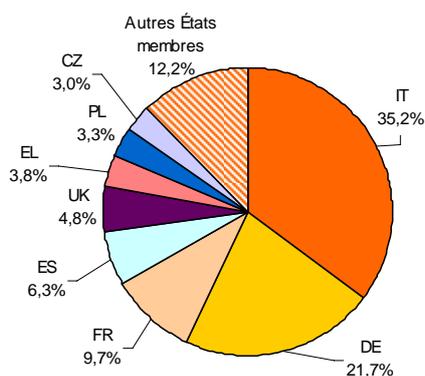
La part des chemins de fer n'a dépassé 10 % que dans deux pays: la Hongrie (13 %) et la Suisse (14 %).

Graphique 8 : Utilisation des différents modes de transport, par État membre, 2003



Source: Eurostat

Graphique 9: Répartition des deux-roues à moteur dans l'UE-25, 2004



Source: Eurostat

La situation des deux-roues à moteur n'a pas encore été examinée. En effet, il est difficile d'obtenir des statistiques sur leur utilisation dans les transports, car cette catégorie est assez hétérogène. Par ailleurs, les registres nationaux de véhicules ne sont pas entièrement harmonisés en raison de divergences de définitions. Le transport total au sein de l'UE-25 est estimé à 142 milliards de voyageurs-kilomètres.

Les informations présentées dans le graphique 9 se limitent à la ventilation des deux-roues à moteur (essentiellement les cyclomoteurs et motocycles) par État membre en 2004. L'Italie, à elle seule, en compte plus du tiers (35 %), composé en majorité de cyclomoteurs d'une cylindrée inférieure à 50 cm³. L'Allemagne, pour sa part, en a recensé plus d'un cinquième (22 %).

83 % de l'ensemble des transports de voyageurs ont été effectués en voiture en 2003

Le tableau 3 montre la performance moyenne réalisée dans chaque pays, par mode de transport. Toutefois, concernant les déplacements en voiture particulière, la comparaison entre les pays ne peut être établie qu'à titre indicatif étant donné les différences entre les méthodes de collecte et d'estimations des données dans chaque pays.

Dans l'ensemble de l'UE, une moyenne de 767 km par personne et par an a été parcourue en train. Avec une

moyenne de 1 234 km par an, la France dépasse ce niveau de 60 %, ce qui s'explique notamment par un réseau élaboré de trains à grande vitesse facilitant les déplacements sur de longues distances.

Tous modes confondus et sur la base des chiffres de la population, on obtient une distance moyenne quotidienne de 32,7 kilomètres par citoyen et par an.

Tableau 3 : Répartition modale des transports, 2003

	Voitures particulières		Autobus et autocars		Tramways et métros		Chemin de fer*		Total	
	Milliards de vkm	Nombre moyen de km par personne par an	Milliards de vkm	Nombre moyen de km par personne par an	Milliards de vkm	Nombre moyen de km par personne par an	Milliards de vkm	Nombre moyen de km par personne par an	Milliards de vkm	Nombre moyen de km par personne par jour
BE	109,9	10 611,4	13,7	1 322,9	0,9	86,9	8,7	834,5	133,2	35,7
CZ	68,6	6 723,3	9,4	926,1	8,6	839,3	6,6	645,4	93,2	25,4
DK	61,0	11 330,9	9,0	1 671,8	0,1	12,4	5,9	1 097,5	76,0	39,2
DE	854,1	10 348,1	67,5	817,8	14,8	178,7	72,6	879,2	1 008,9	34,0
EE	10,0	7 390,1	2,3	1 696,1	0,1	73,7	0,2	142,8	12,6	25,8
EL	64,0	5 808,5	22,5	2 042,0	1,4	127,1	1,7	153,8	89,6	22,6
ES	346,0	8 504,8	49,3	1 211,8	5,6	137,6	19,0	449,0	419,9	28,6
FR	738,6	12 386,6	42,7	716,1	11,4	191,2	74,3	1 234,1	867,0	40,4
IE	24,0	6 055,0	6,5	1 639,9	-	-	1,6	392,8	32,1	22,5
IT	711,0	12 403,6	97,6	1 702,7	5,9	103,6	45,7	789,2	860,2	41,7
CY	3,2	4 418,7	0,7	950,9	-	-	-	-	3,8	14,7
LV	10,0	4 289,1	2,6	1 093,7	0,3	145,8	0,8	349,7	13,7	16,3
LT	19,4	5 600,9	2,6	746,0	-	-	0,4	128,6	22,4	18,0
LU	6,0	13 383,9	1,0	2 297,6	-	-	0,3	589,0	7,3	45,2
HU	46,4	4 574,9	18,7	1 844,4	2,5	248,1	10,5	1 042,2	78,2	21,4
MT	1,5	3 775,5	0,2	417,8	-	-	-	-	1,7	11,6
NL	146,1	9 022,7	7,4	457,0	1,5	91,4	13,5	827,3	168,4	28,9
AT	81,3	10 076,1	14,8	1 828,8	2,8	347,1	8,3	1 019,0	107,1	36,9
PL	172,4	4 510,9	30,0	784,9	4,5	117,7	18,2	476,8	225,1	16,4
PT	97,0	9 320,2	10,5	1 008,9	0,8	74,0	3,7	352,6	112,0	29,9
SI	15,5	7 769,3	1,1	533,8	-	-	0,8	382,7	17,3	24,1
SK	25,2	4 684,7	7,8	1 450,0	0,3	61,3	2,2	414,1	35,6	18,4
FI	59,6	11 445,8	7,7	1 473,2	0,5	100,3	3,3	640,8	71,1	37,9
SE	96,3	10 770,9	10,5	1 174,4	2,0	222,2	8,9	993,1	117,7	36,6
UK	677,0	11 411,0	47,0	792,2	8,3	139,6	43,5	727,8	775,7	36,3
UE-25	4 444,0	9 795,4	483,0	1 064,5	72,2	159,2	350,6	766,9	5 349,9	32,7
IS	4,2	14 559,5	0,5	1 871,9	-	-	-	-	4,7	45,6
NO	50,5	11 085,5	4,0	879,8	:	:	2,6	571,1	57,1	34,8
CH	85,3	11 648,8	3,4	464,2	:	:	14,7	1 989,4	103,4	39,2

* Données 2004 – Les données pour le Royaume-Uni font uniquement référence à la Grande Bretagne.

Source: Eurostat/DG TREN

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR — NOTES MÉTHODOLOGIQUES

Les données qui figurent dans la présente publication ont été principalement collectées par le biais du questionnaire commun pour les statistiques des transports. Le questionnaire commun offre une large couverture des statistiques des transports en collectant des données agrégées sur les transports par le rail, la route, les voies navigables intérieures et les conduites. Il a été introduit afin de coordonner la collecte de données effectuée par Eurostat, la CEMT et la CEE-NU. Il s'agit, par ailleurs, d'une collecte de données volontaire, indépendante de la législation communautaire, et harmonisée par référence aux définitions du «Glossaire des statistiques de transport» publié conjointement par Eurostat, la CEMT et la CEE-NU. Afin de compléter les séries chronologiques, certaines données ont été extraites de la publication «L'énergie et les transports dans l'UE en chiffres», édition 2005, parue dans la série «Statistical pocketbook».

Toutes les définitions employées ici sont tirées du glossaire Eurostat/CEE-NU/CEMT sur les statistiques des transports. Elles peuvent être consultées sur le site web d'Eurostat à l'adresse:

http://epp.eurostat.cec.eu.int/portal/page?_pageid=1073,1135281,1073_1135295&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_product_code=KS-BI-03-002

sur la page d'accueil de la CEMT:

<http://www.oecd.org/cecm/online/glossaries/index.htm>

ou sur la page d'accueil de la CEE-NU:

<http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatglossmain.html>

Pour de plus amples informations sur le questionnaire commun ou le glossaire, veuillez contacter:

M. Hans STRELOW, Eurostat
Téléphone: +352-4301 34580,
E-mail: Hans.Strelow@cec.eu.int

M. Mario BARRETO, CEMT
Téléphone: +33-1 45 24 97 22,
E-mail: Mario.Barreto@oecd.org

M. Miroslav JOVANOVIĆ, CEE-NU:
Téléphone: +41-22 917 2493,
E-mail: Miroslav.Jovanovic@unece.org

Pour les données relatives aux pays hors UE ou aux pays de l'AELE, veuillez contacter la CEMT ou la CEE-NU.

Abréviations:

UE-15: Union européenne comprenant la Belgique (BE), le Danemark (DK), l'Allemagne (DE), la Grèce (EL), l'Espagne (ES), la France (FR), l'Irlande (IE), l'Italie (IT), le Luxembourg

UE-25: Union européenne, comprenant EU-15 et 10 États membres supplémentaires (élargissement de mai 2004): République tchèque (CZ), Estonie (EE), Chypre (CY), Lettonie (LV), Lituanie (LT), Hongrie (HU), Malte (MT), Pologne (PL), Slovaquie (SK) et République slovaque (SK).

(LU), les Pays-Bas (NL), l'Autriche (AT), le Portugal (PT), la Finlande (FI), la Suède (SE) et le Royaume-Uni (UK).

AELE : Islande (IS), Liechtenstein (LI), Norvège (NO), Suisse (CH).

Transport routier:

En ce qui concerne l'infrastructure routière, on n'a pris en considération que les autoroutes en raison d'incohérences dans les définitions des autres routes.

Voyageur-kilomètre par route:

Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par la route sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue par le voyageur.

Transport ferroviaire:

Les données du Royaume-Uni doivent être considérées avec circonspection, en raison, essentiellement, des privatisations des principales entreprises ferroviaires de ce pays.

Les 19 kilomètres de lignes de chemin de fer du Liechtenstein sont exploitées par les chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) et sont inclus dans leurs statistiques.

Voyageur-kilomètre par chemin de fer:

Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par chemin de fer sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue par le voyageur sur le réseau considéré. Si ceci n'est pas possible, la distance de taxation ou la distance estimée doit être prise en compte.

Symboles:

: Chiffre non disponible

- Néant

Les estimations sont imprimées en italiques.

Abréviations:

Vkm : Voyageur-kilomètre

Km : kilomètre

UE: Union européenne

AELE: Association européenne de libre-échange

CEMT: Conférence européenne des ministres des transports

CEE-NU: Commission économique pour l'Europe des Nations unies.

Pour en savoir plus:

Questionnaire commun pour les statistiques des transports, données de l'UE et de l'AELE, 1990-2000; CD-ROM; 2002.

Transport de voyageurs par chemin de fer dans l'EEE - 1990-1998; Statistiques en bref, 2001.

Panorama des transports - Aperçu statistique du transport par route, chemin de fer, navigation intérieure et voie aérienne dans l'Union européenne, données 1970-1999; 2001.

Les infrastructures de transport dans l'UE et les pays d'Europe centrale candidats à l'adhésion, 1990-1999; Statistiques en bref, 2002.

La présente publication a été préparée avec l'aide de Mme Nassima Hamzaoui.

Pour en savoir plus:

Données :

[Site Web EUROSTAT/Transports/Indicateurs principaux - transports/Indicateurs Structurels/Volume du transport de voyageurs](#)

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

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.ec.europa.eu>

E-mail: info-info-opoce@ec.europa.eu
