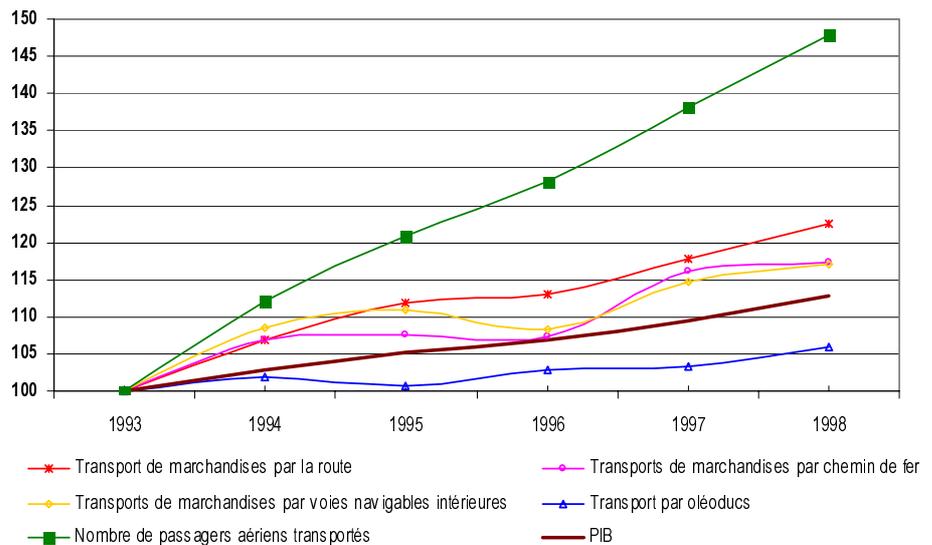


Données essentielles du Panorama des transports 1970-1999

*L'ensemble des modes de transport à l'exception des oléoducs
ont progressé plus rapidement que le produit intérieur brut.*

Vincent Tronet

Graphique 1: Développement du transport dans l'UE-15: croissance
par mode (1993=100)



Données essentielles

Dans l'Union européenne, le secteur des transports représente environ 4 % du produit national brut de l'Union et emploie plus de six millions de personnes. Le transport de marchandises par la route a progressé de façon constante et occupe une position largement dominante dans le transport de fret. Par contre, la part du chemin de fer a décliné au cours des trente dernières années. En ce qui concerne le transport des personnes, le besoin toujours croissant de mobilité personnelle a essentiellement été satisfait par une importante augmentation du nombre de voitures particulières. En moyenne, chaque citoyen de l'UE parcourt 35 km par jour, dont les trois quarts en voiture. La conséquence a été un développement rapide du réseau routier. La longueur du réseau autoroutier a ainsi triplé en moins de trente années. À l'opposé, l'adjonction de nouvelles lignes à grande vitesse au réseau ferroviaire n'a pas compensé la mise hors service d'autres parties du réseau.

De tous les modes de transport, c'est le transport aérien qui a connu la plus forte croissance: entre 1993 et 1998, le nombre de passagers transportés sur les lignes internationales a augmenté de 47 %. En dépit du fait qu'entre 1970 et 1998, le transport routier a plus que doublé au niveau communautaire, le nombre d'accidents mortels a diminué de 44 %. Les accidents routiers ont quand même coûté la vie à plus de 42 000 personnes en 1998.

Au début des années 1990, la part de consommation finale d'énergie dans le secteur des transports a dépassé celle de l'industrie pour se situer à 31 %. Le secteur des transports est responsable de 28 % de l'ensemble des émissions de CO₂ à partir de combustibles fossiles.

Des informations plus détaillées sur tous ces domaines figurent dans la publication *Panorama des transports édition 2001*

Statistiques en bref

TRANSPORTS

THEME 7 – 3/2002

Contenu

Données essentielles..... 1

Développement des transports
depuis 1970..... 2

Infrastructure et équipement ... 2

Transport de marchandises :
trafic et performances..... 3

Transport de voyageurs : trafic
et performances 4

Transport et sécurité..... 5

Consommation d'énergie et
émissions..... 6



Développement des transports depuis 1970

Tableau 1 : Croissance annuelle moyenne par mode de transport (%), UE-15

	1970-98	1990-98	1997-98
Transport de marchandises total ¹	+ 2.44	+ 2.75	+ 3.47
par la route	+ 4.03	+ 3.78	+ 4.13
par chemin de fer	- 0.58	- 0.75	+ 1.14
par voies navigables intérieures	+ 0.55	+ 1.43	+ 1.22
	1993-99	1997-98	1998-99
transport de passagers aériens ²	+ 8.01	+ 6.99	+ 7.40

¹ route, rail, voies navigables intérieures, oléoducs

² trafic international seulement.

Source: Eurostat, DG Energie et Transports

Les transports connaissent une croissance régulière depuis les années 70. Les facteurs qui déterminent cette évolution globale sont les changements survenus dans la structure, l'implantation et les méthodes de travail des industries manufacturières, la mobilité croissante du personnel, l'augmentation du nombre de propriétaires de voitures, du temps de loisir et des revenus disponibles. En 1998, la demande de transport de voyageurs au sein de l'UE était de 35 km par personne et par jour.

Le transport aérien de passagers connaît une croissance particulièrement rapide (croissance annuelle moyenne de 8 % depuis 1993).

Le transport routier a augmenté de façon constante et occupe une position largement dominante dans le transport de fret. Par contre, la part du chemin de fer dans le marché du fret a décliné au cours des trente dernières années; le transport par voies navigables intérieures affiche une progression modérée.

Infrastructure et équipement

L'UE présente un réseau de transport généralement dense. Les liens physiques demeurent d'une importance vitale pour la poursuite de la réalisation du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique et sociale. Ces aspects sont les éléments moteurs du réseau de transport transeuropéen (RTE), visant à l'intégration des réseaux nationaux. L'objectif est d'offrir des infrastructures de grande qualité combinant tous les modes de transport et permettant de faire un usage optimal des capacités existantes. Un RTE complet devrait devenir réalité en 2010. Sur les quatorze projets prioritaires, trois sont déjà achevés.

Alors que la longueur du réseau autoroutier de l'UE-15 a

plus que triplé depuis 1970, le réseau global des lignes de chemin de fer en activité a constamment diminué et compte aujourd'hui 10 % de lignes en moins. L'adjonction de lignes à grande vitesse au réseau n'a pas compensé la mise hors service d'autres parties du réseau.

Entre 1970 et 1998, la longueur totale des voies navigables intérieures dans les neuf États membres de l'UE permettant d'assurer des activités de transport par ce mode a diminué de presque 13 % (soit 4 158 km).

L'ouverture du canal Rhin-Main-Danube au début des années 90 accroît l'intérêt du réseau, notamment en ce qui concerne le trafic avec l'Autriche et au-delà.

Tableau 2 : Longueur des réseaux de transport par pays (km)

	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK ⁴	EU-15	EU-15 index 1970=100
1970 Rail ¹	4 232	2 352	43 777	2 571	13 668	36 117	2 189	16 089	271	3 148	5 907	3 591	5 870	11 550	19 330	170 662	100
Autroutes	488	184	6 061	11	387	1 553	0	3 913	7	1 209	478	66	108	403	1 183	16 051	100
Autres routes	93 539	62 592	541 370	34 692	139 221	710 384	86 695	281 405	4 949	81 890	102 053	41 763	73 444	11 0846 ³	356 155	2 610 152	100
Oléoducs	52	-	3 358	-	1 099	3 609	-	1 860	-	323	604	-	-	-	1 634	12 539	100
Voies navig. int.	1 553	-	6 808	-	-	7 433	-	2 337	37	5 599	350	-	6 000	-	1 631	31 748	100
1980 Rail ¹	3 971	2 015	42 765	2 461	13 542	34 382	1 987	16 133	270	2 760	5 847	3 588	6 096	11 382	18 030	165 229	97
Autroutes	1 203	516	9 225	91	2 008	5 264	0	5 900	44	1 780	938	132	204	850	2 683	30 838	192
Autres routes	124 710	68 405	591 929	37 367	147 644	796 514	89 796	290 370	5 050	91 628	103 553	50 410	74 490	96 504 ³	337 077	2 808 943	108
Oléoducs	458	77	3 387	-	1 753	5 254	-	3 069	-	391	777	-	-	-	3 166	18 332	146
Voies navig. int.	1 510	-	6 697	-	-	6 568	-	2 337	37	4 843	350	-	6 057	-	1 631	30 030	95
1990 Rail ¹	3 479	2 344	40 981	2 484	12 560	34 260	1 944	16 086	271	2 798	5 624	3 592	5 867	10 801	16 914	160 005	94
Autroutes	1 631	601	10 809	190	4 693	6 824	26	6 193	78	2 092	1 445	316	225	939	3 180	39 242	244
Autres routes	138 575	70 173	617 390	38 312	156 243	801 274	92 303	297 419	5 013	102 498	104 807	61 222	76 855	132 619 ³	378 934	2 941 018	113
Oléoducs	301	444	3 547	-	2 678	4 948	-	4 086	-	391	777	-	-	-	2 422	19 594	156
Voies navig. int.	1 513	-	6 669	-	-	6 197	-	1 366	37	5 046	351	-	6 237	-	1 631	29 047	91
1998 Rail ¹	3 410	2 232	38 126	2 503	12 303	31 727	1 909	16 041	274	2 808	5 643	2 794	5 867	11 156	16 847	153 640	90
Autroutes	1 682	861	11 427	500	8 269	9 303	103	6 453	115	2 360	1 613	1 252	473	1 439	3 421	49 271	307
Autres routes	144 168	70 601	650 000	39 000	155 004	971 064	95 732	307 000	5 060	111 212	104 748	70 000	77 352	136 593 ³	392 545	3 193 486	122
Oléoducs	300	336	2 370	-	3 691	5 746	-	4 235	-	391	777	-	-	-	3 953	21 799	174
Voies navig. int.	1 529	-	6 740	-	-	5 732	-	1 477	37	5 046	351	-	6 245	-	1 153	28 310	89

Source: Eurostat, UIC, UN-ECE, statistiques nationales.

Estimations en italiques.

¹ Chemin de fer, longueur du réseau en service, les données renvoient aux principales sociétés de chemin de fer (membres de l'UIC) ² Oléoducs: seulement les oléoducs dépassant 40 km sont prises en considération.

³ n'inclut pas les routes privées ouvertes au public (environ 74 000 km). ⁴ les données concernent la Grande-Bretagne

Tableau 3: Moyens de transport - indicateurs clés UE-15

		1970	1980	1990	1995	1997	1998
ROUTE	Voitures (million)	60.78	102.61	142.77	159.06	165.26	168.98
	Autobus et autocars (1 000)	332	444	484	486	506	510
	Véhicules de transport de marchandises ¹ (1 000)	7 408	10 628	15 747	17 851	18 915	19 377
	Remorques et semi-remorques (1 000)	1 693	3 250	6 409	6 977	:	:
RAIL	Locomotives (unités)	46 958	48 038	43 989	41 383	26 760	25 720
	Véhicules de transport de passagers ² (unités)	96 797	95 858	86 326	80 183	74 679	74 279
	Wagons de transport de marchandises ³ (1 000)	1 508	1 221	839	661	563	552
VNI	Automoteurs ⁴ (unités)	30 483	21 714	16 999	15 721	14 593	14 321

¹ Camions et tracteurs. ² Voitures de chemin de fer, autorails et remorques. ³ Les données se rapportent aux principales sociétés de chemin de fer (membres de l'UIC)

⁴ Incluant les remorqueurs et les pousseurs. Sources: Eurostat, IRF, UIC, statistiques nationales.

Les estimations sont en italiques.

Près de 170 millions de voitures particulières circulaient sur les routes de l'UE en 1998, soit une croissance de 178% par rapport à 1970. La densité des voitures a doublé au cours des 25 dernières années et atteignait 451 unités pour 1 000 habitants (extrêmes: Luxembourg: 572; Grèce: 254). On n'observe pratiquement aucun signe de saturation.

Au niveau de l'Union européenne, le nombre d'autobus et d'autocars a crû de 54 % entre 1970 et 1998; la situation diffère selon les États membres. Compte tenu de l'importance du transport de marchandises par route, il est manifeste que le nombre de véhicules de transport de marchandises a considérablement augmenté (+ 162 %) au cours de la même période d'observation.

Le déclin notable du transport par chemin de fer doit être considéré avec prudence: dans le cadre du processus de privatisation des chemins de fer, une part croissante du matériel est externalisée ou louée. Étant donné que les chiffres se réfèrent essentiellement au matériel détenu par les sociétés de chemin de fer, ce matériel roulant n'apparaît plus dans les statistiques.

À l'opposé, presque la moitié des bateaux naviguant sur les voies d'eau intérieures a réellement disparu. Divers programmes de mise à la ferraille ont permis de retirer du marché des bateaux appartenant essentiellement à la plus petite catégorie que l'on ne pouvait rentabiliser. Le fait que les performances des modes de transport n'aient pas chuté montre que leur efficacité s'est remarquablement améliorée.

Transport de marchandises : trafic et performances

En matière de transport de marchandises, le transport routier en constitue le mode principal. Ses performances (exprimées en tonnes/km) montrent que le transport routier national est globalement beaucoup plus important que le transport international sauf dans les petits États membres dont le marché de transport national limité incite les transporteurs à rechercher des opportunités à l'étranger (voir tableaux 4 et 5). Cette situation se reflète clairement dans les performances du transport effectué par des tiers et du cabotage (voir les notes méthodologiques pour les définitions).

Exprimé en nombre de tonnes transportées, le transport ferroviaire national a légèrement diminué au niveau de l'UE (sur la base des données disponibles). Toutefois, lorsqu'on l'exprime en tonnes-kilomètres, c'est une augmentation qui a été enregistrée. 11 % seulement du volume total de marchandises parcourent une distance de moins de 150 km, ce qui équivaut à 35 % du transport par route, et fait apparaître la plus grande importance du rail pour les plus longues distances. À noter la performance remarquable du transport par voies de navigation intérieures aux Pays-Bas qui est douze fois plus élevée que celle du transport ferroviaire national (en 1998).

Tableau 4: Transport national de marchandises par pays et par mode - en millions de tkm

	1985			1990			1998		
	Routes ⁽¹⁾	Rail ⁽²⁾	Voies nav. int.	Routes ⁽³⁾	Rail ⁽⁴⁾	Voies nav. int.	Routes	Rail	Voies nav. int.
Belgique	10 380	2 537	1 676	12 616	2 629	1 694	16 693	2 166	1 500
Danemark	8 342	608	-	9 354	568	-	10 108	476	-
Allemagne	98 615	37 802	12 964	120 168	33 092	14 108	202 230	35 763	14 483
Grèce	10 352	291	-	12 485	222	-	19 322	121	-
Espagne	74 144	8 795	-	69 924	8 750	-	91 329	9 174	-
France	91 100	37 494	4 503	118 200	33 482	4 266	145 459	32 267	3 449
Irlande	3 727	601	-	3 878	589	-	:	469	-
Italie	98 445	7 097	199	115 786	9 088	118	:	11 415	-
Luxembourg	206	87	1	454	113	1	:	:	1
Pays-Bas	18 189	1 062	6 718	22 581	1 020	6 897	28 240	763	8 845
Autriche	:	:	:	:	:	:	11 715	3 093	127
Portugal	8 636	1 137	-	10 978	1 283	-	14 693	1 638	-
Finlande	:	:	-	:	:	-	24 397	6 313	-
Suède	21 177	18 419	-	26 519	19 102	-	32 674	18 635	-
Royaume-Uni	100 544	16 812	-	132 968	16 078	-	155 431	:	-

(¹) I, E: 1986; P: 1987 - (²) E, P: 1986 - (³) L: 1992 - (⁴) D:1989

**Tableau 5: Transport international de marchandises
1998 - par mode - en millions de tkm**

	Rail	Voies navigables intérieures	Routes		
			international "régulier"	transport par des tiers	cabotage
UE-15	85 849	69 353	251 785	27 749	2 007
Belgique	4 903	3 897	19 900	3 848	323
Danemark	600	-	10 796	390	167
Allemagne	30 084	36 660	41 884	3 855	96
Grèce	191	-	1 272	0	0
Espagne	2 148	-	32 814	703	22
France	16 241	2 743	40 291	2 811	251
Irlande	-	-	950	200	10
Italie	10 992	-	19 754	300	47
Luxembourg	400	35	1 300	3 000	258
Pays-Bas	3 015	24 939	36 809	7 014	572
Autriche	7 990	1 079	14 610	4 753	31
Portugal	410	-	9 954	352	24
Finlande	3 572	-	2 413	64	71
Suède	4 803	-	2 916	56	117
Royaume-Uni	500	-	16 122	403	18

Source: Eurostat, DG "Energie et Transports"

Par rapport à 1990, le transport international de marchandises par route a augmenté de presque 40 % au niveau de l'UE-15, le transport international de marchandises par chemin de fer de 17 % et le transport international par voies navigables intérieures de 12 %.

Le cabotage routier, totalement libéralisé depuis la mi-98, connaît une croissance rapide. Avec le transport effectué par des tiers, ils peuvent revêtir une importance considérable pour les sociétés de transports routiers des plus petits États membres, tels que les pays du Bénélux.

Avec plus de 30 millions de tkm en 1998, l'Allemagne occupe la première place en matière de transport international de marchandises par chemin de fer, précédant largement la France et l'Italie. Malgré la non-concurrence des voies navigables intérieures, l'Espagne affiche des chiffres très faibles explicables aussi par la différence d'écartement des voies de son réseau.

L'importance de l'axe rhénan pour le transport international par voies navigables intérieures se reflète dans les chiffres enregistrés pour l'Allemagne et les Pays-Bas. Ces deux pays représentent 89 % de la totalité des transports internationaux par voies intérieures de l'UE-15.

Transport de voyageurs : trafic et performances

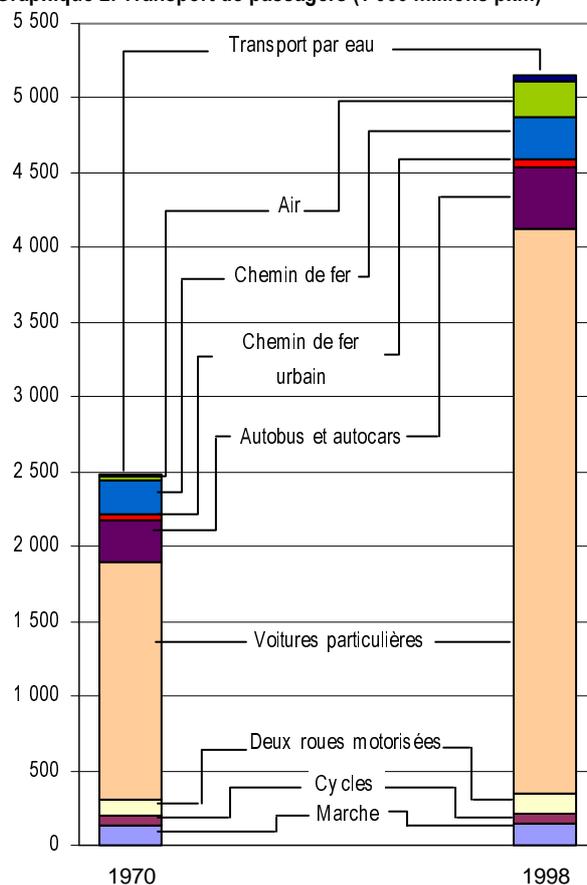
Les performances totales en matière de transport de voyageurs dans l'Union européenne ont plus que doublé entre 1970 et 1998, passant de 2 485 à 5 150 millions de passagers-kilomètre (+107%). La demande accrue a été largement satisfaite par l'utilisation de voitures particulières, représentant approximativement les trois quarts de la totalité des passagers-kilomètre effectués. Les performances du transport en voiture ont progressé d'une façon particulièrement rapide en Grèce, Espagne et Portugal où le développement du réseau routier et l'achat de voitures particulières ont connu un rythme plus soutenu que dans d'autres États membres. C'est en France, en Suède et au Luxembourg que les voitures particulières sont le plus utilisées avec un parcours d'environ 12 000 km par an (moyenne communautaire: 10 073 km).

Comparées à celles des autres modes de transports, les performances du transport par chemin de fer n'ont guère augmenté. Depuis le début des années 1990, la croissance est lente dans la plupart des pays et une certaine stagnation peut s'observer en Allemagne, en Grèce, en Italie, en Autriche et au Portugal. Toutefois, si l'on compare avec l'année 1970, le nombre de passagers-kilomètre a progressé dans tous les États membres à l'exception de la Belgique (- 6 %). La croissance la plus forte a été observée en Irlande et aux Pays-Bas. D'une façon générale, la France et l'Autriche sont les pays où l'on voyage le plus par chemin de fer avec respectivement 2,9 et 2,8 km par personne et par jour (moyenne UE: 2,1 km).

C'est cependant le transport aérien qui a connu la plus forte croissance relative. Un total de 369,3 millions de personnes ont été transportées sur les lignes internationales à destination et en provenance des pays de l'UE en 1999. Le trafic intra-UE international a cru de

9,3 % et le trafic extra-UE de 5,6 % par rapport à l'année précédente (1998).

Graphique 2: Transport de passagers (1 000 millions pkm)



Source: DG "Energie et Transports."

Depuis 1993, année où Eurostat a commencé la collecte de données sur l'aviation, le transport aérien international de passagers enregistre une progression moyenne de 8 % par an. C'est en Belgique et en Irlande que la croissance annuelle moyenne a été la plus forte entre 1993 et 1999 (plus de 12 %). Aucun États membres n'a déclaré de taux de croissance annuel moyen inférieur à 5 %.

Dans le trafic international intra-UE, 10 aéroports déclarent plus de 10 millions de passagers. L'aéroport de Londres-Stansted qui a connu une croissance particulièrement élevée, est passé de la 21ème place en 1998 à la 15ème place en 1999.

Dans le trafic extra-UE, 5 aéroports ont enregistré plus de 10 millions de passagers en 1999.

L'Allemagne arrive en tête pour le trafic avec les pays européens hors UE (26 % des passagers transportés). Le Royaume-Uni domine clairement le trafic avec l'Amérique (presque 38 %) et l'Asie (35%). La France occupe la première place pour le trafic avec l'Afrique. La part élevée (34%) est essentiellement due à l'important trafic avec les destinations d'Afrique du Nord.

Tableau 6: Les 15 premiers aéroports: nombre total de passagers dans le trafic international intra-UE

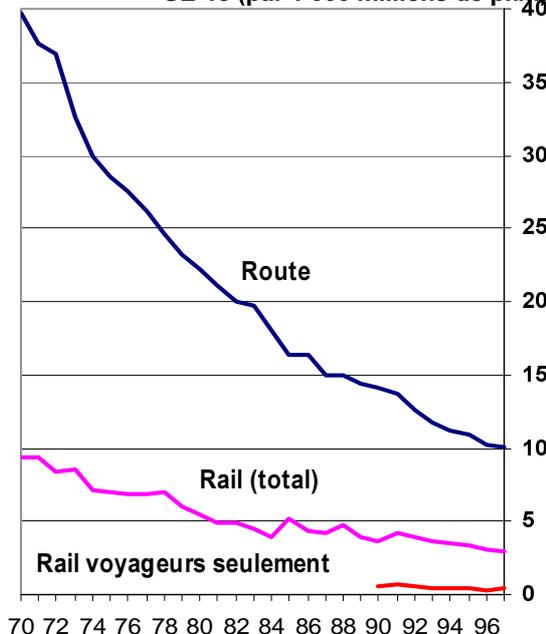
Classement 1999	Aéroport	Nombre total de passagers transportés 1999	Evolution 1998-99 (%)	Classement 1998
1	London/Heathrow	24 098 568	3.0	1
2	Aéroports de Paris	21 111 959	8.0	2
3	Amsterdam/Schiphol	20 003 853	8.7	3
4	Frankfurt am Main	15 783 960	9.6	4
5	London/Gatwick	14 388 102	2.2	5
6	Bruxelles/National	14 230 076	8.8	6
7	Palma de Mallorca	13 846 800	10.0	7
8	Kobenhavn	12 123 674	:	:
9	Dublin	10 813 253	8.6	9
10	Manchester Internat.	10 301 849	2.3	8
11	München	8 634 178	13.5	11
12	Madrid/Barajas	8 172 549	14.9	13
13	Düsseldorf	8 171 674	6.1	10
14	Stockholm/Arlanda	7 935 192	10.1	12
15	London/Stansted	7 215 294	46.4	21

Source: Eurostat.

Transport et sécurité

Les accidents de la route et de chemin de fer ont provoqué la mort de 44 000 personnes en 1998 et plus de 1,7 million de personnes ont été blessées. La grande majorité des décès sont dus à des accidents de la route. Malgré le fait que le transport routier ait plus que doublé au niveau communautaire, le nombre de victimes a diminué de 44% depuis 1970. Il existe cependant de grandes différences entre les États membres.

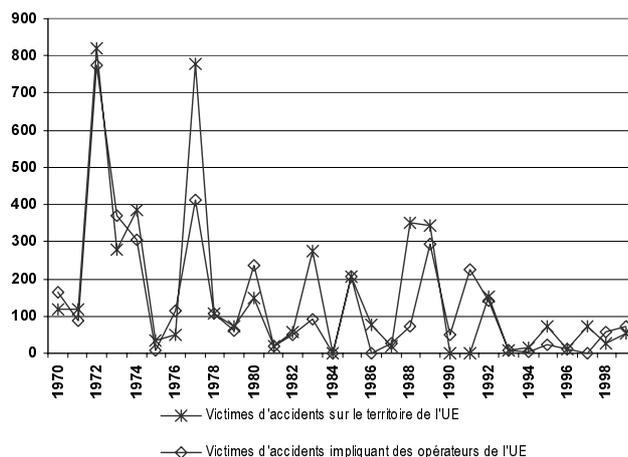
Graphique 3: Nombre de décès dans des accidents UE-15 (par 1 000 millions de pkm)



Source: Eurostat, UIC.

Le nombre de victimes d'accidents du rail est relativement faible. Le nombre absolu de victimes fluctue autour de 1 000 depuis la moitié des années 1980.

Graphique 4: Nombre de décès dans des accidents du transport aérien 1970-1999



Note: Les accidents se produisant lors de vols d'entraînement et d'essais, les accidents impliquant des appareils des forces armées et les accidents aériens d'affaires sont exclus. Les accidents en vol dus à des actes de sabotage, des attaques terroristes et des risques de guerre sont inclus.

Source: Airclaims CASE2

Un seul accident grave peut sérieusement influencer les statistiques. Il convient de noter qu'une minorité seulement de victimes d'accidents ferroviaires sont des passagers des trains impliqués: la plupart des décès relevés se sont produits lors d'accidents survenant aux passages à niveau, pendant les manœuvres et lors de travaux d'entretien des voies, sans pour autant faire de victimes parmi les passagers des trains impliqués.

La relative sécurité du transport aérien est difficile à établir. Moins de 5 % des accidents se produisent durant la phase de croisière. Les vols long courrier ne sont donc pas particulièrement plus dangereux que les vols court courrier. Malgré la forte augmentation du trafic aérien, on observe une diminution des décès dus aux accidents d'avions.

Consommation d'énergie et émissions

Le secteur des transports est l'une des principales sources de pression sur l'environnement. Depuis 1960, la part des transports dans la consommation énergétique finale totale est en augmentation constante. Au début des années 1990, elle a dépassé la consommation du secteur industriel et atteignait 32 % en 1998.

Dans le secteur des transports, (excepté le transport maritime international et les oléoducs), la part du transport routier dépasse les 82 %. Le transport ferroviaire représente moins de 3 %, le transport via les voies navigables intérieures 2 %. Les 13 % restants sont attribués au transport aérien. En dehors de l'électricité

utilisée pour la traction des wagons dans les chemins de fer, la quasi totalité des besoins énergétiques sont couverts par les carburants fossiles, dont le remplacement n'est guère possible actuellement.

L'augmentation du nombre de voitures individuelles et de la mobilité, ainsi que la part croissante du transport routier de marchandises contrebalancent la tendance générale à une réduction de la consommation grâce à la mise au point de véhicules plus économes en carburants.

Au niveau de l'Union européenne, le secteur de l'aviation a enregistré la hausse relative la plus élevée: +84% entre 1985 et 1998.

Tableau 7: Consommation finale d'énergie (tous produits) du secteur des transports - UE-15 (millions de tonnes d'équivalent pétrole)

	1985	1990	1995	1996	1997	1998	Part 1998 (%)
Consommation d'énergie totale	823.2	862.2	897.5	935.2	931.0	944.7	100
	<i>dont:</i>						
Industrie	264.4	265.2	257.5	259.6	262.6	261.5	27.7
Services, ménages	355.9	343.1	364.3	392.2	379.6	384.3	40.7
TRANSPORT	202.8	253.8	275.7	283.4	288.8	298.8	31.6
	<i>dont:</i>						
Rail	6.9	6.9	7.4	7.6	7.6	7.6	0.8
Route	170.4	212.5	229.0	234.6	238.6	246.0	26.0
Air	21.1	27.8	32.5	34.4	36.0	38.9	4.1
Navigation intérieure	4.3	6.7	6.7	6.9	6.5	6.4	0.7

Source: Eurostat.

La combustion de carburant fossile produit du dioxyde de carbone (CO₂) et d'autres émissions telles que l'oxyde d'azote, des composés organiques volatiles et des particules. Les émissions de CO₂ restent l'indicateur le plus significatif et le transport routier prend manifestement la part du lion.

La combustion incomplète de carburant peut provoquer une interaction chimique ou physiologique de polluants nocifs produisant des polluants secondaires comme le "smog" ou de fortes concentrations d'ozone.

Des progrès substantiels ont été accomplis dans la réduction des niveaux d'émission des véhicules routiers. Cela ne concerne pas seulement le niveau de CO₂ – principalement associé à la quantité de carburant brûlé – mais aussi les niveaux de substances nocives. Diverses normes d'émissions ont été mises en vigueur dans le passé et de nouvelles normes (telles qu' "Euro-IV" dont la mise en application est prévue en 2005) ont été adoptées. L'industrie pétrolière va produire des carburants à faible teneur en soufre pour aider l'industrie automobile à mettre des véhicules plus respectueux de l'environnement sur le marché.

Depuis quelques années, les émissions sonores suscitent une attention grandissante. Diverses normes européennes ont été définies pour les voitures particulières, les camions et les engins motorisés à deux roues.

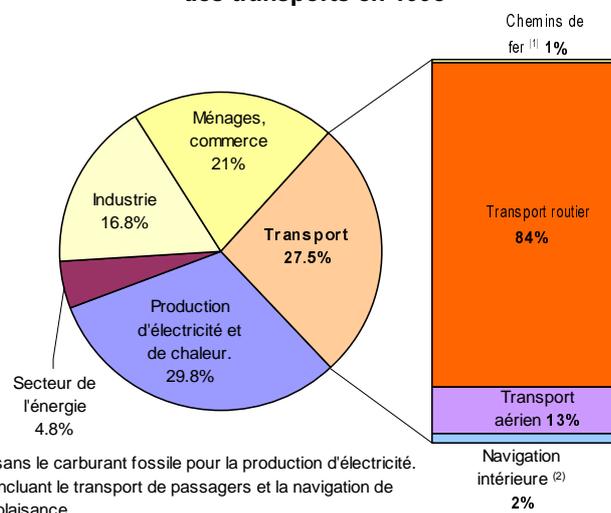
Dans l'aviation, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) joue un rôle de premier plan en matière d'orientation politique et de mise en œuvre des

mesures réglementaires.

La Commission participe activement à la mise au point de nouvelles normes (bruit et émissions gazeuses).

La flotte communautaire compte encore un très petit nombre d'appareils bruyants (11 avions de transport de passagers et 2 avions cargo). Ces appareils, certifiés conformément au "chapitre 2" de l'OACI ne seront plus autorisés sur les aéroports communautaires à partir du 1er janvier 2002.

Graphique 5: Emissions de CO₂ provoquées par les carburants fossiles dans l'UE-15 - part des transports en 1998



(1) sans le carburant fossile pour la production d'électricité.

(2) Incluant le transport de passagers et la navigation de plaisance.

Source: Eurostat.

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR - NOTES METHODOLOGIQUES

Le présent "statistiques en bref" annonce la publication de la seconde édition du "panorama des transports, édition 2001" qui décrit, par des statistiques annuelles, les aspects les plus importants des transports de l'Union européenne. Ce panorama suit une démarche davantage thématique que modale, ce qui facilite la comparaison entre les divers modes de transports. D'une façon générale, les statistiques portent sur la période de 1970 à 1999.

Les données présentées dans ce "statistiques en bref" ainsi que dans le "panorama des transports" reposent principalement sur des statistiques de transport et de trafic collectées dans le cadre de divers directives et règlements européens (projet de règlement concernant le transport aérien). Une autre source importante de données essentiellement structurelles est le "questionnaire commun" qui est élaboré et exploité conjointement par Eurostat, la CEMT (conférence européenne des ministres des transports) et l'UN-ECE (commission économique pour l'Europe des Nations Unies).

Le recours à des sources statistiques extérieures dans la présente publication est très limité: il s'agit essentiellement de données provenant de l'UIC (Union internationale des chemins de fer – Graphique 2) et d'Airclaims (Graphique 3). Lorsqu'aucune source n'est indiquée, l'information provient d'Eurostat et principalement du thème 7 de la base de données New Cronos.

Définition des divers types de transport routier sur la base du glossaire des statistiques de transport (préparé par le groupe de travail Intersecrétariat sur les statistiques de transport – Eurostat, CEMT (conférence européenne des ministres des transports), - UN-ECE (commission économique pour l'Europe des Nations unies):

Transport routier national: *transport routier entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans le même pays, quelque soit le pays dans lequel le véhicule routier automobile est immatriculé, un tel transport peut nécessiter un transit par un second pays.*

Transport routier international: *transport routier entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans deux pays différents; un tel transport peut nécessiter un transit par un ou plusieurs autres pays.*

Transport routier effectué par des tiers : *transport routier international effectué par un véhicule routier automobile immatriculé dans un pays tiers (un pays tiers est un pays autre que celui de chargement/embarquement ou de déchargement/débarquement).*

Exemple: transport de marchandises chargées en Espagne et déchargées en France, par un camion immatriculé en Allemagne.

Transport routier de cabotage: *transport routier effectué dans un pays par un véhicule routier automobile immatriculé dans un autre pays.*

Exemple: transport de marchandises chargées et déchargées en Italie, par un camion immatriculé au Royaume-Uni.

Du point de vue du pays déclarant, le transport de cabotage est considéré comme un "transport international" étant donné qu'il se déroule dans un autre pays que le pays d'immatriculation (et donc de déclaration du véhicule). Du point de vue du mouvement physique des marchandises, le transport de cabotage peut être cependant considéré comme un transport national étant donné que les marchandises sont chargées et déchargées dans le même pays.

Un pays déclare le transport international routier effectué par des transporteurs immatriculés dans ce pays, ce qui inclut le transport effectué à l'étranger. Ainsi, à la différence du transport international par chemin de fer et voies navigables intérieures, le principe territorial ne s'applique pas.

Tableau 2: Longueur des réseaux de transport par pays:

En ce qui concerne la catégorie "autres routes", il pourrait subsister des problèmes de définition entre les pays.

Voies d'eau intérieures: seules les voies navigables intérieures sont prises en considération. La définition d'une voie navigable intérieure est la suivante: "étendue d'eau ne faisant pas partie de la mer et sur laquelle des bateaux d'un port en lourd de 50 tonnes au moins peuvent naviguer en charge normale. Le terme s'applique à la fois aux fleuves, rivières et lacs navigables et aux canaux navigables."

La présente publication a été établie avec la collaboration de Jelle Bosch, Artemis Information Management.

Pour en savoir plus:

- **Les bases de données**
New Cronos,
Domain Transport

Pour toute information ou commande de publications, bases de données et extractions de bases de données à la demande, contactez le réseau **Data Shops**:

BELGIQUE/BELGIË	DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA – Roma
Eurostat Data Shop Bruxelles/Brussel Planistat Belgique Rue du Commerce 124 Handelsstraat 124 B-1000 BRUXELLES / BRUSSEL Tél. (32-2) 234 67 50 Fax (32-2) 234 67 51 E-mail: datashop@lanislat.be URL: http://www.datasshop.org/	DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejrogade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 39 17 30 30 Fax (45) 39 17 30 03 E-mail: hb@dst.dk Internet: http://www.dst.dk/bibliotek	STATISTISCHES BUNDESAMT Eurostat Data Shop Berlin Otto-Braun-Straße 70-72 (Eingang: Karl-Marx-Allee) D-10178 BERLIN Tel. (49) 1888 644 94 27/28 Fax (49) 1888-644 94 30 E-Mail: datashop@destatis.de URL: http://www.eu-datasshop.de/	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Oficina 011 Entrada por Estébanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34) 91 583 91 67 Fax (34) 91 579 71 20 E-mail: datasshop.eurostat@ine.es URL: http://www.datasshop.org/	INSEE Info Service Eurostat Data Shop 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tél. (33) 1 53 17 88 44 Fax (33) 1 53 17 88 22 E-mail: datasshop@insee.fr	ISTAT Centro di Informazione Statistica Sede di Roma, Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 ROMA Tel. (39) 06 46 73 31 02/06 Fax (39) 06 46 73 31 01/07 E-mail: dipdiff@istat.it
ITALIA – Milano	LUXEMBOURG	NEDERLAND	NORGE	PORTUGAL	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA
ISTAT Ufficio Regionale per la Lombardia Eurostat Data Shop Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39) 02 80 61 32 460 Fax (39) 02 80 61 32 304 E-mail: mileuro@tin.it	Eurostat Data Shop Luxembourg BP 453 L-2014 LUXEMBOURG 4, rue Alphonse Weicker L-2721 LUXEMBOURG Tél. (352) 43 35-2251 Fax (352) 43 35-22221 E-mail: dslux@eurostat.datasshop.lu URL: http://www.datasshop.org/	STATISTICS NETHERLANDS Eurostat Data Shop-Voorburg Postbus 4000 2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31-70) 337 49 00 Fax (31-70) 337 59 84 E-mail: datasshop@csb.nl	Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 Boks 8131 Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42/43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: Datashop@ssb.no	Eurostat Data Shop Lisboa INE/Serviço de Difusão Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351) 21 842 61 00 Fax (351) 21 842 63 64 E-mail: data.shop@ine.pt	Statistisches Amt des Kantons Zürich, Eurostat Data Shop Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41-1) 225 12 12 Fax (41-1) 225 12 99 E-mail: datasshop@statistik.zh.ch Internet: http://www.statistik.zh.ch
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	UNITED KINGDOM	UNITED STATES OF AMERICA		
STATISTICS FINLAND Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokijasto PL 2B FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakatu 13 B, 2.Kerros, Helsinki P. (358-9) 17 34 22 21 F. (358-9) 17 34 22 79 Sähköposti: datasshop@stat.fi URL: http://www.tilastokeskus.fi/til/kk/datashop/	STATISTICS SWEDEN Information service Eurostat Data Shop Karlavägen 100 - Box 24 300 S-104 51 STOCKHOLM Tfn (46-8) 50 69 48 01 Fax (46-8) 50 69 48 99 E-post: infoservice@scb.se Internet: http://www.scb.se/info/datashop http://www.scb.se/pleudatashop.asp	Eurostat Data Shop Office for National Statistics Room 1.01.5 Cardiff Road Newport South Wales NP10 8XG United Kingdom Tel. (44-1633) 81 33 69 Fax (44-1633) 81 33 33 E-mail: eurostat.datasshop@ons.gov.uk	HAVER ANALYTICS Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 USA Tel. (1-212) 986 93 00 Fax (1-212) 986 69 81 E-mail: eurodata@haver.com		

Media Support Eurostat (seulement pour journalistes professionnels):

Bâtiment Bech Bureau A3/48 - L-2920 Luxembourg • Tél. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 32649 • e-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

Pour toute information méthodologique:

Vincent Tronet, Eurostat/C2, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 32906, Fax (352) 4301 32289, E-mail: vincent.tronet@cec.eu.int
ORIGINAL: Anglais

N'hésitez pas à nous rencontrer sur Internet à l'adresse suivante: www.europa.eu.int/comm/eurostat/ si vous désirez de plus amples informations!

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
Tél. (352) 2929 42118 Fax (352) 2929 42709
Adresse Internet: <http://eur-op.eu.int/fr/general/s-ad.htm>
courrier électronique: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - GREECE/ELLADA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - LUXEMBOURG - NEDERLAND - ÖSTERREICH
PORTUGAL - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - ISLAND - NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - BALGARIJA - CESHÁ REPUBLIKA - CYPRUS
EESTI - HRVATSKA - MAGYARORSZÁG - MALTA - POLSKA - ROMÂNIA - RUSSIA - SLOVAKIA - SLOVENIA - TÜRKIYE - AUSTRALIA - CANADA - EGYPT - INDIA
ISRAËL - JAPAN - MALAYSIA - PHILIPPINES - SOUTH KOREA - THAILAND - UNITED STATES OF AMERICA

Bon de commande

Je m'abonne à Statistiques en bref pour 1 an (du 1.1.2002 au 31.12.2002):
(adresses des Data Shops et des bureaux de vente voir plus haut)

Formule 1: L'ensemble des 9 thèmes (environ 180 numéros)

Papier: 360 EUR

Langue souhaitée: DE EN FR

Formule 2: Un ou plusieurs des 9 thèmes suivants:

Thème 1 «Statistiques générales»

Thème 6 «Commerce extérieur»

Thème 7 «Transport»

Thème 9 «Science et technologie»

Papier: 42 EUR

Thème 2 «Économie et finances»

Thème 3 «Population et conditions sociales»

Thème 4 «Industrie, commerce et services»

Thème 5 «Agriculture et pêche»

Thème 8 «Environnement et énergie»

Papier: 84 EUR

Langue souhaitée: DE EN FR

Les Statistiques en bref (fichier pdf) peuvent être téléchargés gratuitement du site internet Eurostat. Vous devez simplement vous enregistrer. Pour d'autres formules, veuillez contacter votre Data Shop.

Merci de me faire parvenir un exemplaire gratuit du «mini-guide Eurostat» (sélection de produits et services Eurostat)

Langue souhaitée: DE EN FR

Je souhaite m'abonner gratuitement à «Références statistiques», la note d'information sur les produits et services Eurostat

Langue souhaitée: DE EN FR

M. M^{me} M^{lle}

(SVP écrire en majuscules)

Nom: _____ Prénom: _____

Société: _____ Département: _____

Fonction: _____

Adresse: _____

Code postal: _____ Ville: _____

Pays: _____

Tél.: _____ Fax: _____

E-mail: _____

Paiement à réception de la facture de préférence par:

Virement bancaire

Visa Eurocard

Carte N°: _____ Expiration le: ____/____

Merci de confirmer votre numéro de TVA intra-communautaire:

A défaut, la TVA sera appliquée automatiquement. Aucune note de crédit ne sera établie a posteriori.