

Réseaux régionaux de transport ferroviaire et routier

Les densités les plus fortes ne sont pas l'apanage des régions des capitales

Statistiques en bref

TRANSPORTS

28/2008

Auteur

Anna BIALAS-MOTYL

Contenu

Faits marquants	1
Réseau routier: très dense dans les provinces de l'ouest des Pays-Bas	2
L'accès aux régions à PIB élevé ne repose pas uniquement sur les autoroutes	4
Réseau ferroviaire: une densité influencée par la structure économique	4

Faits marquants

- Les réseaux autoroutiers les plus denses se trouvent aux Pays-Bas, au Luxembourg et à Chypre.
- Au niveau régional, les zones fortement urbanisées prédominent. Dans les régions de l'ouest des Pays-Bas, la densité autoroutière est de plus de 100 km pour 1000 km² de territoire.
- Les régions à PIB élevé n'affichent pas nécessairement une forte densité autoroutière. C'est pourtant le cas des régions *Düsseldorf* et *Köln* (Allemagne) et *Comunidad de Madrid* (Espagne), où le réseau autoroutier est très dense.
- La densité du réseau ferroviaire est la plus importante en République tchèque, en Belgique et en Allemagne.
- Les taux de densité ferroviaire les plus élevés sont souvent enregistrés dans les régions des capitales (Berlin, Prague, Bucarest).
- La présence d'activités économiques telles que les industries lourdes ou les infrastructures portuaires influe sur la densité du réseau ferroviaire régional.

Tableau 1: Les 10 premières régions NUTS 2 – Densité des réseaux autoroutier et ferroviaire (en km/1000 km²), 2005

NUTS2	Nom de la région	Densité autoroutière km/1000 km ²	NUTS2	Nom de la région	Densité ferroviaire km/1000 km ²	
1	PT17	Lisboa	220	DE30	Berlin	681
2	DE50	Bremen	176	CZ01	Praha	490
3	UKD3	Greater Manchester	140	DE50	Bremen	416
4	NL31	Utrecht	122	DE60	Hamburg	373
5	DEA1	Düsseldorf	118	CZ04	Severozapad	175
6	DE60	Hamburg	107	PL22	Slaskie	172
7	NL33	Zuid-Holland	104	RO32	Bucuresti-Ilfov	165
8	AT13	Wien	101	DEC0	Saarland	142
9	UKD5	Merseyside	100	CZ05	Severovychod	135
10	NL41	Noord-Brabant	95	NL31	Utrecht	135

Source: Eurostat

Les prestations de transport sont étroitement liées au développement économique. Une économie florissante entraîne une augmentation de la demande de transport, tandis qu'une stagnation a des effets correspondants sur le secteur. Cela se vérifie en particulier pour le transport de marchandises et, dans une moindre mesure, pour le transport de passagers.

L'UE possède l'un des réseaux de transport les plus denses du monde. S'agissant des réseaux ferroviaire et autoroutier, elle compte sensiblement plus d'infrastructures pour 1000 km² que les États-Unis* et guère moins que le Japon**. Cette densité est le reflet de plusieurs facteurs, dont, évidemment, la densité démographique relative et la demande de transport.

La demande de transport dans les régions urbaines, industrielles et autres zones densément peuplées est particulièrement élevée. Les infrastructures mises en place pour répondre à cette demande y revêtent par conséquent une importance particulière et peuvent être représentées par le rapport entre leur longueur et la superficie de l'unité territoriale sur laquelle elles sont construites.

Le tableau 1 indique les régions (selon la ventilation régionale NUTS – Voir Notes méthodologiques) où les réseaux autoroutier et ferroviaire présentent les densités les plus fortes. Concernant les autoroutes et les chemins de fer, la liste comprend des régions purement urbaines.

S'agissant des chemins de fer, il convient de signaler que les systèmes ferroviaires urbains, tels que les métros et les tramways, ne sont pas inclus dans les taux de densité.

* Source: North American Transportation Statistics Database ** Source: OECD



Réseau routier: très dense dans les provinces de l'ouest des Pays-Bas

Le tableau 2 indique les densités du réseau routier tant pour les autoroutes que pour les autres routes. Compte tenu de l'absence d'harmonisation, entre les pays, de la définition des «autres routes», les données y afférentes doivent être considérées avec prudence. Par conséquent, l'analyse portera plutôt sur les autoroutes.

Lorsque la longueur des autoroutes est mise en rapport avec la population, Chypre se hisse au premier rang avec 36 km pour 100 000 habitants, suivi du Luxembourg (32 km), de la Slovénie (28 km) et de l'Espagne (26 km). Si l'on prend comme référence le territoire, le classement change: ce sont les Pays-Bas qui arrivent en tête avec 63 km d'autoroutes pour 1000 km², suivis de près par le Luxembourg (57 km) et de plus loin par l'Allemagne (35 km). La densité autoroutière des Pays-Bas est trois fois et demie supérieure à la moyenne

de l'UE (18 km, calculée sur la base des données disponibles).

À l'échelle régionale, le rapport longueur-superficie peut atteindre jusqu'à 220 km, comme le montre le cas de *Lisboa* (voir tableau 1 et carte 1). Loin derrière figurent d'autres régions urbaines telles que *Bremen* (176 km) au nord de l'Allemagne (composée de la ville de Bremen et du port maritime de Bremerhaven) et *Greater Manchester* au Royaume-Uni (140 km).

Outre ces villes-régions (auxquelles on peut ajouter *Düsseldorf*, *Hamburg* et *Wien* qui figurent également au palmarès des dix premières), trois provinces néerlandaises se distinguent avec des ratios de 100 km ou plus. Ces dernières (*Utrecht*, *Noord-Brabant* et *Zuid-Holland*) font toutes partie de ladite «Randstad», la zone la plus densément peuplée de l'ouest des Pays-Bas.

Tableau 2: Longueur du réseau routier en 2005 – Indicateurs clés

PAYS	AUTOROUTES			AUTRES ROUTES		
	km	km/100 000 hab.	km/1000 km ²	km	km/100 000 hab.	km/1000 km ²
Bulgarie	331	4	3	18 957	244	171
Rép. tchèque	564	6	7	54 945	537	697
Danemark	1 032	19	24	71 225	1 314	1 653
Allemagne	12 363	15	35	219 117	266	614
Estonie	99	7	2	57 013	4 235	1 305
Irlande	247	6	4	91 091	2 190	1 305
Espagne	11 432	27	23	154 214	355	305
France	10 801	17	17	980 442	1 565	1 549
Italie	6 542	11	22	168 888	289	560
Chypre	276	37	30	11 870	1 566	1 283
Lettonie	-	-	-	66 319	2 883	1 027
Lituanie	417	12	6	79 080	2 316	1 211
Luxembourg	147	32	57	2 728	597	1 055
Hongrie	636	6	7	30 172	299	324
Pays-Bas	2 602	16	63	131 616	806	3 168
Autriche	1 677	20	20	105 663	1 281	1 258
Pologne	552	1	2	381 463	999	1 220
Portugal	2 341	22	25	:	:	:
Roumanie	228	1	1	79 676	368	334
Slovénie	569	28	28	37 916	1 895	1 870
Slovaquie	334	6	7	43 417	806	885
Finlande	693	13	2	78 417	1 495	232
Suède	1 685	19	4	98 491	1 091	223
Royaume-Uni	3 638	6	15	409 040	681	1 678
* Union européenne	59 205	14	18	3371 760	1 221	1 075
Croatie	792	18	14	27 644	622	488
Turquie	1 775	2	2	347 571	485	444
Islande	11	3	0.1	13 027	4 390	126
Liechtenstein	-	-	-	401	1 154	2 005
Norvège	219	5	1	92 863	2 009	287
Suisse	1 358	18	33	69 938	940	1 694

Autoroutes: données de 2004 pour: DK, UK. Absence de données pour: BE, EL, MT, LI. Autres routes: données de 2004 pour AT, DK, UK. Absence de données pour: BE, EL, MT, PT. HU: Routes nationales uniquement.

* Union européenne: Autoroutes: EU-23 (données non disponibles pour BE, EL, MT) – Autres routes: EU-23 (données non disponibles pour BE, EL, MT, PT)

Source: Eurostat.

Carte 1: Densité autoroutière par région NUTS2, 2005 (EU-27 + PC + AELE)

Densité autoroutière (km/1000 km²), par région NUTS2, 2005

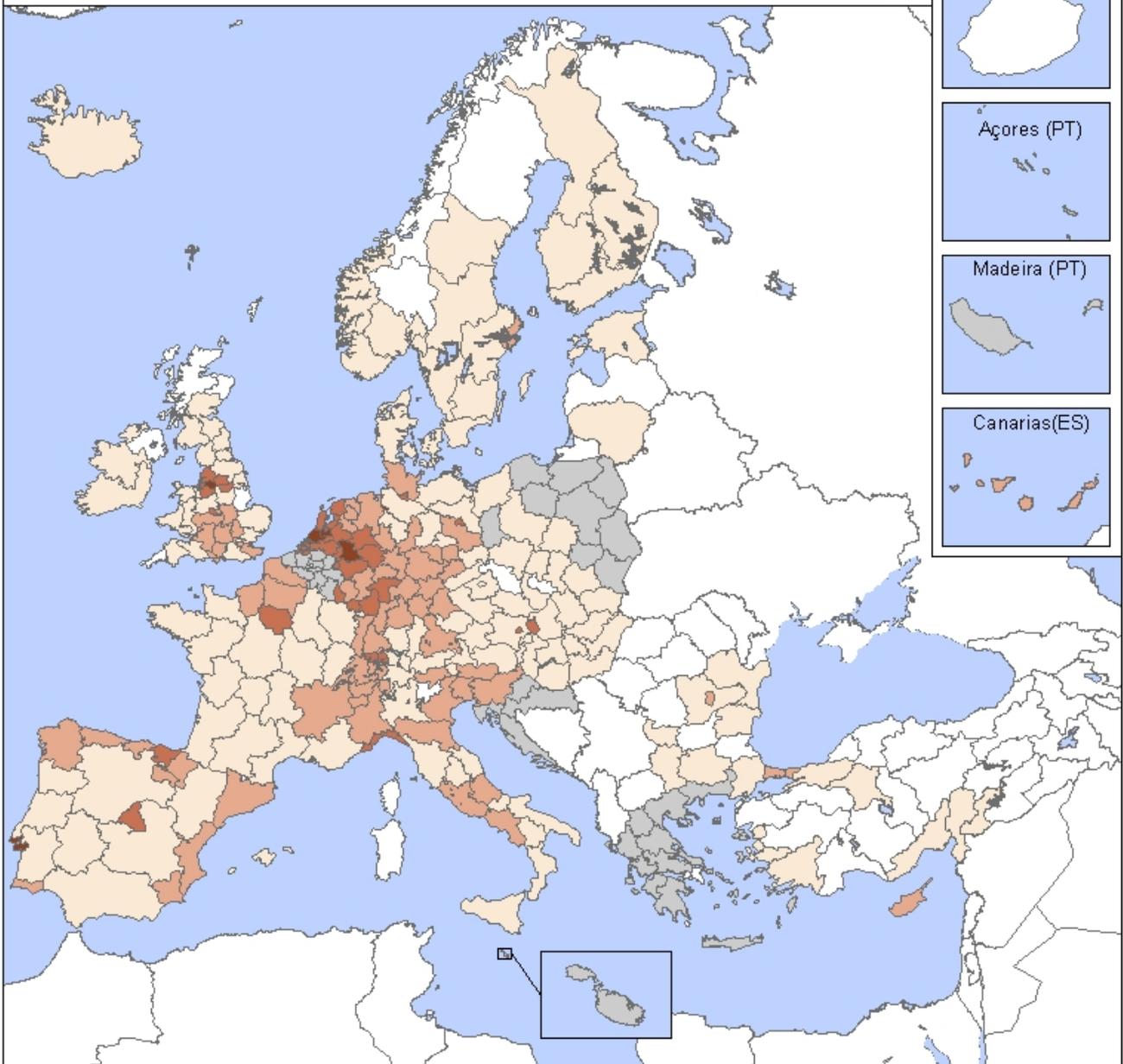


Données géographiques: GISCO
Données statistiques: EUROSTAT

Données: 2005
Données 2004 pour DE41, DE42, DEA1, DEA2, DEA3, DEA4, DEA5, DED1, DED2, DED3, DEE1, DEE2, DEE3, DK, FR91, FR92, FR93, FR94, LT, PT11, PT15, PT16, PT17, PT18, UK

Les noms des régions NUTS2 figurent en intégralité dans les notes méthodologiques

GIM Geographic Information Management nv
Novembre 2007



L'accès aux régions à PIB élevé ne repose pas uniquement sur les autoroutes

La partie gauche du tableau 3 cite les vingt régions qui ont le produit intérieur brut le plus élevé, et la partie droite, les régions qui possèdent la densité autoroutière la plus forte.

Il convient de signaler que les caractéristiques de la ventilation régionale diffèrent d'un pays à l'autre. Il est évident que la région *Île de France*, composée de la capitale Paris et des régions environnantes, ne peut être aisément comparée avec, par exemple, *Inner London*, essentiellement constituée d'un quartier d'affaires.

Les régions *Düsseldorf*, *Comunidad de Madrid* et *Köln* sont certes les seules à apparaître dans les deux classements,

mais leur « poids économique » n'est pas celui auquel on aurait pu s'attendre compte tenu de leur densité autoroutière.

Si l'accessibilité physique demeure un facteur d'attraction pour les entreprises, elle n'est manifestement pas liée aux réseaux autoroutiers. L'accessibilité se mesure également en termes d'aéroports, de réseau ferroviaire et de transports publics locaux efficaces. Une seule région (*Düsseldorf*) possède une densité autoroutière supérieure à 100 km pour 1000 km². Toutes les autres régions à PIB élevé sont bien en dessous de cette valeur. *Inner London* compte moins de 500 mètres d'autoroute.

Tableau 3: Densité autoroutière par rapport au PIB en 2005: les 20 régions au PIB le plus élevé (à gauche) et les 20 régions à la densité autoroutière la plus forte (à droite)

Rang	NUTS2	Nom de la région	PIB millions EUR	Densité autoroutière km/1000 km ²	NUTS2	Nom de la région	Densité autoroutière km/1000 km ²	PIB millions EUR
1	FR10	Ile de France	469 047	51	PT17	Lisboa	220	53 132
2	ITC4	Lombardia	293 128	24	DE50	Bremen	176	23 868
3	UKI1	Inner London	209 514	0	UKD3	Greater Manchester	140	69 373
4	DK00	Danmark	196 158	24	NL31	Utrecht	122	42 590
5	DE21	Oberbayern	164 380	33	DEA1	Düsseldorf	118	156 422
6	FR71	Rhône-Alpes	158 329	27	DE60	Hamburg	107	78 194
7	ES51	Cataluna	157 922	32	NL33	Zuid-Holland	104	106 241
8	DEA1	Düsseldorf	156 422	118	AT13	Wien	101	64 965
9	ITE4	Lazio	153 468	27	UKD5	Merseyside	100	28 072
10	ES30	Comunidad de Madrid	148 801	92	NL41	Noord-Brabant	95	72 365
11	DE71	Darmstadt	136 935	64	DEC0	Saarland	93	26 483
12	ITD3	Veneto	132 246	26	ES30	Comunidad de Madrid	92	148 801
13	DE11	Stuttgart	130 266	37	UKG3	West Midlands	90	70 913
14	DEA2	Köln	120 880	76	NL42	Limburg (NL)	83	30 744
15	UKI2	Outer London	120 734	48	DE30	Berlin	82	79 170
16	IE02	Southern and Eastern	119 700	5	NL22	Gelderland	76	50 588
17	ITD5	Emilia-Romagna	119 278	26	DEA2	Köln	76	120 880
18	FR82	Provence-Alpes-Côte d'Azur	117 460	24	UKE3	South Yorkshire	74	28 561
19	ES61	Andalucía	115 348	23	CH03	Nordwestschweiz	70	:
20	ITC1	Piemonte	114 256	32	ITC3	Liguria	69	38 640

Note: les PIB sont ceux de l'année 2004.

Source: Eurostat

La partie droite du tableau compte au total six provinces néerlandaises. Outre la forte densité de population, ce classement peut aussi s'expliquer par la présence du port de Rotterdam qui joue le rôle de plaque tournante avec le reste de l'Europe occidentale. Compte tenu de la proportion

considérable de marchandises transportées par camion à destination et en provenance de Rotterdam, les Pays-Bas se sont dotés d'un réseau autoroutier dense depuis des décennies.

Réseau ferroviaire: une densité influencée par la structure économique

L'Allemagne et la France possèdent les réseaux ferroviaires les plus longs avec respectivement 38 206 km et 30 832 km. Par rapport à la population, cela représente environ 50 km de chemins de fer pour 100 000 habitants. Aux Pays-Bas, ce taux n'est que de 17 km pour 100 000 habitants, ce qui, dans une certaine mesure, témoigne de la complexité de la gestion du trafic ferroviaire. Un taux faible implique qu'un grand nombre de personnes, donc de trains, doivent se partager le réseau local.

Ceci n'est toutefois vrai que lorsque le réseau ferroviaire est déployé de manière relativement homogène sur tout le territoire. À titre d'exemple, la Grèce affiche un ratio similaire (22 km pour 100 000 habitants), mais son réseau ferroviaire est inégalement réparti en raison des caractéristiques géographiques du pays, à savoir une multitude d'îles et de vastes régions montagneuses.

Tab. 4: Longueur du réseau ferroviaire 2005 – Indicateurs clés

	km	Partie électrifiée, en %	km/100.000 hab.	km/1000 km ²
BE	3 544	84%	34	116
BG	4 154	69%	54	37
CZ	9 614	30%	94	122
DK	2 644	24%	49	61
DE	38 206	52%	46	107
EE	959	14%	71	22
IE	1 912	5%	46	27
EL	2 449	3%	22	19
ES	12 839	59%	30	25
FR	30 832	48%	49	49
IT	16 166	70%	28	54
LV	2 413	11%	105	37
LT	1 771	7%	52	27
LU	275	95%	60	106
HU	7 498	34%	74	81
NL	2 809	70%	17	68
AT	5 690	:	69	68
PL	20 253	59%	53	65
PT	2 839	51%	27	31
RO	10 948	37%	51	46
SI	1 228	41%	61	61
SK	3 658	43%	68	75
FI	5 732	46%	109	17
SE	11 050	70%	122	25
UK	16 237	32%	27	67
EU*	215 720	44%	57	57
HR	2 726	36%	61	48
TR	8 697	22%	12	11
LI	9	:	26	45
NO	4 043	62%	87	12
CH	5 002	:	67	121

Données de 2004 pour CH, DK, CZ, EL, SE. * Union européenne: Chemins de fer: données EU-27 non applicables à CY, MT et IS – partie électrifiée, en %: EU-26 (données non disponibles pour AT) Source: Eurostat

Le tableau 4 indique le rapport réseau-superficie au niveau national. En 2005, seuls quelques pays de l'UE possédaient plus de 100 km de chemins de fer pour 1000 km² de territoire national: c'était le cas de la République tchèque (122 km), de la Belgique (116 km), de l'Allemagne (107 km, contre 117 km en 2000 – voir graphique 1) et du Luxembourg (106 km). À l'autre extrême figuraient la Finlande et la Grèce avec des ratios inférieurs à 20 km pour 1000 km².

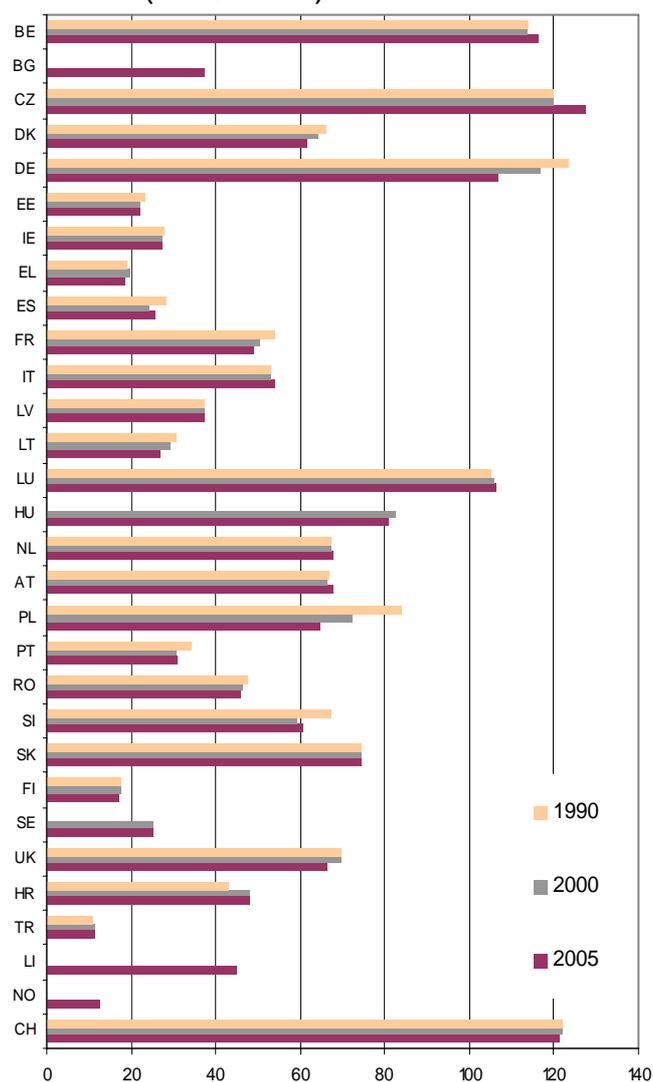
Hors de l'UE, la Suisse affichait la deuxième densité parmi les pays énumérés au tableau 4, avec 121 km pour 1000 km², et ce ratio a peu varié ces quinze dernières années.

À l'inverse, la Norvège était dans une situation analogue à celle de la Finlande et de la Suède, avec seulement 12 km, ce qui s'explique en grande partie par la répartition très inégale de la population. En Turquie, le rapport était encore plus faible (11 km pour 1000 km²), mais dans ce cas, seule la taille du pays en est à l'origine. Le réseau proprement dit est réparti dans le pays de manière relativement homogène, mais n'en est pas moins limité en termes absolus. Des baisses de densité sensibles ont été enregistrées en Pologne (1990: 84 km; 2000: 72 km; 2005: 65 km).

Au niveau régional, les régions des capitales *Berlin* et *Praha* occupent le haut du classement au regard de la densité, avec respectivement 681 km et 490 km pour 1000 km². Elles sont suivies de *Bremen* et *Hamburg* où les importantes lignes de fret en direction et au départ des installations portuaires contribuent à augmenter les ratios. Les lignes de fret jouent également un rôle dans la région *Saarland* où l'industrie lourde (acier), l'industrie manufacturière (automobiles) et la production d'électricité à base de charbon bénéficient de l'existence d'un vaste réseau ferroviaire.

D'autres régions telles que *Bucuresti-Ifov* en Roumanie, *Comunidad Valenciana* en Espagne et *Lisboa* au Portugal affichent, elles aussi, des ratios relativement élevés.

Graphique 1: Évolution de la densité du réseau ferroviaire (en km/1000 km²)



Note: sur la base des données disponibles. Données de 2005: données de 2004 pour CH, DK, CZ, EL et SE. Données non applicables: CY, MT, IS. Source: Eurostat

Outre la région de la capitale *Praha*, deux autres régions tchèques, *Severozapad* et *Severovychod*, figurent parmi les dix premières. La carte 2 indique qu'aucune région tchèque ne se situe en dessous du seuil de 100 km pour 1000 km². La seule région polonaise présente parmi les dix premières est *Slaskie*, une région densément peuplée et fortement industrialisée, située à la frontière avec la République tchèque au sud-ouest.

Carte 2: Densité ferroviaire par région NUTS2, 2005 (EU-27 + PC + AELE)

Densité ferroviaire (km/1000 km²), par région NUTS2, 2005



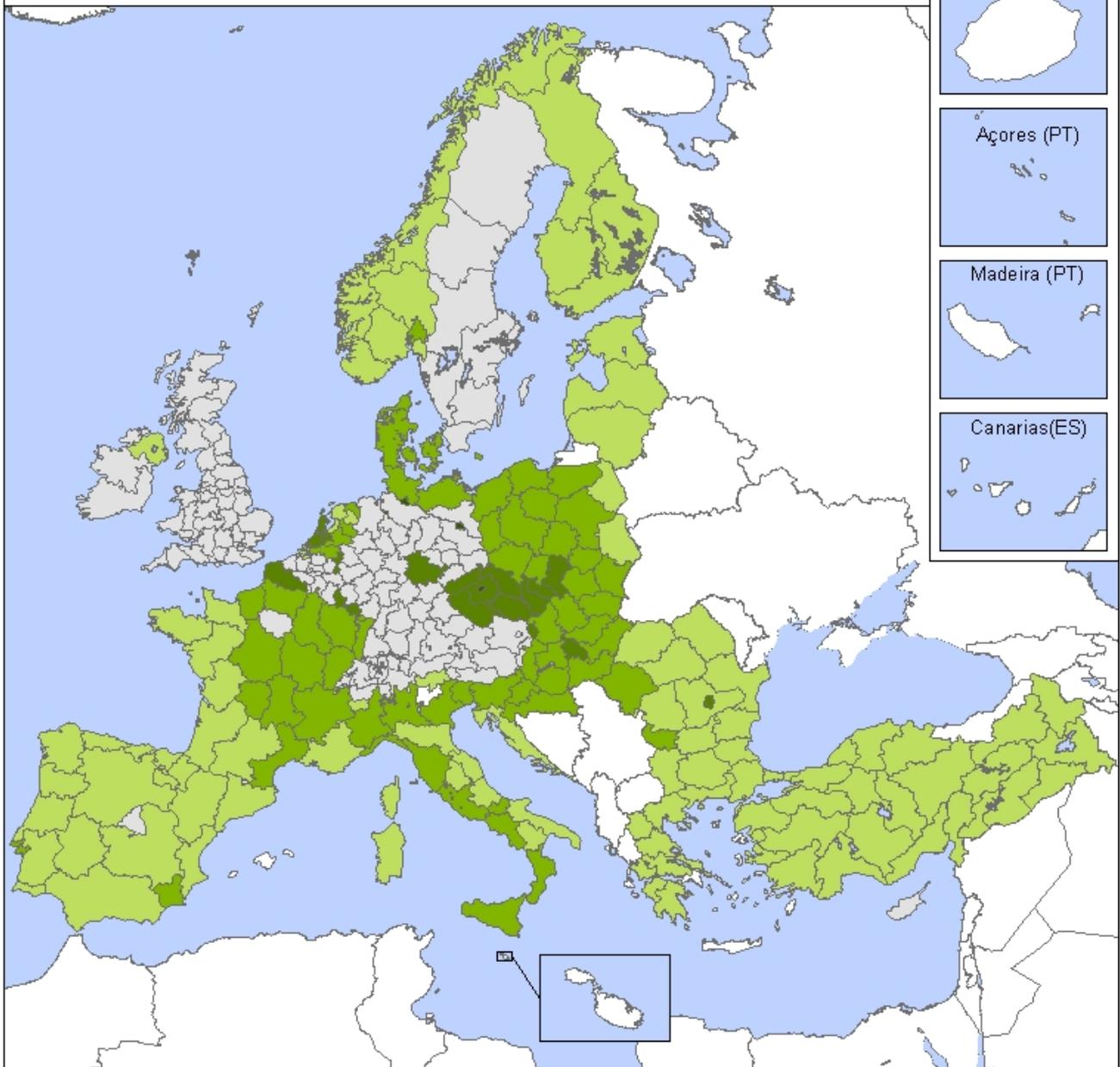
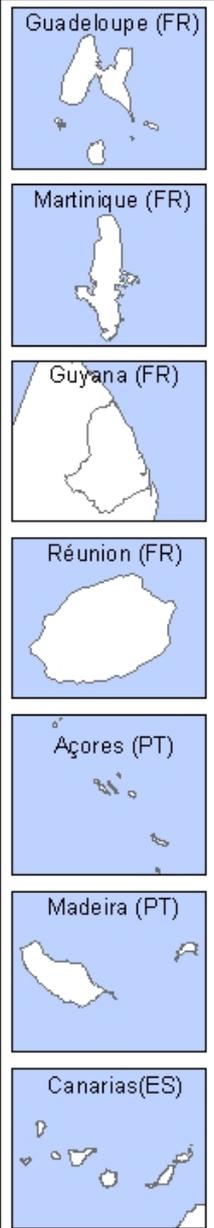
Données géographiques: GISCO
Données statistiques: EUROSTAT

Données: 2005
Données 2004 pour CZ01, CZ02, CZ03, CZ04, CZ05, CZ06, CZ07, CZ08, DK, FR83, GR11, GR12, GR13, GR14, GR23, GR24, GR25

Les noms des régions NUTS2 figurent en intégralité dans les notes méthodologiques

GIM Geographic Information Management nv
Novembre 2007

0 250 500 1.000 Km



➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

Ventilation régionale

Les données utilisées sont des chiffres au niveau 2 de la NUTS 2003 rév., telle que définie dans le règlement (CE) n° 1059/2003 du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 relatif à l'établissement d'une nomenclature commune des unités territoriales statistiques (NUTS) (Journal officiel L 154 du 21.6.2003) <http://eurlex.europa.eu/JOIndex.do?year=2003&serie=L&textfield2=154&Submit=Search&submit=Search&ihmlang=en>.

La nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS) a été établie par Eurostat il y a plus de vingt-cinq ans dans le but de disposer d'un schéma unique et cohérent de répartition territoriale pour l'établissement des statistiques régionales de l'Union européenne.

Certains pays plus petits ne présentent pas de subdivision de niveau NUTS 2. C'est le cas de Chypre (CY), du Luxembourg (LU) et de Malte (MT), ainsi que du Danemark (DK), de la Lettonie (LV), de la Lituanie (LT) et de l'Estonie (EE).

Source des données:

Les données sur les infrastructures sont collectées par Eurostat à l'aide d'un questionnaire régional à remplir sur une base de volontariat. Les définitions du glossaire Eurostat/ITF/UNECE pour les statistiques des transports devraient être utilisées

(http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1073_46587259&_dad=portal&_schema=PORTAL&_p_product_code=KS-BI-03-002), mais les pays peuvent recourir à des définitions nationales. Il convient d'en tenir compte, notamment lorsque l'on compare les chiffres relatifs aux «Autres routes» (tableau 2).

Les données sur le PIB, la population et la superficie proviennent de la base de données de référence d'Eurostat (http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1996_45323734&_dad=portal&_schema=PORTAL&_screen=welcomer ef&open=/&product=EU_MAIN_TREE&depth=1)

Définitions:

Route: voie de communication utilisant une assise stabilisée autre que des rails ou des pistes pour avion, ouverte à la circulation publique et destinée essentiellement aux véhicules routiers automobiles se déplaçant sur leurs propres roues.

Autoroute: route, spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:

- sauf en des points particuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de circulation, des chaussées distinctes, séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
- ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;
- est équipée de panneaux l'identifiant comme autoroute et est réservée à certaines catégories de véhicules routiers automobiles.

Ligne ferroviaire: voie de communication par rail destinée exclusivement à l'usage de véhicules ferroviaires.

À noter que les données sur les chemins de fer ne concernent ni Malte, ni Chypre.

Codes pays:

EU: Union européenne comprenant 27 États membres (EU-27): la Belgique (BE), la Bulgarie (BG), la République tchèque (CZ), le Danemark (DK), l'Allemagne (DE), l'Estonie (EE), l'Irlande (IE), la Grèce (EL), l'Espagne (ES), la France (FR), l'Italie (IT), Chypre (CY), la Lettonie (LV), la Lituanie

(LT), le Luxembourg (LU), la Hongrie (HU), Malte (MT), les Pays-Bas (NL), l'Autriche (AT), la Pologne (PL), le Portugal (PT), la Roumanie (RO), la Slovénie (SL), la Slovaquie (SK), la Finlande (FI), la Suède (SE) et le Royaume-Uni (UK).

Pays candidats: Croatie (HR), Turquie (TR)

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

Cartes:

Les cartes présentent les densités des réseaux autoroutier et ferroviaire par région NUTS 2 pour l'année 2005. Compte tenu cependant des données disponibles, il a fallu prendre des années de référence différentes pour certains pays ou certaines régions.

Le manque d'espace empêche de faire figurer les noms de chaque pays et de chaque région NUTS 2 sur les cartes. Les codes des régions et des pays figurent dans la section «métadonnées» des cartes.

AT:	Austria
CZ01:	Praha
CZ02:	Stredni Cechy
CZ03:	Jihozapad
CZ04:	Severozapad
CZ05:	Severovychod
CZ06:	Jihovychod
CZ07:	Stredni Morava
CZ08:	Moravskoslezsko
DE41:	Brandenburg - Nordost
DE42:	Brandenburg - Südwest
DEA1:	Düsseldorf
DEA2:	Köln
DEA3:	Münster
DEA4:	Detmold
DEA5:	Arnsberg
DED1:	Chemnitz
DED2:	Dresden
DED3:	Leipzig
DEE1:	Dessau
DEE2:	Halle
DEE3:	Magdeburg
DK:	Denmark
FR83:	Corse
FR91:	Guadeloupe
FR92:	Martinique
FR93:	Guyane
FR94:	Réunion
GR11:	Anatoliki Makedonia, Thraki
GR12:	Kentriki Makedonia
GR13:	Dytiki Makedonia
GR14:	Thessalia
GR23:	Dytiki Ellada
GR24:	Sterea Ellada
GR25:	Peloponnisos
LT:	Lithuania
PT11:	Norte
PT15:	Algarve
PT16:	Centro (P)
PT17:	Lisboa
PT18:	Alentejo
UK:	United Kingdom
UKNO:	Northern Ireland

Pour en savoir plus :

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

Transports

-  [Transport ferroviaire](#)
-  [Transport routier](#)

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.europa.eu>
E-mail: info@publications.europa.eu