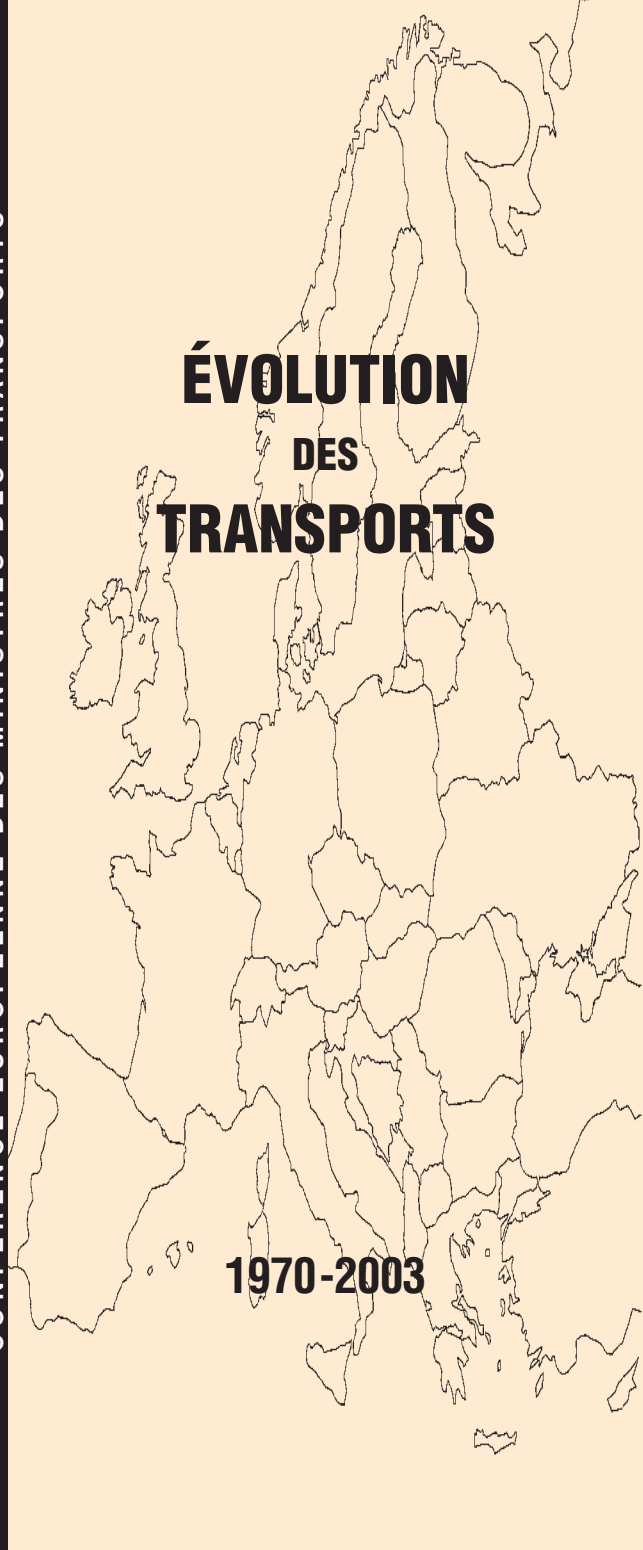




CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS



ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

1970-2003

CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS



Évolution des transports

1970-2003

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Elle rassemble les Ministres des Transports des 43 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldavie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie et Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, République tchèque, Turquie et Ukraine. Sept pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, Corée, États-Unis, Japon, Mexique et Nouvelle-Zélande), le Maroc bénéficiant d'un statut de Membre observateur.

La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, la CEMT a deux rôles primordiaux. La première tâche qui lui revient consiste principalement à faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement efficace et réponde aux exigences de durabilité en termes d'environnement et de sécurité.

A cette fin il incombe notamment à la CEMT d'établir un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Par ailleurs, la CEMT a également pour mission de développer des réflexions sur l'évolution à long terme du secteur des transports et de réaliser des études approfondies sur le fonctionnement de ce secteur face notamment à la mondialisation croissante des échanges. Les activités de ce type, appelées à s'exercer dans un cadre géographique de plus en plus large, ont été récemment renforcées par la création d'un Centre conjoint OCDE/CEMT de Recherche sur les Transports.

*

* *

Also available in English under the title :
TRENDS IN THE TRANSPORT SECTOR 1970-2003

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :

<http://www.oecd.org/cem/>

© CEMT, 2005 - *Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE, 2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France.*

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION | 7 |
| 1. LE CONTEXTE CONJONCTUREL DE L'ANNEE 2003..... | 9 |
| 1.1. Perspective d'ensemble..... | 9 |
| 1.2. De grandes disparités en Europe en terme de croissance économique | 10 |
| 1.3. Facteurs explicatifs des tendances positives à l'œuvre en Europe de l'Est..... | 14 |
| 1.4. Des performances exceptionnelles dans la CEI avec toutefois la persistance de zones de fragilité..... | 18 |
| 2. LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES | 23 |
| 2.1. Les transports de marchandises dans les pays d'Europe de l'Ouest | 23 |
| <i>Les transports routiers</i> | <i>24</i> |
| <i>Les transports ferroviaires.....</i> | <i>25</i> |
| <i>La navigation intérieure.....</i> | <i>27</i> |
| <i>Le transport par oléoducs.....</i> | <i>29</i> |
| 2.2. Les transports de marchandises dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes | 29 |
| <i>Les transports routiers</i> | <i>31</i> |
| <i>Le transport ferroviaire de marchandises.....</i> | <i>32</i> |
| <i>La navigation intérieure.....</i> | <i>33</i> |
| <i>Le transport par oléoducs.....</i> | <i>34</i> |
| 2.3. Les transports de marchandises dans la CEI | 34 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 3. | LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS | 36 |
| 3.1 | Les transports de voyageurs dans les pays d'Europe de l'Ouest | 36 |
| | <i>Le transport de voyageurs par chemin de fer.....</i> | <i>37</i> |
| | <i>Le transport de voyageurs par bus et autocars..</i> | <i>37</i> |
| | <i>Le transport de voyageurs par voiture particulière.....</i> | <i>38</i> |
| 3.2. | Les transports de voyageurs dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes | 39 |
| | <i>Le transport ferroviaire de voyageurs</i> | <i>39</i> |
| | <i>Le transport de voyageurs par bus et autocars..</i> | <i>40</i> |
| | <i>Le transport de voyageurs par voiture particulière.....</i> | <i>41</i> |
| 3.3. | Les transports de voyageurs dans les pays de la CEI | 42 |
| | <i>Le transport de voyageurs par chemin de fer.....</i> | <i>42</i> |
| | <i>Le transport de voyageurs par bus et autocars..</i> | <i>42</i> |
| 4. | LA SECURITE ROUTIERE | 42 |
| 4.1. | Bilan de la sécurité routière dans les pays d'Europe de l'Ouest | 43 |
| 4.2. | Bilan de la sécurité routière en Europe centrale et orientale..... | 45 |
| 4.3. | Bilan de la sécurité routière dans les pays de la CEI | 48 |
| | TABLEAUX | 51 |
| A. | Transports de marchandises | 53 |
| B. | Transports de voyageurs | 59 |
| C. | Accidents de la route | 65 |

INTRODUCTION

L'objectif principal de cette publication est de décrire la situation du secteur des transports en Europe au cours de l'année 2003 et de mettre en évidence, à l'aide notamment de graphiques, les changements intervenus dans ce domaine depuis 1970.

L'évolution récente des transports en Europe est analysée sur la base des données communiquées par 43 Etats¹ Membres de la CEMT, l'activité de ce secteur étant évaluée à partir de statistiques établies en voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres. Afin de calculer les tendances globales en se fondant sur un nombre de pays aussi élevé que possible, les indices utilisés pour plusieurs graphiques comportent des estimations pour certains pays qui ne disposent pas encore de chiffres pour 2003.

Le présent document comporte quatre parties. La première est consacrée à une brève analyse du contexte économique conjoncturel de l'année 2003. La deuxième partie aborde la question des transports de marchandises au sein des pays de la CEMT, puis viennent les transports

1. Albanie (ALB), Allemagne (DEU), Arménie (ARM), Autriche (AUT), Azerbaïdjan (AZE), Bélarus (BLR), Belgique (BEL), Bosnie-Herzégovine (BIH), Bulgarie (BGR), Croatie (HRV), Danemark (DNK), Espagne (ESP), Estonie (EST), ERY Macédoine (MKD), Fédération de Russie (RUS), Finlande (FIN), France (FRA), Géorgie (GEO), Grèce (GRC), Hongrie (HUN), Irlande (IRL), Islande (ISL), Italie (ITA), Lettonie (LVA), Liechtenstein (LIE), Lituanie (LTU), Luxembourg (LUX), Malte (MLT), Moldavie (MDA), Norvège (NOR), Pays-Bas (NLD), Pologne (POL), Portugal (PRT), République slovaque (SVK), République tchèque (CZE), Roumanie (ROM), Royaume-Uni (GBR), Serbie et Monténégro (YUG en 2002), Slovénie (SVN), Suède (SWE), Suisse (CHE), Turquie (TUR) et Ukraine (UKR).

de voyageurs dans une troisième partie. La dernière partie est consacrée à la sécurité routière. Les 15 Etats qui appartenaient à l'Union Européenne en 2003, plus la Norvège, la Suisse, la Turquie ainsi que l'Islande, le Liechtenstein et Malte, seront dénommés ci-après « Pays d'Europe de l'Ouest » (CEMT/OUEST). L'évolution récente dans les pays en transition fera l'objet d'une présentation distincte. Du fait de la situation particulière de leur système de transport et des profonds changements que connaît celui-ci actuellement, il a semblé préférable d'établir pour ces pays des indicateurs globaux spécifiques. Ceux-ci concernent, d'une part, 12 pays d'Europe centrale et orientale ainsi que les trois Etats baltes (CEMT/PECO), et d'autre part, sept pays appartenant à la Communauté des Etats Indépendants (CEMT/CEI).

Afin de pouvoir disposer de séries relativement homogènes sur une longue période, les données relatives à l'ancienne Tchécoslovaquie (CSK) sont prises en compte jusqu'en 1992 ; à partir de 1993, les statistiques utilisées sont celles transmises par la République slovaque et la République tchèque. Par ailleurs, la réunification de l'Allemagne se traduit par une rupture de séries du fait de l'intégration à partir de 1991 des données concernant les nouveaux *Länder*, ce qui augmente d'autant les résultats observés pour l'ensemble de la CEMT.

1. LE CONTEXTE CONJONCTUREL DE L'ANNEE 2003

1.1. Perspective d'ensemble

Après les incertitudes créées par la guerre en Irak et l'épidémie de SRAS en Asie, la reprise s'est installée aux États-Unis et au Japon à partir de la mi-2003. Le retour de la confiance en de meilleures perspectives économiques s'est accompagné d'une forte demande de matières premières dont les cours ont atteint des sommets, plus particulièrement pour le pétrole. Sur les marchés financiers internationaux, une orientation favorable, nourrie par des annonces de profitabilité en hausse des entreprises, a ramené les investisseurs vers le marché des actions, facilitant le financement des entreprises. Les effets de politiques expansionnistes suivies par les États-Unis et quelques autres économies développées dont le Japon se sont ajoutés au dynamisme des pays asiatiques, la Chine notamment, pour rendre la reprise plus vigoureuse. Au milieu de ce bilan positif en terme de croissance, la contre-performance des pays de la zone euro ressort clairement avec pour la zone l'un des taux de croissance si ce n'est le taux de croissance le plus faible des pays à économie avancée. En Europe de l'Est, la croissance s'est au contraire accélérée sous l'effet d'une forte demande intérieure. Un courant dynamique d'exportations ainsi que de meilleures conditions d'accès au crédit ont favorisé cette croissance. Pour la CEI, les marchés des matières premières particulièrement bien orientés ont exercé une très forte influence positive sur le taux de croissance de ces économies. Au total, l'année 2003 apparaît être celle de la reprise économique à l'exception de la zone euro qui demeure marquée par la faiblesse des économies allemandes, françaises et italiennes.

1.2. De grandes disparités en Europe en terme de croissance économique

1.2.1 *La faiblesse de la zone euro*

Si aux États-Unis le PIB a augmenté de plus de 3% en 2003, la zone euro n'a connu elle qu'une croissance de 0.5%. La croissance a été sensiblement plus élevée au sein de l'UE, notamment à cause de la bonne résistance de l'économie du Royaume-Uni aux pressions déflationnistes qui semblaient menacer les principales économies de la zone euro. Cette dernière apparaît avoir été le point faible de l'économie mondiale en 2003. Des signes de reprise tirée par les exportations sont néanmoins apparus à la fin de l'année 2003. Tout au long de l'année, la progression de la consommation n'a pas excédé les gains de pouvoir d'achat et est donc restée faible. Les incertitudes en terme de chômage et de progression sur le long terme du revenu sous l'effet de la réforme des régimes de retraite à l'œuvre dans les principaux pays ont renforcé la prudence des consommateurs. L'investissement des entreprises est demeuré contenu par la faiblesse de la demande et les nécessaires réaménagements des niveaux d'endettement, tandis que les capacités de production restaient sous-employées. La contribution de l'investissement public a été très modeste. La réduction en deux temps pour atteindre un niveau de 2% en juin 2003 du principal taux de refinancement de la BCE a semblé insuffisante à de nombreux observateurs de l'activité économique au regard des modestes pressions inflationnistes, la revalorisation de l'euro venant compenser le renchérissement très important des matières premières dont le prix est exprimé en dollars. L'effet expansionniste de la baisse des taux d'intérêt a été contrarié par la hausse de l'euro face aux principales monnaies au point que la zone euro est restée à l'écart tout au long de la plus grande partie de l'année 2003 du mouvement de reprise de l'économie mondiale. Les budgets publics ont été mis à rude épreuve par cette stagnation de l'activité, le seuil de 3% de déficit des comptes publics inscrit dans le pacte de croissance et de stabilité a été dépassé par plusieurs économies de la

zone. La politique fiscale de la plupart des pays a ainsi dû être neutre voire légèrement restrictive.

1.2.2 Une tendance plus positive en Europe de l'Ouest en dehors de la zone euro

Au sein de l'UE, au Royaume-Uni, l'activité économique a particulièrement progressé à partir du second semestre 2003. Sur l'ensemble de l'année, le taux de croissance a été de 2.1% explicable par la bonne tenue de la consommation privée et des dépenses publiques. La consommation a été soutenue par la baisse du taux de chômage et le bas niveau des taux d'intérêt, tandis que les dépenses publiques ont reflété la priorité accordée aux interventions en faveur de la santé et de l'éducation. En Suède, la croissance économique a été de 1.6%, tandis qu'au Danemark celle-ci s'est ralentie au point d'approcher la stagnation. Dans ces deux pays, les dépenses privées de consommation et les interventions publiques ont diminué, tandis que les exportations fléchissaient. L'investissement des entreprises a lui été en diminution au cours de l'année 2003.

En dehors de l'UE, la Suisse a connu une modeste récession explicable par le fléchissement des investissements des entreprises et un déstockage qui ne fut pas compensé par la hausse des exportations, même si le bas niveau des taux d'intérêt a contribué à une dévalorisation de la monnaie. La Norvège a connu une très modeste progression de 0.4% du PIB, la plus faible en 15 ans. Un haut niveau des taux d'intérêt et corrélativement une monnaie forte ont contribué au ralentissement des dépenses privées sous l'effet d'une hausse des taux de chômage et de faillite des entreprises. L'Islande quant à elle a connu une reprise en 2003 de son activité économique comparée à la récession endurée en 2002 qui était elle-même le résultat de politiques destinées à contrer la surchauffe du début des années 2000.

1.2.3 L'Europe de l'Est sur une pente positive

L'activité économique s'est renforcée en 2003 en Europe de l'Est, même si des disparités apparaissent d'un pays à l'autre. Le PIB de la région s'est accru de 3.8%, soit une amélioration par rapport à 2002 et en tout état de cause une performance très supérieure à celle de l'UE. En Europe de l'Est, de la même manière qu'en 2001 et 2002, la demande intérieure a été la principale source de la croissance. A l'exception de la Pologne et de la République slovaque, les exportations n'ont pas contribué fortement à ce résultat positif en terme de croissance. Grâce à plus de dix ans de restructuration de ces économies et à l'expansion des capacités productives, les producteurs de ces pays ont pu répondre à la croissance de la demande et accroître leur présence sur les marchés de l'UE malgré la faiblesse de cette dernière. Les améliorations du secteur bancaire en Europe de l'Est et un meilleur accès au crédit ont contribué au renforcement de ces économies.

Même si toutes les économies en Europe de l'Est ont connu une croissance en 2003, des disparités apparaissent d'un pays à l'autre. C'est ainsi qu'en Pologne après deux ans de stagnation, l'économie s'est accélérée en 2003 pour aboutir à une progression du PIB de plus de 3.5% sur l'année. Une politique fiscale et monétaire expansionniste ainsi que des gains de compétitivité favorables aux exportations expliquent ce résultat. Dans le même temps, l'économie s'est quelque peu ralentie en Hongrie et Slovaquie avec des taux de croissance inférieurs à 3%. Sur la même période, la croissance économique s'est accélérée en République tchèque par rapport à 2002, même si le résultat final pour 2003 n'a pas excédé 3%. Dans tous ces pays, la croissance a été tirée par la demande intérieure, la contribution des exportations ayant été modeste, même si elle s'est raffermie au cours de l'année.

C'est en Lettonie et Lituanie que la croissance a été la plus élevée avec respectivement des taux de progression de 7% et 8.9%. Ces deux pays ont bénéficié de la croissance forte de toutes les composantes de la demande finale. La croissance a été également élevée (supérieure à 4%) en Albanie, Bulgarie, Croatie, Estonie,

Roumanie et République slovaque. Ce dernier pays a été le seul où les exportations expliquent par elle-même la progression du PIB. Dans les autres pays, le commerce extérieur n'a pas contribué à la croissance soutenue que ces pays ont connu, une forte poussée des importations, reflet du dynamisme de la demande finale, venant contrarier la reprise des exportations.

En Europe du Sud-Est, l'activité économique a été dans son ensemble plus faible. En Serbie et Monténégro, l'économie a stagné reflétant un difficile ajustement à l'ouverture de l'économie et au début des restructurations. En ERY Macédoine, une reprise s'est manifestée même si toutes les conséquences du conflit interne de 2001 ne se sont pas encore estompées. La Bosnie-Herzégovine est restée marquée en 2003 par la récession pour la quatrième année consécutive.

1.2.4 Le fort dynamisme de la CEI

Après une légère décélération en 2002, l'économie s'est fortement accélérée en 2003 dans la CEI. Celle-ci a été tirée par les performances enviables de la Fédération de Russie. La CEI a été l'une des régions du monde à croître le plus rapidement, puisque le PIB agrégé a connu en 2003 une progression de plus de 7.5%. La combinaison d'une forte demande interne et du cours élevé des matières premières a créé un climat favorable aux affaires. Après plusieurs années de restructurations et de changements institutionnels pour jeter les bases d'une économie de marché, la hausse des niveaux de vie et un sentiment de confiance naissant expliquent la bonne tenue de la demande finale. Le rôle de la Fédération de Russie en tant que force motrice pour la CEI ne s'est pas démenti. La combinaison d'une politique monétaire expansionniste et d'une baisse du cours de la monnaie a été favorable aux exportations, tandis que la forte demande pour les produits pétroliers a accru le revenu disponible. Dans le même temps, les restructurations des entreprises publiques sous l'effet de la concurrence internationale ont commencé à porter ses fruits. L'effet de contagion par le biais des importations de la Fédération de Russie s'est maintenu. On peut en

voir pour exemple le fait qu'en Moldavie, malgré un affaiblissement, la croissance a encore été de plus de 6%.

1.3. Facteurs explicatifs des tendances positives à l'œuvre en Europe de l'Est

L'Europe de l'Est a maintenu une croissance économique relativement forte en 2003 malgré un contexte peu porteur au sein de l'UE. Plus de dix ans d'un processus de modernisation et d'adaptation de l'économie, notamment grâce à un flux d'investissement direct étranger, combiné à la vigueur de la demande intérieure ont contribué à mettre la zone à l'écart du processus de stagnation que l'on a pu constater dans d'autres parties de l'Europe. En fait, les performances de 2003 en Europe de l'Est ont été influencées par deux tendances contradictoires. D'une part, la reprise du commerce mondial a fourni des débouchés à des économies devenues compétitives, tandis que la nécessité de contrôler les déficits publics a amené une politique fiscale relativement restrictive. Il faut comprendre que c'est la reprise due aux exportations qui a permis une orientation fiscale plus mesurée après deux années de soutien à l'activité. L'adhésion, en 2004, de huit de ces pays avec Chypre et Malte à l'UE vient consacrer les efforts consentis pour mettre à niveau les institutions et réglementations de ces pays.

1.3.1 Des politiques budgétaires et monétaires prudentes

Le déficit public moyen de la zone est passé de 4.1% en 2002 à 3.1% en 2003. Les préoccupations relatives à la soutenabilité dans le long terme de déficits et corrélativement le niveau d'endettement de certains pays dont la Hongrie et la Pologne, ont amené des politiques budgétaires plus prudentes pour les principales économies de la région. On peut prendre pour exemple la Slovaquie où une vaste restructuration de la dépense publique a été menée. Toutefois, certaines des dépenses publiques sont liées aux processus de restructuration des économies et de mise à niveau, par exemple en matière de protection de l'environnement, ce qui rend difficile toute inflexion majeure dans un

sens plus restrictif. Le financement de ces déficits publics n'a plus reposé largement sur des crédits accordés par les banques centrales mais sur des emprunts contractés à l'étranger. Ceci représente un pas positif en terme de lutte contre l'inflation, mais accroît la vulnérabilité de ces économies aux mouvements de capitaux internationaux. En ce qui concerne la politique monétaire, elle a buté sur les mêmes obstacles : si les pressions inflationnistes, notamment des biens importés se sont assagies, la persistance de déficits jumeaux a contrarié le mouvement de détente monétaire amorcé par certains pays. On peut citer à cet égard le cas de la Croatie et de la Roumanie. Il n'y eut que peu d'exceptions à ces politiques prudentes. *A contrario*, en République tchèque par exemple, la politique économique est restée expansionniste. Le cas de la Pologne est comparable. Ceci veut dire que toutes les marges de manœuvre pour soutenir l'activité ont été utilisées avec des résultats positifs toutefois.

La volatilité des monnaies sur les marchés des changes constatée en 2003 a eu des répercussions sur les monnaies des pays d'Europe centrale et orientale. Dans la mesure où la plupart des monnaies de la région sont plus ou moins directement rattachées à l'euro, ces monnaies se sont appréciées face au dollar. Devant faire face à une concurrence accrue des pays d'Asie du Sud-Est dont les exportations sont libellées en dollars, les pays d'Europe de l'Est durent un relâchement de ces pressions au mouvement de désinflation amorcé avec succès par un grand nombre d'entre eux. Si le forint hongrois a connu un mouvement de déstabilisation au cours de l'année 2003 plus dû à des déséquilibres internes qu'à des désordres sur les marchés des changes ; pour la plupart des pays de la région, la consolidation des systèmes financiers et des politiques prudentes ont amorti les perturbations qu'ont connues les principales monnaies pendant l'année 2003.

1.3.2 Des succès en matière de désinflation et d'intermédiation du système bancaire

Le mouvement de désinflation quant à lui a été plus dû aux gains de productivité engrangés par les

économies qu'aux politiques macroéconomiques de stabilisation. L'inflation par les salaires s'est modérée dans la plupart des économies, même si la hausse des salaires a excédé l'inflation des prix à la consommation. Il n'y eut qu'en Bulgarie, Lettonie, Pologne, Roumanie et République slovaque que la hausse des salaires fut inférieure à l'inflation. Toutefois, la croissance des économies qui a continué à s'accompagner d'une restructuration des appareils productifs dans le sens d'une plus grande efficacité fit que la productivité du travail s'est davantage accrue que la hausse des salaires. C'est là la principale explication au mouvement de désinflation qui a caractérisé les économies de la région. Les niveaux d'inflation, à l'exception de la Roumanie, ont atteint un bas niveau historique et ont confirmé une tendance amorcée en 2001 et 2002. Il n'y a qu'en Croatie, Lettonie et République slovaque que les niveaux d'inflation de 2003 ont excédé ceux de 2002 tout en demeurant faibles pour les deux premiers de ces pays. En conséquence des gains de productivité, la profitabilité des entreprises s'est accrue après une année 2002 difficile.

L'une des caractéristiques de l'année 2003 en Europe de l'Est a été l'expansion du crédit qui a reflété une consolidation du système bancaire et une confiance accrue des agents économiques dans les perspectives de leurs économies. L'intermédiation bancaire a ainsi joué pleinement son rôle de remonétarisation des économies. Tant les ménages que les entreprises ont bénéficié à plein des nouvelles facilités offertes, ce qui a notablement soutenu la demande qui s'adresse à l'économie en même temps qu'il s'est agit d'une condition de survie pour des entreprises devant faire face à des besoins d'investissement ou des difficultés temporaires.

1.3.3 Des déficits des comptes extérieurs qui deviennent soutenables

La balance des comptes courants de la plupart des pays de la région est demeurée en déficit en 2003. Toutefois, pour plusieurs pays, notamment ceux qui étaient candidats à l'adhésion à l'UE en 2004, le

financement de ces déficits n'a pas posé de problèmes. De surcroît, les déficits dans une grande majorité de pays ont été en voie de stabilisation et le surplus de la balance des services et transferts a permis de financer le déficit sur les autres postes. L'Estonie avec quelques autres pays, dont la Bulgarie, la Bosnie-Herzégovine, la Lettonie et la Serbie et Monténégro, ont fait figure d'exceptions à cette situation favorable. En Estonie, le déficit des échanges extérieurs a représenté 14% de la richesse créée par l'économie au cours de l'année 2003. Cette situation a été due à un fort afflux d'importations sous l'effet de la consommation des particuliers et des investissements des entreprises.

A l'exception de quelques pays dont la Croatie et la Lettonie, les exportations se sont accélérées à la fin de l'année 2003 et ont inversé la tendance de 2002 de telle sorte qu'au troisième trimestre 2003, le taux de croissance sur une base annuelle des exportations a été de plus de 10%. Sur les neuf premiers mois de 2003 comparés à 2002, la croissance des exportations a été de plus de 9%. La région a engrangé des succès sur les marchés de l'UE, mais aussi dans le commerce intrarégional qui se sont expliqués par l'amélioration de la compétitivité des produits sur les principaux marchés d'exportation. On peut à cet égard noter les bonnes performances des économies slovaques et polonaises à l'exportation. En ce qui concerne la République slovaque, ces résultats ont été dus aux exportations de véhicules neufs vers l'UE et la Fédération de Russie, tandis que la compétitivité de l'économie polonaise s'est renforcée sous l'effet de la dépréciation du zloty et de l'amélioration de la productivité du travail. Malgré tout pour la région, la progression des niveaux de vie s'est traduite par de forts courants d'importations, expliquant la faible contribution nette des comptes extérieurs à la croissance économique.

1.3.4 Une situation qui s'améliore en matière d'emploi

Il y eut quelques signes d'amélioration en matière d'emploi au cours de l'année 2003. Le nombre d'emplois a cessé de diminuer et le taux de chômage

s'est légèrement amélioré. Ce redressement de la situation a fait suite à plusieurs années d'ajustement au cours desquelles les intenses restructurations industrielles ont amené une réallocation massive des emplois entre secteurs et entreprises. Durant ce processus, les emplois perdus ont excédé ceux créés. Le solde en terme d'emplois a commencé à se stabiliser en 2002 avec, pour cette année là un déclin du chômage au sein de quelques économies de la zone. En 2003, l'inversion de tendance s'est diffusée et sur la période qui va de novembre 2002 à novembre 2003, le taux moyen de chômage de la région s'est amélioré de pratiquement 0.5%. Malgré cette embellie, le taux de chômage moyen en Europe de l'Est est demeuré élevé, à un niveau de 15% de la population active avec un total sur la région de 8 millions de sans-emploi. Ceci représente toutefois une diminution de plus de 300 000 par rapport à la fin 2002. Il existait à la fin 2003 des disparités importantes entre pays, puisque le taux de chômage variait de 8% en Hongrie à 18% en Pologne. La République slovaque a été le pays où la situation de l'emploi s'est le plus améliorée au cours de l'année 2003, puisque le taux de chômage a diminué de pratiquement 3%. L'afflux d'investissement direct étranger dans le secteur productif et les services a contribué à la création d'emplois dans ce pays, mais aussi l'introduction de règles plus strictes d'accès aux allocations chômage expliquent cette indéniable amélioration. Les pays baltes ont également fait partie des pays pour lesquels l'emploi s'est amélioré avec des créations de postes de travail dans la construction, l'industrie manufacturière et les services.

1.4. Des performances exceptionnelles dans la CEI avec toutefois la persistance de zones de fragilité

Après un léger ralentissement en 2002, la croissance économique a repris avec une très forte vigueur en 2003 dans la CEI. Bien que les chiffres agrégés fassent la part belle à la principale économie de la région, celle de la Fédération de Russie, l'activité a été particulièrement bien orientée dans tous les pays de la CEI avec pour la plupart des taux de croissance à

deux chiffres. Les pays de la CEI exportateurs de matières premières ont pleinement bénéficié du cours élevé de ces dernières sur les marchés internationaux. Il s'y est ajouté une croissance propre à la région due au renforcement mutuel des échanges au sein de la CEI, le tout alimenté par la hausse de la consommation privée. Des politiques prudentes accompagnées de réformes de structure destinées à pérenniser les transformations en cours ont joué un rôle non négligeable dans ce bilan positif, même si l'on doit souligner que beaucoup reste à faire. Un renforcement de la coopération et de l'intégration de la région a été initié en 2003, ce qui montre que les pouvoirs publics ne cessent d'améliorer les bases institutionnelles des transformations à l'oeuvre au sein de la région.

1.4.1 Des politiques de stimulation prudentes

Les politiques macroéconomiques suivies en 2003 au sein de la CEI ont été légèrement favorables à la stimulation des économies. En fait, les progrès récents dans la consolidation des budgets ont offert aux pouvoirs publics des marges de manœuvre qui ont été mises à profit. Les politiques de rééquilibrage des budgets entreprises au cours des années antérieures à 2003 ont fait que dans l'ensemble les déficits sont nettement inférieurs à ceux que l'on constate en Europe de l'Est. La reprise de la croissance a également contribué à cette consolidation budgétaire. On peut dire que les politiques budgétaires n'ont pas été resserrées au cours de 2003 dans la CEI, apportant une contribution légèrement favorable à l'activité. Dans les pays exportateurs de pétrole, le haut niveau des cours tout au long de l'année a amené une très forte hausse des recettes budgétaires avec la perspective d'une neutralisation à terme par la création de fonds de stabilisation destinés à lisser les évolutions des cours et à engranger des ressources en période favorable. Ces mêmes fonds de stabilisation sont également destinés à mettre l'économie à l'abri d'une poussée inflationniste due à l'afflux des revenus pétroliers. La légère orientation positive des politiques monétaires a été permise par les perspectives de désinflation qui ne se

sont toutefois pas confirmées. Dans le cas de la Russie, une politique monétaire accommodante a visé à empêcher une appréciation du rouble. Malgré tout, la prudence est restée de mise dans la mesure où certains pays, notamment ceux qui ne sont pas détenteurs de matières premières, ont un fort niveau d'endettement extérieur et dépendent des capitaux extérieurs pour compenser une balance commerciale déséquilibrée. C'est ainsi qu'en Moldavie, la politique monétaire a été resserrée.

L'évolution des monnaies a été soumise à deux mouvements contradictoires : la baisse du dollar qui sert de monnaie cible et la hausse du rouble. En fait pour la plupart des pays, il y eut une dépréciation des taux de change réels apportant un surcroît de stimulation par le biais des exportations. Toutefois, dans le même temps, les hausses de salaire et par conséquent de revenu ont accéléré les importations et, en définitive, dans la plupart des pays, la contribution nette du commerce extérieur n'a pas été positive en matière d'échange de biens.

1.4.2 *Des difficultés d'ajustement malgré des investissements en croissance*

Les dépenses en capital sous forme d'investissements se sont accélérées en 2003 dans un certain nombre de pays de la CEI, tout en demeurant élevées pour la plupart. En Fédération de Russie, l'investissement net s'est accru de manière ininterrompue au cours de l'année 2003. Ceci a été dû à l'accroissement de profitabilité des entreprises exportatrices, notamment dans le secteur pétrolier. La construction de nouvelles infrastructures d'exportation par les pays de la CEI producteurs de pétrole a également contribué à cet état de fait. Il convient d'ajouter que les investissements se sont accrus également dans les secteurs non pétroliers, la formation brute de capital fixe ayant été l'une des principales sources d'accroissement de la demande finale dans la CEI en 2003.

Malgré tout, la restructuration de l'industrie est ralentie par la faiblesse de l'investissement direct

étranger dans les secteurs non pétroliers. La perception d'un manque de stabilité des institutions et le manque de protection contre le crime organisé découragent les investisseurs potentiels. Les faiblesses du système bancaire de même que l'accueil inhospitalier des repreneurs étrangers d'entreprises ou encore le sous-développement des marchés financiers sont autant d'obstacles à une restructuration rapide des économies. Même si la nécessité d'une diversification des sources de financement de l'économie est perçue par les pouvoirs publics, les réformes pour y parvenir demeurent insuffisantes. C'est ainsi que la transformation de la base industrielle non encore parachevée constitue le principal obstacle qui se dresse sur la voie d'un redressement vertueux. Même dans le cas de la Fédération de Russie, relativement avancée par rapport aux autres pays de la région, la dualité entre les secteurs exportateurs et le reste de l'industrie demeure préoccupante. Si les statistiques disponibles montrent que les arriérés de paiement continuent à diminuer, plus de 40% des entreprises russes enregistrent des pertes. La situation est similaire en Ukraine et probablement pire au Bélarus. Le secteur bancaire dans ce contexte ne joue pas son rôle d'intermédiation et les crédits aux entreprises ne correspondent qu'à 5% environ du montant des investissements. Nul doute que, hormis les secteurs fortement exportateurs, l'accès à des sources de financement pour couvrir les investissements est problématique. Là où le crédit aux entreprises a crû rapidement, au Bélarus et en Ukraine, soit les banques sont dirigées par l'État avec le risque de mauvaise allocation des ressources, soit ces dernières se sont exposées à un risque d'emprunteur défaillant pour des banques sous capitalisées. Les problèmes de financement sont encore plus accentués dans les pays de la CEI à bas revenus. Une caractéristique particulière des pays de la CEI qui détiennent des matières premières et qui enregistrent un surplus important de leur balance des échanges de biens et services, est la tendance de ces derniers à réinvestir les capitaux à l'étranger, privant les économies nationales de ressources. Ceci accroît la fragilité du système productif.

1.4.3 *Une résurgence de l'inflation*

La tendance au ralentissement de l'inflation qui s'était manifestée depuis l'année 2000 pour s'accélérer en 2002 a connu un arrêt en 2003. A quelques exceptions près, la hausse des prix dans la CEI en 2003 a été supérieure à celle de 2002 et a même excédé les prévisions les plus pessimistes. De mauvaises récoltes tant au printemps qu'à l'automne ont exercé une pression sur les prix agricoles qui constituent l'essentiel du panier de la ménagère dans la CEI. La faiblesse du dollar qui sert de monnaie de référence a fait que les monnaies se sont dépréciées ajoutant un facteur d'inflation par la hausse du prix des biens importés. Les politiques fiscales et monétaires ont été accommodantes et, dans le même temps, la hausse des revenus pétroliers a injecté des liquidités dans l'économie. Même si la productivité du travail s'est accrue dans la plupart des pays qui composent la CEI à un taux supérieur à 10%, les hausses de salaire ont été encore plus impressionnantes. Elles ont ajouté une inflation par la demande sur les biens de consommation à la pression inflationniste sur les coûts de production. Les taux d'inflation auraient été encore plus élevés, si les pouvoirs publics n'avaient pas pris des mesures de contrôle des prix, suggérant par là même que l'inflation réelle a été encore plus forte que ce que les chiffres montrent. A titre d'exemple, malgré les mois de novembre et décembre de contrôle des prix, l'inflation annuelle a été de 12% en Fédération de Russie en 2003.

1.4.4 *Une situation sociale difficile*

Les hausses très importantes de salaires qui ont été consenties par les employeurs l'ont été dans un contexte de chômage croissant. Les restructurations industrielles qui s'accompagnent d'une rationalisation des processus de production, et donc d'accroissements importants de la productivité du travail, ont pour corollaire une réduction du nombre d'emplois offerts par l'économie. Ce processus de croissance sans emploi touche à des degrés divers les différents pays qui constituent la CEI et les statistiques disponibles ne permettent de cerner le problème qu'imparfaitement étant donné le nombre

important de chômeurs non recensés. Toutefois, la subsistance d'une frange préoccupante de pauvreté au sein des populations montre que des problèmes sociaux importants touchent les pays de la CEI.

2. LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

2.1. Les transports de marchandises dans les pays d'Europe de l'Ouest

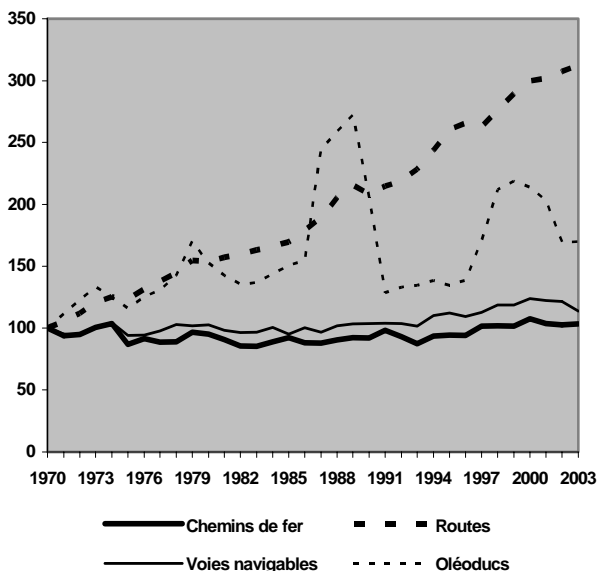
Au sein des pays d'Europe occidentale, les transports routiers de marchandises étaient dominants en 2003 ; ils ont représenté plus de 78 % des tonnes-kilomètres acheminées au total par le rail, la route et les voies navigables.

Évolution de la part de marché (en pourcentage) des différents modes Transports de marchandises en t-km

| | 1980 | 1985 | 1990 | 1995 | 2000 | 2003 |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Chemin de fer | 23.3 | 21.7 | 18.4 | 15.8 | 15.8 | 14.8 |
| Routes | 66.5 | 69.2 | 73.1 | 76.5 | 76.9 | 78.6 |
| Voies navigables | 10.2 | 9.1 | 8.4 | 7.6 | 7.4 | 6.6 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Si l'on s'intéresse à l'évolution au cours du temps, on constate que les transports routiers de marchandises n'ont cessé de gagner des parts de marché sur le rail et la voie d'eau, mais, tandis que cette dernière résiste, les chemins de fer n'atteignaient en 2003 que moins de 50 % de leur part modale de 1970 (31.1 %).

Évolution du transport de marchandises (tonnes-kilomètres) – Pays d’Europe de l’Ouest - 1970=100



Source: CEMT

| | |
|------------------|---|
| Chemins de fer | 18 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN, FRA,GBR,GRC,IRL,ITA,LUX,NLD,NOR,PRT, SWE,TUR |
| Routes | 16 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN, FRA,GBR,GRC,ITA,LUX,NLD,NOR,SWE,TUR |
| Voies navigables | 10 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,FIN,FRA,GBR, ITA,LUX,NLD |
| Oléoducs | 12 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FRA, GBR,ITA,NLD,NOR,TUR |

Les transports routiers

En 2003, les transports routiers de marchandises dans les pays d’Europe occidentale n’ont pas directement été affectés par la stagnation de l’activité industrielle de ces mêmes pays. C’est ainsi que les tonnes-kilomètres effectuées par les entreprises de transport routier de marchandises occidentales sont apparues en progression de plus de 1.6 % par rapport à la performance de l’année 2002. On peut aussi constater que de ce fait les transports routiers de marchandises ont atteint en 2003 un niveau d’activité record.

En examinant la situation de l'année 2003 pays par pays, les performances enviabiles qu'ont connues les transports routiers de marchandises en Espagne, en Irlande et au Luxembourg ressortent clairement, avec respectivement +4.2 %, +10% et +12.7 %. On peut en revanche noter que la Suède a enregistré en 2003 une quasi stagnation. D'autres pays pour lesquels l'on dispose de données peuvent au contraire faire état de contractions d'activité des transports routiers de marchandises. On peut à cet égard noter en 2003 que les contre-performances les plus significatives ont été enregistrées au Portugal (-8.2 %) et en Finlande (-4.3%). L'Allemagne a quant à elle connu une progression (+2 %) comparable à celle de l'Autriche (+1.8%). Malgré tout, les quelques contractions d'activité n'ont pas porté sur des volumes très importants au point d'affecter la performance globale des transports routiers de marchandises.

Situées dans une perspective globale, les tonnes-kilomètres acheminées par route apparaissent avoir été multipliées par plus de 3.30 entre 1970 et 2003, malgré le contexte conjoncturel morose de l'année 2003. Il s'agit là de la performance la plus élevée pour les modes de transport terrestre en Europe occidentale et qui montre précisément que les transports routiers de marchandises ne sont que faiblement affectés par les crises économiques. Les avancées dans la construction européenne et l'intensification des échanges internationaux qui en résulte bénéficient directement aux entreprises de transport routier de marchandises.

Les transports ferroviaires

Par comparaison avec la performance des transports routiers de marchandises au cours de l'année 2003, les prestations de transport ferroviaire de marchandises pour l'ensemble des pays d'Europe occidentale ont été moyennes. Les tonnes-kilomètres acheminées par 18 réseaux d'Europe de l'Ouest apparaissent avoir été en progression de 0.7 % en 2003 par rapport à 2002. Dans cette perspective, on notera les contre-performances des réseaux norvégien (-7.7 %), irlandais (-6.6 %) et français (-6.4%). Plusieurs autres réseaux ont enregistré

une décroissance. Il s'agit des réseaux luxembourgeois (-8.1 %) et portugais (avec une chute de 5.6 %). Le réseau autrichien a pour sa part connu une contraction proche de 1.5 %.

A l'opposé de ces tendances qui contrastent singulièrement avec les déclarations d'intention des dirigeants des réseaux et les souhaits des hommes politiques à cet égard, quelques pays ont manifesté une croissance d'activité. Il s'agit des réseaux des Pays-Bas (+8.8%), de l'Allemagne (+4 %), de la Finlande (+4% également), de l'Espagne (+1.3 %) et du Royaume Uni (+1.1 %).

Clairement, la tendance négative dans laquelle s'était inscrite l'activité des transports ferroviaires de marchandises au sein des pays d'Europe occidentale au cours de l'année 2002 a été inversée en 2003, mais pour n'afficher qu'une faible performance. Ceci montre que ce mode de transport fait plus que subir les aléas conjoncturels, puisqu'en 2003, les tonnes-kilomètres acheminées sont au même niveau qu'en 1998, alors que sur la même période de temps, l'économie a enregistré une croissance. De plus, entre 1970 et 2003, le transport ferroviaire de marchandises a quasiment stagné, connaissant par là même la performance la plus faible de tous les transports terrestres de marchandises.

La responsabilité de cette moindre performance des transports ferroviaires est à rechercher dans l'insuffisante qualité des prestations ferroviaires. Qu'il s'agisse de problèmes de capacités infrastructurelles inadaptées par suites de délicats arbitrages avec les trains de voyageurs, de manque de conducteurs ou de locomotives, il semble très difficile aux réseaux ferroviaires de faire face à une activité marchandises à peine supérieure à celle qu'ils constataient en 1970 !

Cette performance moyenne du chemin de fer est lisible au travers des données statistiques sur le trafic à travers les Alpes. Sur le segment alpin Mont-Cenis/Fréjus–Brenner, la part du rail dans le trafic marchandises total a été de 37 % en 2003, soit une performance en tout point comparable à celle de 2002. 63.2% des marchandises traversant les Alpes suisses ont emprunté le rail. En France et en Autriche, ces parts tombent à 23.6% et 27.2 %. 1 250 000 poids lourds ont franchi les Alpes suisses en l’an 2003, soit tout autant que l’année précédente. En revanche, le total des marchandises transportées par ces poids lourds a lui progressé de 30 % depuis l’année 2000.

On peut donc voir que le transport routier malgré l’obstacle de la redevance suisse sur les poids lourds a réussi à faire progresser ses tonnages. La performance du chemin de fer apparaît par comparaison moins nette. L’usage de la possibilité du "libre accès" sur les corridors internationaux -- entrevue comme une solution au faible dynamisme des réseaux ferroviaires enfermés dans des perspectives nationales -- a augmenté certes, mais a porté sur des volumes très faibles. Dans ce sens, la reconnaissance de l’habilitation des conducteurs d’un réseau à emprunter un autre réseau est par exemple une condition indispensable à de meilleures performances en international, condition qui passe par la reconnaissance des formations. Alors que clairement les perspectives de croissance des transports européens se trouvent en transport international, les nombreux obstacles à l’interopérabilité de différentes natures sur la route des réseaux ferroviaires dans les acheminements internationaux situent l’ampleur de la tâche qui reste à accomplir.

La navigation intérieure

Les tonnes-kilomètres acheminées par la navigation intérieure ont diminué de 6.2 % en 2003 par rapport à 2002. Ces données globales sont valables pour dix pays d’Europe de l’Ouest. Plus précisément, l’activité de la navigation intérieure a fortement diminué en Autriche (-20 %). A l’opposé de la seule tendance positive que l’on constate en Belgique (+1.9%), on peut noter le fait

que le transport de marchandises par navigation intérieure a diminué en 2003 au Luxembourg de plus de 14 % et en Finlande d'un peu plus de 4 %. En Allemagne, l'activité a également été en diminution avec un repli de 9.4 % en 2003 par rapport à 2002.

Si l'on s'intéresse au trafic sur quelques voies d'eau significatives, on pourra noter que sans surprise les basses eaux exceptionnelles dans le bassin du Rhin ont marqué de leur empreinte l'ensemble du trafic réalisé sur le fleuve. Ainsi, pour la première fois depuis plusieurs années, le volume de transport relevé à Emmerich-Lobith est tombé en dessous des 150 millions de tonnes. Les données sur l'Allemagne montrent toutefois qu'en dépit de situations défavorables d'hydraulicité, le trafic conteneurisé a atteint en 2003 un niveau record. La progression sur l'ensemble des voies d'eau allemandes est de 9% par rapport à 2002. Sur le canal Main-Danube, après une année 2002 record, la sécheresse en 2003, comme ailleurs en Europe occidentale, avec d'inévitables répercussions sur la navigation, a entravé le bon déroulement des transports sur le Danube. Le trafic enregistré sur le canal est apparu en repli de pratiquement 19% par rapport à la performance de 2002.

Dans une perspective de long terme, les tonnes-kilomètres acheminées par voies navigables en Europe occidentale apparaissent être en progression de plus de 15% en 2003 par rapport à 1970 malgré la contre performance de l'année 2003, ce qui demeure une performance enviable par rapport à celle du transport ferroviaire qui a stagné sur la même période de temps, performance toutefois très en retrait par rapport à celle de la route. Il est vrai que ce dernier mode de transport dessert par sa capillarité très fine l'intégralité du territoire des pays d'Europe occidentale, disposant par là même d'un avantage impossible à contrebalancer par les autres modes, en particulier la voie d'eau.

Le transport par oléoducs

Sur la base des données communiquées ou estimées sur 12 pays, le transport par oléoduc apparaît avoir été en quasi stagnation en 2003 par rapport à 2002. Ce mode de transport de produits pétroliers et chimiques ne confirme en 2003 sa croissance régulière que de peu, ceci notamment à cause de la diminution du transport par oléoducs au travers de la Norvège (-3 %) et de l'Espagne (-5%). A l'opposé, la croissance de ce mode de transport a été particulièrement significative en 2003 en France (+6.4 %), tandis qu'il a stagné en Allemagne et au Danemark. Les autres données dont on dispose manifestent des progressions faibles qui viennent quelque peu confirmer un tableau global assez morose pour l'année 2003.

Par-delà l'impact des investissements majeurs et des conflits géostratégiques qui rendent toute comparaison sur le long terme sujette à caution, on peut remarquer, qu'entre 1970 et 2003, le transport par oléoducs a connu une progression certes accidentée, mais néanmoins positive. Ceci en fait un mode de transport de produits chimiques et pétroliers qui ne peut être considéré comme mineur.

2.2. Les transports de marchandises dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes

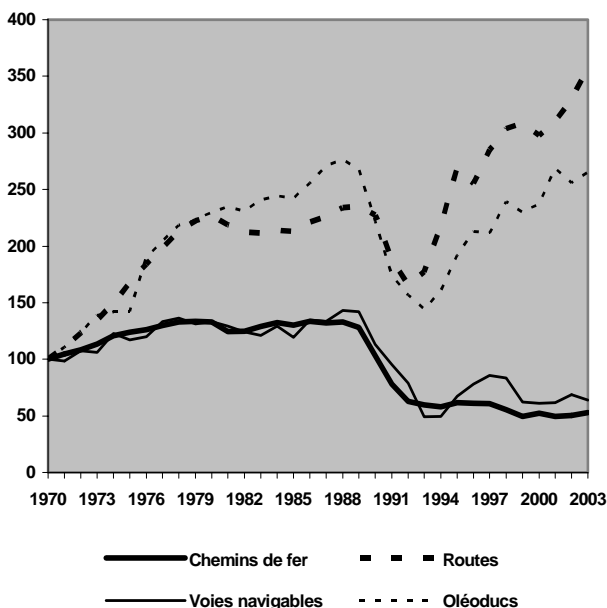
Au sein des pays d'Europe centrale et orientale et des États baltes, on constate que le chemin de fer a perdu la place dominante qu'il occupait en 1990, et *a fortiori* en 1970, au bénéfice de la route qui a acheminé en 2003 plus de 57 % des tonnes-kilomètres transportées au total par les trois modes de transport terrestre dominants.

La voie d'eau voit également sa part se rétrécir, mais dans une moindre mesure que le chemin de fer qui est le grand perdant du processus de transformation économique.

**Évolution de la part de marché
(en pourcentage) des différents modes
Transports de marchandises en t-km**

| | 1980 | 1985 | 1990 | 1995 | 2000 | 2003 |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Chemin de fer | 71.1 | 72.1 | 66.0 | 50.8 | 44.4 | 40.4 |
| Routes | 25.5 | 24.8 | 30.6 | 46.6 | 53.2 | 57.3 |
| Voies navigables | 3.3 | 3.1 | 3.4 | 2.6 | 2.4 | 2.3 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

**Évolution du transport de marchandises
(tonnes-kilomètres) - Europe de l'Est et pays Baltes -
1970=100**



Source: CEMT

Chemins de fer 15 pays : ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN, LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

Routes 15 pays : ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN, LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

Voies navigables 11 pays : BGR,CZE,EST,HRV,HUN,LTU, LVA,POL,ROM,SCG,SVK

Oléoducs 10 pays : ALB,BGR,CZE,HRV,HUN,LTU,LVA, POL,ROM,SCG

Les transports routiers

Le transport routier de marchandises dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes a connu une progression très importante des tonnes-kilomètres acheminées par ce mode au cours de l'année 2003, puisque cette poussée a dépassé 8 % en moyenne. Il s'agit d'un chiffre supérieur à ceux constatés depuis 1998.

Le niveau total des tonnes-kilomètres routières a atteint un record au cours de l'année 2003 dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes, mettant les transports routiers à la première place des modes terrestres de transport de marchandises, première place que le transport routier occupe depuis 1998 au sein de ce groupe de pays.

Aucune note négative n'a été enregistrée en 2003 et c'est en ERY Macédoine (+56.6%), Estonie (+46.5%), Roumanie (+24.2%), Bulgarie (+16.7%), Slovénie (+12.9 %), Croatie (+11.2 %) et Albanie (+7.6 %) que l'on peut constater les taux de croissance les plus élevés. En confirmation, des poussées d'activité très importantes ont également été enregistrées en Lituanie (+7 %) et République slovaque (+12.9 %). Seule la Hongrie a connu une stagnation (+0.3 %) des tonnes-kilomètres acheminées sur son territoire.

On peut dire que la résistance dont ont fait preuve les pays d'Europe centrale et orientale et les États baltes à la morosité du contexte conjoncturel européen est directement perceptible dans les chiffres qui viennent d'être cités pour le transport routier de marchandises. Le bon niveau d'exportation, tant à destination de l'Union Européenne que de la CEI, a conforté l'avance que ces pays prennent en matière de croissance des transports.

Au total, il apparaît que la route a multiplié par pratiquement 3.5 fois ses prestations entre 1970 et 2003 au sein des pays d'Europe centrale et orientale et des États baltes, avec une accélération particulièrement vive de ce processus à partir de 1993 -- si l'on excepte l'année 1996 où une décroissance a été constatée -- concomitamment aux premiers signes de reprise

économique perceptible dans la région. Les pertes de trafic de la période 1990–1993 ont ainsi très rapidement été effacées. Il convient surtout de noter que la performance globale sur la période 1970–2003 est en tout point comparable à celle qu’ont connue les transports routiers de marchandises en Europe occidentale dans le même temps, la différence tenant à une accélération très rapide de la croissance des tonnes-kilomètres acheminées par route dans les PECO et les États baltes à partir de 1995.

Le transport ferroviaire de marchandises

Le transport de marchandises par chemin de fer a enduré une progression enviable en 2003 dans les pays d’Europe centrale et orientale et dans les États baltes. La progression des tonnes-kilomètres a été de plus de 5 %. Au total et malgré tout, le transport ferroviaire de marchandises n’a connu cette année qu’un niveau d’activité pratiquement moitié moindre de celui de 1970 dans ces mêmes États, niveau d’activité qui de surcroît ne représente pas même 40% du maximum atteint en 1988.

Le résultat enregistré en 2003 est la résultante des bonnes performances qu’ont connues les réseaux letton (+19.5%), lituanien (+17.3 %), serbo-monténégrin (+14 % pratiquement) et croate (+12.7 %).

Ces performances de bon niveau ont été également soutenues par d’autres réseaux tels celui de la Slovénie (+6.4%), de l’Estonie (+4 %) et de la Pologne (+3.8%).

Après avoir enduré depuis le début du processus de transition un déclin continu global, seulement enravé en 1995 et 2000, l’année 2003 apparaît être une année de renouveau, parce que seuls les réseaux roumain et slovaque ont connu une contraction d’activité. Le maintien de courants de trafic issus de la Fédération de Russie, en forte expansion, explique les bons résultats de certains réseaux.

On peut ainsi affirmer que la conjoncture économique favorable dans les PECO a accordé un rebondissement aux chemins de fer qui ont dû jusqu’à

présent faire face à un processus qui ressemblait à un déclin inexorable. Ce déclin reflète une évolution structurelle de l'économie favorable aux transports routiers de marchandises qui ont su faire preuve d'une plus grande capacité d'adaptation à un contexte économique différent, notamment caractérisé par une ouverture extérieure en direction de nouveaux marchés.

La navigation intérieure

L'activité de la navigation intérieure en transport de marchandises au sein des pays d'Europe centrale et orientale et des États baltes a été caractérisée par une contraction des volumes transportés de l'ordre de 7.5 % en 2003 par rapport à 2002, où l'on avait pu constater une progression des tonnes-kilomètres acheminées. On peut dire qu'ainsi ne se trouve pas enrayé un processus de déclin qui pouvait être constaté au travers des années 1998, 1999 et 2000. Ainsi, les tonnes-kilomètres transportées en 2003 ne représentent que moins de la moitié de l'activité constatée avant le processus de transition. Il y a lieu de remarquer toutefois qu'à ce processus s'étaient surajoutées des difficultés de navigation sur la partie de l'ex-Yougoslavie du Danube, difficultés qui ont fortement pénalisé la navigation intérieure.

On notera surtout les contre-performances des réseaux polonais (-22.6 %) et tchèque (-13.1 %). A l'opposé, le réseau bulgare a enregistré des résultats exceptionnels, supérieurs à 30 % de croissance. La Croatie elle-même a enregistré une contraction d'activité supérieure à 5 %, même si les volumes demeurent faibles en valeur absolue.

Au total, dans une perspective de long terme, les transports de marchandises par voie navigable apparaissent dans la région avoir perdu pratiquement la moitié de leur activité depuis le début du processus de transition, soit une contre-performance notable, même si elle est moins accentuée que celle des chemins de fer. Il ne faut toutefois pas oublier que les conflits géostratégiques qui ont agité la région ont eu des répercussions très importantes sur les performances de la navigation intérieure ces dix dernières années.

Le transport par oléoducs

Après une année 2002 en demi teinte, le transport par oléoducs a connu en 2003 une poussée d'activité. Cette progression a surtout été sensible en Pologne, puisqu'elle a atteint 14.5 %. Quoique portant sur des volumes très inférieurs, on a en revanche pu noter une diminution de plus de 10.5 % en Roumanie et de 1.5% en Bulgarie. La Pologne, principal marché de la région, explique donc la tendance.

Les bonnes performances enregistrées en République tchèque (+6%), Hongrie (+4.8%) et Croatie (+4.2%) viennent confirmer ce tableau.

Au total, le transport par oléoducs n'apparaît pas avoir diminué depuis 1990, il a même enregistré sur cette période de temps une progression de plus de 20 %, soit une performance enviable par rapport à celle du chemin de fer et de la voie d'eau. Il est également à noter que les tonnes-kilomètres acheminées par oléoducs sur la région sont plus de 4.5 fois supérieures à celles acheminées par voie navigable.

2.3. Les transports de marchandises dans la CEI

Au sein des États qui constituent la CEI, le transport ferroviaire avait confirmé en 2002 sa place de mode de transport dominant pour les marchandises, puisqu'il avait représenté pratiquement 87 % des tonnes-kilomètres acheminées, la route n'assurant qu'un peu plus de 9 % de ces mêmes tonnes-kilomètres et les voies navigables juste 4 %.

Il en résulte que les performances ferroviaires sont un indicateur de la situation conjoncturelle et, à cet égard, l'on peut remarquer qu'en 2003 l'activité transport de marchandises des réseaux a été en hausse au Bélarus et en Moldavie de plus de 10%, le Bélarus et la Moldavie étant les seuls pays ayant fourni des indications à cet égard. Il s'agit d'une performance très positive, mais inférieure à la croissance constatée en 2002 par rapport à 2001. En fait, la croissance des prestations des chemins de fer de la CEI avait été importante en 2002 pour tous les pays de la CEI.

Malgré ces signes de reprise, perceptibles sur la période 1999-2003, les chemins de fer de la CEI n'avaient acheminé en 2002 qu'un peu plus de 55 % des tonnes-kilomètres de 1990, reflétant une conjoncture économique, certes en voie de redressement sous l'impulsion d'un ensemble de réformes positives, mais toujours marquée par le recul des industries lourdes et la rationalisation progressive des processus de production.

Après une hausse de 8 % des tonnes-kilomètres acheminées par route dans la CEI en 1999 par rapport à 1998, les années 2000 et 2001 avaient fait ressortir un bilan positif avec de nouvelles croissances, supérieure à 5 % chaque année, des transports routiers de marchandises. Il s'était agi d'un retournement de tendance par rapport à l'évolution perceptible depuis 1990, où les transports routiers de marchandises n'avaient cessé d'enregistrer des contractions d'activité pour atteindre un point bas d'activité en 1998 avec alors un indice de 38.2 (100 = 1990). L'année 2002 était venue globalement confirmer ce retournement de tendance, quoique dans de bien moindres proportions que les années 2000 et 2001, puisque les transports routiers de marchandises au sein de la CEI y avaient progressé de plus de 4.3 %.

Les performances de l'année 2003 ne peuvent être évaluées, puisque seuls le Bélarus (avec -3.7%) et la Moldavie (+35.7%) ont fourni des données. Ces évolutions divergentes rendent encore plus difficile toute appréciation d'ensemble, mais confirment les résultats de 2002 où l'on avait pu constater une très forte diminution au Bélarus (de plus de 8.5 %) des transports routiers de marchandises et une poussée très élevée en Moldavie (+84 %).

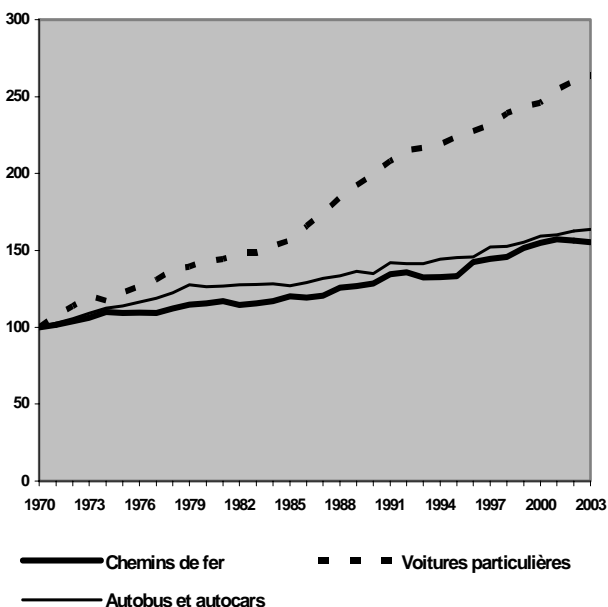
Pour ce qui est de la navigation intérieure, les seules données disponibles concernent le Bélarus. Dans ce dernier pays, une croissance des prestations de plus de 150 % a été enregistrée en 2003, mais elle porte sur des volumes très faibles.

Aucune information chiffrée n'est parvenue au Secrétariat sur le transport par oléoducs au cours de l'année 2003 dans les pays de la CEI.

3. LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

3.1 Les transports de voyageurs dans les pays d'Europe de l'Ouest

Évolution des transports de voyageurs (Voyageurs-kilomètres) - Pays d'Europe de l'Ouest - 1970=100



Source: CEMT

Chemins de fer 18 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN, FRA,GBR,GRC,IRL,ITA,LUX,NLD,NOR,PRT, SWE,TUR
Voitures particulières 15 pays :BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN, FRA,GBR,GRC,ISL,ITA,NLD,NOR,PRT,SWE
Autobus et autocars 15 pays BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA, GBR,GRC,ISL,ITA,NLD,NOR,PRT,SWE

Le transport de voyageurs par chemin de fer

Le transport de voyageurs par chemin de fer dans les pays d'Europe de l'Ouest a poursuivi sa diminution en 2003 et a affiché une décroissance de 0.6 % des voyageurs-kilomètres par rapport à 2002. Cette régression globale fait suite à une diminution de 0.9 % qui avait été constatée en 2002 par rapport à 2001. Cette dernière était toutefois en opposition aux croissances qui avaient été enregistrées en 1998 et 1999 (les voyageurs-kilomètres avaient été en hausse respectivement de 4.3 % et 3.1 %).

La contre-performance globale de l'année 2003 a été obtenue à cause de la régression notable des réseaux grec (-14.3 %), néerlandais (-6.5%), norvégien (-3.1%) et luxembourgeois (-2.2 %). Le réseaux irlandais a également enduré une diminution (de 1.7%). Aucun réseau n'a connu à l'opposé de forte croissance, si l'on excepte le cas du Royaume-Uni qui a enregistré une augmentation élevée des prestations de transport de voyageurs (+3 %), tandis que le réseau portugais a enduré une activité en fort déclin. Pour la France, les chiffres montrent que ce pays a été confronté à une diminution modérée de 1.6% des voyageurs-kilomètres acheminés au cours de l'année 2003 sur son réseau.

Au total, le volume des voyageurs-kilomètres qui a été réalisé par les réseaux ferroviaires d'Europe de l'Ouest en 2003 apparaît avoir augmenté de plus de 50 % depuis 1970. Il n'avait été marqué depuis 1990 que par deux années de déclin, en 1993 et 2002, et a ainsi connu en 2003 une nouvelle année de récession.

Le transport de voyageurs par bus et autocars

Après avoir connu une performance globale positive en 2002 où il avait augmenté de 1.2 %, le transport de voyageurs par bus et autocars, mesuré en voyageurs-kilomètres, a enregistré en 2003 une poussée inférieure. Mesuré ou estimé sur quinze pays, il affiche en effet une augmentation de 0.6 %.

Ce chiffre est le résultat entre autres de la croissance élevée que le transport par bus et autocars a connue au

Portugal. Les autres seuls pays pour lesquels une augmentation des voyageurs-kilomètres assurés par les bus et autocars a pu être constatée sont la Suède (+4 %), l'Islande (+2.5 %) et le Royaume Uni (+2.2 %).

A l'inverse, l'Espagne a enduré une diminution égale à -1.5 %, tandis que la France a connu une progression dans la moyenne d'ensemble de ses prestations par bus et autocars. La Norvège quant à elle, a subi un repli notable de ces mêmes prestations (-4.1%).

Au total, le transport de voyageurs par bus et autocars a enregistré, en 2003, une croissance de plus de 56 % de ses prestations depuis 1970, et a compensé au cours des années 2000, 2001, 2002 et 2003, la diminution d'activité observée en 1999. L'année 2003 apparaît donc comme étant une année record à la différence du transport de voyageurs par chemin de fer.

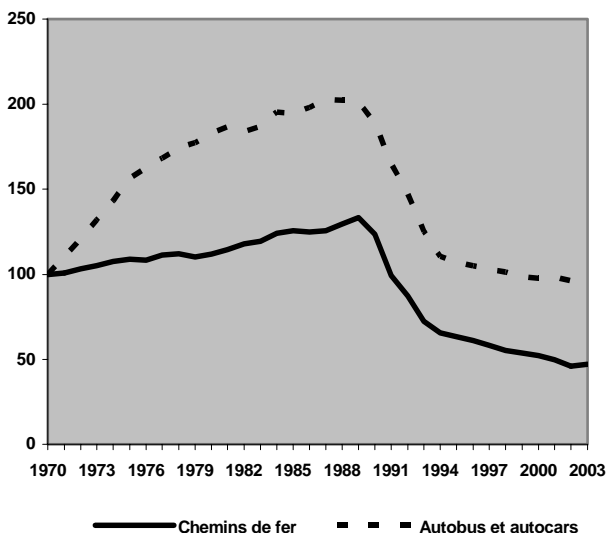
Le transport de voyageurs par voiture particulière

Mesuré en voyageurs-kilomètres, le transport par voiture particulière apparaît avoir enregistré une performance exceptionnelle depuis 1970 : il a pratiquement multiplié par 2.6 son volume global d'activité, même si le résultat d'ensemble avait été légèrement en retrait en 2000. La croissance d'activité a été en revanche significative en 2001, 2002 et 2003, puisqu'elle a atteint pratiquement 1.5 % cette dernière année après 2.3 % de hausse en 2002.

Ce bon résultat s'explique par les accroissements du niveau de circulation qu'ont connus en 2002 l'Espagne (+3.2 %), l'Islande (+2.5 %) et la Norvège (+2.5 % également). Les Pays-Bas (+1.3 %) ont connu une hausse dans la moyenne d'ensemble. Dans une moindre mesure, on peut noter que les voyageurs-kilomètres réalisés en voiture particulière ont également été en croissance, mais avec une faible amplitude, en France (+0.7 %) et en Suède (+0.2%), tandis que l'on peut remarquer que ces mêmes voyageurs-kilomètres n'ont été en récession dans aucun pays.

3.2. Les transports de voyageurs dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes

Évolution du transport de voyageurs
(Voyageurs-kilomètres) - Europe de l'Est et Pays Baltes -
1970=100



Source: CEMT

Chemins de fer 15 pays : ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,
LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

Autobus et autocars 15 pays : ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,
LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,
SVN

Le transport ferroviaire de voyageurs

Le transport de voyageurs par chemin de fer n'a pas poursuivi son déclin dans les pays d'Europe centrale et orientale au cours de l'année 2003. Les voyageurs-kilomètres acheminés par l'ensemble des réseaux de la région apparaissent avoir été en hausse de 2.5 % en 2003 par rapport à 2002, soit une tendance contraire à celle qui avait été enregistrée en 2002 par rapport à 2001.

Les hausses les plus importantes ont été enregistrées en Pologne (+13.5 %), en Slovénie (+3.7 %), en Estonie (+2.8 %) et Lettonie (+2.4 %). D'autres marchés importants comme celui de la République slovaque se sont inscrits en repli de pratiquement 14 %.

Plusieurs autres pays ont connu une évolution défavorable : la Lituanie avec -13.3 %, l'ÉRY Macédoine avec -6.1 % et la Slovénie avec -13.6 %. Ces trois pays pèsent cependant peu face à la progression des prestations ferroviaires en matière de transport de voyageurs constatée en Pologne.

Au total, après plus d'une décennie de déclin interrompue seulement en 2003, le nombre de voyageurs-kilomètres enregistrés par les réseaux des PECO ne représentait en 2003 qu'à peine plus de 45 % du volume réalisé en 1970 et pratiquement le tiers de la performance de 1989, montrant ainsi que les chemins de fer ont été les grands perdants du processus de transition vers l'économie de marché et des gains de pouvoir d'achat qui l'ont accompagné.

Le transport de voyageurs par bus et autocars

En ce qui concerne le transport de voyageurs par bus et autocars dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes, l'année 2003 a pu marquer un retournement de tendance dans le déclin qui avait également été constaté en 2001. En effet, le transport de voyageurs par bus et autocars apparaît avoir été en hausse de 2.4% en 2003 par rapport à 2002, inversant ainsi une pente descendante qui n'avait été contredite depuis 1988 qu'en 2001.

Ce bilan global est explicable par les évolutions qu'ont connues la Roumanie (+78.8 %), l'Albanie (+10.7 %) et l'ÉRY Macédoine (+29 %). Dans d'autres pays, comme en Lituanie (+6 %) et en Pologne (+2.4 %) on a pu constater des progressions plus faibles.

Les quelques décroissances qui ont été enregistrées sur la région dans des pays comme la Bulgarie (-18.9 %), la République slovaque (-5.8%) et

la Slovénie (-6.8 %) n'ont pas été suffisantes face à la poussée manifestée sur une majorité de pays.

Au total, fort de la décroissance endurée depuis 1990 et seulement interrompue en 2001 et 2003, le transport par bus et autocars apparaît, dans les pays d'Europe centrale et orientale, être en 2003 légèrement inférieur à son niveau de 1970, et ceci bien qu'il ait connu son niveau le plus haut en 1989, où il avait précisément atteint un niveau double de celui de 1970.

Le transport de voyageurs par voiture particulière

Si les modes de transport public de personnes ont été les perdants de la marche vers l'économie de marché et de la progression des niveaux de vie, le transport motorisé individuel apparaît lui avoir en 2003 enregistré une nouvelle année d'évolution positive.

Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisé en voiture particulière a en effet progressé de manière ininterrompue depuis 1987 et a marqué de nouveau une poussée de 2 % en 2003.

Sur cinq pays qui ont fourni des données (Albanie, République tchèque, Hongrie, République slovaque, Serbie et Monténégro), aucun d'entre eux n'a connu une décroissance du trafic. A l'opposé, l'Albanie a pu se prévaloir d'une hausse importante, avec +7 %. La République tchèque et la Serbie et Monténégro ont enregistré des croissances positives, mais proches de la moyenne (respectivement +3.2 % et +2 %).

3.3. Les transports de voyageurs dans les pays de la CEI

Le transport de voyageurs par chemin de fer

Après une diminution depuis 1994 des voyageurs-kilomètres assurés en chemin de fer, qui n'avait été interrompue qu'en 2000, l'année 2003 a laissé apparaître une nouvelle chute du transport de voyageurs par chemin de fer au Bélarus (-7%) et en Moldavie (-0.8%). Il s'agit des deux seuls pays qui ont fourni des indications au titre de l'année 2003. Le niveau d'activité des chemins de fer qui avait été atteint en 2002 s'était inscrit en repli par rapport aux performances enregistrées en 1990. Il est donc possible qu'un nouveau recul ait été enregistré en 2003.

Le transport de voyageurs par bus et autocars

Après avoir enregistré un repli de 4.75 % en moyenne au sein des États de la CEI en 2001, le transport par bus et autocars avait de nouveau connu en 2002 une diminution d'activité. Celle-ci avait atteint 2.5 %.

En 2003, seulement la Moldavie et le Bélarus ont fourni des données et l'activité s'inscrit en progression pour ces deux pays de respectivement 25.6% et 0.4%.

4. LA SECURITE ROUTIERE

Au cours de l'année 2003, les accidents de la route dans les pays membres de la CEMT ont causé la mort de plus de 90 000 personnes et blessé plus de 2 millions de personnes. Même si ces chiffres traduisent par rapport à l'année précédente une diminution du nombre de décès, ils correspondent toujours à un effrayant tribut payé à la mobilité routière. Chaque année, c'est

pratiquement la population d'une ville telle que Namur (Belgique), Nancy (France) ou Reykjavik (Islande) qui est anéantie et celle d'une ville telle que Rome (Italie), Lisbonne (Portugal), Nagoya (Japon) ou Denver (États-Unis) qui est envoyée à l'hôpital.

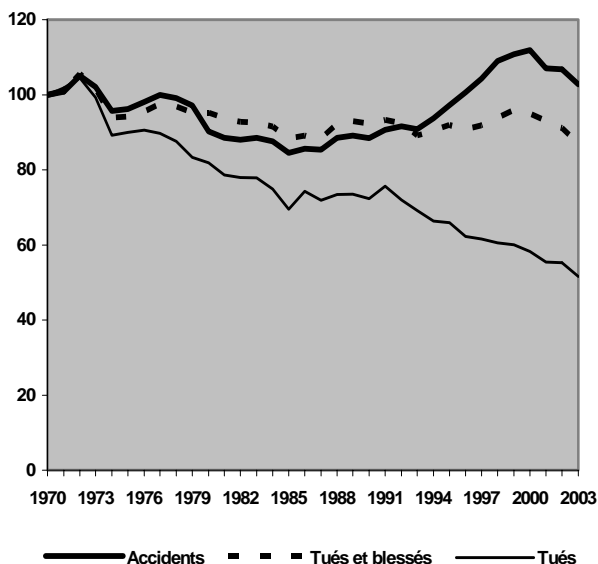
En tout état de cause, ces chiffres globaux recouvrent des situations sensiblement différentes selon les pays et les régions.

4.1. Bilan de la sécurité routière dans les pays d'Europe de l'Ouest

Dans les pays d'Europe de l'Ouest, tous les indicateurs relatifs à la sécurité routière font ressortir une amélioration de la situation en 2003 après une année 2002 qui avait déjà affiché un bilan positif :

- Le nombre d'accidents a diminué de plus de 3.7 %, soit un chiffre significatif qui confirme la fin enregistrée en 2000 de six années consécutives d'augmentation (+22 % entre 1993 et 1999).
- Le nombre de victimes (blessés + tués) sur les routes Ouest-européennes a baissé de 4.5 % en 2003, soit un résultat en pourcentage supérieur à celui observé en 2002, confirmant ainsi la survenue d'un terme à trois années consécutives de dégradation (de 1997 à 1999).
- Enfin, le nombre de tués sur les routes a accusé un recul très significatif de pratiquement 7 % en 2003, soit un résultat plus qu'en ligne avec la tendance à la baisse de cet indicateur observée sans interruption depuis 1992. Globalement, le nombre annuel de décès sur les routes des pays d'Europe de l'Ouest était en 2003 inférieur de pratiquement 50 % à celui observé en 1970.

Évolution des accidents de la route (nombre) - Pays d'Europe de l'Ouest - 1970=100



Source: CEMT

| | |
|-----------------|---|
| Accidents | 20 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN, FRA,GBR,GRC,IRL,ISL,ITA,LIE,LUX,NLD, NOR,PRT,SWE,TUR |
| Tués et blessés | 20 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN, FRA,GBR,GRC,IRL,ISL,ITA,LIE,LUX,NLD, NOR,PRT,SWE,TUR |
| Tués | 20 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN, FRA,GBR,GRC,IRL,ISL,ITA,LIE,LUX,NLD, NOR,PRT,SWE,TUR |

En dépit de cette amélioration globale, la situation en 2003 présente quelques contrastes selon les pays, tant au niveau de l'évolution la plus récente que du degré relatif d'insécurité routière :

- Si, en 2003, le nombre de *tués* a diminué fortement en Grèce (-4.7 %), en Irlande (-7.25 %), en France (-20.9 %) et en Islande (-24.1 %), il a en revanche augmenté aux Pays-Bas (+4.2%), en Suisse (+2 %) et en Espagne dans une moindre mesure (+1%),

trois pays qui font ainsi figure d'exception en Europe de l'Ouest.

- Le nombre total de *tués par million d'habitant* se situe dans une fourchette allant de 152 en Grèce, et au Portugal, 127 en Belgique, 129 en Espagne, à 60 en Suède, 64 aux Pays-Bas et 62 au Royaume-Uni. Pour information, ce même indicateur s'établit à 148 aux États-Unis, 102 en Nouvelle-Zélande, 88 en Australie et 75 au Japon.
- Rapporté au parc automobile, le nombre total de *tués par million de véhicules à moteur* varie pour sa part de 337 en Grèce, 244 en Belgique, 215 en Irlande, 129 en Suède à 115 au Royaume-Uni. A titre de comparaison, le nombre de décès par million de véhicules motorisés est de 149 en Nouvelle-Zélande, 184 aux États-Unis, 160 au Canada, 138 en Australie et 125 au Japon.

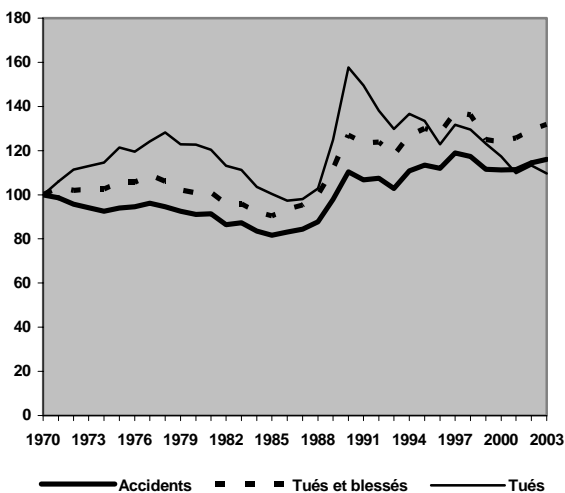
4.2. Bilan de la sécurité routière en Europe centrale et orientale

Dans les pays d'Europe Centrale et Orientale, les principaux indicateurs statistiques en matière de sécurité routière ont connu une évolution moins favorable en 2003, quoique contrastée, que ceux des pays d'Europe de l'Ouest :

- Les *accidents* de la route ont vu leur nombre augmenter de 2.7 % accusant ainsi une rechute après une année 2002 d'amélioration. Par rapport à 2000, ce chiffre s'inscrit ainsi en hausse de plus de 9 %.
- Le nombre de *victimes* (tués + blessés) a augmenté de 2.4 %. Là encore, on retrouve une confirmation par rapport à la tendance à la hausse observée en 2001, mais contredite en 2002. Avec ce résultat négatif, le nombre de victimes a été en 2003 supérieur de plus de 5 % à ce qu'il était en 2000.

- C'est une diminution de 2.9 % qui a été observé en 2003 au niveau du nombre de *tués* sur les routes des pays d'Europe centrale et orientale. Cette diminution, relativement importante, conforte les bons résultats de 2000 (-4.8 %) et 2001 (-4.7 %). Il en résulte que globalement depuis 1990 le nombre de tués a diminué de près de 30 % dans les PECO.

Évolution des accidents de la route (nombre) - Europe de l'Est et pays Baltes - 1970=100



Source: CEMT

Accidents 13 pays : ALB,BGR,CZE,EST,HRV,HUN,LTU, LVA,MKD,POL,ROM,SVK,SVN

Tués et blessés 13 pays : ALB,BGR,CZE,EST,HRV,HUN,LTU, LVA,MKD,POL,ROM,SVK,SVN

Tués 13 pays :ALB,BGR,CZE,EST,HRV,HUN,LTU, LVA,MKD,POL,ROM,SVK,SVN

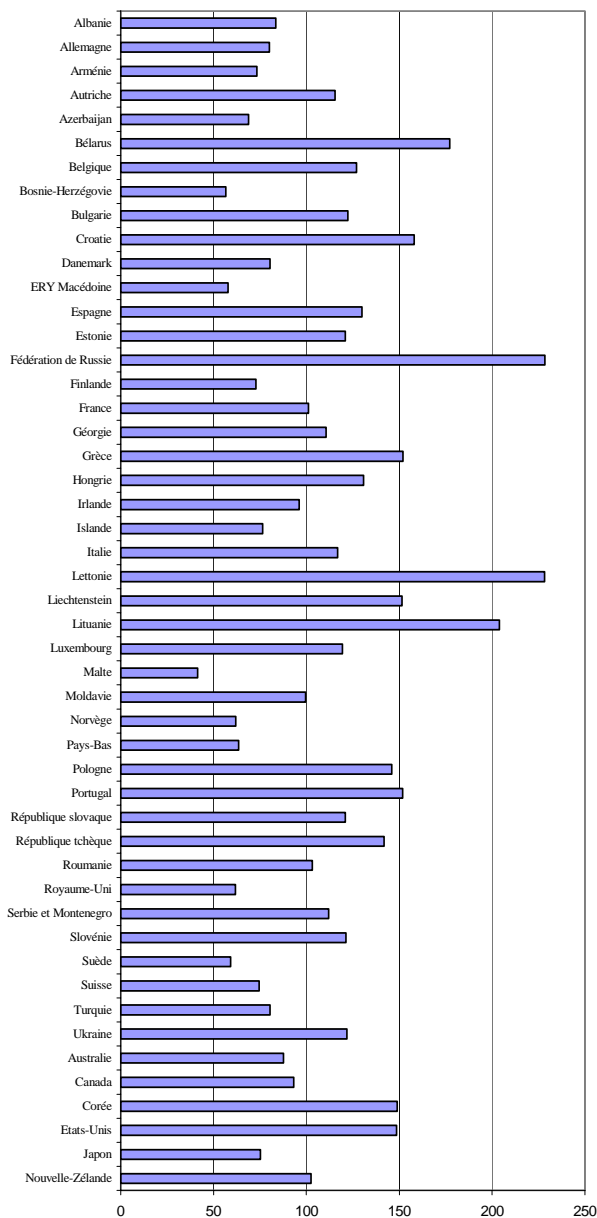
Tant au niveau de l'évolution constatée en 2003 qu'en ce qui concerne le degré relatif d'insécurité routière cette année-là, on observe cependant des situations très différentes selon les pays :

- En 2003, le nombre des *tués* a diminué de manière très significative en ERY Macédoine (-33 %), Estonie (-26.8 %), Slovénie (-9.7%), Roumanie (-6.8 %) et Hongrie (-7.2 %). D'autres pays d'Europe centrale et orientale ont connu une dégradation de leur situation à cet égard. On peut noter la très mauvaise position de la Croatie (+11.8%) et de l'Albanie (+5.6%), ou encore de la République slovaque (+4.3%).
- Rapportée au *nombre de tués par million d'habitants*, la situation est également fort contrastée selon les pays, puisque ce ratio atteint 228 en Lettonie, 203 en Lituanie, 146 en Pologne mais, ne dépasse pas 83 en Albanie, 101 en ERY Macédoine et 57 en Bosnie-Herzégovine.
- Les chiffres précédents fournissent certaines informations sur le degré d'insécurité relative des routes des différents pays, mais ils sont fortement affectés par le taux de motorisation de ces pays. Pour avoir une appréciation plus juste de la situation, ils doivent donc absolument être confrontés à un autre indicateur, le nombre de *tués par million de véhicules motorisés*. Celui-ci est très variable selon les pays, puisqu'il se situe dans une fourchette allant de 2 149 en Bosnie-Herzégovine, 1 450 en Albanie, 726 en Lettonie, à 337 en Estonie, 275 en Bulgarie et 217 en Slovénie. Même si cet indicateur doit être utilisé avec précaution en raison des incertitudes existant au niveau de l'évaluation des parcs de véhicules, il fait néanmoins ressortir un degré d'insécurité routière assez différent, selon que l'on se trouve sur les routes de l'Ouest ou de l'Est de l'Europe.

4.3. Bilan de la sécurité routière dans les pays de la CEI

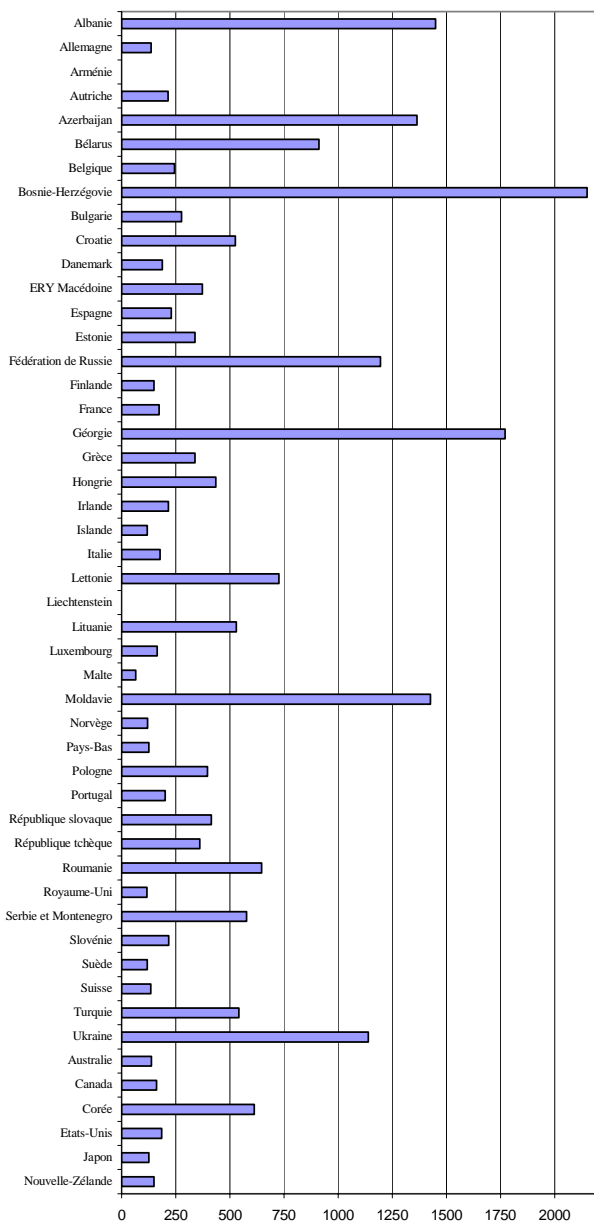
Pour 2003, les données concernant la CEI sont celles du Bélarus, de la Géorgie et de la Moldavie. Elles font état d'une évolution contrastée : le nombre d'accidents a été en hausse de 5.1% en Géorgie, mais en diminution de pratiquement 8% en Moldavie. Le nombre de victimes a diminué de 0.8% au Bélarus et de 7.1 % en Moldavie, tandis qu'il a cru de 4.4% en Géorgie. Le nombre de tués sur les routes a augmenté pour les trois pays avec notamment une hausse de 11.1% en Géorgie, de 3.4% au Bélarus et de 3.2% en Moldavie. Ce résultat particulièrement négatif ne confirme pas la baisse régulière des indicateurs constatée tous les ans depuis 1991 aux seules exceptions de 1998 et 2001.

Nombre total de tués par million d'habitants en 2003



Source : CEMT

Nombre total de tués par millions de véhicules routiers en 2003



Source : CEMT

TABLEAUX

A. TRANSPORTS DE MARCHANDISES

B. TRANSPORTS DE VOYAGEURS

C. ACCIDENTS DE LA ROUTE

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A1 : Chemin de fer

| | 1970 | 1990 | 2000 | 2002 | 2003 | 03/02* |
|------------|---------|-----------|---------|---------|---------|--------|
| ALB | 0.2 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 52.4 |
| ARM | | | 0.4 | | | |
| AUT | 9.9 | 12.7 | 16.6 | 17.1 | 16.9 | -1.5 |
| AZE | 24.6 | 37.1 | 5.7 | | | |
| BEL | 7.8 | 8.4 | 7.7 | 7.3 | 7.3 | 0.2 |
| BGR | 13.9 | 14.1 | 5.5 | 4.6 | 5.3 | 14.0 |
| BIH | 3.4 | 4.0 | 0.1 | | | |
| BLR | 50.1 | 75.4 | 31.4 | 34.2 | 38.4 | 12.4 |
| CHE | 6.6 | 8.3 | 10.8 | 9.6 | | |
| CSK | 55.9 | 59.5 | | | | |
| CZE | | | 17.5 | 15.8 | 15.8 | 0.5 |
| DEU | 70.5 | 61.4 | 76.0 | 75.4 | 78.5 | 4.0 |
| DNK | 1.9 | 1.8 | 2.0 | 1.9 | 2.0 | 4.1 |
| ESP | 10.3 | 11.6 | 12.2 | 12.2 | 12.4 | 1.3 |
| EST | 5.0 | 7.0 | 8.1 | 9.7 | 9.7 | -0.3 |
| FIN | 6.0 | 7.9 | 10.1 | 9.7 | 10.0 | 4.0 |
| FRA | 67.6 | 49.7 | 55.4 | 50.0 | 46.8 | -6.4 |
| GBR | 24.6 | 16.0 | 18.1 | 18.7 | 18.9 | 1.1 |
| GEO | 9.8 | 10.8 | 3.9 | | | |
| GRC | 0.7 | 0.6 | 0.4 | 0.3 | 0.5 | 39.4 |
| HRV | 5.7 | 6.5 | 1.8 | 2.2 | 2.5 | 12.7 |
| HUN | 19.8 | 16.8 | 8.1 | 7.8 | 8.1 | 4.6 |
| IRL | 0.5 | 0.6 | 0.5 | 0.4 | 0.4 | -6.6 |
| ISL | | | | | | |
| ITA | 18.1 | 21.2 | 25.0 | 23.1 | | |
| LIE | | | | | | |
| LTU | 13.6 | 19.3 | 8.9 | 9.8 | 11.5 | 17.3 |
| LUX | 0.8 | 0.7 | 0.6 | 0.6 | 0.5 | -8.1 |
| LVA | 15.5 | 18.5 | 13.3 | 15.0 | 18.0 | 19.5 |
| MDA | 10.4 | 14.8 | 1.5 | 2.7 | 3.0 | 10.5 |
| MKD | 0.6 | 0.8 | 0.5 | 0.3 | 0.4 | 11.7 |
| MLT | | | | | | |
| NLD | 3.7 | 3.1 | 4.5 | 4.3 | 4.7 | 8.8 |
| NOR | 1.4 | 1.6 | 1.8 | 1.7 | 1.6 | -7.7 |
| POL | 99.3 | 83.5 | 54.0 | 47.7 | 49.6 | 3.8 |
| PRT | 0.8 | 1.6 | 2.2 | 2.2 | 2.1 | -5.6 |
| ROM | 48.0 | 57.3 | 18.0 | 17.5 | 16.9 | -3.2 |
| RUS | 2,494.7 | 2,523.0 c | 1,373.2 | 1,510.2 | | |
| SCG | 6.2 | 7.7 | 2.0 | 2.3 | 2.6 | 13.7 |
| SVK | | | 11.2 | 10.4 | 10.1 | -2.6 |
| SVN | 3.3 | 4.2 | 2.9 | 3.1 | 3.3 | 6.4 |
| SWE | 17.3 | 19.1 | 20.1 | 19.2 | 20.1 | 4.9 |
| TUR | 6.1 | 8.0 | 9.9 | 7.2 | | |
| UKR | | 488.2 | 172.8 | 193.1 | | |
| CEMT/OUEST | 254.5 | 234.2 | 273.9 | 260.9 | 262.8 e | 0.7 |
| CEMT/PECO | 290.4 | 299.8 | 152.0 | 146.4 | 153.9 | 5.1 |
| CEMT/CEI | 2,589.7 | 3,149.4 | 1,588.6 | 1,751.0 | NA | - |

CEMT/OUEST= 18 pays : AUT, BEL, CHE, DEU, DNK, ESP, FIN, FRA, GBR, GRC, IRL, ITA, LUX, NLD, NOR, PRT, SWE, TUR

CEMT/PECO = 15 pays : ALB, BGR, BIH, CZE, EST, HRV, HUN, LTU, LVA, MKD, POL, ROM, SCG, SVK, SVN

CEMT/CEI = 6 pays : AZE, BLR, GEO, MDA, RUS, UKR

* -0.5% < 0 < 0.5%, e = estimation c = changement de série

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A2 : Routes

| | 1970 | 1990 | 2000 | 2002 | 2003 | 03/02* |
|------------|-------|-------|---------|-----------|-----------|--------|
| ALB | 0.8 | 1.2 | 2.2 | 2.4 | 2.5 | 7.6 |
| ARM | | | 0.0 | | | |
| AUT | 2.9 | 9.0 | 17.2 | 17.8 | 18.1 | 1.8 |
| AZE | 3.7 | 3.3 | 3.5 | | | |
| BEL | 13.1 | 32.0 | 51.0 | 53.5 | | |
| BGR | 7.0 | 13.8 | 3.1 c | 3.9 | 4.6 | 16.7 |
| BIH | 0.8 | 3.1 | | | | |
| BLR | 8.1 | 22.4 | 9.0 | 7.9 | 7.7 | -3.7 |
| CHE | 4.8 | 11.5 | 21.9 | | | |
| CSK | 10.1 | 23.3 | | | | |
| CZE | | | 39.0 | 45.1 | 46.6 | 3.3 |
| DEU | 78.0 | 169.9 | 280.7 | 285.2 | 290.9 | 2.0 |
| DNK | 7.8 | 9.4 | 11.0 | 11.1 | 11.0 | -0.4 |
| ESP | 51.7 | 90.5 | 148.7 | 179.5 | 187.0 | 4.2 |
| EST | 2.3 | 4.5 | 3.9 | 4.4 | 6.4 | 46.5 |
| FIN | 12.4 | 25.4 | 27.8 | 28.1 | 26.9 | -4.3 |
| FRA | 66.3 | 114.8 | 184.2 | 188.6 | 189.2 | 0.3 |
| GBR | 85.0 | 132.9 | 153.7 | 154.0 | 157.0 | 1.9 |
| GEO | | 2.6 | 0.5 | | | |
| GRC | 7.0 | 12.5 | | | | |
| HRV | 1.3 | 2.9 | 2.8 | 7.4 | 8.2 | 11.2 |
| HUN | 5.8 | 15.2 | 12.1 | 10.6 | 10.7 | 0.6 |
| IRL | | 5.1 | 12.3 | 14.4 | 15.9 | 10.0 |
| ISL | | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| ITA | 58.7 | 177.9 | 158.6 | 160.0 | | |
| LIE | 0.0 | 0.0 | 0.7 | | | |
| LTU | 3.4 | 7.3 | 7.8 | 10.7 | 11.5 | 7.0 |
| LUX | 0.1 | | 0.4 | 0.5 | 0.6 | 12.7 |
| LVA | 2.9 | 5.9 | 4.8 | 6.2 | 6.8 | 9.8 |
| MDA | 3.2 | 6.3 | 1.0 | 0.8 | 1.0 | 35.7 |
| MKD | 0.8 | 2.2 | 0.8 | 2.6 | 4.1 | 56.6 |
| MLT | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | | |
| NLD | 12.4 | 22.9 | 31.6 | 30.1 | 29.9 | -0.7 |
| NOR | 3.2 | 8.2 | 13.0 | 13.6 | 13.2 | -2.9 |
| POL | 15.8 | 40.3 | 72.8 | 74.7 | 78.2 | 4.7 |
| PRT | | 10.9 | 7.5 | 8.8 | 8.1 | -8.2 |
| ROM | 5.2 | 5.2 | 9.9 | 11.0 | 13.6 | 24.2 |
| RUS | 0.0 | 299.4 | 152.7 | 167.2 | | |
| SCG | 2.8 | 9.3 | 2.7 | 3.1 | 3.3 | 7.0 |
| SVK | | | 14.3 | 14.9 | 16.9 | 12.9 |
| SVN | 2.1 | 4.9 | 5.3 | 4.6 | 4.7 | 2.1 |
| SWE | 17.5 | 29.2 | 38.1 | 36.5 | 36.6 | 0.3 |
| TUR | 17.4 | 65.7 | 161.6 | 150.9 | | |
| UKR | | 14.8 | 7.5 | 9.1 | | |
| CEMT/OUEST | 438.3 | 928.4 | 1,334.1 | 1,370.9 e | 1,393.3 e | 1.6 |
| CEMT/PECO | 61.1 | 139.0 | 181.9 | 201.9 | 218.4 | 8.2 |
| CEMT/CEI | 15.0 | 348.7 | 174.2 | 190.6 e | NA | - |

CEMT/OUEST= 19 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC,IRL,ITA,LIE,LUX,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 pays : ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/CEI = 6 pays : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

* -0.5% < 0 < 0.5%. e = estimation c = changement de série

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A3 : Voies navigables

| | 1970 | 1990 | 2000 | 2002 | 2003 | 03/02* |
|------------|-------|-------|-------|-------|---------|--------|
| ALB | | | | | | |
| ARM | | | | | | |
| AUT | 1.3 | 1.7 | 2.4 | 2.8 | 2.3 | -20.0 |
| AZE | | | | | | |
| BEL | 6.7 | 5.4 | 7.3 | 8.1 | 8.3 | 1.9 |
| BGR | 1.8 | 1.6 | 0.4 | 0.6 | 0.8 | 37.3 |
| BIH | | | | | | |
| BLR | 1.2 | 1.8 | 0.0 | 0.1 | 0.2 | 171.2 |
| CHE | 0.1 | 0.2 | | | | |
| CSK | 2.4 | 4.4 | | | | |
| CZE | | | 0.8 | 0.6 | 0.5 | -13.1 |
| DEU | 48.8 | 54.8 | 66.5 | 64.2 | 58.2 | -9.4 |
| DNK | | | | | | |
| ESP | | | | | | |
| EST | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | | |
| FIN | 2.0 | 1.1 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | -4.1 |
| FRA | 12.7 | 7.6 | 9.1 | 8.3 | 8.0 | -3.0 |
| GBR | | 0.2 | 0.2 | 0.2 | | |
| GEO | | | | | | |
| GRC | | | | | | |
| HRV | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | -5.6 |
| HUN | 1.8 | 2.0 | 0.9 c | 1.7 | 1.5 | -9.1 |
| IRL | | | | | | |
| ISL | | | | | | |
| ITA | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | | |
| LIE | | | | | | |
| LTU | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| LUX | 0.3 | 0.3 | 0.4 | 0.4 | 0.3 | -14.1 |
| LVA | 0.1 | 0.3 | | | | |
| MDA | 0.1 | 0.3 | | | 0.0 | |
| MKD | | | | | | |
| MLT | | | | | | |
| NLD | 30.7 | 35.7 | 41.3 | 40.9 | 39.9 | -2.5 |
| NOR | | | | | | |
| POL | 2.3 | 1.0 | 1.2 | 1.1 | 0.9 | -22.6 |
| PRT | | | | | | |
| ROM | 1.3 | 2.1 | 2.6 | 3.6 | 3.5 | -3.3 |
| RUS | 163.9 | 213.9 | 71.0 | 80.2 | | |
| SCG | 3.5 | 3.2 | 1.0 | 1.1 | 0.8 | -23.0 |
| SVK | | | 1.4 | 0.6 | 0.5 | -7.7 |
| SVN | | | | | | |
| SWE | | | | | | |
| TUR | | | | | | |
| UKR | | 11.9 | 13.3 | | | |
| CEMT/OUEST | 103.4 | 107.1 | 127.9 | 125.5 | 117.7 e | -6.2 |
| CEMT/PECO | 13.6 | 15.4 | 8.3 | 9.4 | 8.7 | -7.4 |
| CEMT/CEI | 0.1 | 12.2 | 13.3 | NA | NA | - |

CEMT/OUEST= 10 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,FIN,FRA,GBR,ITA,LUX,NLD

CEMT/PECO = 11 pays : BGR,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,POL,ROM,SCG,SVK

CEMT/CEI = 5 pays : ARM,AZE,GEO,MDA,UKR

* -0.5% < 0 < 0.5%. e = estimation c= changement de série

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A4 : Oléoducs

| | 1970 | 1990 | 2000 | 2002 | 2003 | 03/02* |
|------------|-------|-----------|---------|-----------|---------|--------|
| ALB | | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| ARM | | | 1.3 | | | |
| AUT | 3.6 | 6.4 | 7.6 | 8.0 | 7.8 | -2.5 |
| AZE | 1.0 | 3.4 | 1.4 | | | |
| BEL | 0.3 | 1.0 | 1.6 | | | |
| BGR | | 0.6 | 0.4 | 0.3 | 0.3 | -1.4 |
| BIH | | | | | | |
| BLR | | | | | | |
| CHE | 1.2 | 1.2 | 0.2 | 0.2 | | |
| CSK | 6.4 | 7.5 | | | | |
| CZE | | | 1.6 | 1.7 | 1.8 | 6.0 |
| DEU | 15.1 | 11.7 | 15.0 | 15.2 | 15.4 | 1.3 |
| DNK | | 2.0 | 4.7 | 5.1 | 5.2 | 1.0 |
| ESP | 1.0 | 4.2 | 7.5 | 7.8 | 7.4 | -5.0 |
| EST | | | | | | |
| FIN | | | | | | |
| FRA | 28.2 | 19.6 | 21.7 | 20.8 | 22.1 | 6.4 |
| GBR | 2.7 | 10.2 | 11.4 | | | |
| GEO | | | 5.0 | | | |
| GRC | | | | | | |
| HRV | | 3.6 | 0.7 | 1.6 | 1.6 | 4.2 |
| HUN | 1.0 | 5.3 | 4.0 | 4.9 | 5.1 | 4.8 |
| IRL | | | | | | |
| ISL | | | | | | |
| ITA | 9.1 | 11.5 | 10.3 | 10.8 | | |
| LIE | | | | | | |
| LTU | | | 3.5 | 4.9 | 5.1 | 3.9 |
| LUX | | | | | | |
| LVA | | | 6.5 | 5.1 | 3.2 | -37.9 |
| MDA | | | | | | |
| MKD | | | | | | |
| MLT | | | | | | |
| NLD | 4.1 | 4.9 | 5.9 | 6.0 | 6.1 | 1.9 |
| NOR | | 2.1 | 3.5 | 3.6 | 3.5 | -3.0 |
| POL | 7.0 | 13.9 | 20.4 | 20.9 | 23.9 | 14.5 |
| PRT | | | | | | |
| ROM | 1.8 | 5.1 | 1.4 | 1.8 | 1.6 | -10.7 |
| RUS | 243.0 | 2,575.0 c | 1,916.5 | | | |
| SCG | | 0.1 | 0.1 | 0.4 | 0.4 | 1.9 |
| SVK | | | | | | |
| SVN | | | | | | |
| SWE | | | | | | |
| TUR | 1.4 | 62.4 | 53.1 | 24.7 | | |
| UKR | | 208.0 | | | | |
| CEMT/OUEST | 66.7 | 137.2 | 142.5 | 112.8 | 113.2 e | 0.3 |
| CEMT/PECO | 16.2 | 36.0 | 38.5 | 41.5 | 43.0 | 3.6 |
| CEMT/CEI | 244.0 | 2,578.4 | 1,917.9 | 1,963.2 e | NA | - |

CEMT/OUEST= 12 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FRA,GBR,ITA, NLD,NOR,TUR

CEMT/PECO = 10 pays : ALB,BGR,CZE,HRV,HUN,LTU,LVA,POL,ROM, SCG

CEMT/CEI = 2 pays :AZE,RUS

* -0.5% < 0 < 0.5%. e = estimation c = changement de série

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

**Tableau A5 : Total marchandises
(A1+A2+A3+A4)**

| | 1970 | 1990 | 2000 | 2002 | 2003 | 03/02* |
|------------|---------|-----------|---------|-----------|-----------|--------|
| ALB | 0.9 | 1.8 | 2.2 | 2.4 | 2.6 | 7.9 |
| ARM | | | 1.7 | | | |
| AUT | 17.6 | 29.7 | 43.8 | 45.8 | 45.0 | -1.6 |
| AZE | 29.3 | 43.7 | 10.5 | | | |
| BEL | 27.9 | 46.9 | 67.6 | | | |
| BGR | 22.7 | 30.1 | 9.4 c | 9.4 | 10.9 | 16.0 |
| BIH | 4.2 | 7.1 | | | | |
| BLR | 59.4 | 99.6 | 40.4 | 42.2 | 46.2 | 9.6 |
| CHE | 12.8 | 21.2 | | | | |
| CSK | 74.8 | 94.7 | | | | |
| CZE | | | 58.9 | 63.1 | 64.7 | 2.5 |
| DEU | 212.4 | 297.8 | 438.2 | 440.0 | 442.9 | 0.7 |
| DNK | 9.7 | 13.2 | 17.7 | 18.1 | 18.2 | 0.5 |
| ESP | 63.1 | 106.4 | 168.4 | 199.6 | 206.9 | 3.7 |
| EST | 7.4 | 11.5 | 12.0 | 14.1 | 16.1 | 14.3 |
| FIN | 20.4 | 34.4 | 38.3 | 38.2 | 37.3 | -2.2 |
| FRA | 174.8 | 191.7 | 270.4 | 267.7 | 266.2 | -0.6 |
| GBR | | 159.3 | 183.4 | | | |
| GEO | 9.8 | 13.4 | 9.3 | | | |
| GRC | 7.6 | 13.1 | | | | |
| HRV | 7.3 | 13.5 | 5.3 | 11.3 | 12.4 | 10.4 |
| HUN | 28.4 | 39.3 | 25.2 c | 24.9 | 25.4 | 2.0 |
| IRL | 0.5 | 5.7 | 12.8 | 14.9 | 16.3 | 9.6 |
| ISL | | | | | | |
| ITA | 86.2 | 210.7 | 194.0 | 193.9 | | |
| LIE | | | 0.7 | | | |
| LTU | 17.1 | 26.8 | 20.1 | 25.4 | 28.0 | 10.4 |
| LUX | 1.2 | | 1.5 | 1.4 | 1.4 | -2.5 |
| LVA | 18.5 | 24.7 | 24.6 | 26.3 | 27.9 | 6.2 |
| MDA | 13.7 | 21.4 | 2.5 | 3.5 | 4.0 | 16.0 |
| MKD | 1.4 | 3.0 | 1.3 | 3.0 | 4.5 | 51.6 |
| MLT | | | | | | |
| NLD | 50.9 | 66.5 | 83.2 | 81.3 | 80.6 | -0.9 |
| NOR | 4.6 | 11.9 | 18.3 | 18.9 | 18.3 | -3.3 |
| POL | 124.3 | 138.7 | 148.4 | 144.4 | 152.5 | 5.6 |
| PRT | 0.8 | 12.5 | 9.7 | 11.0 | 10.1 | -7.6 |
| ROM | 56.4 | 69.6 | 31.9 | 33.9 | 35.7 | 5.3 |
| RUS | 2,901.6 | 5,611.3 c | 3,513.4 | | | |
| SCG | 12.4 | 20.4 | 5.8 | 6.9 | 7.2 | 4.2 |
| SVK | | | 27.0 | 25.9 | 27.5 | 6.2 |
| SVN | 5.4 | 9.1 | 8.1 | 7.7 | 8.0 | 3.8 |
| SWE | 34.8 | 48.3 | 58.2 | 55.7 | 56.7 | 1.9 |
| TUR | 25.0 | 136.2 | 224.6 | 182.8 | | |
| UKR | | 722.9 | 193.7 | 202.3 | | |
| CEMT/OUEST | 862.9 | 1,406.9 | 1,878.3 | 1,870.1 | 1,886.9 e | 0.9 |
| CEMT/PECO | 381.3 | 490.2 | 380.6 | 399.1 | 424.0 | 6.2 |
| CEMT/CEI | 3,013.8 | 6,512.4 | 3,769.9 | 3,990.2 e | NA | - |

CEMT/OUEST= 19 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,
GRC,IRL,ITA,LIE,LUX,NLD,NOR,PRT,SWE,
TUR

CEMT/PECO = 15 pays : ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,
MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/CEI = 6 pays : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

* -0.5% < 0 < 0.5%. e = estimation c = changement de série

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B1 : Chemin de fer

| | 1970 | 1990 | 2000 | 2002 | 2003 | 03/02* |
|------------|-------|-------|--------|-------|---------|--------|
| ALB | 0.3 | 0.8 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | -14.6 |
| ARM | | | 0.0 | | | |
| AUT | 6.3 | 8.5 | 8.2 | 8.3 | 8.2 | -0.6 |
| AZE | 1.7 | 1.8 | 0.5 | | | |
| BEL | 8.3 | 6.5 | 7.8 | 8.3 | 8.3 | 0.1 |
| BGR | 6.2 | 7.8 | 3.5 | 2.6 | 2.5 | -3.1 |
| BIH | 1.7 | 1.4 | 0.0 | | | |
| BLR | 7.3 | 16.9 | 17.7 | 14.3 | 13.3 | -7.0 |
| CHE | 8.2 | 11.1 | 12.8 | 14.2 | | |
| CSK | 20.5 | 19.3 | | | | |
| CZE | | | 7.3 | 6.6 | 6.5 | -1.2 |
| DEU | 38.5 | 43.6 | 75.0 | 70.8 | 70.8 | 0.0 |
| DNK | 3.4 | 4.9 | 5.3 | 5.5 | 5.6 | 1.4 |
| ESP | 15.0 | 16.7 | 20.1 | 21.2 | 21.1 | -0.3 |
| EST | 1.2 | 1.5 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 2.8 |
| FIN | 2.2 | 3.3 | 3.4 | 3.3 | 3.3 | 0.6 |
| FRA | 41.0 | 63.7 | 69.9 c | 73.5 | 72.3 | -1.6 |
| GBR | 30.4 | 33.2 | 38.2 | 39.7 | 40.9 | 3.0 |
| GEO | 2.1 | 2.0 | 0.5 | | | |
| GRC | 1.5 | 2.0 | 1.6 | 1.8 | 1.6 | -14.3 |
| HRV | 3.7 | 3.4 | 1.3 | 1.2 | 1.2 | -2.7 |
| HUN | 15.2 | 11.4 | 9.7 | 10.5 | 10.3 | -2.3 |
| IRL | 0.8 | 1.2 | 1.4 | 1.6 | 1.6 | -1.7 |
| ISL | | | | | | |
| ITA | 32.5 | 44.7 | 47.1 | 45.6 | | |
| LIE | | | | | | |
| LTU | 2.1 | 3.6 | 0.6 | 0.5 | 0.4 | -13.3 |
| LUX | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | -2.2 |
| LVA | 3.8 | 5.4 | 0.7 | 0.7 | 0.8 | 2.4 |
| MDA | 0.8 | 1.6 | 0.3 | 0.4 | 0.4 | -0.8 |
| MKD | 0.3 | 0.4 | 0.2 c | 0.1 | 0.1 | -6.1 |
| MLT | | | | | | |
| NLD | 8.0 | 11.1 | 15.4 | 15.5 | 14.5 | -6.5 |
| NOR | 1.9 | 2.4 | 3.4 | 3.0 | 2.9 | -3.1 |
| POL | 36.9 | 50.4 | 19.7 | 17.3 | 19.6 | 13.5 |
| PRT | 3.5 | 5.7 | 3.8 | 3.9 | 3.6 | -8.7 |
| ROM | 17.8 | 30.6 | 11.6 | 8.5 | 8.5 | 0.3 |
| RUS | 265.4 | 417.2 | 167.1 | 152.9 | | |
| SCG | 3.7 | 4.8 | 1.4 | 1.1 | 1.0 | -15.4 |
| SVK | | | 2.9 | 2.7 | 2.3 | -13.6 |
| SVN | 1.5 | 1.4 | 0.7 | 0.7 | 0.8 | 3.7 |
| SWE | 4.6 | 6.6 | 8.3 | 9.3 | 9.4 | 1.1 |
| TUR | 5.6 | 6.4 | 5.8 | 5.2 | | |
| UKR | | 82.0 | 51.8 | 50.5 | | |
| CEMT/OUEST | 211.6 | 271.8 | 328.0 | 331.1 | 329.1 e | -0.6 |
| CEMT/PECO | 115.1 | 142.2 | 60.0 | 53.0 | 54.3 | 2.5 |
| CEMT/CEI | 277.2 | 521.4 | 237.8 | 219.1 | NA | - |

CEMT/OUEST = 18 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC,IRL,ITA,LUX,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 pays : ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/CEI = 6 pays : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

* -0.5% < 0 < 0.5%. e = estimation c = changement de série

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B2 : Voitures particulières

| | 1970 | 1990 | 2000 | 2002 | 2003 | 03/02* |
|------------|---------|---------|---------|---------|-----------|--------|
| ALB | | | 5.1 | 5.9 | 6.3 | 7.0 |
| ARM | | | 1.3 | | | |
| AUT | | 54.1 | | | | |
| AZE | | | | | | |
| BEL | 49.3 | 80.7 | 106.1 | 109.4 | 109.9 | 0.4 |
| BGR | | 4.5 | | | | |
| BIH | | | | | | |
| BLR | | | | | | |
| CHE | 41.8 | 73.3 | 80.6 | 83.9 | 85.3 | 1.6 |
| CSK | | | | | | |
| CZE | | | 63.9 | 65.2 | 67.3 | 3.2 |
| DEU | 350.6 | 593.2 | 714.5 | | | |
| DNK | 33.3 | 50.3 | 59.8 | 60.7 | | |
| ESP | 64.3 | 174.4 | 302.6 | 335.9 | 346.5 | 3.2 |
| EST | | | | | | |
| FIN | 23.7 | 51.2 | 55.7 | 58.3 | 59.6 | 2.2 |
| FRA | 305.0 | 586.0 | 699.6 | 733.5 | 738.6 | 0.7 |
| GBR | 283.0 | 588.0 | 618.0 | | | |
| GEO | | | | | | |
| GRC | | 19.1 | | | | |
| HRV | | | | | | |
| HUN | 7.3 | 47.0 | 46.2 | 46.3 | 46.4 | 0.1 |
| IRL | | | | | | |
| ISL | | 2.7 | 3.8 | 4.1 | 4.2 | 2.5 |
| ITA | 211.9 | 522.6 | 716.4 | 780.6 | | |
| LIE | | | | | | |
| LTU | | | | 16.0 | | |
| LUX | | | | | | |
| LVA | | | | | | |
| MDA | | | | | | |
| MKD | | | | | | |
| MLT | | | | | | |
| NLD | 66.3 | 137.3 | 141.1 | 144.2 | 146.1 | 1.3 |
| NOR | 17.8 | 42.7 | 46.8 | 49.4 | 50.6 | 2.5 |
| POL | | 68.1 c | 149.7 | 167.4 | | |
| PRT | 13.8 | 40.5 | | | | |
| ROM | | | | | | |
| RUS | | | | | | |
| SCG | 4.1 | 17.3 | 10.8 | 9.8 | 10.0 | 2.0 |
| SVK | | | 23.9 | 25.0 | 25.2 | 1.0 |
| SVN | | | | | | |
| SWE | 60.2 | 86.4 | 91.1 | 93.8 | 94.0 | 0.2 |
| TUR | | | | | | |
| UKR | | | | 43.9 | | |
| CEMT/OUEST | 1,525.1 | 3,048.4 | 3,751.5 | 3,966.5 | 4,021.3 e | 1.4 |
| CEMT/PECO | 11.3 | 132.4 | 299.7 | 319.6 | 325.9 e | 2.0 |
| CEMT/CEI | | | | | | |

CEMT/OUEST = 15 pays : BEL, CHE, DEU, DNK, ESP, FIN, FRA, GBR, GRC, ISL, ITA, NLD, NOR, PRT, SWE

CEMT/PECO = 6 pays : ALB, CZE, HUN, POL, SCG, SVK

* -0.5% < 0 < 0.5%. e = estimation c = changement de série

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B3 : Autobus et autocars

| | 1970 | 1990 | 2000 | 2002 | 2003 | 03/02* |
|------------|-------|-------|-------|--------|---------|--------|
| ALB | 0.8 | 2.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 10.7 |
| ARM | | | 0.1 | | | |
| AUT | | 13.6 | | | | |
| AZE | 3.1 | 6.7 | 9.3 | | | |
| BEL | 9.3 | 5.0 c | 13.2 | 13.6 | 13.7 | 0.4 |
| BGR | 12.2 | 25.9 | 13.9 | 16.0 | 13.0 | -18.9 |
| BIH | 1.2 | 2.7 | | | | |
| BLR | 8.4 | 19.8 | 9.2 | 9.1 | 9.8 | 7.8 |
| CHE | 3.0 | 5.6 | | | | |
| CSK | 21.4 | 43.4 | | | | |
| CZE | | | 9.4 | 9.7 | 9.4 | -2.2 |
| DEU | 48.6 | 56.6 | 69.0 | 75.7 c | 75.8 | |
| DNK | 4.6 | 7.6 | 9.1 | 9.0 | | |
| ESP | 20.9 | 33.4 | 50.3 | 50.1 | 49.3 | -1.5 |
| EST | 2.6 | 4.5 | 2.6 | 2.3 | 2.3 | -1.4 |
| FIN | 7.5 | 8.5 | 7.7 | 7.7 | 7.7 | -0.4 |
| FRA | 25.2 | 41.3 | 43.0 | 42.2 | 42.6 | 0.9 |
| GBR | 60.0 | 46.0 | 47.0 | 46.0 | 47.0 | 2.2 |
| GEO | | | | | | |
| GRC | 4.8 | 5.1 | | | | |
| HRV | 3.3 | 7.0 | 3.3 | 3.6 | 3.7 | 4.5 |
| HUN | 13.5 | 24.1 | 18.4 | 18.4 | 18.6 | 1.1 |
| IRL | | | | | | |
| ISL | | 0.3 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 2.5 |
| ITA | 32.0 | 84.0 | 94.0 | 97.5 | | |
| LIE | | | | | | |
| LTU | 4.9 | 6.7 | 1.7 | 1.5 | 1.6 | 6.0 |
| LUX | | | | | | |
| LVA | 3.3 | 5.9 | 2.3 | 2.4 | 2.6 | 8.0 |
| MDA | 1.9 | 4.9 | 1.0 | 1.3 | 1.6 | 25.6 |
| MKD | 1.0 | 1.5 | 0.8 | 1.0 | 1.3 | 29.0 |
| MLT | | | | | | |
| NLD | 11.1 | 13.1 | | | | |
| NOR | 4.2 | 4.6 | 6.3 | 6.1 | 5.9 | -4.1 |
| POL | 29.1 | 46.3 | 31.7 | 29.3 | 30.0 | 2.4 |
| PRT | 4.4 | 10.3 | 11.8 | 9.9 | 10.5 | 6.0 |
| ROM | 7.9 | 24.0 | 7.7 | 5.3 | 9.4 | 78.8 |
| RUS | 100.1 | 262.2 | 164.4 | 149.9 | | |
| SCG | 6.4 | 7.9 | 4.5 | 5.8 | 6.3 | 8.3 |
| SVK | | | 8.4 | 8.2 | 7.8 | -5.8 |
| SVN | 2.6 | 6.6 | 1.6 | 1.1 | 1.1 | -6.8 |
| SWE | 8.4 | 8.0 | 9.3 | 10.1 | 10.5 | 4.0 |
| TUR | | | | | | |
| UKR | | 90.3 | 9.9 | 10.9 | | |
| CEMT/OUEST | 244.0 | 329.4 | 389.0 | 396.9 | 399.2 e | 0.6 |
| CEMT/PECO | 110.4 | 208.5 | 107.7 | 106.0 | 108.5 e | 2.4 |
| CEMT/CEI | 113.5 | 383.9 | 193.9 | 180.0 | NA | - |

CEMT/OUEST = 15 pays : BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC, ISL,ITA,NLD,NOR,PRT,SWE

CEMT/PECO = 14 pays : ALB,BGR,BIH,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,MKD, POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/CEI = 6 pays : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

* -0.5% < 0 < 0.5%. e = estimation c = changement de série

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B4 : Transport routier total (B2+B3)

| | 1970 | 1990 | 2000 | 2002 | 2003 | 03/02* |
|------------|---------|--------------------|---------|----------------------|----------------------|--------|
| ALB | 0.8 | 2.2 | 5.3 | 6.1 | 6.5 | 7.1 |
| ARM | | | 1.4 | | | |
| AUT | | 67.7 | | | | |
| AZE | 3.1 | 6.7 | 9.3 | | | |
| BEL | 58.6 | 85.8 | 119.3 | 123.1 | 123.6 | 0.4 |
| BGR | 12.2 | 25.9 | 13.9 | 16.0 | 13.0 | -18.9 |
| BIH | 1.2 | 2.7 | | | | |
| BLR | 8.4 | 19.8 | 9.2 | 9.1 | 9.8 | 7.8 |
| CHE | 44.9 | 78.9 | | | | |
| CSK | 21.4 | 43.4 | | | | |
| CZE | | | 73.3 | 74.9 | 76.7 | 2.5 |
| DEU | 399.2 | 649.8 | 783.5 | | | |
| DNK | 37.9 | 57.9 | 69.0 | 69.6 | | |
| ESP | 85.3 | 207.8 | 352.9 | 385.9 | 395.8 | 2.6 |
| EST | 2.6 | 4.5 | 2.6 | 2.3 | 2.3 | -1.4 |
| FIN | 31.2 | 59.7 | 63.4 | 66.0 | 67.3 | 1.9 |
| FRA | 330.2 | 627.3 | 742.6 | 775.7 | 781.2 | 0.7 |
| GBR | 343.0 | 634.0 | 665.0 | | | |
| GEO | | 8.3 | 4.5 | | | |
| GRC | | 24.2 | | | | |
| HRV | 3.3 | 7.0 | 3.3 | 3.6 | 3.7 | 4.5 |
| HUN | 20.8 | 71.1 | 64.6 | 64.7 | 65.0 | 0.4 |
| IRL | | | | | | |
| ISL | | 3.0 | 4.3 | 4.6 | 4.7 | 2.5 |
| ITA | 243.9 | 606.5 | 810.3 | 878.0 | | |
| LIE | | | | | | |
| LTU | 4.9 | 6.7 | 1.7 | 17.6 ¹ | | |
| LUX | | | | | | |
| LVA | 3.3 | 5.9 | 2.3 | 2.4 | 2.6 | 8.0 |
| MDA | 1.9 | 4.9 | 1.0 | 1.3 | 1.6 | 25.6 |
| MKD | 1.0 | 1.5 | 0.8 | 1.0 | 1.3 | 29.0 |
| MLT | | | | | | |
| NLD | 77.4 | 150.4 | | | | |
| NOR | 21.9 | 47.3 | 53.1 | 55.5 | 56.5 | 1.7 |
| POL | 29.1 | 114.4 ^c | 181.4 | 196.7 | | |
| PRT | 18.2 | 50.8 | | | | |
| ROM | 7.9 | 24.0 | 7.7 | 5.3 | 9.4 | 78.8 |
| RUS | 100.1 | 262.2 | 164.4 | 149.9 | | |
| SCG | 10.5 | 25.2 | 15.3 | 15.6 | 16.3 | 4.4 |
| SVK | | | 32.4 | 33.2 | 33.0 | -0.7 |
| SVN | 2.6 | 6.6 | 1.6 | 1.1 | 1.1 | -6.8 |
| SWE | 68.6 | 94.4 | 100.4 | 103.9 | 104.5 | 0.6 |
| TUR | 41.3 | 135.0 | 185.7 | 163.3 | | |
| UKR | | 90.3 | 9.9 | 54.8 ¹ | | |
| CEMT/OUEST | 1,810.3 | 3,512.8 | 4,326.2 | 4,526.7 ^e | 4,585.9 ^e | 1.3 |
| CEMT/PECO | 121.7 | 340.9 | 407.4 | 441.7 | 450.8 ^e | 2.1 |
| CEMT/CEI | 113.5 | 392.2 | 198.4 | 228.1 | NA | - |

CEMT/OUEST = 16 pays : BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC, ISL,ITA,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 pays : ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA, MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/CEI = 6 pays : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

* -0.5% < 0 < 0.5%. e = estimation c = changement de série

1 : Comprend les voyageurs de voitures particulières.

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B5 : Total voyageurs (B1+B4)

| | 1970 | 1990 | 2000 | 2002 | 2003 | 03/02* |
|------------|---------|---------|---------|--------------------|-----------|--------|
| ALB | 1.0 | 3.0 | 5.4 | 6.2 | 6.6 | 6.7 |
| ARM | | | 1.5 | | | |
| AUT | | 76.2 | 8.2 | 8.3 | 8.2 | -0.6 |
| AZE | 4.8 | 8.5 | 9.8 | | | |
| BEL | 66.8 | 92.3 | 127.1 | 131.3 | 131.9 | 0.4 |
| BGR | 18.5 | 33.7 | 17.4 | 18.6 | 15.5 | -16.7 |
| BIH | 3.0 | 4.1 | | | | |
| BLR | 15.7 | 36.6 | 27.0 | 23.4 | 23.1 | -1.3 |
| CHE | 53.0 | 89.9 | | | | |
| CSK | 41.9 | 62.7 | | | | |
| CZE | | | 80.6 | 81.5 | 83.3 | 2.2 |
| DEU | 437.7 | 693.4 | 858.5 | | | |
| DNK | 41.3 | 62.7 | 74.3 | 75.2 | | |
| ESP | 100.2 | 224.5 | 373.0 | 407.1 | 416.9 | 2.4 |
| EST | 3.8 | 6.0 | 2.9 | 2.5 | 2.5 | -1.1 |
| FIN | 33.4 | 63.0 | 66.8 | 69.3 | 70.6 | 1.8 |
| FRA | 371.2 | 691.0 | 812.5 c | 849.2 | 853.5 | 0.5 |
| GBR | 373.4 | 667.2 | 703.2 | | | |
| GEO | 2.1 | 10.3 | 5.0 | | | |
| GRC | | 26.2 | | | | |
| HRV | 7.0 | 10.4 | 4.6 | 4.8 | 4.9 | 2.7 |
| HUN | 36.0 | 82.5 | 74.3 | 75.2 | 75.3 | 0.0 |
| IRL | 0.8 | 1.2 | 1.4 | 1.6 | 1.6 | -1.7 |
| ISL | | 3.0 | 4.3 | 4.6 | 4.7 | 2.5 |
| ITA | 276.4 | 651.3 | 857.5 | 923.6 | | |
| LIE | | | | | | |
| LTU | 7.0 | 10.3 | 2.3 | 18.1 ¹ | | |
| LUX | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | -2.2 |
| LVA | 7.1 | 11.2 | 3.1 | 3.1 | 3.3 | 6.7 |
| MDA | 2.6 | 6.5 | 1.3 | 1.7 | 2.0 | 19.9 |
| MKD | 1.4 | 1.8 | 1.0 c | 1.1 | 1.4 | 26.0 |
| MLT | | | | | | |
| NLD | 85.4 | 161.5 | | | | |
| NOR | 23.9 | 49.8 | 56.4 | 58.5 | 59.4 | 1.5 |
| POL | 66.0 | 164.8 c | 201.1 | 214.0 | | |
| PRT | 21.7 | 56.5 | | | | |
| ROM | 25.7 | 54.6 | 19.3 | 13.8 | 18.0 | 30.4 |
| RUS | 365.5 | 679.4 | 331.4 | 302.8 | | |
| SCG | 14.2 | 30.0 | 16.7 | 16.8 | 17.3 | 3.0 |
| SVK | | | 35.2 | 35.9 | 35.3 | -1.7 |
| SVN | 4.1 | 8.0 | 2.3 | 1.9 | 1.8 | -2.6 |
| SWE | 73.2 | 101.0 | 108.7 | 113.2 | 113.9 | 0.6 |
| TUR | 46.9 | 141.4 | 191.5 | 168.5 | | |
| UKR | | 172.3 | 61.7 | 105.3 ¹ | | |
| CEMT/OUEST | 2,014.7 | 3,771.7 | 4,640.0 | 4,843.0 | 4,900.1 e | 1.2 |
| CEMT/PECO | 236.8 | 483.1 | 467.4 | 494.6 | 505.1 e | 2.1 |
| CEMT/CEI | 390.7 | 913.7 | 436.2 | 447.2 | NA | - |

CEMT/OUEST = 15 pays : BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC,ITA,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 pays : ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/CEI = 6 pays : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

* -0.5% < 0 < 0.5%. e = estimation c = changement de série

1 : Comprend les voyageurs de voitures particulières.

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Milliers

Tableau C1 : Nombre d'accidents

| | 1970 | 1990 | 2000 | 2002 | 2003 | 03/02* |
|------------|---------|---------|---------|---------|-----------|--------|
| ALB | | | 0.4 | 0.3 | 0.4 | 10.7 |
| ARM | | | 0.9 | | | |
| AUT | 51.6 | 46.3 | 42.1 | 43.2 | 43.4 | 0.6 |
| AZE | | | 2.0 | | | |
| BEL | 77.0 | 62.4 | 49.1 | | | |
| BGR | | 6.5 | 6.9 | 6.8 | 7.0 | 3.4 |
| BIH | | | | | | |
| BLR | | | 6.4 | 7.2 | 7.2 | -0.2 |
| CHE | 28.7 | 23.8 | 23.7 | 23.6 | 23.8 | 0.8 |
| CSK | 33.5 | 30.1 | | | | |
| CZE | | | 25.4 | 26.6 | 27.3 | 2.8 |
| DEU | 377.6 | 340.0 | 382.9 | 362.1 | 354.5 | -2.1 |
| DNK | 19.8 | 9.2 | 7.3 | 7.1 | 6.7 | -5.3 |
| ESP | 58.0 | 101.5 | 101.7 | 98.4 | 100.0 | 1.6 |
| EST | 2.2 | 2.1 | 1.5 | 2.2 | 1.9 | -10.7 |
| FIN | 11.4 | 10.2 | 6.6 | 6.2 | 6.9 | 11.5 |
| FRA | 235.1 | 162.6 | 121.2 | 105.5 | 90.2 | -14.5 |
| GBR | 272.8 | 265.6 | 242.1 | 228.5 | 214.0 | -6.3 |
| GEO | 3.0 | 3.0 | 1.7 | 2.0 | 2.1 | 5.1 |
| GRC | 18.3 | 19.6 | 23.0 | 16.8 | 15.7 | -6.3 |
| HRV | | 14.5 | 14.4 | 17.1 | 18.6 | 8.9 |
| HUN | 23.2 | 27.8 | 17.5 | 19.7 | 20.0 | 1.5 |
| IRL | 6.4 | 6.1 | 7.8 | 6.6 | | |
| ISL | 0.7 | 0.6 | 0.8 | | | |
| ITA | 307.7 | 161.8 | 228.9 | 237.8 | | |
| LIE | 0.3 | 0.3 | 0.4 | 0.6 | 0.6 | -2.9 |
| LTU | 4.7 | 5.1 | 5.8 | 6.1 | 6.0 | -2.1 |
| LUX | 3.1 | 1.2 | 0.9 | 0.8 | 0.7 | -14.3 |
| LVA | 4.7 | 4.3 | 4.5 | 5.1 | 5.4 | 5.8 |
| MDA | 3.1 | 6.0 | 2.6 | 2.9 | 2.7 | -7.9 |
| MKD | 3.1 | 2.3 | 1.7 | 1.6 | 1.9 | 18.3 |
| MLT | | | 1.0 | 1.1 | 1.2 | 12.2 |
| NLD | 59.0 | 13.2 | 10.9 | 10.3 | 10.1 | -2.1 |
| NOR | 9.3 | 8.8 | 8.4 | 8.7 | 8.1 | -7.3 |
| POL | 41.8 | 50.5 | 57.3 | 53.6 | 51.1 | -4.6 |
| PRT | 22.7 | 45.1 | 44.2 | 42.2 | 41.5 | -1.7 |
| ROM | 4.9 | 9.7 | 7.6 | 7.0 | 6.7 | -5.6 |
| RUS | | 197.4 | 157.6 | 184.4 | | |
| SCG | | 33.6 | 48.8 | 52.1 | 55.6 | 6.7 |
| SVK | | | 7.9 | 7.9 | 8.6 | 8.7 |
| SVN | 8.3 | 5.2 | 8.5 | 10.2 | 11.7 | 14.5 |
| SWE | 16.6 | 17.0 | 15.8 | 16.9 | 18.4 | 8.4 |
| TUR | 19.2 | 115.3 | 466.4 | 439.8 | | |
| UKR | | 50.9 | 33.3 | 34.5 | | |
| CEMT/OUEST | 1,595.4 | 1,410.7 | 1,785.4 | 1,704.3 | 1,640.9 e | -3.7 |
| CEMT/PECO | 143.3 | 191.8 | 208.2 | 216.1 | 222.0 | 2.7 |
| CEMT/CEI | 6.1 | 269.8 | 203.6 | 233.2 | NA | - |

CEMT/OUEST = 21 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC,IRL,ISL,ITA,LIE,LUX,MLT,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 pays : ALB,BGR,CSK,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/CEI = 6 pays : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

* -0.5% < 0 < 0.5%. e = estimation c = changement de série

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Milliers

Tableau C2 : Victimes [tués+ blessés]

| | 1970 | 1990 | 2000 | 2002 | 2003 | 03/02* |
|------------|---------|---------|---------|---------|-----------|--------|
| ALB | | | 0.6 | 0.5 | 0.6 | 28.0 |
| ARM | | | 1.4 | | | |
| AUT | 72.7 | 62.0 | 55.9 | 57.6 | 57.8 | 0.3 |
| AZE | | | 2.2 | | | |
| BEL | 107.8 | 88.2 | 69.4 | | | |
| BGR | | 8.4 | 9.0 | 9.1 | 9.4 | 4.3 |
| BIH | | | | | | |
| BLR | | | 8.1 | 9.2 | 9.1 | -0.8 |
| CHE | 37.7 | 30.2 | 30.7 | 30.3 | 30.6 | 1.2 |
| CSK | 44.2 | 40.4 | | | | |
| CZE | | | 32.4 | 34.4 | 35.4 | 3.1 |
| DEU | 551.0 | 456.1 | 511.6 | 483.3 | 468.8 | -3.0 |
| DNK | 26.7 | 11.3 | 9.6 | 9.3 | 8.8 | -4.4 |
| ESP | 87.0 | 162.4 | 155.6 | 152.3 | 156.0 | 2.5 |
| EST | 2.3 | 2.8 | 2.0 | 3.1 | 2.7 | -12.4 |
| FIN | 17.1 | 13.4 | 8.9 | 8.6 | 9.5 | 10.5 |
| FRA | 344.7 | 236.1 | 169.8 | 145.1 | 121.7 | -16.1 |
| GBR | 371.5 | 352.9 | 335.0 | 314.5 | 290.6 | -7.6 |
| GEO | 4.3 | 4.6 | 2.6 | 3.0 | 3.2 | 4.4 |
| GRC | 25.7 | 29.1 | 32.8 | 24.1 | 22.1 | -8.4 |
| HRV | | 21.2 | 21.2 | 24.6 | 26.9 | 9.4 |
| HUN | 31.9 | 39.4 | 23.9 | 27.4 | 28.0 | 2.0 |
| IRL | 9.8 | 9.9 | 12.5 | 9.6 | | |
| ISL | 0.9 | 0.9 | 1.3 | | | |
| ITA | 238.4 | 227.6 | 328.3 | 344.6 | | |
| LIE | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 6.5 |
| LTU | 4.9 | 6.4 | 7.6 | 8.1 | 8.0 | -1.9 |
| LUX | 2.5 | 1.8 | 1.3 | 1.2 | 1.1 | -5.2 |
| LVA | 5.0 | 5.6 | 6.0 | 6.8 | 7.1 | 4.6 |
| MDA | 3.6 | 7.8 | 3.6 | 3.9 | 3.6 | -7.1 |
| MKD | 2.7 | 3.3 | 2.5 | 2.6 | 2.9 | 10.3 |
| MLT | | | 1.2 | 1.3 | 1.2 | -9.5 |
| NLD | 71.4 | 15.0 | 11.5 | 11.0 | 10.6 | -3.8 |
| NOR | 12.3 | 12.2 | 12.0 | 12.7 | 11.9 | -6.5 |
| POL | 37.8 | 66.9 | 71.6 | 67.5 | 63.9 | -5.3 |
| PRT | 30.3 | 65.7 | 61.6 | 58.1 | 56.6 | -2.5 |
| ROM | 6.3 | 11.9 | 8.8 | 8.2 | 7.8 | -4.9 |
| RUS | | 250.2 | 209.0 | 215.7 | | |
| SCG | 1.8 | 27.4 | 17.7 | 15.6 | 16.8 | 7.7 |
| SVK | | | 10.7 | 10.9 | 12.0 | 10.0 |
| SVN | 11.2 | 7.1 | 11.9 | 14.2 | 16.9 | 19.3 |
| SWE | 23.5 | 23.3 | 22.6 | 25.3 | 27.6 | 9.2 |
| TUR | 20.8 | 94.0 | 118.0 | 116.4 | | |
| UKR | | 63.1 | 41.8 | 43.9 | | |
| CEMT/OUEST | 2,052.0 | 1,892.3 | 1,949.6 | 1,871.5 | 1,788.0 e | -4.5 |
| CEMT/PECO | 169.8 | 240.7 | 226.1 | 232.9 | 238.4 | 2.4 |
| CEMT/CEI | 7.9 | 342.1 | 267.2 | 278.8 | NA | - |

CEMT/OUEST = 21 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC,IRL,ISL,ITA,LIE,LUX,MLT,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 pays : ALB,BGR,CSK,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/CEI = 6 pays : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

* -0.5% < 0 < 0.5%. e = estimation c = changement de série

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Milliers

Tableau C3 : Tués

| | 1970 | 1990 | 2000 | 2002 | 2003 | 03/02* |
|------------|--------|--------|------|--------|--------|--------|
| ALB | | | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 5.6 |
| ARM | | | 0.2 | | | |
| AUT | 2.2 | 1.4 | 1.0 | 1.0 | 0.9 | -2.6 |
| AZE | | | 0.6 | | | |
| BEL | 3.0 | 2.0 | 1.5 | 1.3 | | |
| BGR | | 1.6 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 0.1 |
| BIH | | | | | | |
| BLR | | | 1.6 | 1.7 | 1.8 | 2.0 |
| CHE | 1.7 | 1.0 | 0.6 | 0.5 | 0.5 | 6.4 |
| CSK | 2.2 | 2.0 | | | | |
| CZE | | | 1.5 | 1.4 | 1.4 | 1.1 |
| DEU | 19.2 | 7.9 | 7.5 | 6.8 | 6.6 | -3.3 |
| DNK | 1.2 | 0.6 | 0.5 | 0.5 | 0.4 | -6.7 |
| ESP | 4.2 | 6.9 | 5.8 | 5.3 | 5.4 | 1.0 |
| EST | 0.3 | 0.4 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | -26.8 |
| FIN | 1.1 | 0.6 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | -8.7 |
| FRA | 15.1 | 10.3 | 7.6 | 7.2 | 5.7 | -20.9 |
| GBR | 7.8 | 5.4 | 3.6 | 3.6 | 3.5 | -2.0 |
| GEO | 0.8 | 1.1 | 0.5 | 0.5 | 0.6 | 11.1 |
| GRC | 0.9 | 1.7 | 2.0 | 1.7 | 1.6 | -4.7 |
| HRV | | 1.4 | 0.7 | 0.6 | 0.7 | 11.8 |
| HUN | 1.7 | 2.4 | 1.2 | 1.4 | 1.3 | -7.2 |
| IRL | 0.5 | 0.5 | 0.4 | 0.4 | | |
| ISL | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -24.1 |
| ITA | 10.2 | 6.6 | 6.6 | 6.7 | | |
| LIE | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | 0.0 | |
| LTU | 0.7 | 0.9 | 0.6 | 0.7 | 0.7 | 1.7 |
| LUX | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | -14.5 |
| LVA | 0.6 | 0.9 | 0.6 | 0.5 | 0.5 | -4.8 |
| MDA | 0.6 | 1.1 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 3.2 |
| MKD | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | -33.0 |
| MLT | | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| NLD | 3.2 | 1.4 | 1.1 | 1.0 | 1.0 | 4.2 |
| NOR | 0.6 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | -9.7 |
| POL | 3.4 | 7.3 | 6.3 | 5.8 | 5.6 | -3.2 |
| PRT | 1.4 | 2.3 | 1.6 | 1.5 | 1.4 | -7.7 |
| ROM | 1.9 | 3.8 | 2.5 | 2.4 | 2.2 | -6.8 |
| RUS | | 35.4 | 29.6 | 33.2 | | |
| SCG | 1.4 | 2.1 | 1.0 | 0.8 | 0.9 | 1.3 |
| SVK | | | 0.6 | 0.6 | 0.7 | 4.3 |
| SVN | 0.6 | 0.5 | 0.3 | 0.3 | 0.2 | -9.7 |
| SWE | 1.3 | 0.8 | 0.6 | 0.6 | 0.5 | -5.5 |
| TUR | 4.0 | 6.3 | 3.9 | 4.1 | | |
| UKR | | 9.6 | 5.2 | 6.0 | | |
| CEMT/OUEST | 77.7 | 56.2 | 45.2 | 43.0 | 40.1 e | -6.7 |
| CEMT/PECO | 15.1 e | 23.6 e | 17.0 | 16.3 | 15.8 | -2.9 |
| CEMT/CEI | 1.4 | 50.6 e | 37.9 | 42.5 e | NA | - |

CEMT/OUEST = 21 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC,IRL,ISL,ITA,LIE,LUX,MLT,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 pays : ALB,BGR,CSK,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/CEI = 6 pays : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

* -0.5% < 0 < 0.5%. e = estimation c = changement de série