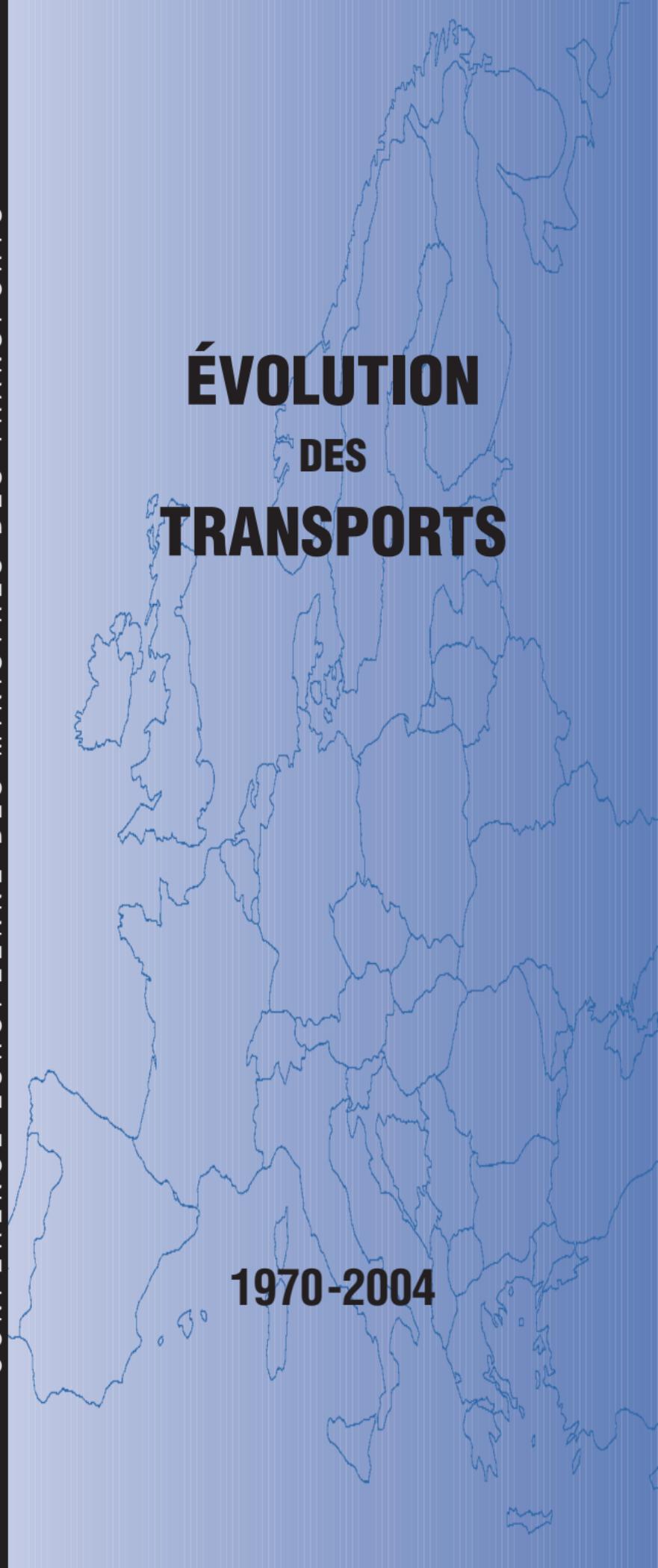




CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS



ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

1970-2004

CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS



Évolution des transports

1970-2004

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 1970-2004

*Des informations plus détaillées sur la CEMT sont
disponibles sur Internet à l'adresse suivante :*
<http://www.cemt.org>

© CEMT, 2006

*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 Matières

Introduction	7
1. Le contexte économique de l'année 2004.....	9
1.1. Perspective d'ensemble	9
1.2. La situation aux États-Unis et au Japon.....	10
1.3. L'Europe de l'Ouest et les nouveaux pays membres de l'Union Européenne	11
1.4. L'Europe du Sud-Est	15
1.5. Les pays de la CEI.....	16
2. Les transports de marchandises.....	19
2.1. Les transports de marchandises dans les pays d'Europe de l'Ouest.....	19
<i>Les transports routiers de marchandises</i>	<i>21</i>
<i>Les transports ferroviaires de marchandises ...</i>	<i>22</i>
<i>La navigation intérieure</i>	<i>23</i>
<i>Le transport par oléoducs.....</i>	<i>25</i>
2.2. Les transports de marchandises dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes.....	25
<i>Les transports routiers de marchandises</i>	<i>27</i>
<i>Le transport ferroviaire de marchandises.....</i>	<i>28</i>
<i>La navigation intérieure</i>	<i>29</i>
<i>Le transport par oléoducs.....</i>	<i>30</i>
2.3. Les transports de marchandises dans la CEI.....	31
3. Les transports de voyageurs	34
3.1 Les transports de voyageurs dans les pays d'Europe de l'Ouest.....	34
<i>Le transport de voyageurs par chemin de fer ...</i>	<i>35</i>
<i>Le transport de voyageurs par bus et autocars.</i>	<i>35</i>
<i>Le transport de voyageurs par voiture particulière</i>	<i>36</i>

3.2. Les transports de voyageurs dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes.....	37
<i>Le transport ferroviaire de voyageurs</i>	<i>37</i>
<i>Le transport de voyageurs par bus et autocars.</i>	<i>38</i>
<i>Le transport de voyageurs par voiture particulière</i>	<i>39</i>
3.3. Les transports de voyageurs dans les pays de la CEI.....	39
<i>Le transport de voyageurs par chemin de fer ...</i>	<i>39</i>
<i>Le transport de voyageurs par bus et autocars.</i>	<i>41</i>
4. La sécurité routière	42
4.1. Bilan de la sécurité routière dans les pays d'Europe de l'Ouest.....	42
4.2. Bilan de la sécurité routière en Europe centrale et orientale.....	44
4.3. Bilan de la sécurité routière dans les pays de la CEI.....	47
Tableaux	51
A. TRANSPORTS DE MARCHANDISES	53
B. TRANSPORTS DE VOYAGEURS.....	58
C. ACCIDENTS DE LA ROUTE	63

Introduction

L'objectif principal de cette publication est de décrire la situation du secteur des transports en Europe au cours de l'année 2004 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 États¹ 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 2004.

Le présent document comporte quatre parties. La première est consacrée à une brève analyse du contexte économique conjoncturel de l'année 2004. La deuxième partie aborde la question des transports de marchandises au sein des pays de la CEMT, puis viennent les transports de voyageurs dans une troisième partie. La dernière

-
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, SCG après 2002), Slovénie (SVN), Suède (SWE), Suisse (CHE), Turquie (TUR) et Ukraine (UKR).

partie est consacrée à la sécurité routière. Les 15 États qui appartenaient à l'Union Européenne en 2004, 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 États baltes (CEMT/PECO), et d'autre part, sept pays appartenant à la Communauté des États Indépendants (CEMT/CEI). Le groupe (CEMT/PECO) comporte un sous groupe « PECO-EU » qui couvre les 10 nouveaux États appartenant désormais à l'Union Européenne.

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 économique de l'année 2004

1.1. Perspective d'ensemble

Globalement, l'année 2004 a été positive pour l'économie mondiale. La reprise s'est installée malgré la très forte hausse du prix des produits pétroliers et des matières premières. Les États-Unis et la Chine ont été les principaux moteurs de l'économie mondiale. Aux États-Unis, la croissance économique a été tirée par une forte demande finale et des politiques accommodantes en termes budgétaire et monétaire. En Chine, la croissance est restée soutenue, même si elle s'est légèrement affaiblie sous l'effet de la hausse des prix de l'énergie et de mesures destinées à aboutir à un atterrissage en douceur de l'économie menacée par la surchauffe. Le bilan d'ensemble est plus mitigé pour le Japon pour lequel les attentes d'une reprise durable n'ont pas été satisfaites pleinement. Malgré la hausse du cours des matières premières, l'inflation mondiale est restée mesurée et les marchés émergents ont bénéficié de conditions favorables.

En Europe de l'Ouest, la reprise s'est affaiblie au cours du second semestre. Les perspectives de croissance ont été amoindries par la forte hausse de l'euro à la fin de l'année 2004. Les exportations ont souffert de cette hausse de l'euro, tandis que la demande domestique est restée peu vigoureuse. Au total, l'Europe de l'Ouest a connu une croissance du PIB de 2.2 % au cours de l'année 2004, tandis que la zone euro n'enregistrait une hausse que de 1.9 % de cet agrégat, marquant par la même l'une des performances les plus faibles des pays industrialisés. A l'inverse, la croissance a été forte dans les pays d'Europe centrale et orientale, avoisinant les 5 % en moyenne pour les nouveaux membres de l'Union Européenne, tirée notamment par la reprise en Pologne. Dans l'Europe du Sud-Est, le PIB a cru en moyenne de 8 %, aidé par les bonnes

performances économiques de la Roumanie et de la Turquie. Les pays de la CEI ont enregistré une croissance comparable à celle de l'Europe du Sud-Est : ils ont été favorisés par le cours élevé des matières premières.

1.2. La situation aux États-Unis et au Japon

1.2.1 Les États-Unis

En 2004, l'activité économique a été particulièrement soutenue aux États-Unis, tirée par une demande intérieure forte. Les exportations ont également bénéficié d'un environnement extérieur favorable et de la baisse du dollar. Le PIB a cru de 4.4 %, soutenu par la consommation finale, elle-même favorisée par une amélioration du marché du travail, de bas taux d'intérêt et la hausse de valeur des actifs immobiliers. Le niveau d'épargne des ménages a d'ailleurs diminué. Ces tendances particulièrement positives se sont toutefois affaiblies à la fin 2004 sous l'effet d'une perte de confiance due à la hausse du prix des produits pétroliers.

L'investissement des entreprises a été soutenu par la restauration des marges bénéficiaires des entreprises, des taux d'utilisation des capacités en hausse et par des incitations fiscales. La hausse de la productivité s'est toutefois ralentie à la fin de l'année mais malgré des augmentations salariales, la hausse des prix est demeurée sous contrôle. La Réserve Fédérale a progressivement resserré sa politique monétaire, augmentant par étapes ses taux de base de 2 % entre juin et décembre 2004. Les taux d'intérêt réel sont toutefois demeurés négatifs. Le déficit des finances publiques est resté supérieur à 4 % du PIB, continuant à exercer un effet expansionniste. Il est résulté de cette forte expansion, un déficit des comptes extérieurs équivalent à 5.7 % du PIB, en hausse par rapport aux 4.8 % enregistrés en 2003. Même si la baisse du dollar sur les marchés des changes a favorisé les exportations, le paiement des dividendes et la rémunération des avoirs en dollars détenus par des non-résidents ont contribué à la détérioration des comptes extérieurs.

1.2.2 Le Japon

Au Japon, la reprise très forte qui s'était manifestée depuis la mi-2003 a connu une fin en 2004, puisque l'économie japonaise a stagné aux second et troisième trimestres 2004. L'effet accumulé dû à la reprise de 2003 a néanmoins abouti à une croissance économique de 3.4 % en 2004. Si la hausse de la consommation est restée forte, les exportations et l'investissement des entreprises se sont ralentis au cours de l'année 2004. La diminution de l'activité fut perceptible au travers de l'affaiblissement de la production industrielle et des exportations, le tout contribuant à une poursuite de la baisse des prix. Le secteur financier a néanmoins poursuivi son assainissement, aidé en cela par le maintien de taux d'intérêt réels à un niveau zéro. Le déficit des finances publiques est demeuré élevé à un niveau supérieur à 6.5 % du PIB, en amélioration toutefois par rapport à 2003 (le déficit avait atteint 7.7 % du PIB). Étant donné que la dette publique a dépassé en 2004 les 170 % du PIB, la nécessité d'un assainissement des finances publiques pèse sur les possibilités de stimulation de l'économie.

1.3. L'Europe de l'Ouest et les nouveaux pays membres de l'Union Européenne

1.3.1 La zone euro

Après un très bon début d'année 2004, l'activité économique a perdu de sa vigueur à partir du second trimestre. En France, la croissance a été tirée par la demande intérieure, au contraire de l'Allemagne où ce sont les exportations qui ont joué un rôle moteur. La participation de l'Italie au commerce mondial s'est inscrite quant à elle sur une pente décroissante. Sur la zone euro, les exportations, qui avaient tiré la reprise, ont ralenti sous l'effet d'un environnement international moins porteur et de la hausse de l'euro sur le marché des changes. A l'inverse, les importations se sont accrues et au total, au cours de l'année 2004, le commerce extérieur a contribué négativement à l'activité. La demande domestique n'a pas pris le relais

des exportations, affaiblie par le manque de confiance dans les perspectives de l'économie, une reprise faible de l'emploi et la ponction sur le pouvoir d'achat opérée par la hausse des prix de l'énergie. Malgré le redressement de la situation financière des entreprises, l'investissement des entreprises n'a pas atteint un niveau record et, au total, la zone euro apparaît avoir été l'une des moins brillantes en termes économiques. Ceci explique que l'inflation soit demeurée modérée avec une hausse moyenne des prix de 2.1 % malgré l'élévation du prix des produits énergétiques.

Les différences d'évolution des prix au sein de la zone euro ont été malgré tout importantes et il y a lieu de noter que c'est en dehors de cette zone que l'élévation des prix a été la plus faible en Europe de l'Ouest. La politique budgétaire sur la zone euro n'a été que légèrement accommodante, reflétant pour partie les exigences du pacte de stabilité et de croissance. Dans ce contexte que modérément porteur, la BCE a laissé ses taux directeurs inchangés et le resserrement de la politique monétaire américaine a fait disparaître en novembre 2004 l'écart de rendement en faveur de l'euro par rapport au dollar. Globalement sur l'année, les taux d'intérêt de la zone euro ont été proches de zéro. Malgré cela, les marchés du travail sur la région sont demeurés peu porteurs tout au long de l'année 2004 et le taux d'emploi de la main d'œuvre n'a été que de 0.5 % supérieur à celui de 2003.

1.3.2 L'Europe de l'Ouest en dehors de la zone euro

La croissance économique s'est accélérée au Royaume-Uni pour atteindre 3.2 % en 2004 contre 2 % en 2003. L'activité économique a été tirée par la force de la consommation et le niveau d'investissement des entreprises. La politique budgétaire a été légèrement restrictive après deux années de stimulation pour faire face au ralentissement économique mondial après le début des années 2000. Le resserrement progressif de la politique monétaire a conduit à une série d'augmentations des taux d'intérêt qui sont passés de 3.5 % en novembre 2003 à 4.75 % en août 2004, avec pour objectif de contenir la spéculation immobilière.

L'inflation quant à elle est demeurée inférieure aux objectifs du gouvernement en 2004 à cause de la réévaluation de la monnaie qui a conduit à une baisse du prix des biens importés.

En Suède et au Danemark, la reprise en 2004 a été forte, tirée par les exportations et le niveau d'investissement des entreprises. Au Danemark, des baisses d'impôts ont en plus favorisé la demande finale. Dans les pays d'Europe de l'Ouest en dehors de l'UE, l'activité a été également forte. En Islande et Norvège, la croissance s'est expliquée par le niveau de la demande finale tandis qu'en Suisse, la sortie de la récession de 2003 a été due à des politiques fiscales et monétaires expansionnistes.

1.3.3 Les nouveaux pays membres de l'UE

La croissance économique a été forte au sein des dix nouveaux pays membres de l'UE. En Europe centrale, la croissance s'est accélérée et s'est appuyée sur une demande tirée tant par la consommation, les investissements des entreprises que le commerce extérieur. Les trois États baltes ont continué d'enregistrer des performances économiques très favorables et un sentiment de confiance dans le dynamisme de l'économie s'est installé au sein des dix nouveaux pays membres de l'UE.

Les exportations de ces pays se sont inscrites sur une pente très favorable, aidée par les investissements directs étrangers orientés précisément vers les industries des marchés d'exportation. La libéralisation du commerce induite par l'adhésion à l'UE et la croissance notable de la productivité de la main-d'oeuvre ont été des facteurs particulièrement favorables. Même si l'augmentation des dépenses de consommation s'est quelque peu ralentie en Hongrie et République tchèque, dans la plupart des pays, et notamment en Pologne, République slovaque et Slovénie, la consommation des particuliers est demeurée forte tout au long de l'année. Les importations ont cru rapidement en réponse à une activité favorablement orientée et à une demande finale soutenue, mais l'on pourra remarquer que la

contribution du commerce extérieur à la croissance a été positive notamment en Pologne et République slovaque.

L'investissement s'est accru dans une majorité de pays. L'on peut ainsi noter qu'en Hongrie, l'apport de capital direct étranger et le dynamisme des industries d'exportation se sont traduits par une croissance de l'investissement. L'amélioration de la profitabilité des entreprises en République tchèque s'est également accompagnée d'une hausse des investissements. Une situation analogue s'est rencontrée en Slovénie, Pologne et République slovaque.

Les politiques macroéconomiques ont été légèrement favorables mais il y a surtout lieu de noter que l'activité forte a contribué à des situations budgétaires positives pour les finances publiques. Sur ces questions, la Hongrie fait figure d'exception après la crise financière de la fin 2003–début 2004. L'inflation a grandement dépassé les objectifs annoncés par les pouvoirs publics et la Hongrie a dû faire face au problème des déficits jumeaux qui a contraint le pays à maintenir des taux d'intérêt élevés.

Sur l'ensemble des pays, les politiques de désinflation ont marqué le pas, ce qui constitue un renversement de tendance par rapport aux trois années précédentes où des progrès avaient été enregistrés sur cette question. La libéralisation de certains prix concomitante à l'entrée dans l'UE, l'évolution des prix des denrées alimentaires, les cours des matières premières ainsi qu'une demande finale très forte ont exercé autant de pressions à la hausse des prix. Si les salaires se sont accrus plus rapidement que la hausse des prix, l'élévation très notable de la productivité de la main d'œuvre a contribué à neutraliser l'effet des hausses de salaires.

La hausse de la productivité de la main d'œuvre explique également que la forte croissance économique ne se soit pas traduite par une diminution du chômage au sein des nouveaux pays membres de l'UE. Ajoutée à des rigidités sur le marché du travail, notamment par la faiblesse des incitations à retrouver un emploi ou les inadéquations spatiales entre l'offre et la demande

d'emploi, ceci contribue à expliquer qu'à la mi-2004 le taux d'emploi de la main d'œuvre était seulement de 0.2 % supérieur à celui de 2003 à la même période de l'année. Le chômage touche particulièrement les jeunes, les femmes et les seniors et appelle un ensemble de politiques structurelles comme la facilitation du travail à temps partiel ou des programmes de formation à destination des populations vulnérables sur le marché du travail. Il ne semble toutefois pas impossible de relever ces défis.

1.4. L'Europe du Sud-Est

La croissance économique s'est globalement renforcée en Europe du Sud-Est et notamment en Turquie, la plus importante économie de la région. Dans ce pays, tant la consommation finale que l'investissement des entreprises se sont inscrits sur une pente très favorable, reflétant un sentiment de confiance retrouvée dans l'économie. Il en est toutefois résulté une forte augmentation des importations et malgré le dynamisme des exportations, la contribution du commerce extérieur à la croissance économique a été négative. Le déficit des comptes extérieurs, un thème récurrent de préoccupation pour les pouvoirs publics, s'est ainsi accru.

En Bulgarie et Roumanie, l'activité a retrouvé des couleurs favorables en 2004, s'appuyant sur un ensemble de facteurs positifs. Les restructurations industrielles, aidées par l'investissement direct étranger qui s'est accru, ont contribué à renforcer l'offre : la modernisation des capacités industrielles et les gains de productivité qui l'ont accompagné ont été le ferment d'une hausse des exportations malgré la faiblesse de la demande au sein de l'Europe de l'Ouest. Le climat de confiance dans les perspectives de l'économie s'est traduit par une demande finale, tant des particuliers que des entreprises, en hausse, soutenant par la même l'activité économique. On peut noter que dans ces deux pays, le rythme d'augmentation de l'investissement dans des biens durables a excédé 10 %. En 2004, la reprise s'est également manifestée en Serbie et Monténégro après une année 2003 en demi-teinte. Tant la production industrielle que les récoltes agricoles se

sont inscrites en hausse. En Albanie, de bonnes récoltes ont soutenu l'activité des industries alimentaires.

L'on peut noter en revanche qu'en Croatie, l'activité économique s'est ralentie pour la deuxième année consécutive, une évolution due au resserrement de la politique macroéconomique pour lutter contre les déficits jumeaux et la hausse du niveau de la dette qui les accompagne.

En Bosnie-Herzégovine, l'économie a continué à croître à un rythme mesuré. Plusieurs années d'aides à la reconstruction des infrastructures et de refondation des services administratifs commencent à porter leurs fruits, même si le pays apparaît encore incapable d'assurer une croissance économique auto-entretenu pour l'instant.

Dans l'ensemble de ces pays, des progrès ont été enregistrés en matière d'intermédiation bancaire et pour les plus avancés d'entre eux, les activités bancaires et de crédit sont en mesure d'apporter une contribution significative au processus de croissance. L'on peut en outre noter que l'inflation s'est inscrite en baisse sur la région.

La situation de l'emploi sur la zone apparaît contrastée : si l'emploi industriel s'est accru en Bulgarie – l'un des pays avec la plus forte hausse du niveau de l'emploi – la Croatie reste caractérisée par un faible taux de créations d'emploi tandis qu'en Roumanie, l'emploi total a diminué dans la première moitié de 2004. Les restructurations industrielles et la hausse de productivité de la main d'œuvre expliquent pour ce pays ce résultat.

1.5. Les pays de la CEI

1.5.1 Performances macroéconomiques

L'économie de la Fédération de Russie a continué à croître fortement en 2004, bénéficiant directement du cours élevé des matières premières. Une certaine décélération s'est toutefois faite ressentir à la fin de l'année. La revalorisation du rouble sur le marché des

changes, l'élévation forte des coûts de production et des turbulences dans le système bancaire expliquent cet affaiblissement de la croissance en fin d'année.

Bien que la profitabilité des entreprises se soit inscrite en hausse depuis plusieurs années, il n'en reste pas moins vrai qu'il existe un nombre non négligeable de grandes entreprises qui enregistrent des pertes. Même si ce nombre est en régression, cela indique clairement le maintien d'une structure duale de l'économie russe avec des inefficiences allocatives de ressources.

En matière de demande finale, la consommation privée est restée l'un des moteurs de la croissance : de fortes hausses de salaires, des créations d'emploi et l'amélioration des termes de l'échange ont soutenu la consommation privée. L'investissement des entreprises est resté fort pendant la première moitié de l'année, mais il a été ensuite affecté par les turbulences bancaires qui ont touché la Fédération de Russie dans la deuxième partie de l'année : les difficultés d'accès au crédit ont été renforcées, l'un des problèmes récurrents de l'économie des pays de la CEI. Sur l'ensemble de l'année, dans la Fédération de Russie, l'investissement des entreprises s'est difficilement maintenu au niveau de 2003, mais l'on notera une tendance à la diversification de cet investissement, preuve qu'il touche un plus grand nombre de secteurs.

La croissance des importations s'est poursuivie au cours de l'année, soutenue par la consommation finale et les investissements des entreprises. Les performances en demi-teinte des entreprises qui ne sont présentes que sur le marché intérieur prouvent la perte de compétitivité des productions locales sur un marché de la consommation en hausse : l'enrichissement croissant des classes supérieures et moyennes de la société russe se traduit par une préférence de ces dernières pour des achats de biens venus de l'étranger.

En Ukraine, un environnement extérieur favorable, couplé à une demande intérieure forte a contribué à de bonnes performances en terme de croissance en 2004. La demande soutenue sur les marchés d'exportation de l'Ukraine (chimie, métaux, produits semi-finis) a

permis d'engranger des revenus d'exportations avec des retombées positives sur d'autres branches. De plus, les récoltes agricoles ont été, au contraire de l'année 2003, très favorables et ont contribué significativement à la croissance de la production nationale. La consommation finale a elle été alimentée par des hausses de salaires importantes.

Au Bélarus, l'activité économique a également été soutenue en 2004 avec notamment une forte hausse de la production industrielle. L'investissement des entreprises a contribué de manière notable à une élévation de la demande finale portée de plus par tous les composants de cet agrégat. En Moldavie, de bonnes récoltes et des industries de transformation alimentaires en croissance permettent d'expliquer une poussée économique favorable au cours de l'année 2004.

1.5.2 Une résurgence des pressions inflationnistes au sein des principales économies

Au cours de l'année, les pressions inflationnistes se sont accélérées tant dans la Fédération de Russie qu'en Ukraine. Entre janvier et septembre 2004 l'inflation a été supérieure à 8 % dans la Fédération de Russie. En Ukraine, l'inflation en 2004 a dépassé celle de 2003. Des politiques fiscales et monétaires accommodantes expliquent ces résultats : dans la Fédération de Russie, c'est la politique monétaire qui a été souple pour contenir l'appréciation du rouble dans un contexte d'une forte demande de produits de consommation tandis qu'en Ukraine, dans un cadre préélectoral, la politique fiscale a été accommodante. Tant dans la Fédération de Russie qu'en Ukraine, une hausse de l'indice des prix des biens industriels supérieur à celui des biens de consommation laisse entrevoir une poursuite des pressions inflationnistes.

Au Bélarus et en Moldavie, même si l'inflation est demeurée élevée en valeur absolue, elle s'est révélée être sur une pente décroissante en 2004. L'influence d'une bonne récolte en Moldavie et le fait que les coûts de production des biens industriels se soient inscrits dans une hausse modérée au Bélarus expliquent ces résultats.

1.5.3 Des marchés du travail qui restent peu favorables

Si dans la Fédération de Russie, l'emploi total a augmenté depuis la fin 2003 et le niveau de chômage diminué malgré une contraction de l'emploi public ; en Ukraine, au Bélarus et particulièrement en Moldavie l'emploi total a au contraire diminué. Même si il faut interpréter avec prudence les chiffres concernant l'emploi dans cette partie du monde à cause des déficiences des appareils statistiques dans ce domaine, la combinaison d'une croissance économique élevée avec un niveau d'emploi industriel au mieux stagnant suggère que d'importants gains de productivité ont été enregistrés par les économies en 2004.

2. Les transports de marchandises

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

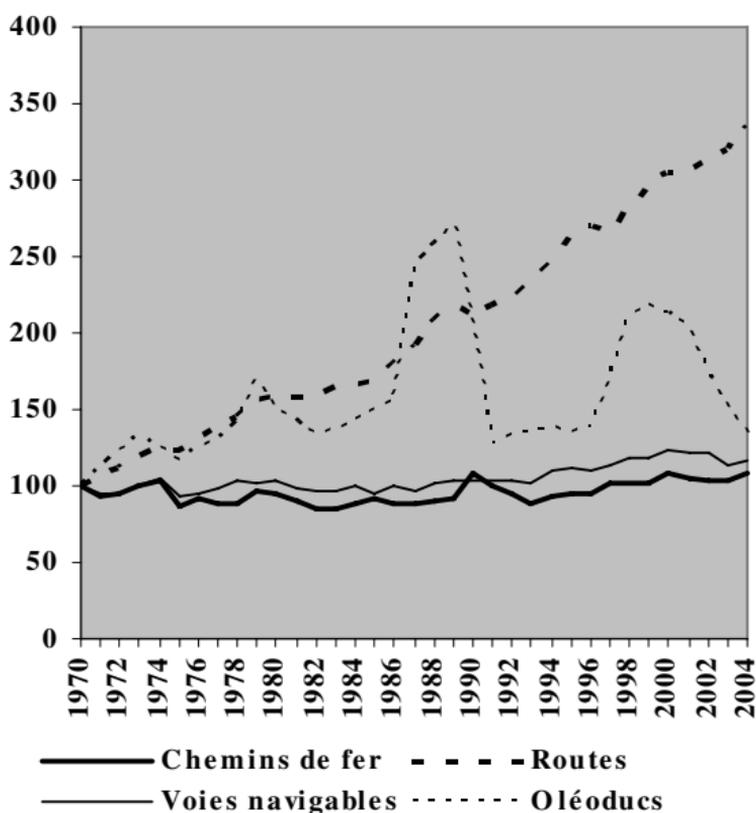
Au sein des pays d'Europe occidentale, les transports routiers de marchandises étaient dominants en 2004 ; ils ont représenté plus de 78.5 % des tonnes-kilomètres acheminées au total par le rail, la route et les voies navigables.

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 et que ni l'une ni l'autre ne résistent, les chemins de fer n'atteignaient en 2004 par exemple que moins de 50 % de leur part modale de 1970 (31.1 %).

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

	1980	1985	1990	1995	2000	2004
Chemin de fer	23.3	21.7	21.1	15.9	15.9	14.8
Routes	66.5	69.2	70.8	76.4	76.8	78.7
Voies navigables	10.2	9.1	8.2	7.6	7.4	6.5
	100	100	100	100	100	100

**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 18 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN, FRA,GBR,GRC,IRL,ITA,LUX,NLD,NOR,PRT, 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 de marchandises

En 2004, les transports routiers de marchandises dans les pays d'Europe occidentale n'ont pas directement été affectés par la quasi 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 5 % par rapport à la performance de l'année 2003. On peut aussi constater que de ce fait les transports routiers de marchandises ont atteint en 2004 un niveau d'activité record.

En examinant la situation de l'année 2004 pays par pays, on remarque les performances enviables qu'ont connues les transports routiers de marchandises en Espagne (+14.8 %) et en Irlande (+8.7 %). Tous les pays pratiquement peuvent faire état de progressions de l'activité des transports routiers de marchandises en compte propre et pour compte d'autrui avec par exemple +6 % en Norvège, +4.4 % en Allemagne et +4.3 % en France. Trois pays seulement peuvent au contraire faire état de contractions d'activité des transports routiers de marchandises. On peut à cet égard noter en 2004 que des contre-performances significatives ont été enregistrées au Luxembourg (-12.7 %), en Autriche (-4.2 %) et au Royaume-Uni (-0.7 %). 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 très positive.

Situées dans une perspective globale, les tonnes-kilomètres acheminées par route apparaissent avoir été multipliées par plus de 3.4 entre 1970 et 2004, malgré le contexte conjoncturel morose des années 2000. 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 de marchandises

Par comparaison avec la performance des transports routiers de marchandises au cours de l'année 2004, les prestations de transport ferroviaire de marchandises pour l'ensemble des pays d'Europe occidentale ont été également de haut niveau. Les tonnes-kilomètres acheminées par 16 réseaux d'Europe de l'Ouest apparaissent avoir été en progression de 4.2 % en 2004 par rapport à 2003. Dans cette perspective, on notera les seules contre-performances des réseaux français (-3.7 %) et espagnols (-3.2 %).

Plusieurs réseaux ont enregistré des croissances de haut niveau. Il s'agit des réseaux norvégiens (+29.5 %), du Royaume-Uni (+11.1 %) et portugais (avec une progression de 10 %). Le réseau autrichien a pour sa part connu une poussée proche de 6.5 %. La Belgique peut se prévaloir d'une augmentation de 5.4 % de l'activité marchandise de ses chemins de fer, tandis qu'en Allemagne, la croissance a été encore plus forte (+8.2 %).

A l'opposé de ces tendances qui contrastent singulièrement avec les tendances des années antérieures, le réseau suisse a manifesté une stagnation d'activité. Clairement, la tendance positive dans laquelle s'était inscrite l'activité des transports ferroviaires de marchandises au sein des pays d'Europe occidentale au cours de l'année 2003 a été amplifiée en 2004, pour afficher une forte performance. Ceci permet d'émettre l'hypothèse que ce mode de transport qui a fait plus que subir les aléas conjoncturels – puisqu'en 2004, les tonnes-kilomètres acheminées étaient au même niveau qu'en 2000, alors que sur la même période de temps, l'économie a enregistré une croissance – s'inscrit dans une inversion de tendance durable. Malgré tout, entre 1970 et 2004, 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 passée des transports ferroviaires était 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 a semblé très difficile aux réseaux ferroviaires de faire face à une activité marchandises à peine supérieure à celle qu'ils constataient en 1970 !

La performance moyenne positive du chemin de fer en 2004 est lisible au travers des données statistiques sur le transport non accompagné international des sociétés UIRR qui a augmenté de 14 % par rapport à 2003. Le trafic transalpin a de nouveau enregistré une performance importante surtout celui de/vers l'Allemagne qui s'est accru de 11 %. Il semblerait que la libéralisation commence à porter ses fruits avec des augmentations de capacités offertes et une meilleure qualité des prestations. Le trafic de/vers la France a lui progressé de 18 %. Le trafic non accompagné national a quant à lui augmenté de 6 % ; l'Allemagne, la France et l'Italie se partageant 85 % de ces envois.

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 relativement 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 augmenté de 3.2 % en 2004 par rapport à 2003. Ces données globales sont valables pour cinq pays d'Europe de l'Ouest. Plus précisément, l'activité de la navigation intérieure a fortement diminué

en Autriche (-23.2 %) pour la deuxième année consécutive, en Finlande (-12.2 %) et aux Pays-Bas (-4.7 %). A l'opposé de ces tendances négatives, on peut noter le fait que le transport de marchandises par navigation intérieure a augmenté en 2004 au Luxembourg de plus de 17 % et en France d'un peu plus de 4.9 %. En Allemagne, l'activité a également été en progression avec une poussée de plus de 9.4 % en 2004 par rapport à 2003.

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 qui avaient marqué de leur empreinte l'ensemble du trafic réalisé sur le fleuve en 2003 font que 2004 a permis d'afficher des progressions de plus de 8 % des volumes. Comparé à 2002, la progression des volumes n'a été que de 1.8 %. L'engorgement observé dans les ports maritimes au niveau du transbordement vers le fluvial a constitué un facteur limitatif important sur le Rhin, notamment pour faire face à la forte progression des conteneurs. On peut noter que des programmes d'extension des sites ont été lancés, mais qu'une optimisation de certaines procédures liées aux documents de transport est également indispensable en plus d'un regroupement des conteneurs pour rationaliser les opérations de chargement/déchargement. En effet, sur le Rhin, les transports de conteneurs ont progressé en 2004 de 17 % pour les conteneurs vides et de 18 % pour les conteneurs chargés sur le Rhin traditionnel. Sur d'autres voies navigables, notamment au niveau du trafic Nord-Sud entre le Benelux et la France, des taux de progression atteignant 35 % pour les conteneurs ont pu être observés.

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 2004 par rapport à 1970 malgré la contre-performance de l'année 2003, ce qui demeure une performance appréciable 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 récession en 2004 par rapport à 2003. Ce mode de transport de produits pétroliers et chimiques ne confirme pas en 2004 sa croissance régulière à cause de l'effondrement de l'acheminement en Turquie (-80 % pratiquement) et de la diminution du transport par oléoducs au travers de la France (-7.4 %), de l'Autriche (-2.5 %) et de la Norvège (-2.4 %). A l'opposé, la croissance de ce mode de transport a été particulièrement significative en 2004 en Espagne (+11.7 %), en Suisse (+7.2 %) et en Allemagne (+5.4 %). Les autres données dont on dispose manifestent des progressions faibles qui viennent quelque peu confirmer un tableau global assez négatif pour l'année 2004.

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 malgré tout, qu'entre 1970 et 2004, 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.

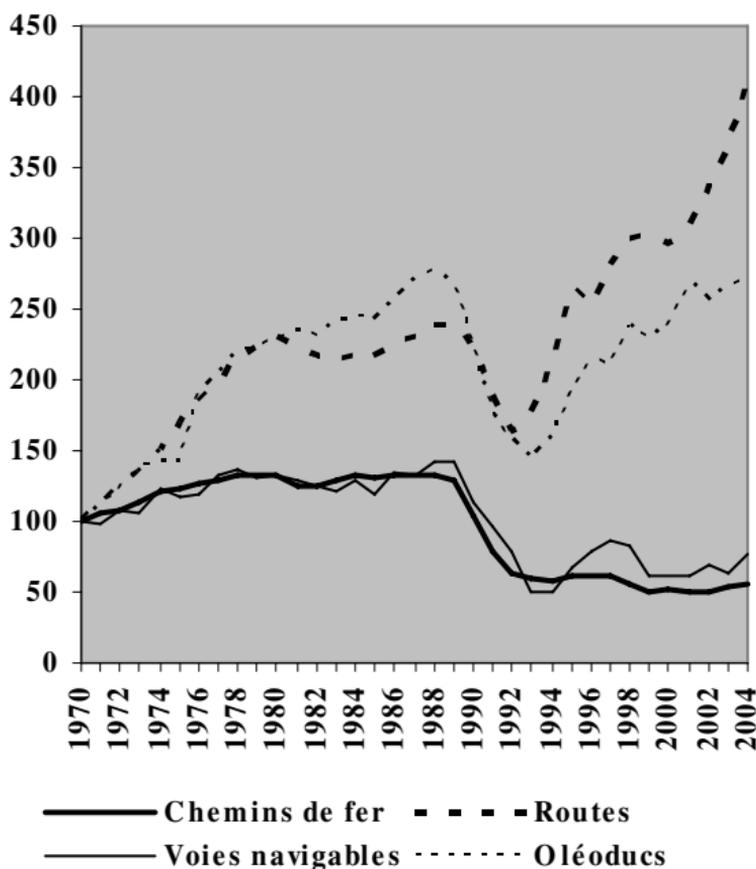
2.2. Les transports de marchandises dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes

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 2004 plus de 60 % des tonnes-kilomètres transportées au total par les trois modes de transport terrestre dominants.

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

	1980	1985	1990	1995	2000	2004
Chemin de fer	70.6	71.5	66.1	50.8	44.3	37.6
Routes	26.1	25.4	30.5	46.6	53.3	60.0
Voies navigables	3.3	3.1	3.4	2.6	2.4	2.5
	100	100	100	100	100	100

**Évolution du transport de marchandises
(tonnes-kilomètres) – Europe de l'Est et États 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

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.

Les transports routiers de marchandises

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 2004, puisque cette poussée a dépassé 13 % en moyenne. Il s'agit d'un chiffre supérieur à ceux constatés depuis 1998. Pour ce qui est des PECO appartenant à l'Union Européenne, la progression a encore été plus importante, puisqu'elle a atteint 15 %.

Le niveau total des tonnes-kilomètres routières a atteint un record au cours de l'année 2004 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.

Seules des notes négatives ont été enregistrées en 2004 en ERY Macédoine (-3.05 %) et en République tchèque (-1.2 %). C'est en Pologne (+28.5 %), Slovénie (+13.6 %), Albanie (+10.6 %), Roumanie (+7.4 %) et Croatie (+7 %) 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 (+7.1 %) et la République slovaque (+9.6 %). Seule la Bulgarie a connu une stagnation (+0.6 %) 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 plus de 3.5 fois ses prestations entre 1970 et 2004 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 1970–2004 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 notable en 2004 dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes. La progression des tonnes-kilomètres a été de plus de 4 %. 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. Pour les PECO appartenant à l'Union Européenne, la progression est moindre en 2004, puisqu'elle ressort à 3.4 %.

Le résultat enregistré en 2004 est la résultante des bonnes performances qu'ont connues les réseaux estonien (+10.6 %), d'ERY Macédoine (+14.2 %), de la Croatie (+14.2 %) et de la Serbie et Monténégro (+22.2 % pratiquement).

Ces performances de bon niveau ont été également soutenues par d'autres réseaux, tels celui de la Slovénie (+5.9 %), de la Hongrie (+7.9 %) et de la Pologne (+5.6 %).

Les seules notes négatives sont venues des réseaux tchèque (-4.8 %), slovaque (-4 %) et bulgare dans une moindre mesure (-1.2 %).

Après avoir enduré depuis le début du processus de transition un déclin continu global, seulement enrayé en 1995 et 2000, les années 2003 et 2004 apparaissent être des années de renouveau, parce que seuls quelques réseaux y ont connu des contractions 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 forte expansion des volumes transportés de l'ordre de 22 % en 2004 par rapport à 2003, où l'on avait pu constater une contraction des tonnes-kilomètres acheminées. On peut dire qu'ainsi se trouve enrayé un processus de déclin qui pouvait être constaté au travers des années 1998, 1999 et 2000. Malgré tout, les tonnes-kilomètres transportées en 2004 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 que les seules contre-performances proviennent des réseaux tchèque (-21 %)

et hongrois (-6.2 %). A l'opposé, le réseau bulgare a enregistré des résultats exceptionnels, supérieurs à 69 % de croissance. La Croatie elle-même a enregistré une poussée d'activité supérieure à un doublement, même si les volumes demeurent faibles en valeur absolue. Les réseaux polonais, roumain et serbo-monténégrin ont tous enregistré des poussées supérieures à 20 %.

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 des années 2002 et 2003 en demi teinte, le transport par oléoducs a connu en 2004 une poussée d'activité de plus de 2.5 %. Cette progression a surtout été sensible en Albanie et Roumanie, puisqu'elle a atteint respectivement +14.3 % et +19.4 %. Portant sur des volumes importants, on a également pu noter une progression de plus de 3 % en Pologne et de plus de 5 % en Hongrie. La Pologne, principal marché de la région, explique donc la tendance.

Les bonnes performances enregistrées en Croatie (+13.4 %), République tchèque (4.5 %) et Lettonie (+3.2 %) 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 notable 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 confirme en 2004 sa place de mode de transport dominant pour les marchandises, puisqu'il a représenté pratiquement 87 % des tonnes-kilomètres acheminées, la route n'assurant qu'un peu moins de 9 % de ces mêmes tonnes-kilomètres et les voies navigables juste 4.5 %.

Évolution de la part de marché (en pourcentage) des différents modes

Transports de marchandises en t-km

	1980	1985	1990	1995	2000	2004
Chemin de fer	82.9	82.9	84.5	84.6	85.9	86.6
Routes	9.3	9.4	9.4	10.1	9.4	8.9
Voies navigables	7.8	7.7	6.1	5.3	4.6	4.5
	100	100	100	100	100	100

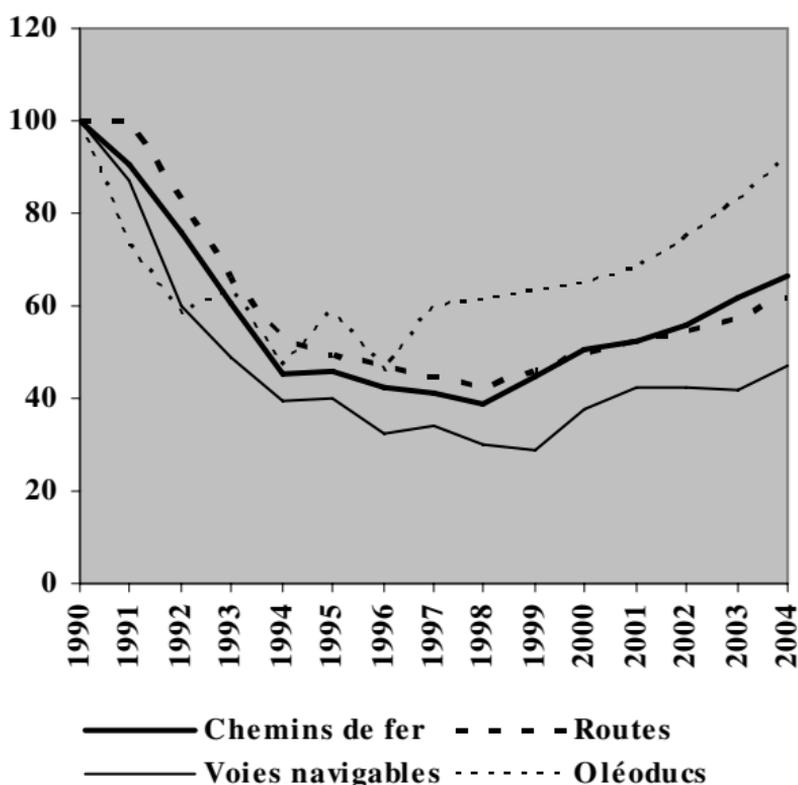
Il en résulte que les performances ferroviaires sont un indicateur de la situation conjoncturelle et, à cet égard, l'on peut remarquer qu'en 2004 l'activité transport de marchandises des réseaux a été en hausse dans la Fédération de Russie et en Ukraine de respectivement 7.9 % et 3.9 %. Il s'agit d'une performance très positive, mais qui est relativisée par les contre-performances des réseaux géorgiens (-11 %) et d'Azerbaïdjan (-2.4 %). En fait, la croissance des prestations des chemins de fer de la CEI est due à la croissance importante qu'a connue en 2004 le réseau russe qui domine les pays de la CEI.

Malgré ces signes de reprise, perceptibles sur la période 1999-2004, les chemins de fer de la CEI n'ont acheminé en 2004 qu'un peu plus de 60 % 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 9.5 % 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). Les années 2001-2003 étaient venues globalement confirmer ce retournement de tendance, quoique dans de bien moindres proportions que les années 1999 et 2000, puisque les transports routiers de marchandises au sein de la CEI y avaient progressé de plus de 12 %.

Évolution du transport de marchandises (tonnes-kilomètres) – Pays de la CEI – 1970=100



Source : CEMT

Chemins de fer	6 pays : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR
Routes	6 pays : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR
Voies navigables	4 pays : BLR,MDA,RUS,UKR
Oléoducs	5 pays : ARM,AZE,GEO,RUS,UKR

Les performances de l'année 2004 peuvent être évaluées à partir des performances de la Fédération de Russie (+5.2 %), de la Moldavie (+93 %) et de l'Ukraine (+30 %). Ces évolutions convergentes rendent encore plus évidente l'appréciation d'ensemble qui ressort à une croissance de 7.3 % sur la CEI. Ces performances confirment les résultats de 2002 et 2003 où l'on avait pu constater une forte augmentation dans la Fédération de Russie des transports routiers de marchandises et une poussée très élevée en Moldavie.

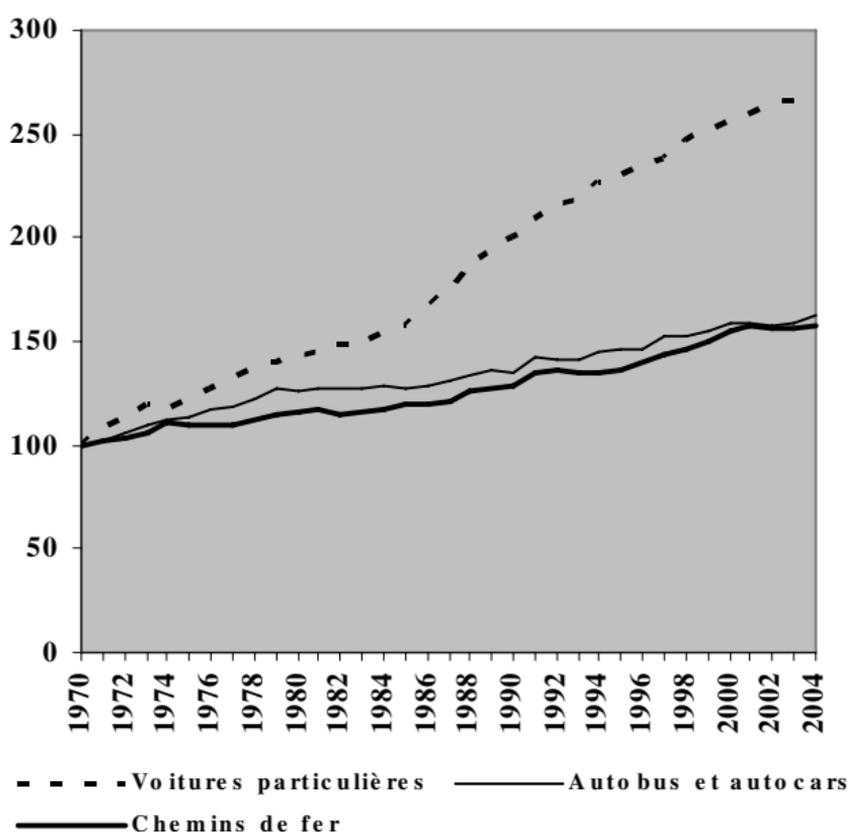
Pour ce qui est de la navigation intérieure, les seules données disponibles concernent la Fédération de Russie et l'Ukraine. Dans ces pays, une croissance des prestations de plus de 12 % a été enregistrée en 2004, mais elle intervient après une année 2003 de diminution de l'activité.

Les informations chiffrées qui sont parvenues au Secrétariat sur le transport par oléoducs au cours de l'année 2004 dans les pays de la CEI laissent transparaître une croissance de 11.3 % dans la Fédération de Russie, de 4.1 % en Azerbaïdjan et de 1.6 % en Géorgie.

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 n'a pas poursuivi sa diminution en 2004 et a affiché une croissance de 1.5 % des voyageurs-kilomètres par rapport à 2003. Cette progression globale fait suite à une diminution de 0.5 % qui avait été constatée en 2003 par rapport à 2002. 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 performance globale de l'année 2004 a été obtenue à cause de la progression notable des réseaux norvégien (+5.8 %), belge (+5 %), français (+3.6 %) et du Royaume-Uni (+2.5 %). Les réseaux turc, espagnol, irlandais et suédois ont en revanche enduré une diminution (avec plus de 10 % de chute pour la Turquie). Aucun autre réseau n'a connu de fortes décroissances, si l'on excepte le cas de l'Espagne qui a enregistré une diminution élevée des prestations de transport de voyageurs (-3.5 %).

Au total, le volume des voyageurs-kilomètres qui a été réalisé par les réseaux ferroviaires d'Europe de l'Ouest en 2004 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 si il a ainsi connu en 2003 une nouvelle année de récession, 2004 est venu effacer les pertes de trafic.

Le transport de voyageurs par bus et autocars

Après avoir connu une performance globale faiblement positive en 2003 où il avait augmenté de 0.6 %, le transport de voyageurs par bus et autocars, mesuré en voyageurs-kilomètres, a enregistré en 2004 une poussée nettement supérieure. Mesuré ou estimé sur quinze pays, il affiche en effet une augmentation de 2.6 %.

Ce chiffre est le résultat entre autres de la croissance élevée que le transport par bus et autocars a connue en Espagne. Les autres seuls pays pour lesquels une diminution des voyageurs-kilomètres assurés par les bus

et autocars a pu être constatée sont la Suède (-2.2 %) et la Finlande (-0.9 %).

A l'inverse, la Norvège a connu une progression égale à 1.5 %, tandis que la France a enregistré une poussée supérieure à la moyenne d'ensemble (avec +3 %) de ses prestations par bus et autocars. L'Islande quant à elle, peut faire état d'une croissance notable de ces mêmes prestations (+3.2 %).

Au total, le transport de voyageurs par bus et autocars a enregistré, en 2004, une croissance de plus de 58 % de ses prestations depuis 1970, et a compensé au cours des années 2000 à 2004, la diminution d'activité observée en 1999. L'année 2004 apparaît donc comme étant une année record de manière comparable au transport de voyageurs par chemin de fer.

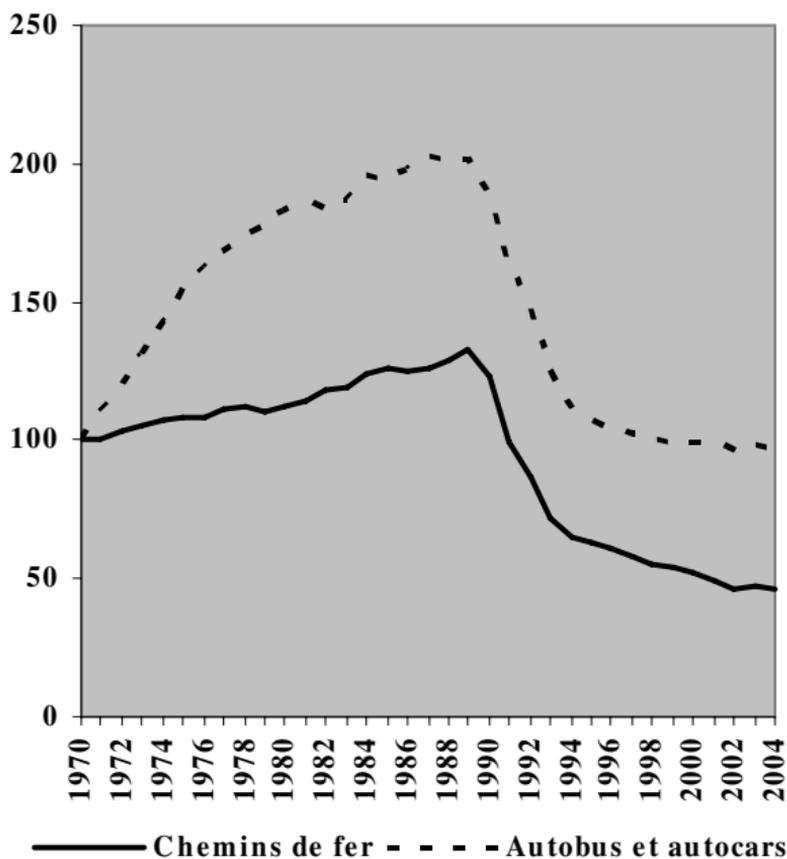
Le transport de voyageurs par voiture particulière

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 et 2002, puisqu'elle a atteint pratiquement 2 % cette dernière année après 1.5 % de hausse en 2001.

En 2004, le transport en voiture particulière apparaît avoir stagné, puisqu'il n'enregistre une progression que de 0.2 %. Ce résultat très moyen s'explique par les accroissements du niveau de circulation modérés qu'ont connus en 2004 la Suède (+0.7 %) et la Norvège (+1 % également), tandis que des décroissances étaient enregistrées en Italie (-1 %) et en France (-0.25 %). Les croissances de la Suisse, de l'Espagne et de la Finlande, tout en étant supérieures à 2 %, n'ont pas suffi à compenser. Dans une moindre mesure, on peut noter que les voyageurs-kilomètres réalisés en voiture particulière ont également été en croissance en Islande (+3 %).

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) – Pays d'Europe centrale et orientale et États baltes – 1970=100



Source : CEMT

Chemins de fer, 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 redressement dans les pays d'Europe centrale et orientale au cours de l'année 2004. Les voyageurs-kilomètres acheminés par l'ensemble des réseaux de la région apparaissent avoir été en baisse de 1.2 % en 2004 par rapport à 2003, soit une tendance

contraire à celle qui avait été enregistrée en 2003 par rapport à 2002.

Les hausses les plus importantes ont été enregistrées en Estonie (+6.6 %) et Lettonie (+6.4 %). D'autres marchés importants comme celui de la République slovaque se sont inscrits en repli de pratiquement 4 %.

Plusieurs autres pays ont connu une évolution défavorable : la Pologne avec -5.1 %, la République slovaque (-3.8 %), la Bulgarie avec -4.5 % et la Slovénie avec -1.6 %. Ces quatre pays pèsent cependant face aux rares progressions des prestations ferroviaires en matière de transport de voyageurs.

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 2004 qu'à peine 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 avait pu marquer un retournement de tendance dans le déclin qui ne s'est pas confirmé en 2004. En effet, le transport de voyageurs par bus et autocars apparaît avoir été en baisse de 0.6 % en 2004 par rapport à 2003, confirmant ainsi une pente descendante qui n'avait été contredite depuis 1988 qu'en 2001 et 2003.

Ce bilan global est explicable par les évolutions qu'ont connues la République tchèque (-9.9 %), l'Albanie (-20 %) et l'ÉRY Macédoine (-17.4 %). Dans d'autres pays, comme en Slovénie (-9.6 %), on a pu constater des contractions tout aussi importantes.

Les quelques croissances qui ont été enregistrées sur la région dans des pays comme la Bulgarie (+0.6 %),

la République slovaque (+1.6 %) et la Lettonie (+8.9 %) n'ont pas été suffisantes face à la décroissance 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 2004 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 2004 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 pratiquement 3 % en 2004.

Sur six pays qui ont fourni des données (Albanie, Lituanie, République tchèque, Hongrie, République slovaque, Serbie et Monténégro), seule la République slovaque a connu une décroissance du trafic (-3.5 %). A l'opposé, la Lituanie a pu se prévaloir d'une hausse importante, avec +33 %. La République tchèque et la Serbie et Monténégro ont enregistré des croissances positives, mais proches de la moyenne (respectivement +1.4 % et +2.5 %).

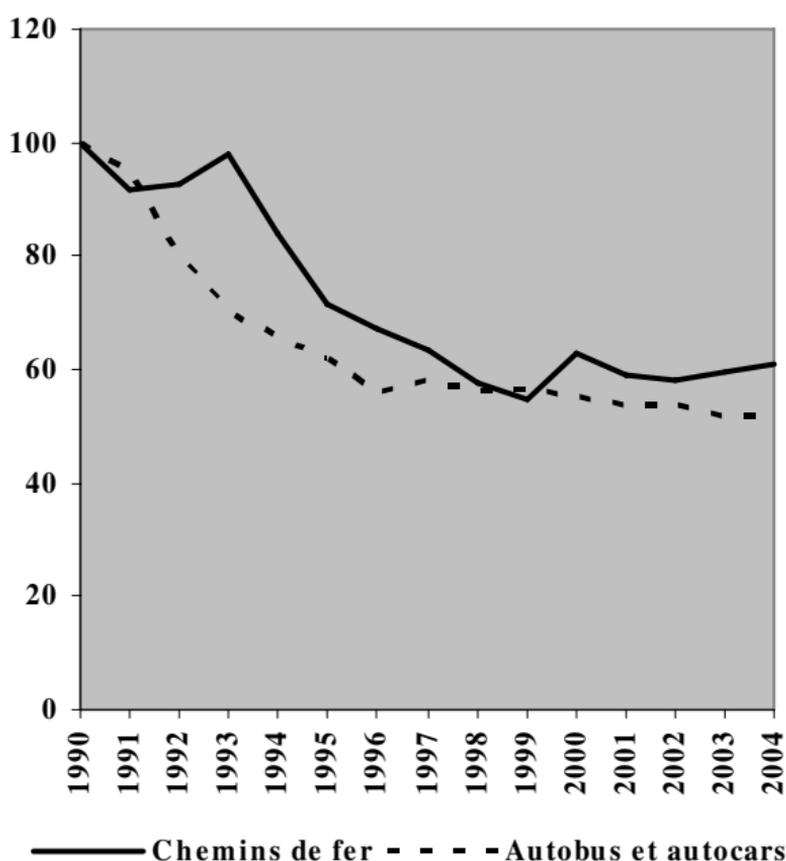
3.3. Les transports de voyageurs dans les pays de la CEI

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 et 2003, l'année 2004 a laissé apparaître une nouvelle croissance du transport de voyageurs par chemin de fer sur la région. Ce mode de transport a été en augmentation importante en

Géorgie (+55 %) et en Azerbaïdjan (+24 %). La croissance a été plus modérée en Fédération de Russie (+3.9 %), proche de la moyenne d'ensemble (+2.7 %). En Moldavie (-1.7 %) et en Ukraine (-1.6 %), le transport ferroviaire de voyageurs a connu une diminution. Le niveau d'activité des chemins de fer qui avait été atteint en 2002 s'était inscrit en net repli par rapport aux performances enregistrées en 1990. Il semblerait que la tendance au déclin soit inversée au travers de l'évolution des années 2003 et 2004.

Évolution du transport de voyageurs (Voyageurs-kilomètres) – Pays de la CEI – 1970=100



Source : CEMT

Chemins de fer 6 pays : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR
Autobus et autocars 5 pays : AZE,BLR,MDA,RUS,UKR

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 2003 une diminution d'activité. Celle-ci avait atteint 3 %.

En 2004, seulement la Moldavie, l'Azerbaïdjan et l'Ukraine ont fourni des données qui laissent transparaître une croissance, tandis que l'activité s'est inscrite en repli de 6.5 % en Fédération de Russie, principal marché de la région. Au total l'activité s'inscrit en recul de 0.5 % sur la zone.

4. La sécurité routière

Au cours de l'année 2004, 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.

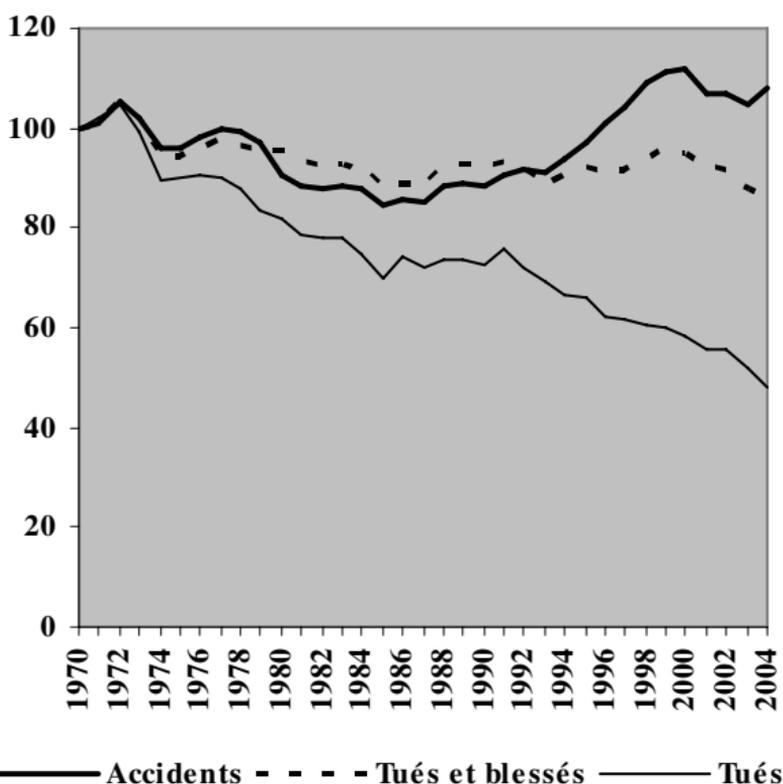
4.1. Bilan de la sécurité routière dans les pays d'Europe de l'Ouest

Dans les pays d'Europe de l'Ouest, tous les indicateurs relatifs à la sécurité routière ne font pas ressortir une amélioration de la situation en 2004 après une année 2003 qui avait affiché un bilan positif :

- Le nombre d'accidents a augmenté de plus de 3 %, soit un chiffre significatif qui ne confirme pas 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 3 % en 2004, soit un résultat en pourcentage inférieur à celui observé en 2003, confirmant malgré tout 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 8 % en 2004, 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 2004 inférieur de plus de 50 % à celui observé en 1970.

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



Source : CEMT

Accidents, tués et blessés, 21 pays :

AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP, FIN,FRA,GBR,GRC,IRL,ISL,ITA, LIE,LUX,MLT,NLD, NOR,PRT,SWE,TUR

En dépit de cette amélioration globale, la situation en 2004 présente quelques contrastes selon les pays, tant au niveau de l'évolution la plus récente que du degré relatif d'insécurité routière :

- Si, en 2004, le nombre de *tués* a diminué fortement en France (-8.7 %), en Allemagne (-11.7 %), aux Pays-Bas (-22 %) et en Espagne (-12.2 %), il a en revanche augmenté en Irlande (+13.1 %) et en Turquie (+11.6 %), deux pays qui font ainsi figure d'exception en Europe de l'Ouest.
- Le nombre total de *tués par million d'habitants* se situe dans une fourchette allant de 135 en Grèce, 124 au Portugal, 115 en Espagne, 109 en Belgique, à 57 au Royaume-Uni, 53 en Suède et, 49 aux Pays-Bas. Pour information, ce même indicateur s'établit à 146 aux États-Unis, 99 en Nouvelle-Zélande, 86 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 312 en Grèce, 208 en Belgique, 206 en Irlande, 106 en Suède à 109 au Royaume-Uni. A titre de comparaison, le nombre de décès par million de véhicules motorisés est de 190 aux États-Unis, 150 au Canada, 144 en Nouvelle-Zélande, 135 en Australie et 125 au Japon.

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

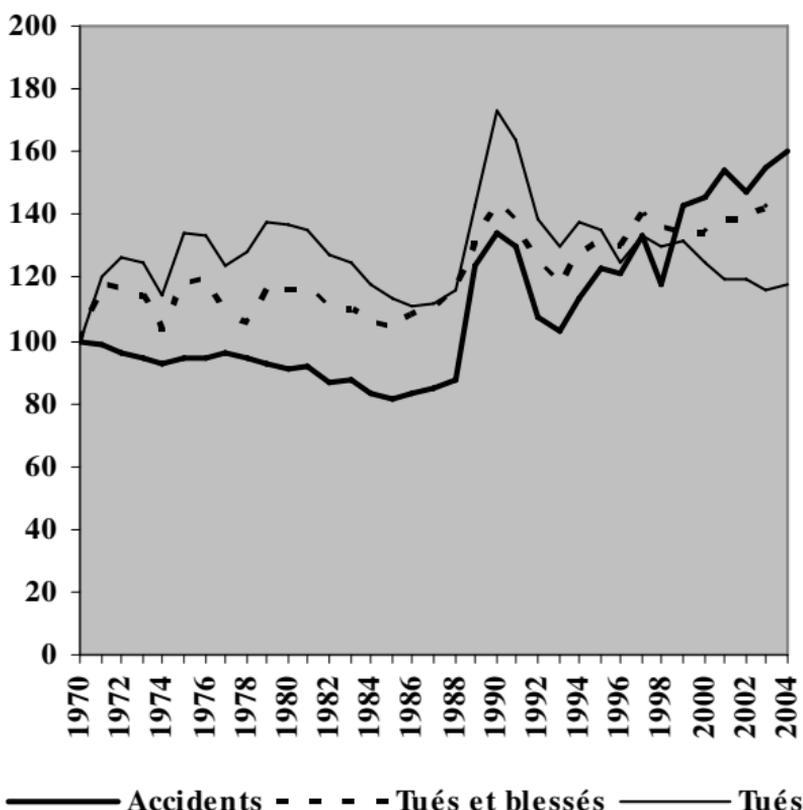
Dans les pays d'Europe centrale et orientale, les principaux indicateurs statistiques en matière de sécurité routière ont connu une évolution moins favorable en 2003, quoique contrastée, que ceux des pays d'Europe de l'Ouest :

- Les accidents de la route ont vu leur nombre augmenter de 3.7 % confirmant ainsi une nouvelle rechute après une année 2003 de dégradation. Par rapport à 2000, ce chiffre s'inscrit ainsi en hausse de plus de 10 %.
- Le nombre de victimes (tués + blessés) a augmenté de 2.7 %. 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 2004 supérieur de plus de 5 % à ce qu'il était en 2000.

- C'est une augmentation de 1.9 % qui a été observé en 2004 au niveau du nombre de tués sur les routes des pays d'Europe centrale et orientale. Cette augmentation, relativement importante, ne conforte pas les bons résultats de 2000 (-4.8 %) et 2001 (-4.7 %). Malgré tout, 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) – Pays d'Europe centrale et orientale et États baltes – 1970=100



Source : CEMT.

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

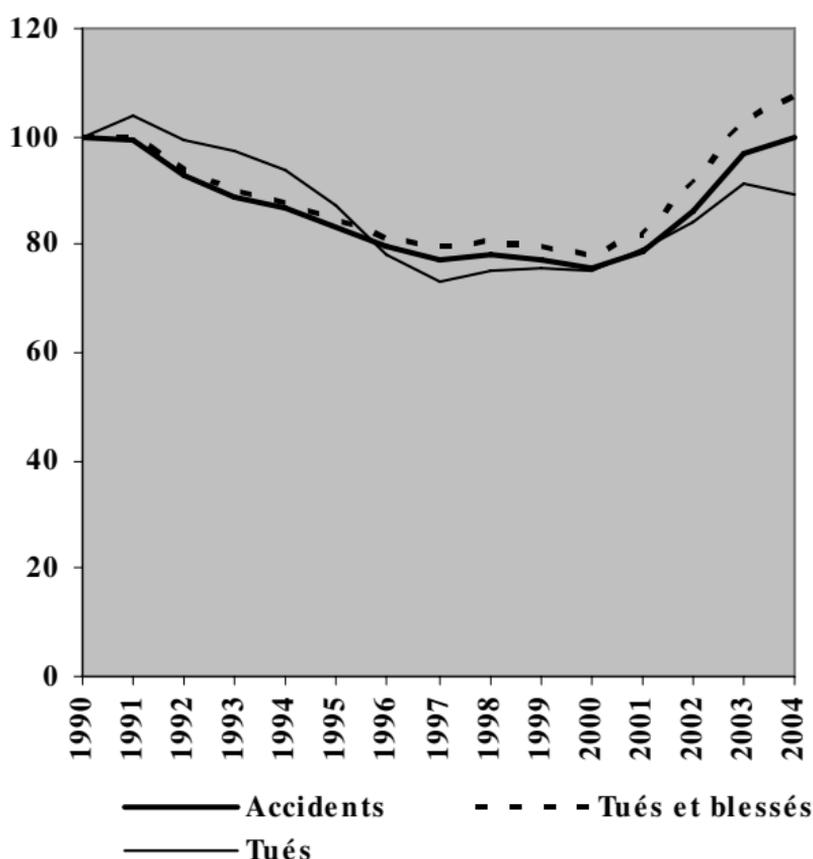
Tant au niveau de l'évolution constatée en 2004 qu'en ce qui concerne le degré relatif d'insécurité routière cette année-là, on observe cependant des situations très différentes selon les pays :

- En 2004, le nombre des *tués* a diminué de manière significative en ERY Macédoine (-4.7 %) et Slovénie (-6.9 %). D'autres pays d'Europe centrale et orientale, en nombre plus important, ont connu une dégradation de leur situation à cet égard. On peut noter la très mauvaise position de la Croatie (+11.4 %) et de l'Albanie (+21.2 %), ou encore de la République slovaque (+11.1 %).
- Rapportée au *nombre de tués par million d'habitants*, la situation est également fort contrastée selon les pays, puisque ce ratio atteint 224 en Lettonie, 219 en Lituanie, 150 en Pologne, mais ne dépasse pas 99 en Albanie, 75 en ERY Macédoine et 60 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 2 150 en Bosnie-Herzégovine, 1 406 en Albanie, 675 en Lettonie, à 325 en Estonie, 265 en Bulgarie et 260 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 2004, les données concernant la CEI sont celles de l'Azerbaïdjan, du Bélarus, de la Géorgie, de la Moldavie, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine. Elles font état d'une évolution contrastée : le nombre d'accidents a été en hausse de 3.3 % en moyenne sur la région, porté par la hausse de 2.1 % en Fédération de Russie.

**Évolution des accidents de la route
(nombre) - Pays de la CEI -
1970=100**



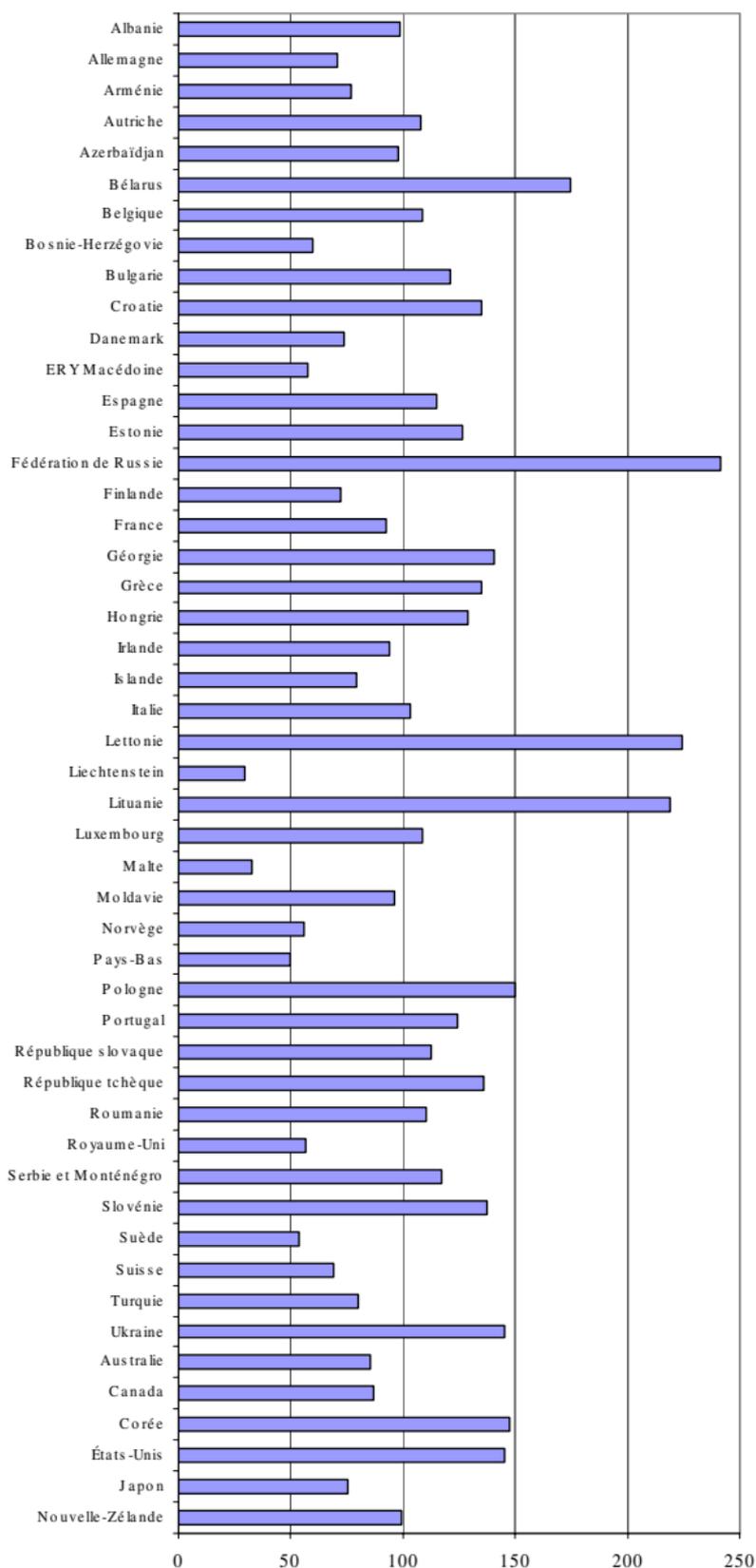
Source : CEMT

Accidents, tués et blessés 6 pays : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

Le nombre de victimes a augmenté de 4.2 %, soutenu par une hausse de plus de 12.5 % en Ukraine. Le nombre de tués sur les routes a en revanche diminué en moyenne pour les six pays avec notamment une

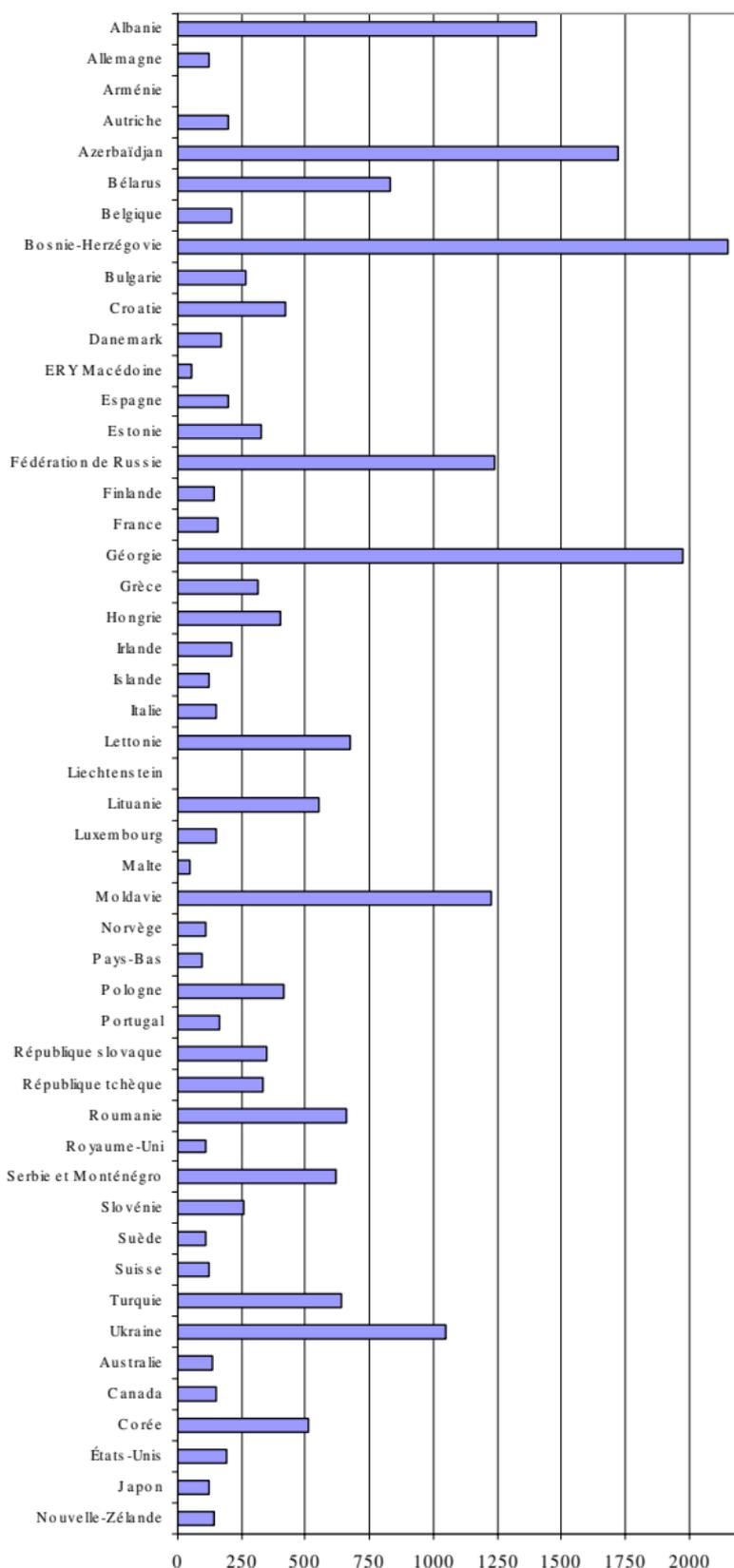
baisse de 2.5 % en Ukraine et de 3.1 % en Fédération de Russie. Ce résultat positif confirme la baisse régulière de cet indicateur constatée tous les ans depuis 1991 aux seules exceptions de 1998 et 2001.

Nombre total de tués par million d'habitants 2004



Source : CEMT

Nombre total de tués par million de véhicules routiers en 2004



Source : CEMT

Tableaux

A. TRANSPORTS DE MARCHANDISES

B. TRANSPORTS DE VOYAGEURS

C. ACCIDENTS DE LA ROUTE

Abréviations utilisées dans les tableaux :

* $-0.5 \% < 0 < 0.5 \%$

e = estimation

c = changement de série

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A1 : Chemin de fer

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	0.2	0.6	0.0	0.0	0.0	
ARM			0.4			
AUT	9.9	12.7	16.6	16.9	17.9	6.3
AZE	24.6	37.1	5.7	7.7	7.5	-2.4
BEL	7.8	8.4	7.7	7.3	7.7	5.5
BGR	13.9	14.1	5.5	5.3	5.2	-1.2
BIH	3.4	4.0	0.1			
BLR	50.1	75.4	31.4	38.4		
CHE	6.6	8.3	10.8	9.3	9.3	-0.0
CSK	55.9	59.5				
CZE			17.5	15.8	15.1	-4.8
DEU	70.5	103.1 c	77.5	79.8	86.4	8.2
DNK	1.9	1.8	2.0	2.0		
ESP	10.3	11.6	12.2	12.4	12.0	-3.2
EST	5.0	7.0	8.1	9.6	10.7	10.6
FIN	6.3	8.4	10.1	10.0	10.1	0.6
FRA	67.6	49.7	55.4	46.8	45.0	-3.7
GBR	24.6	16.0	18.1	18.9	21.0	11.1
GEO	9.8	10.8	3.9	5.4	4.9	-10.9
GRC	0.7	0.6	0.4	0.5		
HRV	5.7	6.5	1.8	2.5	2.5	0.2
HUN	19.8	16.8	8.1	8.1	8.7	7.9
IRL	0.5	0.6	0.5	0.4	0.4	0.3
ISL						
ITA	18.1	21.2	25.0	22.5	23.3	3.6
LIE						
LTU	13.6	19.3	8.9	11.5	11.6	1.6
LUX	0.8	0.7	0.6	0.6	0.6	5.6
LVA	15.5	18.5	13.3	18.0	18.6	3.7
MDA	10.4	14.8	1.5	3.0	3.0	-1.1
MKD	0.6	0.8	0.5	0.4	0.4	14.2
MLT						
NLD	3.7	3.1	4.5	5.0	5.2	5.3
NOR	1.4	1.6	1.8	1.6	2.0	29.5
POL	99.3	83.5	54.0	49.6	52.3	5.5
PRT	0.8	1.6	2.2	2.1	2.3	10.1
ROM	48.0	57.3	18.0	16.9	18.4	8.8
RUS	1 672.0	2 522.9	1 373.2	1 668.9	1 801.6	8.0
SCG	6.1	7.2	1.9	2.6	3.2	22.2
SVK			11.2	10.1	9.7	-4.1
SVN	3.3	4.2	2.9	3.3	3.5 c	
SWE	17.3	19.1	20.1	20.1	20.6	2.3
TUR	6.1	8.0	9.9	8.7	9.4	8.6
UKR		488.2	172.8	225.3	234.0	3.9
CEMT/OUEST	254.8	276.4	275.3	264.7	275.8 e	4.2
CEMT/PECO	290.3	299.3	151.9	153.8 e	160.2 e	4.1
PECO-EU	212.4	208.8	124.0	126.0	130.2	3.4
CEMT/CEI	1 766.9	3 149.3	1 588.6	1 948.8	2 092.2 e	7.4

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/PECO-EU = 8 pays : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

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

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A2 : Routes

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	0.8	1.2	2.2	2.5	2.8	10.6
ARM			0.0			
AUT	2.9	9.0	17.2	18.1	17.4	-4.2
AZE	3.7	3.3	3.5	6.2	7.0	11.6
BEL	13.1	32.0	51.0	50.5		
BGR	7.0	13.8	3.1 c	4.6	4.6	0.6
BIH	0.8	3.1				
BLR	8.1	22.4	9.0	7.7		
CHE	4.8	11.5	21.9			
CSK	10.1	23.3				
CZE			39.0	46.6	46.0	-1.2
DEU	78.0	169.9	280.7	290.9	303.7	4.4
DNK	7.8	9.4	11.0	11.0		
ESP	51.7	90.5	148.7	187.0	214.7	14.8
EST	2.3	4.5	3.9	6.4	6.8	6.4
FIN	12.4	25.4	27.8	26.9	27.3	1.6
FRA	66.3	114.8	184.2	189.2	197.4	4.3
GBR	85.0	132.9	153.7	157.0	155.9	-0.7
GEO		2.6	0.5	0.6	0.6	1.4
GRC	7.0	12.5				
HRV	1.3	2.9	2.8	8.2	8.8	7.0
HUN	5.8	15.2	12.1	10.7	11.0	2.9
IRL		5.1	12.3	15.9	17.3	8.7
ISL						
ITA	58.7	177.9	158.6	174.1		
LIE						
LTU	3.4	7.3	7.8	11.5	12.3	7.1
LUX	0.1		0.4	0.6	0.5	-12.7
LVA	2.9	5.9	4.8	6.8	7.3	8.1
MDA	3.2	6.3	1.0	1.5	2.0	36.5
MKD	0.8	2.2	0.8	4.1	4.0	-3.1
MLT						
NLD	12.4	22.9	31.6	29.9		
NOR	3.2	8.2	13.0	14.1	15.0	6.0
POL	15.8	40.3	75.0	86.0	110.5	28.5
PRT		10.9	7.5	8.1		
ROM	5.2	5.2	9.9	13.6	14.7	7.4
RUS	116.4	299.4	152.7	173.1	182.1	5.2
SCG	3.5	8.6	4.7	5.7	5.8	0.3
SVK			14.3	16.9	18.5	9.8
SVN	2.1	4.9	1.9	2.0	2.3	13.6
SWE	17.5	29.2	38.1	36.6	36.9	0.9
TUR	17.4	65.7	161.6	152.2	156.9	3.1
UKR		14.8	7.5	11.6	15.1	30.0
CEMT/OUEST	438.3	928.4	1 333.4 e	1 400.2 e	1 471.3 e	5.1
CEMT/PECO	61.8	138.2	182.7 e	226.0 e	255.7 e	13.2
PECO-EU	42.5	101.3	159.0	186.7	214.7	15.0
CEMT/CEI	131.4	348.7	174.2	200.6	214.9 e	7.1

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/PECO-EU = 8 pays : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

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

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A3 : Voies navigables

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB						
ARM						
AUT	1.3	1.7	2.4	2.3	1.7	-23.2
AZE						
BEL	6.7	5.4	7.3	8.3		
BGR	1.8	1.6	0.4	0.8	1.3	69.1
BIH						
BLR	1.2	1.8	0.0	0.2		
CHE	0.1	0.2				
CSK	2.4	4.4				
CZE			0.8	0.5	0.4	-20.7
DEU	48.8	54.8	66.5	58.2	63.7	9.5
DNK						
ESP						
EST	0.0	0.0	0.0			
FIN	2.0	1.1	0.4	0.4	0.3	-12.2
FRA	12.7	7.6	9.1	8.0	8.4	4.9
GBR		0.2	0.2			
GEO						
GRC						
HRV	0.3	0.5	0.1	0.1	0.2	134.1
HUN	1.8	2.0	0.9 c	1.5	1.4	-6.2
IRL						
ISL						
ITA	0.4	0.1	0.2	0.1		
LIE						
LTU	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	
LUX	0.3	0.3	0.4	0.3	0.4	17.0
LVA	0.1	0.3				
MDA	0.1	0.3				
MKD						
MLT						
NLD	30.7	35.7	41.3	39.9	38.0	-4.8
NOR						
POL	2.3	1.0	1.2	0.9	1.1	22.4
PRT						
ROM	1.3	2.1	2.6	3.5	4.3	21.9
RUS	163.9	213.9	71.0	80.8	92.5	14.5
SCG	3.5	3.2	1.0	0.8	1.1	33.7
SVK			1.4	0.5	0.7	31.6
SVN						
SWE						
TUR						
UKR		11.9	14.7	14.6	14.9	1.9
CEMT/OUEST	103.4	107.1	127.9 e	117.7 e	121.5 e	3.2
CEMT/PECO	13.6	15.4	8.3	8.7	10.5	21.6
PECO-EU	6.7	8.0	4.2	3.5	3.6	4.9
CEMT/CEI	165.2	228.0	85.7	95.5	107.6 e	12.6

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/PECO-EU = 8 pays : CZE, EST, HUN, LTU, LVA, POL, SVK, SVN

CEMT/CEI = 4 pays : BLR, MDA, RUS, UKR

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A4 : Oléoducs

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB			0.0	0.0	0.0	14.3
ARM			1.3			
AUT	3.6	6.4	7.6	7.8	7.6	-2.5
AZE	1.0	3.4	1.4	1.6	1.6	4.1
BEL	0.3	1.0	1.6			
BGR		0.6	0.4	0.3	0.3	-2.8
BIH						
BLR						
CHE	1.2	1.2	0.2	0.2	0.2	7.2
CSK	6.4	7.5				
CZE			1.6	1.8	1.9	4.5
DEU	15.1	11.7	15.0	15.4	16.2	5.4
DNK		2.0	4.7	5.2		
ESP	1.0	4.2	7.5	7.4	8.3	11.7
EST						
FIN						
FRA	28.2	19.6	21.7	22.1	20.5	-7.4
GBR	2.7	10.2	11.4			
GEO			5.0	6.2	6.3	1.6
GRC						
HRV		3.6	0.7	1.6	1.8	13.4
HUN	1.0	5.3	4.0	5.1	5.4	5.1
IRL						
ISL						
ITA	9.1	11.5	10.3	10.9	11.0	1.5
LIE						
LTU			3.5	5.1	4.3	-15.7
LUX						
LVA			6.5	3.2	3.3	3.2
MDA						
MKD						
MLT						
NLD	4.1	4.9	5.9	6.1	6.1	-0.7
NOR		2.1	3.5	3.5	3.4	-2.4
POL	7.0	13.9	20.4	23.9	24.8	3.9
PRT						
ROM	1.8	5.1	1.4	1.6	1.9	19.4
RUS	242.6	1 239.8	745.0	1 002.6	1 116.2	11.3
SCG		0.1	0.1	0.4	0.4	0.7
SVK						
SVN						
SWE						
TUR	1.4	62.4	53.1	10.6	2.3	-78.2
UKR		208.0	187.5	192.7		
CEMT/OUEST	66.7	137.2	142.5	100.4 e	90.4 e	-9.9
CEMT/PECO	16.2	36.0	38.5	43.0	44.1	2.6
PECO-EU	14.4	26.7	35.9	39.1	39.7	1.5
CEMT/CEI	243.6	1 451.1	940.1	1 203.1	1 338.5 e	11.3

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/PECO-EU = 8 pays : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

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

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

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

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	0.9	1.8	2.2	2.6	2.8	10.5
ARM			1.7			
AUT	17.6	29.7	43.8	45.0	44.6	-0.9
AZE	29.3	43.7	10.5	15.5	16.1	3.9
BEL	27.9	46.9	67.6			
BGR	22.7	30.1	9.4 c	10.9	11.4	4.5
BIH	4.2	7.1				
BLR	59.4	99.6	40.4	46.2		
CHE	12.8	21.2				
CSK	74.8	94.7				
CZE			58.9	64.7	63.4	-2.1
DEU	212.4	339.5 c	439.7	444.3	470.1	5.8
DNK	9.7	13.2	17.7	18.2		
ESP	63.1	106.4	168.4	206.9	235.0	13.6
EST	7.4	11.5	12.0	16.1	17.5	8.9
FIN	20.7	34.9	38.3	37.3	37.8	1.2
FRA	174.8	191.7	270.4	266.2	271.4	2.0
GBR		159.3	183.4			
GEO	9.8	13.4	9.3	12.2	11.7	-4.0
GRC	7.6	13.1				
HRV	7.3	13.5	5.3	12.4	13.4	7.4
HUN	28.4	39.3	25.2 c	25.4	26.6	4.4
IRL	0.5	5.7	12.8	16.3	17.7	8.5
ISL						
ITA	86.2	210.7	194.0	207.5		
LIE						
LTU	17.1	26.8	20.1	28.0	28.2	0.7
LUX	1.2		1.5	1.4	1.4	1.0
LVA	18.5	24.7	24.6	27.9	29.2	4.7
MDA	13.7	21.4	2.5	4.5	5.0	11.2
MKD	1.4	3.0	1.3	4.5	4.4	-1.6
MLT						
NLD	50.9	66.5	83.2	80.8		
NOR	4.6	11.9	18.3	19.2	20.4	6.4
POL	124.3	138.7	150.6	160.3	188.7	17.7
PRT	0.8	12.5	9.7	10.1		
ROM	56.4	69.6	31.9	35.7	39.3	10.0
RUS	2 194.9	4 276.0	2 341.9	2 925.4	3 192.4	9.1
SCG	13.1	19.1	7.7	9.6	10.5	9.1
SVK			27.0	27.5	28.9	5.2
SVN	5.4	9.1	4.8	5.3	5.7 c	
SWE	34.8	48.3	58.2	56.7	57.5	1.4
TUR	25.0	136.2	224.6	171.4	168.6	-1.7
UKR		722.9	382.6	444.2		
CEMT/OUEST	863.2	1 449.0	1 879.1 e	1 883.0 e	1 959.1 e	4.0
CEMT/PECO	381.9	488.9	381.4	431.5 e	470.6 e	9.1
PECO-EU	276.0	344.8	323.1	355.2	388.2	9.3
CEMT/CEI	2 307.2	5 177.1	2 787.4	3 448.0	3 753.2 e	8.9

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/PECO-EU = 8 pays : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

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

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B1 : Chemin de fer

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	0.3	0.8	0.1	0.1	0.1	-15.2
ARM			0.0			
AUT	6.3	8.5	8.2	8.2	8.3	0.6
AZE	1.7	1.8	0.5	0.6	0.8	24.1
BEL	8.3	6.5	7.8	8.3	8.7	5.0
BGR	6.2	7.8	3.5	2.5	2.4	-4.5
BIH	1.7	1.4	0.0			
BLR	7.3	16.9	17.7	13.3		
CHE	8.2	11.1	12.8	14.5		
CSK	20.5	19.3				
CZE			7.3	6.5	6.6	1.1
DEU	38.5	43.6	75.4	71.3	72.6 c	
DNK	3.4	4.9	5.3	5.6		
ESP	15.0	16.7	20.1	21.1	20.4	-3.6
EST	1.2	1.5	0.3	0.2	0.2	6.6
FIN	2.2	3.3	3.4	3.3	3.4	0.4
FRA	41.0	63.7	69.9 c	71.7	74.3	3.6
GBR	30.4	33.2	38.2	40.9	41.9	2.5
GEO	2.1	2.0	0.5	0.4	0.6	55.1
GRC	1.5	2.0	1.6	1.6		
HRV	3.7	3.4	1.3	1.2	1.2	4.3
HUN	15.2	11.4	9.7	10.3	10.5	2.5
IRL	0.8	1.2	1.4	1.6	1.6	-1.2
ISL						
ITA	32.5	44.7	47.1	45.2	45.6	0.8
LIE						
LTU	2.1	3.6	0.6	0.4	0.4	2.5
LUX	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	1.5
LVA	3.8	5.4	0.7	0.8	0.8	6.4
MDA	0.8	1.6	0.3	0.4	0.3	-1.7
MKD	0.3	0.4	0.2 c	0.1	0.1	2.2
MLT						
NLD	8.0	11.1	15.4	14.5		
NOR	1.9	2.4	3.4	2.9	3.1	5.8
POL	36.9	50.4	19.7	19.6	18.6	-5.2
PRT	3.5	5.7	3.8	3.6	3.6	1.3
ROM	17.8	30.6	11.6	8.5	8.6	1.3
RUS	191.1	274.4	167.1	157.6	163.7	3.9
SCG	3.7	4.5	1.2	0.8	0.8	1.4
SVK			2.9	2.3	2.2	-3.8
SVN	1.5	1.4	0.7	0.8	0.8	-1.7
SWE	4.6	6.6	8.2	9.1	9.0	-1.1
TUR	5.6	6.4	5.8	5.9	5.2	-10.9
UKR		82.0	51.8	52.6	51.7	-1.6
CEMT/OUEST	211.7	271.8	328.2	329.6	334.6 e	1.5
CEMT/PECO	115.0	141.8	59.8	54.1 e	53.5 e	-1.2
PECO-EU	81.2	93.1	41.9	40.9	40.2	-1.7
CEMT/CEI	202.9	378.7	237.8	224.9	230.9 e	2.7

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/PECO-EU = 8 pays : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

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

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B2 : Voitures particulières

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB			5.1	6.3	6.3	0.3
ARM			1.3			
AUT		54.1				
AZE						
BEL	49.3	80.7	106.1	109.9		
BGR		4.5				
BIH						
BLR						
CHE	41.8	73.3	80.6	85.3	87.1	2.1
CSK						
CZE			63.9	68.6	69.6	1.4
DEU	350.6	593.2	836.4	854.1		
DNK	33.3	50.3	59.8			
ESP	64.3	174.4	302.6	346.0	354.9	2.6
EST						
FIN	23.7	51.2	55.7	59.6	60.9	2.3
FRA	305.0	586.0	699.6	738.6	736.9	-0.2
GBR	283.0	588.0	618.0			
GEO						
GRC		19.1				
HRV						
HUN	7.3	47.0	46.2	46.4	46.5	0.2
IRL						
ISL		2.7	3.8	4.2	4.3	3.0
ITA	211.9	522.6	726.5	711.0	703.6	-1.0
LIE						
LTU				19.4	25.8	33.0
LUX						
LVA						
MDA						
MKD						
MLT						
NLD	66.3	137.3	141.1	146.1		
NOR	17.8	42.7	46.8	50.5	51.0	1.0
POL		68.1 c	149.7	172.4	181.5	5.3
PRT	13.8	40.5				
ROM						
RUS						
SCG	3.8	16.0	9.1	14.0	14.4	2.5
SVK			23.9	25.2	24.3	-3.5
SVN						
SWE	56.1	85.9	91.9	96.3	97.0	0.7
TUR						
UKR						
CEMT/OUEST	1 516.9	3 047.9	3 884.3 e	4 032.2 e	4 040.3 e	0.2
CEMT/PECO	11.1	131.1	298.0	332.9	342.5	2.9
PECO-EU	7.3	115.1	283.7	312.6	321.8	3.0
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

CEMT/PECO-EU = 4 pays : CZE,HUN,POL,SVK

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B3 : Autobus et autocars

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	0.8	2.2	0.2	0.2	0.1	-19.9
ARM			0.1			
AUT		13.6				
AZE	3.1	6.7	9.2	9.9	10.3	4.2
BEL	9.3	5.0 c	13.2	13.7		
BGR	12.2	25.9	13.9	13.0	13.0	0.6
BIH	1.2	2.7				
BLR	8.4	19.8	9.2	9.8		
CHE	3.0	5.6	5.3	5.4		
CSK	21.4	43.4				
CZE			9.4	9.4	8.5	-9.9
DEU	48.6	56.6	69.0	67.5		
DNK	4.6	7.6	9.1			
ESP	20.9	33.4	50.3	49.2	53.5	8.6
EST	2.6	4.5	2.6	2.3	2.5	7.2
FIN	7.5	8.5	7.7	7.7	7.6	-0.8
FRA	25.2	41.3	43.0	42.7	44.0	3.0
GBR	60.0	45.6	46.5	47.0	47.0	
GEO						
GRC	4.8	5.1				
HRV	3.3	7.0	3.3	3.7	3.4	-8.8
HUN	13.5	24.1	18.4	18.6	18.4	-1.1
IRL						
ISL		0.3	0.5	0.5	0.6	3.2
ITA	32.0	84.0	93.3	97.6	98.9	1.3
LIE						
LTU	4.9	6.7	2.3	2.6	3.3	26.0
LUX						
LVA	3.3	5.9	2.3	2.6	2.8	8.9
MDA	1.9	4.9	1.0	1.6	1.9	18.8
MKD	1.0	1.5	0.8	1.3	1.1	-17.4
MLT						
NLD	11.1	13.1				
NOR	4.2	4.6	6.3	5.9	6.0	1.5
POL	29.1	46.3	31.7	30.0	30.1	0.4
PRT	4.4	10.3	11.8	10.5		
ROM	7.9	24.0	7.7	9.4	9.4	-0.1
RUS	100.1	262.2	164.4	137.9	129.0	-6.5
SCG	6.0	7.2	5.4	5.1	5.0	-3.3
SVK			8.4	7.8	7.9	1.6
SVN	2.6	6.6	1.5	1.0	0.9	-9.6
SWE	8.5	9.7	9.5	9.1	8.9	-2.2
TUR						
UKR		90.3	28.8	40.1	47.3	17.9
CEMT/OUEST	244.1	330.7	387.1 e	388.1 e	398.1 e	2.6
CEMT/PECO	110.0	207.9	109.1 e	108.2 e	107.6 e	-0.6
PECO-EU	77.6	137.3	76.7	74.2	74.3	0.1
CEMT/CEI	113.5	383.8	212.6	199.4	198.3 e	-0.5

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

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

CEMT/PECO-EU = 8 pays : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

CEMT/CEI = 5 pays : AZE,BLR,MDA,RUS,UKR

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B4 : Transport routier total (B2+B3)

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	0.8	2.2	5.3	6.5	6.5	-0.2
ARM			1.4			
AUT		67.7				
AZE	3.1	6.7	9.2	9.9	10.3	4.2
BEL	58.6	85.8	119.3	123.6		
BGR	12.2	25.9	13.9	13.0	13.0	0.6
BIH	1.2	2.7				
BLR	8.4	19.8	9.2	9.8		
CHE	44.9	78.9	85.8	90.7		
CSK	21.4	43.4				
CZE			73.3	78.0	78.1	0.0
DEU	399.2	649.8	905.4	921.6		
DNK	37.9	57.9	69.0			
ESP	85.3	207.8	352.9	395.2	408.3	3.3
EST	2.6	4.5	2.6	2.3	2.5	7.2
FIN	31.2	59.7	63.4	67.3	68.5	1.9
FRA	330.2	627.3	742.6	781.3	780.9	-0.1
GBR	343.0	633.6	664.5			
GEO		8.3	4.5	5.2	5.2	1.0
GRC	4.8	24.2				
HRV	3.3	7.0	3.3	3.7	3.4	-8.8
HUN	20.8	71.1	64.6	65.0	64.9	-0.2
IRL						
ISL		3.0	4.3	4.7	4.9	3.1
ITA	243.9	606.5	819.8	808.6	802.5	-0.8
LIE						
LTU	4.9	6.7	2.3	22.0	29.1	32.2
LUX						
LVA	3.3	5.9	2.3	2.6	2.8	8.9
MDA	1.9	4.9	1.0	1.6	1.9	18.8
MKD	1.0	1.5	0.8	1.3	1.1	-17.4
MLT						
NLD	77.4	150.4				
NOR	21.9	47.3	53.1	56.3	56.9	1.0
POL	29.1	114.4 c	181.4	202.4	211.6	4.6
PRT	18.2	50.8				
ROM	7.9	24.0	7.7	9.4	9.4	-0.1
RUS	100.1	262.2	164.4	137.9	129.0	-6.5
SCG	9.9	23.3	14.5	19.1	19.3	0.9
SVK			32.4	33.0	32.2	-2.3
SVN	2.6	6.6	1.5	1.0	0.9	-9.6
SWE	64.6	95.6	101.4	105.4	105.9	0.5
TUR	41.3	135.0	185.7	164.3	174.3	6.1
UKR		90.3	28.8	40.1	47.3	17.9
CEMT/OUEST	1 802.3	3 513.6	4 457.0 e	4 584.6 e	4 612.8 e	0.6
CEMT/PECO	121.1	339.0	407.1 e	460.5 e	475.9 e	3.3
PECO-EU	84.8	252.4	360.4	406.2	422.0	3.9
CEMT/CEI	113.5	392.2	217.1	204.5	203.5 e	-0.5

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/PECO-EU = 8 pays : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

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

TRANSPORTS DE VOYAGEURS
 Milliards de voyageurs-kilomètres
Tableau B5 : Total voyageurs (B1+B4)

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	1.0	3.0	5.4	6.6	6.6	-0.5
ARM			1.5			
AUT		76.2	8.2	8.2	8.3	0.6
AZE	4.8	8.5	9.6	10.5	11.1	5.4
BEL	66.8	92.3	127.1	131.9		
BGR	18.5	33.7	17.4	15.5	15.4	-0.2
BIH	3.0	4.1				
BLR	15.7	36.6	27.0	23.1		
CHE	53.0	89.9	98.7	105.2		
CSK	41.9	62.7				
CZE			80.6	84.6	84.7	0.1
DEU	437.7	693.4	980.8	992.9		
DNK	41.3	62.7	74.3			
ESP	100.2	224.5	373.0	416.3	428.7	3.0
EST	3.8	6.0	2.9	2.5	2.7	7.2
FIN	33.4	63.0	66.8	70.6	71.9	1.8
FRA	371.2	691.0	812.5 c	853.0	855.2	0.3
GBR	373.4	666.8	702.7			
GEO	2.1	10.3	5.0	5.5	5.8	4.8
GRC	6.3	26.2				
HRV	7.0	10.4	4.6	4.9	4.6	-5.7
HUN	36.0	82.5	74.3	75.3	75.4	0.2
IRL	0.8	1.2	1.4	1.6	1.6	-1.2
ISL		3.0	4.3	4.7	4.9	3.1
ITA	276.4	651.3	866.9	853.8	848.1	-0.7
LIE						
LTU	7.0	10.3	2.9	22.4	29.5	31.6
LUX	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	1.5
LVA	7.1	11.2	3.1	3.3	3.6	8.4
MDA	2.6	6.5	1.3	2.0	2.3	15.2
MKD	1.4	1.8	1.0 c	1.4	1.2	-16.2
MLT						
NLD	85.4	161.5				
NOR	23.9	49.8	56.4	59.2	60.0	1.3
POL	66.0	164.8 c	201.1	222.0	230.2	3.7
PRT	21.7	56.5				
ROM	25.7	54.6	19.3	18.0	18.1	0.6
RUS	291.2	536.6	331.4	295.5	292.8	-0.9
SCG	13.5	27.7	15.7	19.9	20.1	1.0
SVK			35.2	35.3	34.4	-2.4
SVN	4.1	8.0	2.2	1.8	1.7	-6.1
SWE	69.2	102.2	109.6	114.5	114.9	0.3
TUR	46.9	141.4	191.5	170.2	179.5	5.5
UKR		172.3	80.6	92.7	99.0	6.8
CEMT/OUEST	2 048.9	3 853.1	4 785.3 e	4 914.2 e	4 947.4 e	0.7
CEMT/PECO	236.1	480.8	466.8 e	514.7 e	529.4 e	2.9
PECO-EU	166.1	345.5	402.3	447.1	462.2	3.4
CEMT/CEI	316.4	770.9	454.9	429.4	434.4 e	1.2

CEMT/OUEST = 19 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC,IRL,ISL,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/PECO-EU = 8 pays : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

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

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Milliers

Tableau C1 : Nombre d'accidents

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB			0.4	0.4	0.8	120.7
ARM			0.9			
AUT	51.6	46.3	42.1	43.4	42.7	-1.8
AZE			2.0	2.3	2.4	3.3
BEL	77.0	62.4	49.1			
BGR		6.5	6.9	7.0	7.6	8.8
BIH						
BLR			6.4	7.2		
CHE	28.7	23.8	23.7	23.8	22.9	-4.0
CSK	33.5	30.1				
CZE			25.4	27.3	26.5	-2.9
DEU	377.6	340.0	382.9	354.5	339.3	-4.3
DNK	19.8	9.2	7.3	6.7		
ESP	58.0	101.5	101.7	100.0	94.0	-6.0
EST	2.2	2.1	1.5	1.9	2.2	16.2
FIN	11.4	10.2	6.6	6.9	6.8	-2.0
FRA	235.1	162.6	121.2	90.2	85.4	-5.4
GBR	272.8	265.6	242.1	219.7	213.0	-3.0
GEO	3.0	3.0	1.7	2.1	2.9	38.9
GRC	18.3	19.6	23.0	15.7		
HRV		14.5	14.4	18.6	17.1	-7.8
HUN	23.2	27.8	17.5	20.0	21.0	4.9
IRL	6.4	6.1	7.8	6.0		
ISL	0.7	0.6	1.0	0.8	0.8	0.4
ITA	307.7	161.8	229.0	225.1		
LIE	0.3	0.3	0.4	0.6	0.5	-9.4
LTU	4.7	5.1	5.8	6.0	6.4	6.6
LUX	3.1	1.2	0.9	0.7		
LVA	4.7	4.3	4.5	5.4	5.1	-5.5
MDA	3.1	6.0	2.6	2.7	2.4	-8.4
MKD	3.1	2.3	1.7	1.9	2.0	3.2
MLT			1.0	1.2	0.9	-26.7
NLD	59.0	13.2	10.9	10.1	9.0	-11.0
NOR	9.3	8.8	8.4	8.3	8.4	1.9
POL	41.8	50.5	57.3	51.1	51.1	-0.0
PRT	22.7	45.1	44.2	41.5	38.9	-6.2
ROM	4.9	9.7	7.6	6.7	6.9	3.1
RUS		197.4	157.6	204.3	208.6	2.1
SCG		33.6	48.8	55.6	62.3	12.2
SVK			7.9	8.6	8.4	-1.3
SVN	8.3	5.2	8.5	11.7	12.7	8.9
SWE	16.6	17.0	15.8	18.4	18.0	-1.8
TUR	19.2	115.3	466.4	455.7	537.4	17.9
UKR		50.9	33.3	42.2	45.6	8.1
CEMT/OUEST	1 595.4	1 410.7	1 785.6	1 674.7 e	1 727.1 e	3.1
CEMT/PECO	143.3 e	191.8	208.2	222.0	230.1	3.7
PECO-EU	118.4	125.2	128.4	131.9	133.4	1.1
CEMT/CEI	6.1	269.8	203.6	260.7	269.4 e	3.3

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,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/PECO-EU = 8 pays : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

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

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Milliers

Tableau C2 : Victimes [tués+blessés]

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB			0.6	0.5	1.1	117.6
ARM			1.4			
AUT	72.7	62.0	55.9	57.8	56.7	-1.9
AZE			2.2	3.4	3.6	4.7
BEL	107.8	88.2	69.4			
BGR		8.4	9.0	9.4	10.3	8.5
BIH						
BLR			8.1	9.1		
CHE	37.7	30.2	30.7	30.6	29.3	-4.5
CSK	44.2	40.4				
CZE			32.4	35.4	35.6	0.6
DEU	551.0	456.1	511.6	468.8	446.0	-4.9
DNK	26.7	11.3	9.6	8.8		
ESP	87.0	162.4	155.6	156.0	143.1	-8.3
EST	2.3	2.8	2.0	2.7	2.9	6.4
FIN	17.1	13.4	8.9	9.5	9.2	-3.2
FRA	344.7	236.1	169.8	121.7	114.0	-6.3
GBR	371.5	352.9	335.0	300.9	290.3	-3.5
GEO	4.3	4.6	2.6	3.2	4.7	49.1
GRC	25.7	29.1	32.8	22.1		
HRV		21.2	21.2	26.9	24.9	-7.4
HUN	31.9	39.4	23.9	28.0	29.4	5.0
IRL	9.8	9.9	12.5	8.6		
ISL	0.9	0.9	1.5	1.2	1.2	-5.2
ITA	238.4	227.6	328.4	325.0		
LIE	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	-16.3
LTU	4.9	6.4	7.6	8.0	8.6	8.0
LUX	2.5	1.8	1.3	1.1		
LVA	5.0	5.6	6.0	7.1	6.9	-2.8
MDA	3.6	7.8	3.6	3.6	3.3	-9.5
MKD	2.7	3.3	2.5	2.9	3.1	7.3
MLT			1.2	1.2	1.2	0.7
NLD	71.4	15.0	11.5	10.6	10.3	-2.9
NOR	12.3	12.2	12.0	12.1	12.4	2.0
POL	37.8	66.9	71.6	63.9	64.7	1.2
PRT	30.3	65.7	61.6	56.6	53.1	-6.1
ROM	6.3	11.9	8.8	7.8	8.0	3.1
RUS		250.2	209.0	279.5	285.9	2.3
SCG		27.4	17.7	16.8	18.5	10.3
SVK			10.7	12.0	11.8	-1.5
SVN	11.2	7.1	11.9	16.9	19.0	12.1
SWE	23.5	23.3	22.6	27.6	27.1	-2.1
TUR	20.8	94.0	118.0	121.2	140.7	16.0
UKR		63.1	41.8	53.8	60.6	12.6
CEMT/OUEST	2 052.0	1 892.3	1 950.0	1 803.8 e	1 749.4 e	-3.0
CEMT/PECO	168.0	240.7	226.1	238.3	244.7	2.7
PECO-EU	137.3	168.6	166.3	174.0	178.9	2.8
CEMT/CEI	7.9	342.1	267.2	352.7	367.6 e	4.2

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,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/PECO-EU = 8 pays : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

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

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Milliers

Tableau C3 : Tués

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB			0.3	0.3	0.3	21.2
ARM			0.2			
AUT	2.2	1.4	1.0	0.9	0.9	-5.7
AZE			0.6	0.7	0.8	12.0
BEL	3.0	2.0	1.5			
BGR		1.6	1.0	1.0	0.9	-1.8
BIH						
BLR			1.6	1.8		
CHE	1.7	1.0	0.6	0.5	0.5	-6.6
CSK	2.2	2.0				
CZE			1.5	1.4	1.4	-4.5
DEU	19.2	7.9	7.5	6.6	5.8	-11.7
DNK	1.2	0.6	0.5	0.4		
ESP	4.2	6.9	5.8	5.4	4.7	-12.2
EST	0.3	0.4	0.2	0.2	0.2	3.7
FIN	1.1	0.6	0.4	0.4	0.4	-1.1
FRA	15.1	10.3	7.6	5.7	5.2	-8.7
GBR	7.8	5.4	3.6	3.7	3.4	-7.9
GEO	0.8	1.1	0.5	0.6	0.6	11.4
GRC	0.9	1.7	2.0	1.6		
HRV		1.4	0.7	0.7	0.6	-13.3
HUN	1.7	2.4	1.2	1.3	1.3	-2.3
IRL	0.5	0.5	0.4	0.3	0.4	13.1
ISL	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
ITA	10.2	6.6	6.6	6.0		
LIE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-80.0
LTU	0.7	0.9	0.6	0.7	0.8	6.1
LUX	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	-7.5
LVA	0.6	0.9	0.6	0.5	0.5	4.7
MDA	0.6	1.1	0.4	0.4	0.4	-4.7
MKD	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2	31.4
MLT			0.0	0.0	0.0	-18.8
NLD	3.2	1.4	1.1	1.0	0.8	-21.8
NOR	0.6	0.3	0.3	0.3	0.3	-8.2
POL	3.4	7.3	6.3	5.6	5.7	1.3
PRT	1.4	2.3	1.6	1.4	1.1	-16.3
ROM	1.9	3.8	2.5	2.2	2.4	8.2
RUS		35.4	29.6	35.6	34.5	-3.1
SCG		2.1	1.0	0.9	1.0	11.1
SVK			0.6	0.7	0.6	-6.9
SVN	0.6	0.5	0.3	0.2	0.3	13.2
SWE	1.3	0.8	0.6	0.5	0.5	-9.3
TUR	4.0	6.3	3.9	4.0	4.4	11.6
UKR		9.6	5.2	7.1	7.0	-2.5
CEMT/OUEST	77.7	56.2	45.2	40.1 e	37.1 e	-7.6
CEMT/PECO	13.6	23.6	17.0	15.8	16.1	1.9
PECO-EU	9.5	14.6	11.4	10.7	10.7	0.3
CEMT/CEI	1.4	50.6	37.9	46.2	45.0 e	-2.6

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,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA, MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/PECO-EU = 8 pays : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

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

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 2006 03 2 P) ISBN 92-821-2351-0 – n° 54928 2006

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

Quelle a été l'évolution du secteur des transports de voyageurs et de marchandises depuis 1970 ? Qu'en est-il de la sécurité routière ? Cette publication fournit les statistiques les plus récentes sur les transports en Europe et s'efforce de mettre en évidence, notamment à l'aide de graphiques, les tendances majeures.

Cette étude offre au lecteur la primeur des tendances de l'évolution des transports car sa parution précède celle de tous les ouvrages comparables. Elle présente une analyse de la situation des transports dans les pays de l'Europe de l'Ouest et de l'Est ainsi que dans les pays baltes et la CEI.

Le texte complet de cet ouvrage est disponible en ligne aux adresses suivantes :

<http://www.sourceocde.org/transport/9282123510>

<http://www.sourceocde.org/economiestransition/9282123510>

Les utilisateurs ayant accès à tous les ouvrages en ligne de l'OCDE peuvent également y accéder via :

<http://www.sourceocde.org/9282123510>

SourceOCDE est une bibliothèque en ligne qui a reçu plusieurs récompenses. Elle contient les livres, périodiques et bases de données statistiques de l'OCDE. Pour plus d'informations sur ce service ou pour obtenir un accès temporaire gratuit, veuillez contacter votre bibliothécaire ou **SourceOECD@oecd.org**.



(75 2006 03 2 P)
ISBN 92-821-2351-0

