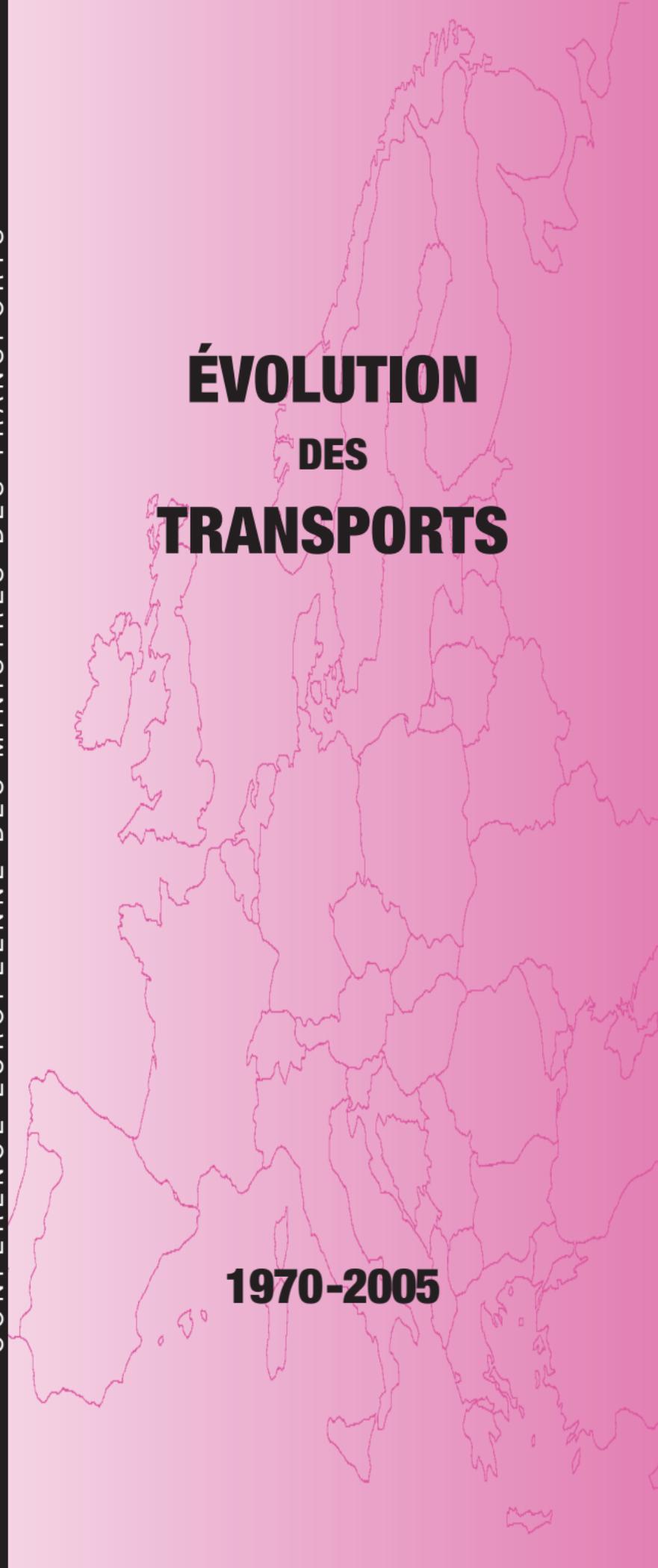




CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS



ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

1970-2005

CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS



Évolution des transports

1970-2005

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 44 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, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie, 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 systèmes de transport européens.

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.

En janvier 2004, la CEMT et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) ont fusionné leurs activités de recherche en créant le Centre Conjoint de Recherche sur les Transports. Le Centre mène des programmes de recherche coopératifs couvrant tous les modes de transport terrestre et leurs liaisons intermodales, recherches qui soutiennent la formulation des politiques dans les pays Membres.

Lors de la session de Dublin en mai 2006, les Ministres ont décidé d'une réforme majeure visant à transformer cette organisation en une entité mondiale, dont le champ de compétences s'étendra à tous les modes de transports. Le but de ce nouveau Forum international des transports est d'attirer l'attention au plus haut niveau international sur les politiques des transports. Le Forum permettra chaque année aux Ministres des Transports et à d'éminents représentants de la société civile de discuter de thèmes d'importance stratégique mondiale. L'année 2007 constituera une année de transition pour la mise en place de ce Forum dont les nouvelles structures devraient être totalement opérationnelles à compter de 2008.

*

* *

Publié en anglais sous le titre:
TRENDS IN THE TRANSPORT SECTOR 1970-2005

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

<http://www.cemt.org>

© CEMT, 2007

*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. Panorama de l'économie et des échanges mondiaux au cours de l'année 2005	9
1.1. Aperçu synthétique	9
1.2. Croissance économique et croissance des échanges en 2005.....	11
1.3. La hausse des cours du pétrole	16
1.4. L'échange de marchandises en termes réels entre régions du monde en 2005.....	18
1.5. L'évolution de la structure des échanges mondiaux en terme nominal en 2005.....	19
1.6. Le dynamisme comparé des régions dans le commerce mondial en terme nominal.....	20
2. Les transports de marchandises	23
2.1. Les transports de marchandises dans les pays d'Europe de l'Ouest.....	23
<i>Les transports routiers de marchandises</i>	24
<i>Les transports ferroviaires de marchandises</i>	25
<i>La navigation intérieure</i>	27
<i>Le transport par oléoducs</i>	29
2.2. Les transports de marchandises dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes.....	29
<i>Les transports routiers de marchandises</i>	30
<i>Le transport ferroviaire de marchandises</i>	32
<i>La navigation intérieure</i>	33
<i>Le transport par oléoducs</i>	34
2.3. Les transports de marchandises dans la CEI.....	34
3. Les transports de voyageurs	38
3.1 Les transports de voyageurs dans les pays d'Europe de l'Ouest.....	38
<i>Le transport de voyageurs par chemin de fer</i> ...	39

<i>Le transport de voyageurs par bus et autocars</i>	39
<i>Le transport de voyageurs par voiture particulière</i>	40
3.2. Les transports de voyageurs dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes	41
<i>Le transport ferroviaire de voyageurs</i>	41
<i>Le transport de voyageurs par bus et autocars</i>	42
<i>Le transport de voyageurs par voiture particulière</i>	43
3.3. Les transports de voyageurs dans les pays de la CEI	43
<i>Le transport de voyageurs par chemin de fer</i> ...	43
<i>Le transport de voyageurs par bus et autocars</i>	44
4. La sécurité routière	46
4.1. Bilan de la sécurité routière dans les pays d'Europe de l'Ouest.....	46
4.2. Bilan de la sécurité routière en Europe centrale et orientale.....	48
4.3. Bilan de la sécurité routière dans les pays de la CEI.....	50
5. Les transports au sein des pays associés de la CEMT	52
5.1. Les transports de marchandises	52
5.2. Le transport de voyageurs.....	55
Tableaux	59
A. TRANSPORTS DE MARCHANDISES	61
B. TRANSPORTS DE VOYAGEURS.....	66
C. ACCIDENTS DE LA ROUTE	71

Introduction

L'objectif principal de cette publication est de décrire la situation du secteur des transports en Europe au cours de l'année 2005 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 les 43 États¹ qui étaient membres de la CEMT en 2005, 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 2005.

Le présent document comporte cinq parties. La première est consacrée à une brève analyse du contexte économique conjoncturel de l'année 2005. La deuxième partie aborde la question des transports de marchandises

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

au sein des pays de la CEMT, puis viennent les transports de voyageurs dans une troisième partie. La quatrième partie est consacrée à la sécurité routière. Les 15 États traditionnels qui appartenaient à l'Union Européenne en 2005, 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 8 des 10 nouveaux États appartenant à l'Union Européenne en 2005 (Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République slovaque, République tchèque et Slovaquie).

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.

Enfin, pour la première fois, des données statistiques sont fournies pour ce qui concerne le transport au sein des pays associés de la CEMT dans une cinquième partie.

1. Panorama de l'économie et des échanges mondiaux au cours de l'année 2005

1.1. Aperçu synthétique

L'économie mondiale a connu une expansion de 3.3 % en 2005, soit moins qu'en 2004, mais plus toutefois que la moyenne de la décade. Bien que moins rapide qu'au cours des années précédentes, la croissance économique a été forte dans la plupart des régions économiques. Seule l'économie européenne, avec le poids d'une zone euro pratiquement au ralenti, a continué d'endurer une croissance faible, d'un taux de progression précisément moitié moindre que celui des États-Unis. Par contraste avec l'Europe, le Japon a connu un renforcement de sa croissance. En raison d'une croissance économique mondiale plus faible en 2005 qu'en 2004, le commerce mondial a connu une décélération tout en restant sur des taux de progression supérieurs à ceux de la décade.

Le ralentissement des échanges a surtout été prononcé au sein des pays développés importateurs de pétrole. Les importations de marchandises des États-Unis, de l'Europe et du Japon ont cru à un rythme deux fois moindre en 2005 qu'en 2004, rythme également inférieur à la moyenne mondiale des échanges de marchandises. Les pays exportateurs de matières premières comme la CEI ont connu un taux de progression de leurs importations supérieur à celui du commerce mondial et même supérieur au taux de progression de leurs exportations.

La très forte progression des cours du baril de pétrole au cours de l'année 2005 a amené une hausse mondiale des prix de l'énergie sans entraîner pour autant une résurgence de l'inflation dans les pays développés, contrairement à ce qui s'était passé au cours des précédents chocs pétroliers du début des années 1970 et 1980. Plusieurs facteurs expliquent cette évolution. D'une part, les pays développés

ont une moins grande dépendance à l'égard du pétrole par unité de richesse produite à cause de la part grandissante prise par les services dans le PIB. D'autre part, des capacités de production industrielle excédentaires et la vivacité de la concurrence internationale ont limité la possibilité pour les entreprises de passer dans leurs prix la hausse des coûts. Enfin, la mondialisation des économies et le flot de biens importés des pays émergents à bas prix ont exercé un effet modérateur sur l'indice des prix et ont contribué à contenir les revendications salariales. C'est ainsi que l'inflation de base hors énergie et biens alimentaires a connu en 2005 une décroissance en Europe et aux États-Unis, et a stagné au Japon.

Les finances publiques sont restées notablement déséquilibrées en 2005 dans la plupart des pays développés. Le déficit des finances publiques des États-Unis s'est quelque peu réduit tout en restant plus important, avec 3.5 % du PIB, que celui des pays de la zone euro. Au Japon, le déficit public a atteint 6.5 %, ne marquant pas d'amélioration par rapport aux années précédentes et apparaissant comme le plus élevé des pays développés.

L'accroissement du déficit commercial des États-Unis, qui a atteint en 2005 un niveau record tant en termes absolus que relatifs (6.5 % du PIB), a été financé sur les marchés internationaux des capitaux sans heurts systémiques. La hausse du cours des produits pétroliers explique l'approfondissement du déficit, tandis que l'appréciation du dollar entre décembre 2004 et décembre 2005 n'a pas contribué à la résorption du déficit commercial des États-Unis et dont le cœur se trouve dans les échanges avec l'Asie de l'Est.

1.2. Croissance économique et croissance des échanges en 2005

Un examen de l'économie mondiale par grandes régions montre la faiblesse de l'économie européenne en 2005. Cette faiblesse a constitué le principal frein à une forte expansion mondiale du commerce et de l'activité économique. L'Europe a en effet connu la plus faible performance économique de toutes les régions de l'économie mondiale ; les quatre principales économies de la zone (Allemagne, France, Italie, Royaume-Uni) n'enregistrant qu'une croissance nettement inférieure à 2 %. Minée par la faiblesse de la consommation finale en Allemagne, par la contribution négative du commerce extérieur et la réduction des dépenses des administrations publiques en France, par une perte de compétitivité de l'économie italienne, le tout dans un climat de confiance se dégradant en Europe sous l'effet d'une prise de conscience des conséquences du vieillissement des populations, l'économie des principaux pays de la zone a quasiment stagné au premier semestre 2005. Les nouveaux membres de l'Union Européenne ont eux continué de croître plus rapidement, à un taux avoisinant les 4 %.

Malgré des signes d'amélioration de la situation économique au cours de l'année 2005, l'Union Européenne a encore eu à faire face à la question de savoir comment rehausser son potentiel de croissance pour être en ligne avec l'Agenda de Lisbonne. En cinq ans, sur la période 2001-2005, l'économie de la zone euro n'a cru que d'à peine 8 %, soit pratiquement 5 points de croissance de moins que les États-Unis et 13 points de moins que le reste du monde. Les conséquences les plus visibles de cette langueur économique sont la profondeur des déficits des finances publiques et le maintien d'un haut niveau de chômage, alors même que la revalorisation, au début 2005 par rapport à 2002, de pratiquement 50 % de l'euro face au dollar, a freiné les exportations et donc l'activité de la zone, même si elle a constitué un puissant rempart contre l'inflation importée.

La situation des nouveaux pays membres de l'Union Européenne semble plus favorable en terme de croissance économique avec, par exemple, en Hongrie et en Slovaquie,

une activité économique qui a progressé en 2005 à un rythme en tout point comparable à celui de la moyenne d'ensemble (4 %) des nouveaux membres de l'Union Européenne. Toutefois, parmi ces pays, on peut noter que le PIB de la Pologne a connu en 2005 une croissance sensiblement plus faible. La progression a été en effet de 3.2 %, ce qui constitue de surcroît une régression par rapport aux 5.3 % enregistrés en 2004. L'activité économique a certes été tirée par les exportations, mais l'investissement et la consommation n'ont été dynamiques que lors des derniers mois de l'année 2005. Le niveau de chômage a décliné mais, en restant supérieur à 18 %, il a constitué un niveau record pour l'Union Européenne. La tendance à l'augmentation des exportations, notamment dans les services, et l'afflux de capitaux, ont contribué à réduire les difficultés de financement du déficit extérieur qui s'est élevé à 1.6 % du PIB, en amélioration notable en 2005 par rapport aux 4.1 % enregistrés en 2004. Bien qu'à un niveau inférieur à celui de 2004, l'investissement direct étranger a atteint, en 2005, l'équivalent de pratiquement 3 % du PIB, compensant pleinement le déficit commercial.

A l'opposé de la situation de la Pologne, légèrement moins positive que celle de l'ensemble des nouveaux membres de l'Union Européenne en terme de croissance économique au cours de l'année 2005, on peut citer l'exemple des Pays Baltes, et notamment de la Lettonie, qui elle a connu une poussée de plus de 10 % de son PIB cette même année. Cette forte croissance économique a été tirée par les performances commerciales à l'exportation et par l'activité domestique des secteurs des communications, du transport et de la construction. Les activités manufacturières ont également participé à la dynamique d'expansion. La croissance des crédits à l'économie et aux particuliers explique pour partie le maintien de la demande à un haut niveau. Le déficit des échanges extérieurs a toutefois atteint plus de 11 % du PIB en 2005, malgré la forte poussée enregistrée par les exportations sous l'effet d'une plus grande diversification des biens proposés. L'investissement direct étranger a contribué à hauteur de 50 % au financement de ce déficit. Par comparaison avec la Lettonie, la Lituanie a connu en 2005 une croissance de son PIB de 7.5 %, tandis qu'en Estonie le

PIB s'est accru de plus de 9.5 %. Parmi les pays à performance économique intermédiaire, on peut mentionner la République tchèque dont le PIB a cru de 6 % en 2005, principalement tiré par les exportations et l'investissement en capital fixe des entreprises. Ce taux de croissance de 6 % est comparable à celui qu'a connu l'économie de la République slovaque en 2005. La progression de l'économie de ce pays a été alimentée par la consommation privée, par l'investissement des entreprises et par la bonne tenue des exportations après l'ouverture de nouvelles capacités de production dans le secteur automobile.

Parmi les nouveaux pays membres de la CEMT qui n'appartiennent pas à l'Union Européenne, on peut prendre l'exemple de la Roumanie dont le PIB s'est accru de 4 %, soit précisément le même taux que la moyenne des nouveaux membres de l'Union Européenne. La croissance économique a été soutenue par une augmentation de la consommation finale des ménages à un taux proche de 10 % et par un accroissement également notable de l'investissement des entreprises, le tout alors même que la production agricole se contractait de plus de 13 % en raison d'aléas climatiques. Les progrès en matière de lutte contre l'inflation n'ont cependant pas correspondu aux objectifs des pouvoirs publics et le déficit des échanges extérieurs a atteint plus de 9 % du PIB. L'investissement direct étranger a toutefois contribué au financement de ce déficit à hauteur de 75 %. En Bulgarie, la croissance économique a été supérieure à 5.5 % en 2005, engendrée par la consommation privée et les investissements des entreprises. Si la production agricole s'est contractée pour les mêmes raisons qu'en Roumanie, la production industrielle s'est elle accrue de plus de 7 %. Les comptes publics ont enregistré un excédent équivalent à 2.4 % du PIB, alors même que le déficit commercial lui s'est élevé à pratiquement 15 % du PIB, marquant en cela une notable dégradation par rapport aux 8.5 % de déficit enregistrés en 2004. La facture énergétique explique pour une grande partie cette évolution négative. Ce déficit a été financé à hauteur des trois quarts par l'investissement direct étranger auquel se sont ajoutés des transferts de capitaux. L'Albanie de son côté a connu une contraction de la richesse produite de plus de 5 % au cours de l'année 2005, contraction due

principalement à des interruptions d'approvisionnement énergétique. La consommation est demeurée soutenue par les transferts en provenance des travailleurs qui résident à l'étranger, tandis que les projets infrastructurels financés par les institutions internationales ont formé une grande partie de la demande finale. En Bosnie-Herzégovine, la croissance de l'économie en 2005 a été proche de 5 %, bénéficiant d'un meilleur environnement institutionnel et d'un recours accru au crédit, le tout dans un climat d'expansion des exportations. Toutefois, la rentabilité des entreprises est restée faible et le déficit des échanges extérieurs a avoisiné les 20 % du PIB. Ce déficit a été couvert par les transferts, les entrées de capitaux et l'investissement direct étranger. Pour conclure, sur l'ensemble de la région, les performances économiques ont été positives en 2005. Des risques toutefois en terme de stabilité macroéconomique ont continué à se manifester en parallèle à l'intégration de ces pays dans l'économie mondiale. La grande dépendance des exportations de ces pays à l'égard des importations d'une zone euro à croissance faible est à cet égard significative.

La croissance moyenne des économies de l'Amérique du Nord a légèrement excédé l'expansion mondiale avec un taux de 3.4 %. Au sein de cette zone, c'est l'économie des États-Unis qui a été la plus dynamique, même si l'économie de ce pays a accusé un net ralentissement au cours des derniers mois de l'année 2005. La consommation privée s'est alors contractée, notamment l'achat de voitures particulières sous l'effet de la fin des mesures incitatives à l'acquisition de véhicules et du renchérissement notable des produits pétroliers, tandis que tant l'investissement des entreprises que le commerce extérieur n'ont pas joué un rôle d'entraînement. Toutefois, les indicateurs ont montré que cette faiblesse de l'économie a été concentrée au tout début du dernier trimestre et qu'à la fin de ce même trimestre, les créations d'emploi dans le secteur marchand non agricole sont réparties sur un rythme de plus de 200 000 par mois. Le resserrement monétaire graduel initié par la Réserve Fédérale n'a pas eu de conséquence notable sur les taux longs. Ces derniers se sont maintenus à un niveau favorable sous l'effet de l'entrée de capitaux en quête de placements. Cette entrée de capitaux a résulté des très forts

excédents commerciaux de certains pays partenaires des États-Unis, tels la Chine, et des niveaux records de profits au sein des pays développés des entreprises de taille internationale, elles-mêmes désireuses de placer leurs réserves pour faire face à d'éventuels aléas conjoncturels futurs. En fait, plus globalement, l'excédent d'épargne des pays à forte expansion économique est venu compenser la tendance particulièrement accentuée des ménages américains à n'épargner qu'une portion extrêmement réduite de leurs revenus.

Bien que sensiblement moins dynamiques qu'en 2004, les économies en voie de développement ont enregistré en 2005 de bonnes performances. En Amérique du Sud et Centrale, Afrique et Moyen-Orient, la richesse produite s'est inscrite en hausse d'environ 4 à 5 %. Dans chacune de ces régions, les taux de croissance de l'année 2005 ont excédé les performances moyennes enregistrées sur la période 1995-2005. Les pays d'Asie en développement n'ont pas échappé au ralentissement de la croissance en 2005. Toutefois, avec une progression de la richesse créée de 6.5 %, ces pays d'Asie détiennent le record de croissance de toutes les régions économiques en développement. La Chine et l'Inde, les deux pays les plus peuplés de la terre, ont connu des taux de croissance exceptionnels en 2005 avec respectivement 9.9 et plus de 7 %.

La plus forte progression économique de toutes les zones du globe s'est matérialisée au sein de la CEI. De très forts gains dans l'échange issus de la flambée des prix du pétrole et des matières premières ont stimulé les dépenses publiques et privées et ont amené une croissance du PIB de 6.6 %, soit le double de la progression de l'économie mondiale. En moyenne annuelle sur la période 2000-2005, la croissance économique de la CEI a atteint 7 %, soit un chiffre supérieur à celui de l'économie mondiale sur la même période. En Russie, la croissance du PIB a été supérieure à 6 % en 2005, soit une performance positive quoique inférieure à celle des années 2003 et 2004. La croissance a été principalement tirée par la consommation finale qui a augmenté de plus de 10 % au cours de l'année 2005. Ceci s'explique par la hausse des revenus, confortée par l'expansion du crédit à destination des

particuliers et du secteur privé. L'investissement des entreprises s'est également montré en progression, soutenu par l'amélioration du climat institutionnel des affaires et l'apparition de goulets d'étranglement au sein du secteur productif. Les comptes publics ont fait ressortir un surplus équivalent à 7 % du PIB, surplus généré par les recettes pétrolières. La neutralisation partielle de ces recettes, par l'alimentation d'un fonds de stabilisation, a permis à l'inflation d'atteindre son niveau le plus faible en sept ans, tout en demeurant supérieure à 10 %, soit encore un niveau dépassant l'objectif visé par les pouvoirs publics. Les comptes extérieurs ont affiché un excédent équivalent à 12 % du PIB en 2005, contribuant à porter les réserves de change à un niveau record de 182 milliards de dollars.

1.3. La hausse des cours du pétrole

Le changement le plus notable sur les marchés de l'énergie a été la poursuite de la flambée des cours du pétrole initiée en 2003. Cette flambée qui a atteint un sommet en 2005 a été essentiellement due à la hausse continue de la demande depuis la fin de la récession de 2001-2002. La croissance économique robuste aux États-Unis et l'activité à forte intensité énergétique des pays émergents tels la Chine ont été les principaux facteurs de hausse de la demande. Des prix maintenus artificiellement bas au sein de certains pays en développement à forte croissance, ont également contribué à cette expansion de la demande mondiale.

La forte demande de produits pétroliers a rapidement absorbé les capacités de production disponibles, principalement localisées au Moyen-Orient. Des problèmes de faiblesse des excédents de capacités en réserve se sont manifestés tout au long de la chaîne de production de produits pétroliers avec notamment des insuffisances de raffinage. En fait, le doublement des cours du pétrole entre 2003 et 2005 ne s'est pas traduit par une hausse des capacités de production. L'addition de nouvelles capacités nécessite en effet un temps mort de plusieurs années avant la mise sur le marché de nouvelles quantités de pétrole à cause des délais de forage et d'investissement dans les champs pétrolifères et ceci, alors même que la production aux États-Unis et en Mer du Nord a commencé à être

déclinante. Il est également possible que la volatilité des cours du pétrole constatée sur une longue période n'ait pas incité les pays producteurs à investir dans de nouvelles capacités de forage.

Des événements climatiques exceptionnels comme les ouragans dans le Golfe du Mexique au cours de l'été 2005 ont endommagé les installations pétrolières de la région et ont contribué à la fermeture de 3 % des capacités globales de production de pétrole et de 2 % des capacités de raffinage. Toutefois, le recours aux stocks stratégiques des pays développés et la décision de l'OPEP de porter au maximum sa capacité de production ont contenu les conséquences de ces événements climatiques. Malgré tout, c'est au cours de l'été 2005 que le prix du baril de pétrole a atteint un sommet jamais égalé auparavant, le baril de pétrole se négociant alors aux alentours de 75 dollars.

A titre d'exemple, au cours de l'année 2005, le prix des produits pétroliers a augmenté de plus d'un tiers au sein des économies des États-Unis, de l'Allemagne et du Japon, tandis qu'au sein de ces mêmes économies, le prix des produits agricoles et manufacturés a pratiquement stagné ou augmenté modérément. On a pu constater qu'il n'y a pas eu d'enclenchement d'une spirale inflationniste et que les effets récessifs ne se sont pas matérialisés. A cela plusieurs raisons : d'une part, la hausse du prix des produits pétroliers n'a pas été due à des ruptures d'approvisionnement, mais à la hausse continue de la demande, ceci étant moins susceptibles d'engendrer des perturbations majeures. Au sein des pays de l'OCDE, depuis les précédents chocs pétroliers, la croissance des économies a été également moins intensive en énergie, le secteur des services comptant pour une part grandissante dans le PIB. D'autre part, les pays exportateurs de pétrole ont très rapidement réinvesti le surplus de revenus dans une demande de biens et services en provenance des pays importateurs de pétrole et dans l'acquisition de titres de la dette américaine, contribuant ainsi à maintenir à un bas niveau les taux d'intérêt à long terme. Ceci a été un facteur de croissance de la consommation et de l'investissement au sein des pays développés. Enfin, la mondialisation de l'économie a été une puissante force de rappel aux pressions inflationnistes ; elle suscite en effet l'importation

massive de biens à bas prix en provenance de pays à faible coût de main-d'œuvre, modérant les prix des marchandises et les revendications salariales au sein des pays développés.

1.4. L'échange de marchandises en termes réels entre régions du monde en 2005

Toutes les régions du monde ont participé à la décélération du commerce international en 2005 dans la mesure où chacune d'entre elles a importé des marchandises à un rythme moins soutenu qu'en 2004. Les importations des pays développés grands importateurs de pétrole que sont le Japon, l'Union Européenne à 25 et les États-Unis ont progressé en 2005 à un rythme moitié inférieur à celui de 2004. Les importations des États-Unis ont augmenté à un taux inférieur à celui de la progression du commerce mondial, mais encore deux fois supérieur à celui des importations de l'Union Européenne.

En rapport avec des performances économiques modestes, la croissance du commerce de l'Europe a été particulièrement réduite en 2005. La dépréciation de l'euro, de la livre britannique et du franc suisse au cours de l'année 2005 a quelque peu renforcé la compétitivité des exportateurs européens sur les marchés extérieurs, mais, malgré tout, la croissance des exportations européennes a été limitée à 3.5 % en 2005. Dans la mesure où la majorité des exportations des pays européens sont destinées précisément à d'autres pays européens, la croissance du commerce extérieur des pays européens reste dépendante de la dynamique économique de la zone.

Les importations et exportations de l'Amérique du Nord ont cru en 2005 de 6 % en termes réels, soit un accroissement comparable à celui du commerce mondial. Le Canada et le Mexique ont davantage augmenté leurs importations que leurs exportations, tandis qu'un développement opposé a pu être constaté aux États-Unis. Les exportations de ce pays, pour la première fois en huit ans, ont progressé plus rapidement que les exportations mondiales. Ce résultat est à mettre à l'actif des exportations de produits agricoles et de biens d'équipement.

Les grandes régions exportatrices de pétrole que sont le Moyen-Orient, l'Afrique et la CEI ont toutes connues un rythme d'expansion de leurs importations notablement plus élevé que celui de la progression du commerce mondial. Les exportations de l'Asie ont augmenté en termes réels de plus de 9.5 % avec pour corollaire des importations qui, elles, connaissent une croissance de 7.5 %. Les performances économiques de l'Asie sont principalement déterminées par celles de la Chine. En 2005, on peut estimer que les exportations de ce dernier pays ont augmenté en termes réels de 25 %, soit beaucoup plus vite que les exportations de l'ensemble de l'Asie.

L'Amérique du Sud et Centrale a connu en 2005 encore une année où ses exportations et importations ont été parmi les plus dynamiques des courants commerciaux de par le monde. Une forte demande mondiale et des prix élevés pour ses exportations de matière premières, combinées à une croissance élevée sur l'ensemble de la région, ont stimulé les importations et exportations de la région qui ont ainsi cru à un rythme supérieur à 10 %.

1.5. L'évolution de la structure des échanges mondiaux en terme nominal en 2005

En 2005, les exportations mondiales de marchandises ont augmenté en valeur de 13 %, tandis que celles des services commerciaux progressaient de 11 %. Ceci représente une décélération pour les deux catégories d'exportation par rapport aux années précédentes et, pour la troisième année consécutive, les services ont moins progressé que l'exportation de marchandises en valeur.

Les fluctuations tendanciennes de prix des différentes catégories de biens et services expliquent pour une large part l'importance prise par chacune de ces catégories dans les échanges extérieurs mondiaux. Des prix faibles et stagnants pour les produits agroalimentaires et les produits manufacturés de base sont à comparer à la très forte revalorisation des produits métallurgiques et énergétiques.

La part du pétrole et des autres produits d'extraction dans le commerce mondial s'est élevée à 16 % en 2005, connaissant en cela une très forte accélération pour

atteindre des niveaux inégalés depuis le début des années 70. A l'inverse, la part des produits agricoles dans le commerce mondial a atteint son niveau historique le plus faible avec moins de 9 %. Cette part n'a cessé de décliner au cours des 50 dernières années, passant d'environ 40 % dans les années 50, à 10 % à la fin des années 90. Tant l'évolution des prix que des volumes échangés au sein du commerce mondial expliquent ce résultat.

Pour les produits transformés, les plus grands accroissements en valeur l'ont été en 2005 pour les produits métallurgiques et la chimie. Il y a certes eu en 2005 une reprise des exportations de produits informatiques et électroniques, mais la valeur des marchandises échangées pour ces produits n'a pas plus augmenté que celle des marchandises générales. On peut dire que les produits électroniques n'ont pas retrouvé le rôle dynamique qu'ils ont joué au cours des années 90 dans le commerce mondial, période de temps où les exportations de ce type de produits augmentaient à un rythme annuel de 12 % en valeur, soit deux fois plus vite que l'expansion du commerce mondial. Ceci malgré une tendance à la baisse notable du prix des composants électroniques qui est à relier aux progrès technologiques.

Les échanges de produits textiles et de l'habillement ont eux cru en 2005 moins vite que le commerce mondial.

Dans la catégorie des services commerciaux, les taux de progression ont été comparables d'un sous-secteur à l'autre, avec notamment une hausse de 12 % pour les services de transport. Cette performance des services de transport est à mettre en liaison avec une évolution favorable des prix pour ce type de service.

1.6. Le dynamisme comparé des régions dans le commerce mondial en terme nominal

L'Europe a enregistré en 2005 la plus faible augmentation, tant des importations que des exportations, de toutes les zones économiques du monde. C'est également l'Europe qui a connu la plus forte décélération de son commerce extérieur mesuré en dollar parmi toutes les grandes régions économiques. La parité de l'euro par

rapport au dollar explique pour partie ce résultat. En effet, mesuré en euro, le commerce extérieur de l'Europe en biens et services a augmenté d'environ 7 % en 2005, soit à peine moins qu'en 2004.

L'Amérique du Nord a vu ses exportations de marchandises s'accroître de 12 % en valeur, tandis que les exportations de services ont cru elles de 10 %. L'importation de services a connu une évolution comparable aux exportations de services de la région, tandis que les importations de marchandises ont progressé plus rapidement que les exportations de marchandises de cette même région. Depuis 2000, la croissance des exportations de biens et services par l'Amérique du Nord s'est faite à un rythme inférieur de moitié aux 10 % d'expansion annuelle du commerce mondial en valeur. De plus, durant cette même période, si les importations de l'Amérique du Nord ont augmenté une fois et demie plus vite que ses exportations, leur expansion à un taux de 6 % est toutefois restée inférieure à celle du commerce mondial.

Le Moyen-Orient, l'Afrique et la CEI, les plus grands exportateurs de pétrole, ont bénéficié en 2005 du niveau très élevé des cours du pétrole pour augmenter en valeur leurs exportations de plus de 30 %. Les revenus engendrés par la manne pétrolière en 2004 et 2005 ont permis à ces régions d'accroître leurs importations plus rapidement que la moyenne constatée à l'échelle du globe.

L'importance de la décomposition en produits de la structure du commerce extérieur d'un pays peut être mise en évidence, si l'on compare un pays exportateur de pétrole à un pays de la même région qui ne l'est pas. Ainsi, si les exportations de l'Afrique du Sud et des autres pays africains non détenteurs de champs pétrolifères se sont accrues de 12 % en 2005, connaissant en cela une évolution en valeur comparable à celle du commerce mondial, les exportations des pays africains détenteurs de réserves pétrolières ont été elles beaucoup plus dynamiques avec des taux d'expansion dépassant les 45 %. Les pays exportateurs de pétrole en Afrique ont d'ailleurs enregistré un excédent de leurs échanges extérieurs, tandis que ceux qui ne le sont pas, ont enregistré un déficit de leurs comptes extérieurs.

En 2005, l'Asie a connu une décélération de la progression en valeur des exportations et importations de marchandises de la région avec des taux ramenés à 15 et 16 % respectivement, taux qui demeurent toutefois plus élevés que ceux de la progression du commerce mondial. Il convient également de noter que de grandes différences existent d'un pays à l'autre dans les performances d'exportation de marchandises. La Chine, le plus grand exportateur de la région, a connu en 2005 une poussée de ses exportations en valeur supérieure à 25 %, permettant à ce pays de représenter pour la première fois plus d'un quart des exportations de l'Asie. Les exportations des autres pays d'Asie ont augmenté de 11 % en 2005, soit moins vite que l'évolution d'ensemble du commerce mondial. C'est le Japon qui a enregistré la performance la plus faible avec un taux d'expansion de ses exportations en valeur de 5 % seulement. Pour ce qui est des importations, la Chine, malgré son dynamisme économique, a ralenti en 2005 le flux de biens et services importés. Au Japon, sous l'effet de la hausse du prix des produits pétroliers, les importations ont cru en valeur de 14 %. Parmi les pays d'Asie, c'est l'Inde qui a connu le plus fort taux de progression des importations, avec 35 % de croissance en valeur. Là également, la facture énergétique a fortement contribué à ce résultat.

Les importations et exportations de services commerciaux de l'Asie ont été moins dynamiques que l'évolution mondiale du commerce de services, bien qu'il soit difficile d'en donner une évaluation chiffrée, étant donné des carences d'information ou des problèmes méthodologiques de mesure. Il semblerait malgré tout que la Chine et l'Inde soient en Asie les nations les plus performantes en matière d'évolution du commerce de services tant à l'importation qu'à l'exportation. Le Japon, qui demeure le plus grand importateur de services de la région, a vu cette catégorie d'importation stagner en 2005 sous l'effet d'une contraction des dépenses en déplacements à l'extérieur de ses résidents.

2. Les transports de marchandises

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

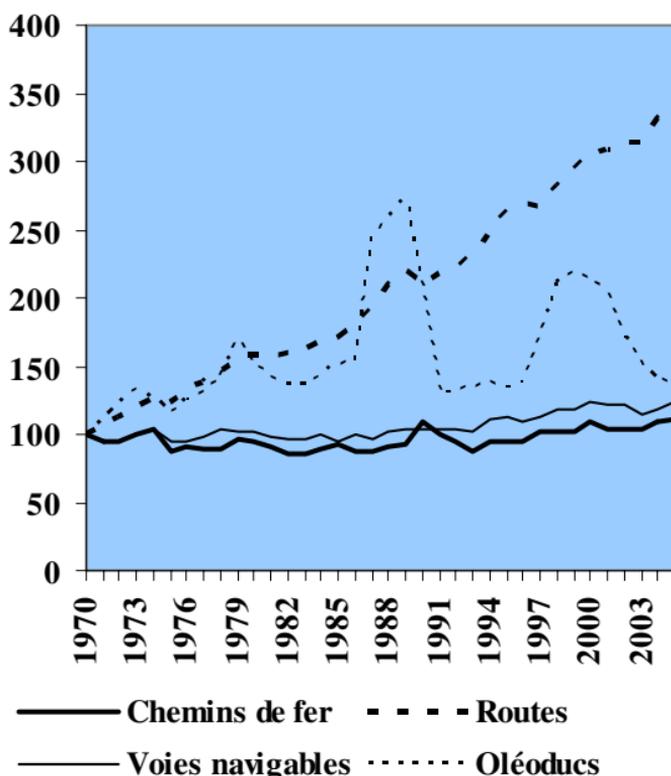
Au sein des pays d'Europe occidentale, les transports routiers de marchandises étaient dominants en 2005 ; ils ont représenté plus de 78.5 % des tonnes-kilomètres acheminées au total par le rail, la route et les voies navigables.

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'un ni l'autre ne résistent, les chemins de fer n'atteignaient en 2005 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	2005
Chemin de fer	23.3	21.7	21.1	15.9	15.8	14.8
Routes	66.5	69.2	70.8	76.4	76.8	78.5
Voies navigables	10.2	9.1	8.2	7.6	7.3	6.7
	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, 20 pays : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN, FRA,GBR,GRC,IRL,ISL,ITA,LUX,MLT,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 2005, 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

pratiquement 3 % par rapport à la performance de l'année 2004. On peut aussi constater que de ce fait les transports routiers de marchandises ont atteint en 2005 un niveau d'activité record. Toutefois, une telle performance apparaît en retrait par rapport aux 5.3 % de progression enregistrés en 2004 par rapport à 2003.

En examinant la situation de l'année 2005 pays par pays, on remarque les performances remarquables qu'on connues les transports routiers de marchandises en Turquie (+6.4 %), Norvège (+6 %), Espagne (+5.9 %) et en Irlande (+5 %). 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, +4.9 % en Allemagne et +4.5 % en Suède. La France et le Portugal sont les deux seuls pays à avoir enregistré des performances négatives. On peut à cet égard noter en 2005 que des poussées comparables à la moyenne d'ensemble ont été enregistrées au Luxembourg (+2.5 %), en Autriche (+1.9 %) et au Royaume-Uni (+2.8 %). Au total, les quelques contractions d'activité n'ont pas porté sur des volumes très importants au point d'affecter la progression globale des transports routiers de marchandises positive, même si elle est inférieure à celle enregistrée en 2004 par rapport à 2003.

Situées dans une perspective globale, les tonnes-kilomètres acheminées par route apparaissent avoir été multipliées par plus de 3.4 entre 1970 et 2005, 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 2005, les prestations de transport ferroviaire de marchandises pour

l'ensemble des pays d'Europe occidentale n'ont pas été de haut niveau. Les tonnes-kilomètres acheminées par 18 réseaux d'Europe de l'Ouest apparaissent avoir été en progression que de 1.5 % en 2005 par rapport à 2004. Dans cette perspective, on notera des évolutions très contrastées d'un pays à l'autre avec notamment des contre-performances au sein de certains réseaux. La plus significative à cet égard est celle des réseaux français (-12 %) et irlandais (-24 %).

Plusieurs autres réseaux ont enregistré des décroissances d'activité : il s'agit des réseaux luxembourgeois (-30 %), danois (-8.3 %), autrichien (-4.8 %) et finlandais (-4 %). A l'opposé, l'on pourra prendre note des performances positives du transport ferroviaire de marchandises en Suisse (+13.5 %), Norvège (+11.5 %), Allemagne (+10.4 %), au Royaume-Uni (+5.2 %) et au Portugal (avec une progression supérieure à 6 %). Le réseau suédois a pour sa part connu une poussée proche de 4.5 %. La Belgique peut se prévaloir d'une augmentation supérieure à 4.5 % de l'activité marchandise de ses chemins de fer.

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 2004, pour alors afficher une forte performance, ne s'est pas confirmée au cours de l'année 2005. Ceci permet d'émettre l'hypothèse que ce mode de transport qui a fait plus que subir les aléas conjoncturels – puisqu'en 2005, les tonnes-kilomètres acheminées étaient pratiquement au même niveau qu'en 1990, alors que sur la même période de temps, l'économie a enregistré une croissance – a des difficultés à s'inscrire dans une tendance durable positive. Malgré tout, entre 1970 et 2005, le transport ferroviaire de marchandises a tout au plus connu une progression de l'ordre de 10 %, enregistrant 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 inadaptes 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 moyennement positive du chemin de fer en 2005 ne se retrouve pas à l'identique au travers des données statistiques suisses sur le transport combiné non accompagné à travers les Alpes qui lui a augmenté en 2005 de 12 % par rapport à 2004 pour ce qui est du nombre d'envois et de 5 % pour ce qui est du nombre de trains. En route roulante, les chiffres sont respectivement de 14 % pour les envois et 8 % pour le nombre de trains. Entre 1981 et 2000, le tonnage global ayant été acheminé à travers les Alpes a doublé. En 2005, 36.6 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par le rail et la route, à raison de 12.9 millions de tonnes par la route et 23.7 par le rail. Ainsi, en 2005, le volume de marchandises transportées à travers les Alpes suisses a augmenté de 125 % par rapport à 1981.

L'usage de la possibilité du "libre accès" sur les corridors internationaux de l'Union Européenne – entrevue comme une solution au faible dynamisme des réseaux ferroviaires enfermés dans des perspectives nationales – a augmenté certes, mais commence seulement à porter sur des volumes relativement significatifs. 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 plus de 5.2 % en 2005 par rapport à 2004. Ces données globales sont valables pour sept pays d'Europe de l'Ouest. Plus précisément, l'activité

de la navigation intérieure a fortement diminué au Luxembourg (-7.4 %) pour retrouver pratiquement le niveau de performance enregistré en 1995 et en Finlande (-7 %). A l'opposé de ces tendances négatives qui portent sur de faibles volumes, on peut noter le fait que le transport de marchandises par navigation intérieure a augmenté en 2005 aux Pays-Bas (+13.3 %) et en France d'un peu plus de 5.7 %. En Allemagne, l'activité a connu une progression très faible avec une poussée de moins de 1 % en 2005 par rapport à 2004.

Si l'on s'intéresse au trafic sur quelques voies d'eau significatives, on pourra noter que sur le canal Rhin-Main-Danube, après la très mauvaise année 2003 rencontrée dans l'ensemble du monde « Rhénan » et la reprise amorcée en 2004, l'année 2005 marque le dépassement du niveau record établi en 2002. L'année 2005 a en effet profité de la forte hausse des trafics de la filière agroalimentaire (supérieure à 20 %) et de la bonne tenue des trafics de minerais et produits métallurgiques. Contrairement à l'année 2004, les trafics orientés vers le Danube ont connu un fléchissement de 4 % pratiquement, tandis que ceux orientés vers le Rhin ont connu une progression sensible (+29 %). L'activité globale du canal qui comptabilise les tonnages traités à Viereth (porte Ouest du canal) ainsi que les flux chargés et déchargés sur le canal lui-même, porte l'activité de l'ensemble de l'ouvrage à 7.2 millions de tonnes, en hausse de plus de 10 % par rapport à 2004.

Dans une perspective de long terme, les tonnes-kilomètres acheminées par voies navigables en Europe occidentale apparaissent être en progression de plus de 20 % en 2005 par rapport à 1970 malgré les contreperformances des années 2001, 2002 et 2003, ce qui demeure une performance appréciable par rapport à celle du transport ferroviaire qui a pratiquement 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 2005 par rapport à 2004. Ce mode de transport de produits pétroliers et chimiques confirme en 2005 sa décroissance d'activité, régulièrement constatée depuis le début des années 2000, à cause de l'effondrement de l'acheminement en Espagne (-21.3 %) et de sa stagnation en Turquie et de la diminution du transport par oléoducs au travers de la Suisse. A l'opposé, la croissance de ce mode de transport a été significative en 2005 en Allemagne (+3.1 %) et en Autriche (+2.8 %). Les autres données dont on dispose manifestent des progressions faibles qui viennent quelque peu confirmer un tableau global assez négatif pour l'année 2005.

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 2005, 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 de première importance.

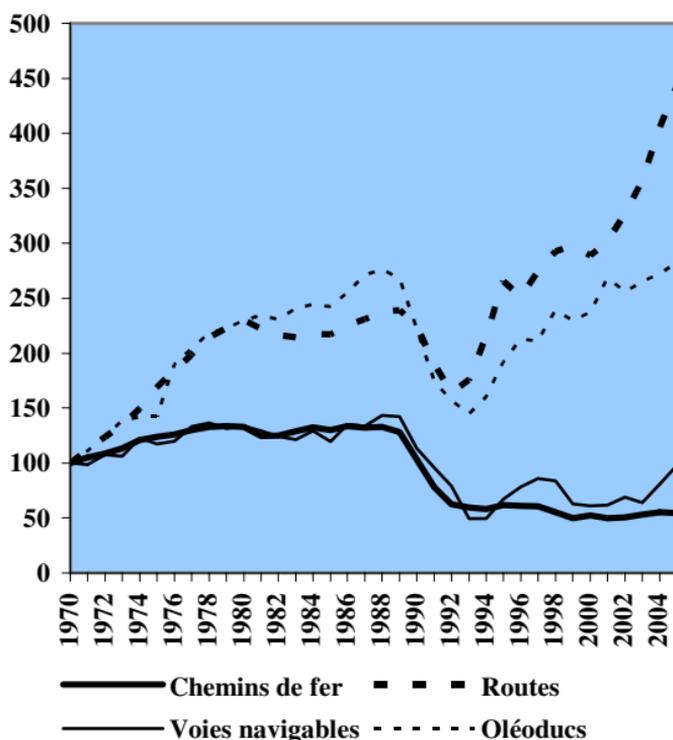
2.2. Les transports de marchandises dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes

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 2005 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	2005
Chemin de fer	70.6	71.5	66.1	50.8	44.9	35.6
Routes	26.1	25.4	30.5	46.6	52.7	61.5
Voies navigables	3.3	3.1	3.4	2.6	2.4	3.0
	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 2005, puisque cette poussée a dépassé 9 % en moyenne. Il s'agit de l'une des meilleures performances

constatées depuis l'année 2000 et qui est exactement la même s'agissant des PECO appartenant à l'Union Européenne ou pas.

Le niveau total des tonnes-kilomètres routières a atteint un record au cours de l'année 2005 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 2005 en ERY Macédoine (-1.8 %) et en République tchèque (-5.6 %). C'est en Serbie et Monténégro (+145.5 %), Roumanie (+32.4 %), Lituanie (+29.3 %), et en République slovaque (+21.8 %) que l'on a pu constater les taux de croissance les plus élevés. En confirmation, des poussées d'activité très importantes ont également été enregistrées en Lettonie (+17 %), Estonie (+11.8 %), Bulgarie (+9.4 %) et en Pologne (+8.4 %). La performance positive la plus faible a été enregistrée en Hongrie avec néanmoins pas moins de 4 % de progression.

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 4 fois ses prestations entre 1970 et 2005 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 les années 1996 et 2000 où des décroissances ont été constatées – 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 1970-2005 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 un léger déclin en 2005 dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes. La contraction des tonnes-kilomètres a été de pratiquement 1 %. Au total, 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. La performance des PECO appartenant à l'Union Européenne est légèrement plus favorable, puisque la régression apparaît n'être alors que de 0.3 %.

Le résultat enregistré en 2005 est la résultante des médiocres performances qu'ont connues les réseaux albanais (-18.8 %), roumain (-10 %) et de la Pologne (-4.5 % pratiquement).

Ces contre-performances notables ont été également renforcées par celles d'autres réseaux, tels celui de la République slovaque (-2.5 %) et de la République Tchèque (-1.5 %).

Les quelques notes positives sont venues des réseaux d'ERY Macédoine (+24.5 %), de Croatie (+13.7 %), et de Lituanie dans une moindre mesure (+7 %).

Après avoir enduré depuis le début du processus de transition un déclin continu global, seulement enrayé en 1995 et 2000, puis en 2003 et 2004, l'année 2005 n'apparaît pas être une année de renouveau, parce que seuls quelques réseaux y ont connu des progressions 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 n'a pas accordé un rebondissement aux chemins de fer qui ont dû jusqu'à présent faire face à un processus qui ressemble 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 20 % en 2005 par rapport à 2004, où l'on avait pu déjà constater une progression 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 2005 ne se situent pas encore au niveau d'activité constaté 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 la contre-performance relative du réseau slovaque (-5.7 %). A l'opposé, le réseau tchèque a enregistré des résultats exceptionnels, supérieurs à 98 % de croissance. La Serbie et Monténégro elle-même a enregistré une poussée d'activité supérieure à 45 %. Les réseaux polonais, roumain et bulgare ont tous enregistré des poussées supérieures à 15 %.

Au total, dans une perspective de long terme, les transports de marchandises par voie navigable apparaissent dans la région n'avoir perdu pratiquement plus que 10 % de leur activité depuis le début du processus de transition, soit une performance notable, notamment si elle est comparée à 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 2005 une poussée d'activité de pratiquement 4 %. Cette progression a surtout été sensible en République Tchèque et Roumanie, puisqu'elle a atteint respectivement +19 % et +16.4 %. Portant sur des volumes importants, on a également pu noter une progression de plus de 2 % en Pologne et de plus de 4 % en Hongrie. La Pologne, principal marché de la région, explique donc en partie la tendance.

Les contre-performances enregistrées en Croatie et Albanie ne viennent pas ternir 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 2005 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 plus de 9 % de ces mêmes tonnes-kilomètres et les voies navigables juste 4.1 %.

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

	1980	1985	1990	1995	2000	2005
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	9.3
Voies navigables	7.8	7.7	6.1	5.3	4.6	4.1
	100	100	100	100	100	100

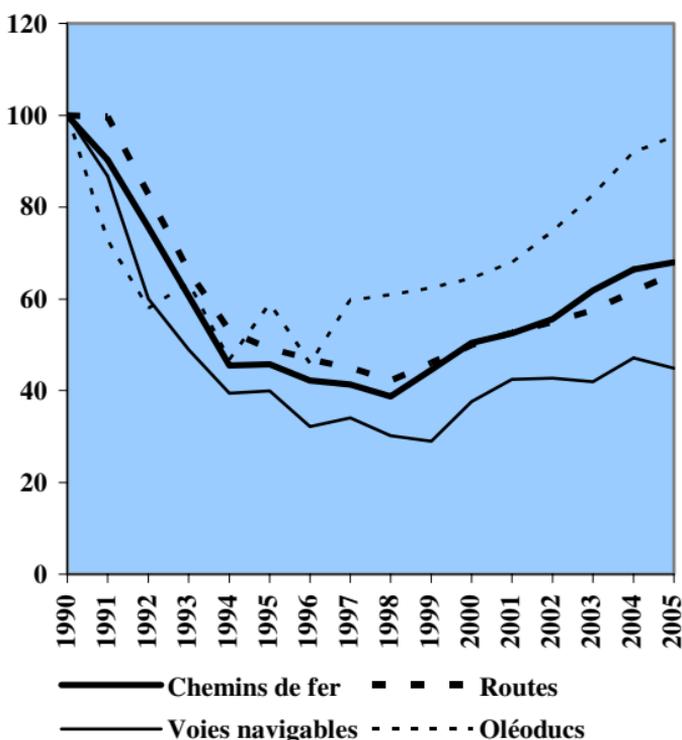
Il en résulte que les performances ferroviaires sont un indicateur de la situation conjoncturelle et, à cet égard, l'on peut remarquer qu'en 2005 l'activité transport de marchandises des réseaux a été en hausse dans la Fédération de Russie et en Géorgie de respectivement 3.1 % et 27 %. Il s'agit d'une performance très positive, mais qui est relativisée par la contre-performance du réseau ukrainien (-4.3 %) et par la stagnation du réseau moldave (+0.4 %). En fait, la croissance des prestations des chemins de fer de la CEI est due à la croissance qu'a connue en 2005 le réseau russe qui domine les pays de la CEI.

Malgré ces signes de reprise, perceptibles sur la période 1999-2005, les chemins de fer de la CEI n'ont acheminé en 2005 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, supérieures 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 alors progressé de plus de 12 %.

Évolution du transport de marchandises (tonnes-kilomètres) – Pays de la CEI – 1990=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,BLR,MDA,RUS,UKR

Dans ce contexte, les performances de l'année 2005 peuvent être évaluées à partir des performances de la Fédération de Russie (+6.3 %), de la Moldavie (+15.5 %) et de la Géorgie (+1.4 %). Ces évolutions convergentes rendent encore plus évidente l'appréciation d'ensemble qui ressort à une croissance de 6.4 % sur la CEI. Ces performances confirment les résultats de 2002, 2003 et 2004 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.

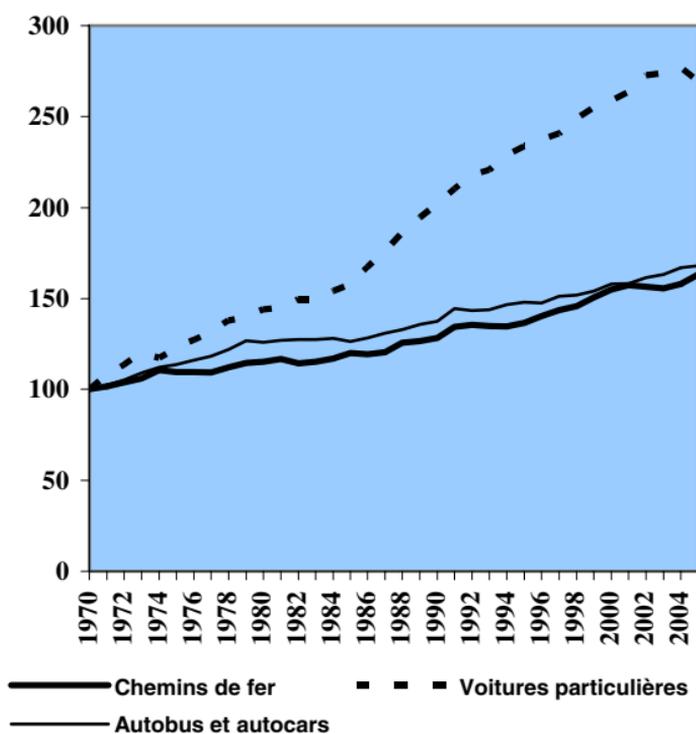
Pour ce qui est de la navigation intérieure, les seules données disponibles concernent la Fédération de Russie et l'Ukraine. Dans ces pays, des évolutions divergentes ont pu être constatées, avec une décroissance des pratiquement 7 % en Russie et une hausse des prestations de plus de 6.5 % en Ukraine.

Les informations chiffrées qui sont parvenues au Secrétariat sur le transport par oléoducs au cours de l'année 2005 dans les pays de la CEI laissent transparaître une croissance de plus de 3 % dans la Fédération de Russie et de 9.4 % 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 a poursuivi sa pente ascendante en 2005 et a affiché une croissance de 3.3 % des voyageurs-kilomètres par rapport à 2004. Cette progression globale fait suite à une augmentation de 1.5 % qui avait été constatée en 2004 par rapport à 2003. Cette dernière était toutefois en opposition aux décroissances qui avaient été enregistrées en 2002 et 2003 (les voyageurs-kilomètres avaient été en faible diminution).

La performance globale de l'année 2005 a été obtenue à cause de la progression notable des réseaux irlandais et grecs (avec des poussées supérieures à 10 %) et la bonne performance des réseaux suisse (+8.9 %) et espagnol (+6 %). La plupart des autres réseaux font état de progression dans la moyenne d'ensemble, notamment les chemins de fer allemand et français. Le réseau turc a en revanche enduré une diminution (avec -3.8 %) et ce réseau est le seul à avoir connu une décroissance.

Au total, le volume des voyageurs-kilomètres qui a été réalisé par les réseaux ferroviaires d'Europe de l'Ouest en 2005 apparaît avoir augmenté de plus de 50 % depuis 1970, avec en 2005 une performance significative explicable vraisemblablement pour partie par la hausse du prix des produits pétroliers qui a considérablement renchéri le coût d'usage de la voiture particulière et rendu plus attrayant le recours aux transports publics. Les voyageurs-kilomètres assurés par chemin de fer n'avaient été marqués depuis 1990 que par deux années de déclin, en 1993 et 2002, et si ils avaient aussi connu en 2003 une nouvelle année de récession, 2004 et 2005 sont venues effacer les pertes de trafic.

Le transport de voyageurs par bus et autocars

Après avoir connu une performance globale positive en 2004 où il avait augmenté de plus de 2 %, le transport de voyageurs par bus et autocars, mesuré en voyageurs-kilomètres, a enregistré en 2005 une poussée nettement plus faible, proche d'une quasi-stagnation. Mesuré sur sept pays, il affiche en effet une augmentation de seulement 0.6 %.

Ce chiffre est le résultat entre autres de la faible croissance que le transport par bus et autocars a connue en Italie et Suède, à peine supérieure à 1 %. Les autres pays pour lesquels une augmentation des voyageurs-kilomètres assurés par les bus et autocars a pu être constatée sont la France (+0.4 %) et l'Islande (+6 %).

A l'inverse, la Norvège a connu une régression pratiquement égale à 2 %, tandis que l'Espagne et la Finlande ont enregistré des volumes de prestations de transport par bus et autocars en diminution.

Au total, le transport de voyageurs par bus et autocars a enregistré, en 2005, une croissance de plus de 60 % de ses prestations depuis 1970, et a compensé au cours des années 2000 à 2005, la diminution d'activité observée en 1999. Malgré la faible augmentation des prestations, l'année 2005 apparaît comme étant une année de record d'activité.

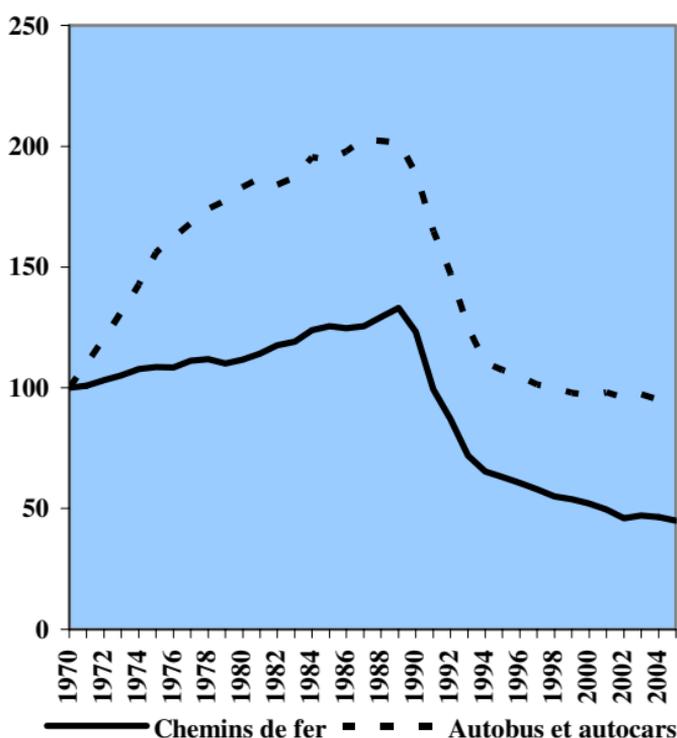
Le transport de voyageurs par voiture particulière

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 3.5 % cette dernière année après 1.8 % de hausse en 2001.

En 2005, le transport en voiture particulière apparaît avoir diminué, puisqu'il a enregistré une régression de 0.3 %. Ce résultat négatif est à mettre en relation avec la hausse du prix des carburants qui sans nul doute a exercé un rôle modérateur en matière d'usage de la voiture particulière dans certains pays. Le résultat d'ensemble s'explique par les accroissements du niveau de circulation très modérés qu'ont connus en 2005 la Suède (+0.8 %), la Norvège (+1.4 %) et l'Espagne, quoique dans une moindre mesure pour ce dernier pays (+2.3 %). A l'inverse, des décroissances étaient enregistrées en Italie (-1 %) et en France (-1.3 %). La croissance de l'Islande, tout en étant pratiquement égale à 6 %, n'a pas porté sur des volumes susceptibles d'infléchir la tendance globale.

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 a poursuivi son déclin dans les pays d'Europe centrale et orientale au cours de l'année 2005. Les voyageurs-kilomètres acheminés par l'ensemble des réseaux de la région, après avoir été en baisse de pratiquement 1.3 % en 2004 par rapport à 2003, soit une tendance conforme à celle qui avait été enregistrée entre 2000 et 2002, ont connu une nouvelle diminution de plus de 3 % en 2005.

Les hausses les plus importantes ont été enregistrées en Estonie (+28.5 %), et Lituanie (+10 %). D'autres marchés importants comme celui de la Roumanie, de la Hongrie ou de la Pologne se sont inscrits en repli de respectivement 7.5 %, 6.3 % et 2.5 %.

Plusieurs autres pays ont connu une évolution défavorable : l'Albanie (avec -18 %), la République slovaque (-2 %) et la Bulgarie (-0.6 %). L'ensemble de ces pays pèse cependant face aux rares progressions des prestations ferroviaires en matière de transport de voyageurs que l'on a pu constater en Lituanie (+10 %) et Croatie (+4.3 %).

Au total, après plus d'une décennie de déclin interrompu seulement en 2003, le nombre de voyageurs-kilomètres enregistrés par les réseaux des PECO ne représentait en 2005 qu'un peu plus de 45 % du volume réalisé en 1970 et pratiquement le tiers de la performance de 1989, montrant ainsi que les chemins de fer ont été les grands perdants du processus de transition vers l'économie de marché et des gains de pouvoir d'achat qui l'ont accompagné.

Le transport de voyageurs par bus et autocars

En ce qui concerne le transport de voyageurs par bus et autocars dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes, l'année 2003 avait pu marquer un retournement de tendance dans un processus de déclin qui s'était amorcé depuis la transition vers l'économie de marché. En fait, si le transport de voyageurs par bus et autocars apparaît avoir été en baisse de 2.5 % en 2004 par rapport à 2003, confirmant ainsi une pente descendante qui n'avait été contredite depuis 1988 qu'en 2001 et 2003, il a connu à l'inverse une progression de 1.5 % en 2005.

Ce bilan global est explicable par les évolutions qu'ont connues la République tchèque (-9.6 %), la Hongrie (-4.6 %), la Pologne (-2.7 %) et l'ERY Macédoine (-2 %). Dans d'autres pays, comme en Albanie (pratiquement un doublement des prestations), la Roumanie (+25 %), l'Estonie (+10 %), la Lettonie (+8 %) et la Lituanie (+4.6 %), on a pu constater des progressions importantes

qui sont venues compenser les pertes de fréquentation des premiers pays cités.

Au total, fort de la décroissance endurée depuis 1990 et seulement interrompue en 2001 et 2003 puis de nouveau arrêtée en 2005, le transport par bus et autocars apparaît, dans les pays d'Europe centrale et orientale, être en 2005 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 2005 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 8 % en 2005.

Sur six pays qui ont fourni des données (Albanie, République tchèque, Hongrie, Lituanie, Pologne, République slovaque), aucun pays n'a connu une décroissance du trafic. A l'opposé, la Lituanie a pu se prévaloir d'une hausse importante, avec +35 %. La République slovaque et la Pologne ont enregistré des croissances positives, proches de la moyenne (respectivement +6.1 % et +8.7 %).

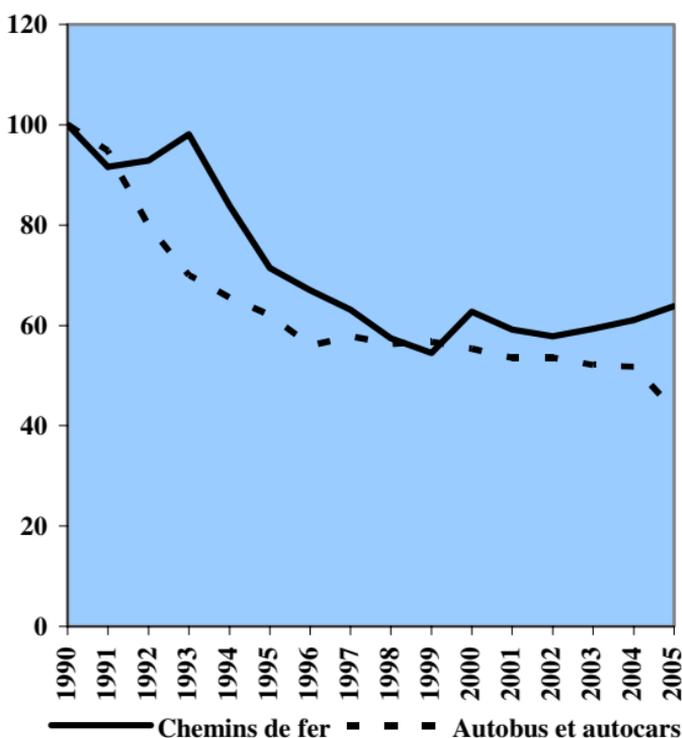
3.3. Les transports de voyageurs dans les pays de la CEI

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, 2003 et 2004, l'année 2005 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 (+16 %) et en Fédération de Russie (+4.5 %), ce dernier chiffre expliquant la moyenne d'ensemble

(+4.5 %). En Moldavie (+2.6 %), le transport ferroviaire de voyageurs a également connu une augmentation. 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, 2004 et 2005.

Évolution du transport de voyageurs (Voyageurs-kilomètres) – Pays de la CEI – 1990=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 plus de 3 % en moyenne au sein des États de la CEI en 2001 par rapport à 2000, le transport par bus et autocars avait de nouveau connu en 2003 et 2004 une diminution d'activité. Celle-ci avait atteint plus de 3 % en cumul sur les deux années.

En 2005, seulement la Moldavie a fourni des données qui laissent transparaître une croissance, tandis que l'activité s'est inscrite en repli de plus de 25 % en Fédération de Russie, principal marché de la région.

4. La sécurité routière

Au cours de l'année 2005, les accidents de la route dans les pays membres de la CEMT ont causé la mort de pratiquement 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.

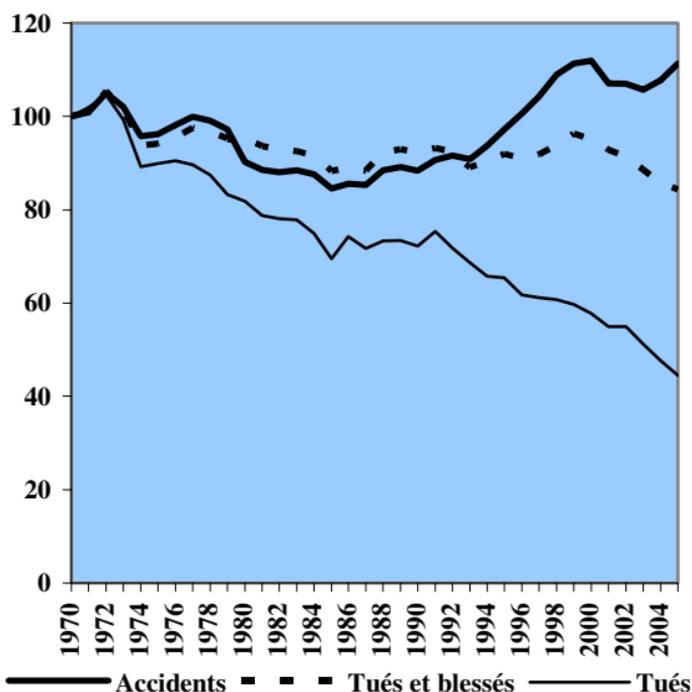
4.1. Bilan de la sécurité routière dans les pays d'Europe de l'Ouest

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 2005 après une année 2004 qui avait affiché un bilan positif :

- Le nombre d'accidents a augmenté de plus de 3 %, soit un chiffre significatif qui toutefois se situe à un niveau inférieur à celui enregistré en 2000 après six années consécutives d'augmentation (+22 % entre 1993 et 1999).
- Le nombre de victimes (blessés + tués) sur les routes Ouest-européennes a baissé de 1.5 % en 2005, soit un résultat en pourcentage inférieur à celui observé en 2004, 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 7 % en 2005, 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 2005 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

Fort de cette amélioration globale, la situation en 2005 présente une certaine homogénéité entre pays, tant au niveau de l'évolution la plus récente que du degré relatif d'insécurité routière :

- Si, en 2005, le nombre de *tués* a diminué fortement en Suisse (-20 % pratiquement), en Espagne (-18.6 %), en Autriche (-12.5 %), en Norvège (-12 %) et en France (-5 %), il a en revanche augmenté en Turquie (+2.2 %), pays qui fait 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 144 en Grèce, 118 au Portugal, 104 en Belgique, 89 en Espagne à 55 au Royaume-Uni, 49 en Suède et 46 aux Pays-Bas. Pour information, ce même indicateur s'établit à 144 aux États-Unis, 99 en Nouvelle-Zélande, 80 en Australie et 62 au Japon.
- Rapporté au parc automobile, le nombre total de *tués par million de véhicules à moteur* varie pour sa part de 288 en Grèce, 197 en Belgique, 188 en Irlande, 103 au Royaume-Uni à 95 en Suède. A titre de comparaison, le nombre de décès par million de véhicules motorisés est de 184 aux États-Unis, 142 au Canada, 133 en Nouvelle-Zélande, 121 en Australie et 98 au Japon.

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

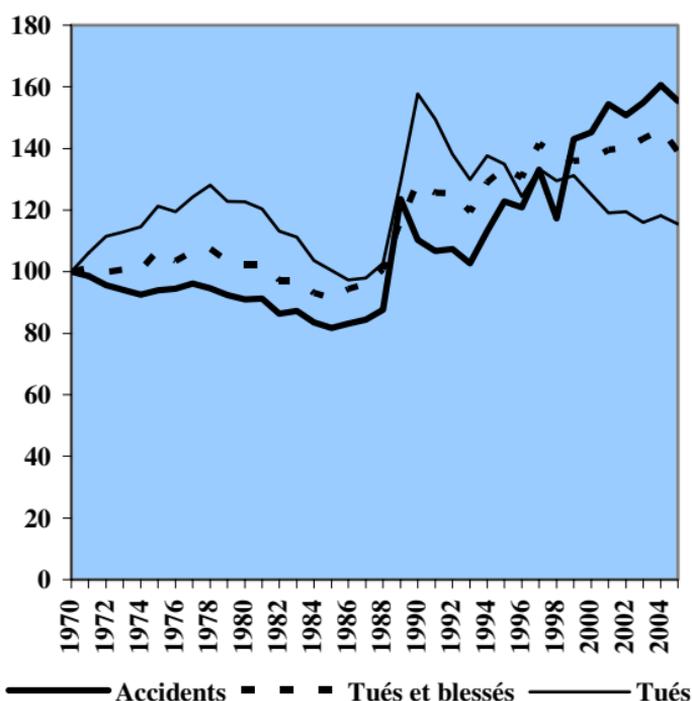
Dans les pays d'Europe centrale et orientale, les principaux indicateurs statistiques en matière de sécurité routière ont connu une évolution favorable en 2005 :

- Les accidents de la route ont vu leur nombre diminuer de 3.2 % confirmant ainsi une inversion après une année 2004 de dégradation. Par rapport à 2000, ce chiffre s'inscrit ainsi en hausse d'un peu moins de 10 %.
- Le nombre de victimes (tués + blessés) a diminué de pratiquement 5 %. Là encore, on retrouve une inversion par rapport à la tendance à la hausse observée en 2004. Avec ce résultat

positif, le nombre de victimes a été en 2005 très légèrement supérieur à ce qu'il était en 2000.

- C'est une diminution de 2.3 % qui a été observé en 2005 au niveau du nombre de *tués* sur les routes des pays d'Europe centrale et orientale. Cette diminution, relativement importante, conforte les bons résultats de 2000 (-4.8 %) et 2001 (-4.7 %). Il en résulte que globalement depuis 1990 le nombre de tués a diminué de près de 30 % dans les PECO.

Évolution des accidents de la route (nombre) – 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 2005 qu'en ce qui concerne le degré relatif d'insécurité routière cette année-là, on observe cependant des situations sensiblement différentes selon les pays :

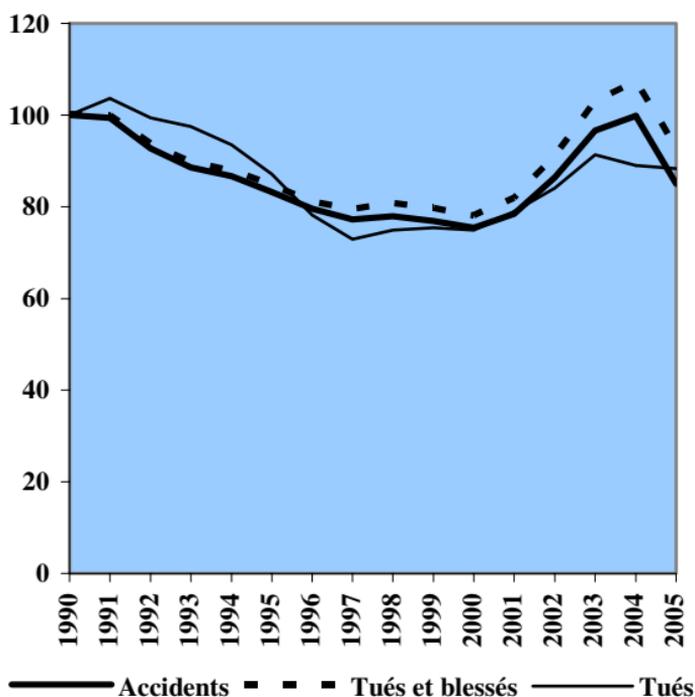
- En 2005, le nombre des tués a diminué de manière significative en Lettonie (-14.3 %), en Serbie et Monténégro (-11.8 %), Croatie (-1.8 %), Hongrie (-1.4 %) et République slovaque (-1.3 %). D'autres pays d'Europe centrale et orientale, en nombre moins important, ont connu une dégradation de leur situation à cet égard. On peut noter la position de la Bulgarie (+1.5 %) ou de la Lituanie (+2.7 %).
- Rapportée au nombre de tués par million d'habitants, la situation est également fort contrastée selon les pays, puisque ce ratio atteint 226 en Lituanie, 192 en Lettonie, 142 en Pologne, mais ne dépasse pas 96 en Albanie, 70 en ERY Macédoine et 58 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, 1 368 en Albanie, 549 en Lettonie, à 298 en Estonie et 232 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 2005, les données concernant la CEI sont celles de la Géorgie, de la Moldavie et de la Fédération

de Russie. Elles font état d'une évolution contrastée : le nombre d'accidents a été par exemple en hausse de plus de 7 % en Russie et le nombre de victimes de 8 %, tandis que le nombre de tués a baissé de 1.6 %.

Évolution des accidents de la route (nombre) – Pays de la CEI – 1990=100



Source : CEMT

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

Le nombre de victimes a diminué de 4 % en Moldavie, mais il a augmenté de plus de 30 % en Géorgie. Le nombre de tués sur les routes a en revanche diminué en moyenne pour les trois pays avec notamment une baisse de 8.8 % en Géorgie, de 3.5 % en Moldavie et de 1.6 % 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.

5. Le transport au sein des pays associés de la CEMT

Pour la première fois dans la brochure « Évolution des transports », le Secrétariat a pu rassembler des données concernant le transport au sein des pays associés de la CEMT. L'objectif est à terme de fournir la même étendue d'information statistique que pour les pays membres à part entière de la CEMT. La présente édition représente donc un premier pas dans cette direction et, comme toutes les premières tentatives, les informations fournies sont susceptibles d'améliorations au cours du temps. Les données fournies ci-après distinguent tout d'abord les transports de marchandises et ensuite les transports de voyageurs.

5.1. Les transports de marchandises

Seules des données sur les trois principaux modes de transport terrestre de marchandises figurent dans cette section. On remarquera tout d'abord que le transport ferroviaire de marchandises aux États-Unis domine au sein de ce pays le transport de fret mesuré en tonnes-kilomètres. Il était par exemple, en 2000, 50 % plus important que le transport routier de marchandises à l'intérieur de ce pays la même année. A l'inverse, l'on remarquera la faiblesse de ce même transport ferroviaire de marchandises au Japon et au Mexique. Au Canada, le volume total du transport ferroviaire de marchandises, bien que pratiquement le huitième de celui des États-Unis en 2000, était alors malgré tout le double de celui de l'Australie.

Transport de marchandises
Chemin de fer (milliards de tonnes-kilomètres)

	1990	1995	2000	2004	2005	% 05/04
AUS	88	106	134	166	170	2.8
CND	212	226	267	298	306	2.8
JAP	27	25	22			
KOR						
MEX	25	22	23	22	22	3.3
NZE						
USA	1 513	1 911	2 146	2 433		

Si l'on s'intéresse à l'évolution récente, l'on peut constater que le transport ferroviaire de marchandises a été en progression de pratiquement 3 % dans tous les pays qui ont fourni des indications à cet égard. Si la croissance est légèrement supérieure à 3 % au Mexique, elle ne l'excède que de peu.

Pour ce qui est des transports routiers de marchandises, là également, au sein des pays associés, les États-Unis apparaissent dominants avec en 2000 pratiquement 5 fois le volume de ces mêmes transports au Japon. Les chiffres relatifs au Canada sont trompeurs dans la mesure où ils ne recensent qu'une partie des transports pour compte d'autrui et excluent les transports pour compte propre. On pourra également remarquer qu'en 2005 les transports routiers ont réalisé le même volume de prestations en Australie que le transport ferroviaire, tandis qu'au Mexique, les transports routiers sont largement dominants.

Transport de marchandises
Route (milliards de tonnes-kilomètres)

	1990	1995	2000	2004	2005	% 05/04
AUS	90	107	137	162	169	3.9
CND	55	66	85			
JAP	274	295	313			
KOR						
MEX	109	163	194	200	204	2.2
NZE						
USA	1 076	1 348	1 572			

En ce qui concerne l'évolution en 2005 par rapport à 2004, les transports routiers de marchandises en Australie ont cru de pratiquement 4 %, tandis qu'au Mexique la croissance a été légèrement supérieure à 2 %.

En ce qui concerne le transport par voies navigables, le Secrétariat n'a disposé que de données éparses impropres à un autre constat que l'importance de ce mode de transport aux États-Unis et au Japon.

Transport de marchandises
Voies navigables (milliards de tonnes-kilomètres)

	1990	1995	2000	2004	2005	% 05/04
AUS						
CND	39	32	25	28		
JAP	245	238	242			
KOR						
MEX						
NZE						
USA	518	536	528	500		

5.2. Le transport de voyageurs

Il ressort des informations parcellaires que le Secrétariat a pu réunir en ce qui concerne le transport de personnes au sein des pays associés de la CEMT que le transport ferroviaire joue un rôle essentiel au Japon pour les voyageurs, alors que dans les autres pays il est tout à fait marginal, notamment aux États-Unis et au Canada. Malgré tout, au Japon, entre 1990 et 2000, le transport ferroviaire de personnes a stagné.

Transport de voyageurs Chemin de fer (milliards de voyageurs-kilomètres)

	1990	1995	2000	2004	2005	% 05/04
AUS	10	10	11	11	12	2.2
CND	1	1	2	1	2	7.1
JAP	388	400	385			
KOR						
MEX	5	2				
NZE						
USA	10	9	9	9		

Le transport en voiture particulière domine très nettement aux États-Unis et il a même augmenté de plus de 15 % entre 2000 et 2004. On remarquera également la croissance récente de plus de 5 % entre 2004 et 2005 du transport de personnes en voiture particulière au Canada. La poussée quoique inférieure n'en a pas moins été de 2 % en Australie sur la même période pour ce type de transport. Au Japon, entre 1990 et 2000, le transport en voiture particulière a progressé de pratiquement 30 %.

**Transport de voyageurs
Voitures particulières
(milliards de voyageurs-kilomètres)**

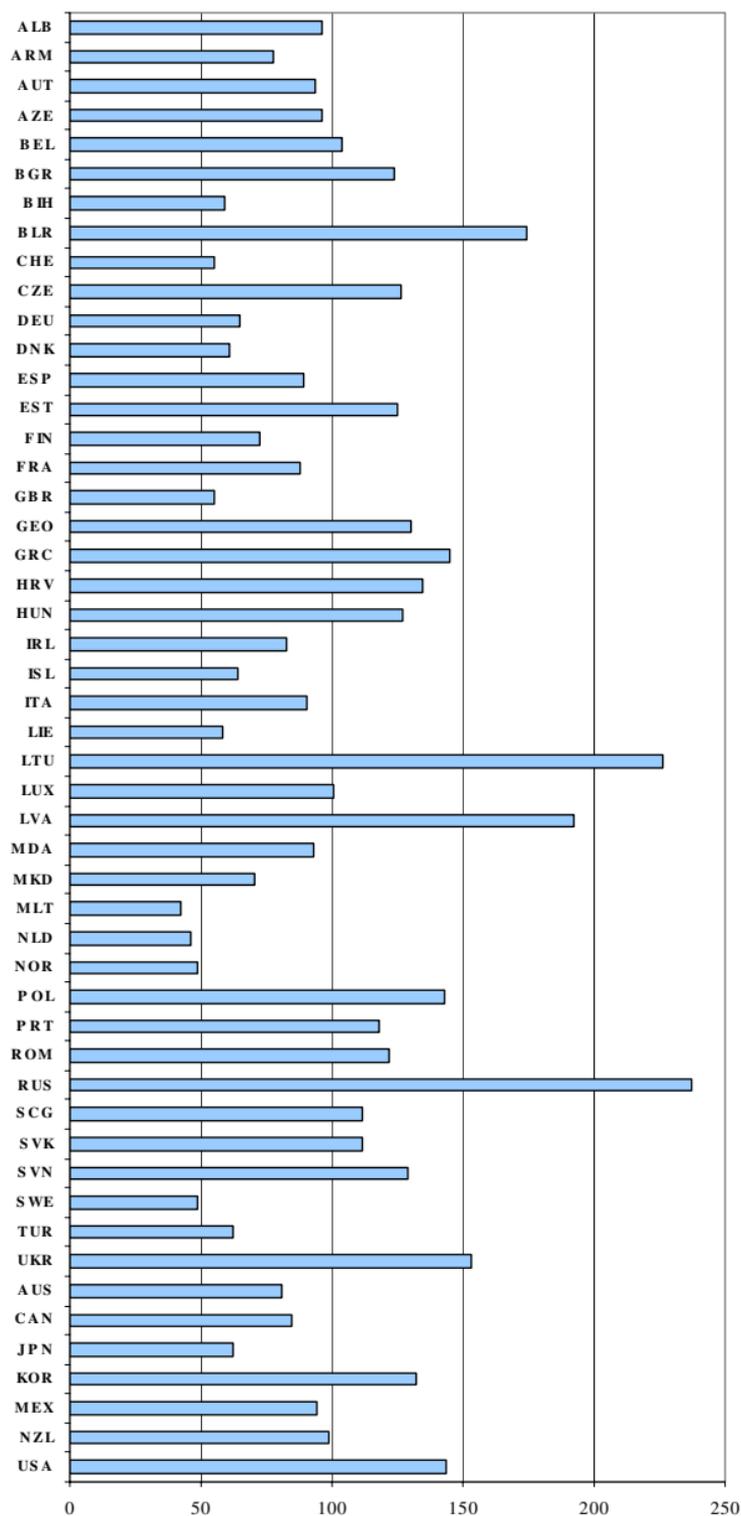
	1990	1995	2000	2004	2005	% 05/04
AUS	201	222	243	265	271	2.1
CND		466	472	469	494	5.3
JAP	576	665	741			
KOR						
MEX						
NZE						
USA	5 302	5 486	6 111	7 189		

Pour ce qui est du transport par autobus et autocars, on peut noter le rôle important que joue ce mode de transport au Mexique, où il a d'ailleurs affiché une progression de plus de 3 % entre 2004 et 2005. Le transport par autobus et autocars n'est non plus pas marginal aux États-Unis où il a augmenté de plus de 30 % entre 1990 et 2000. Sur la même période, il semble s'être inscrit sur une pente nettement descendante au Japon (-20 %). En Australie, ce mode de transport de personnes a à peine progressé entre 1990 et 2005.

**Transport de voyageurs
Autobus et autocars
(milliards de voyageurs-kilomètres)**

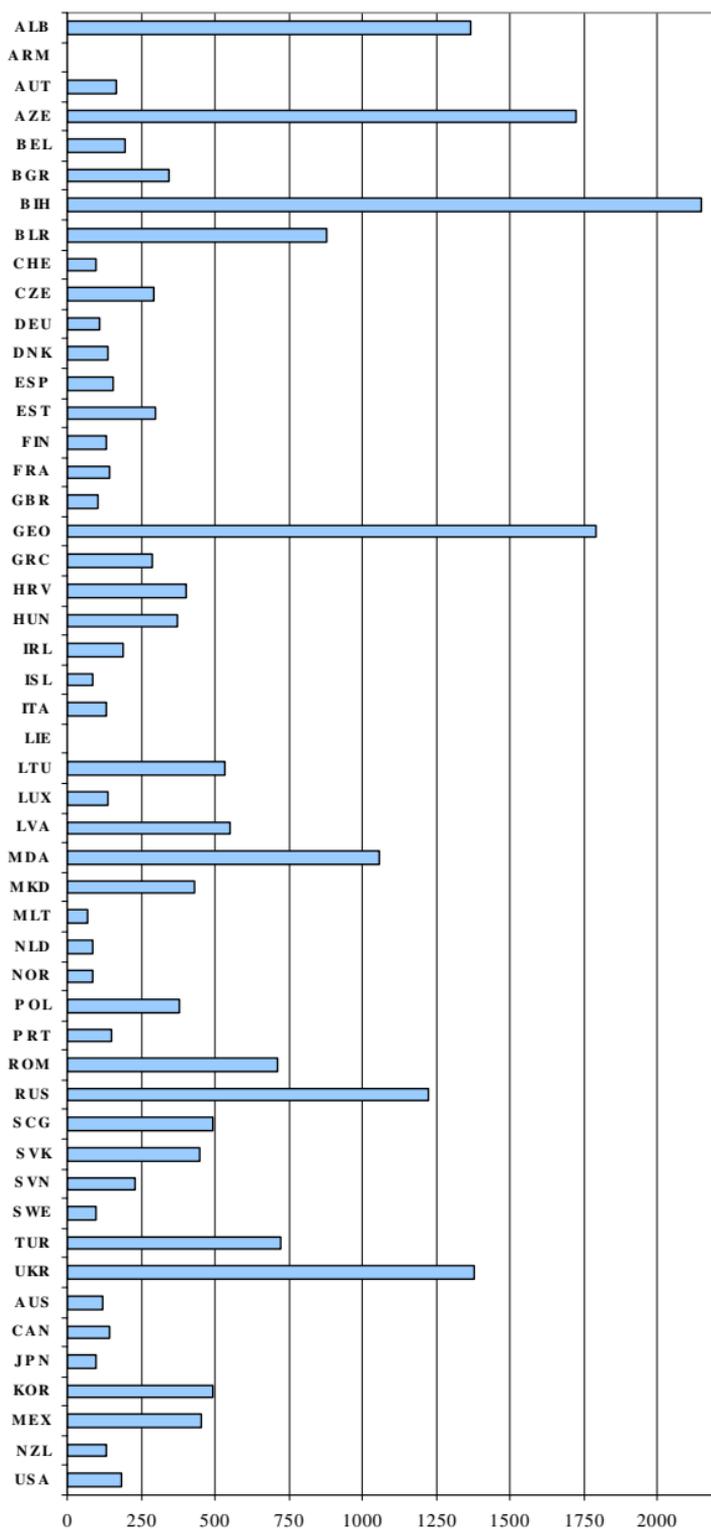
	1990	1995	2000	2004	2005	% 05/04
AUS	17	16	17	18	18	0.8
CND		31	30			
JAP	110	97	87			
KOR						
MEX	272	383	382	410	423	3.2
NZE						
USA	195	219	259	227		

Nombre total de tués par million d'habitants en 2005



Source : CEMT

Nombre total de tués par million de véhicules routiers en 2005



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	2004	2005	05/04*
ALB	0.2	0.6	0.0	0.0	0.0	-18.8
ARM			0.4			
AUT	9.9	12.7	16.6	17.9	17.1	-4.8
AZE	24.6	37.1	5.7	7.5		
BEL	7.8	8.4	7.7	7.7	8.0	4.6
BGR	13.9	14.1	5.5	5.2	5.2	-0.9
BIH	3.4	4.0	0.1			
BLR	50.1	75.4	31.4			
CHE	6.6	8.3	10.8	10.1		
CSK	55.9	59.5				
CZE			17.5	15.1	14.9	-1.5
DEU	70.5	103.1 c	77.5	86.4	95.4	10.4
DNK	1.9	1.8	2.0	2.1	2.0	-8.3
ESP	10.3	11.6	12.2	12.0	11.6 c	
EST	5.0	7.0	8.2	10.6	10.6	-0.1
FIN	6.3	8.4	10.1	10.1	9.7	-3.9
FRA	67.6	49.7	55.4	45.0	39.7	-11.9
GBR	24.6	16.0	18.1	21.0	22.1	5.2
GEO	9.8	10.8	3.9	4.9	6.1	26.6
GRC	0.7	0.6	0.4	0.6	0.6	3.5
HRV	5.7	6.5	1.8	2.5	2.8	13.7
HUN	19.8	16.8	8.1	8.7	9.1	3.9
IRL	0.5	0.6	0.5	0.4	0.3	-24.1
ISL						
ITA	18.1	21.2	25.8	23.3	22.2	-4.6
LIE						
LTU	13.6	19.3	8.9	11.6	12.5	7.0
LUX	0.8	0.7	0.6	0.6	0.4	-29.9
LVA	15.5	18.5	13.3	18.6	19.8	6.2
MDA	10.4	14.8	1.5	3.0	3.0	0.4
MKD	0.6	0.8	0.5	0.4	0.5	24.4
MLT						
NLD	3.7	3.1	4.5	5.2		
NOR	1.4	1.6	1.8	2.0	2.2	11.5
POL	99.3	83.5	54.0	52.3	50.0	-4.5
PRT	0.8	1.6	2.2	2.3	2.4	6.1
ROM	48.0	57.3	18.0	18.4	16.6	-10.0
RUS	1 672.0	2 522.9	1 373.2	1 801.6	1 857.6	3.1
SCG	6.1	7.2	1.9	3.2	3.5	10.0
SVK			11.2	9.7	9.5	-2.5
SVN	3.3	4.2	2.9	3.1 c	3.2	
SWE	17.3	19.1	20.1	20.9	21.8	4.4
TUR	6.1	8.0	9.9	9.4	9.2	-2.8
UKR		488.2	172.8	234.0	224.0	-4.3
CEMT/OUEST	254.8	276.4	276.2	277.1	281.2 e	1.5
CEMT/PECO	290.3	299.3	152.0	159.8	158.3	-1.0
PECO - UE	212.4	208.8	124.1	129.9	129.5	-0.3
CEMT/CEI	1 766.9	3 149.3	1 588.6	2 092.2 e	2 140.6 e	2.3

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	2004	2005	05/04*
ALB	0.8	1.2	2.2	2.8	3.2	14.7
ARM			0.0			
AUT	2.9	9.0	17.2	17.4		
AZE	3.7	3.3	3.5	7.0		
BEL	13.1	32.0	51.0	47.9		
BGR	7.0	13.8	3.1 c	4.6	5.0	9.4
BIH	0.8	3.1				
BLR	8.1	22.4	9.0			
CHE	4.8	11.5	21.9			
CSK	10.1	23.3				
CZE			39.0	46.0	43.4	-5.6
DEU	78.0	169.9	280.7	303.7	310.1	2.1
DNK	7.8	9.4	11.0	10.5	11.1	4.9
ESP	51.7	90.5	148.7	214.7	227.4	5.9
EST	2.3	4.5	3.9	6.8	7.6	11.8
FIN	12.4	25.4	27.7	27.3	27.8	1.8
FRA	66.3	114.8	184.2	197.4	193.2	-2.2
GBR	85.0	132.9	153.7	155.9	160.3	2.8
GEO	0.0	2.6	0.5	0.6	0.6	1.4
GRC	7.0	12.5				
HRV	1.3	2.9	2.8	8.8	9.3	5.8
HUN	5.8	15.2	12.1	11.0	11.4	3.8
IRL		5.1	12.3	17.3	18.2	5.0
ISL		0.0	0.0			
ITA	58.7	177.9	158.6	158.2		
LIE	0.0	0.0	0.0		0.4	
LTU	3.4	7.3	7.8	12.3	15.9	29.4
LUX	0.1		0.4	0.5	0.5	2.5
LVA	2.9	5.9	4.8	7.3	8.5	16.9
MDA	3.2	6.3	1.0	2.0	2.3	15.5
MKD	0.8	2.2	0.8	4.0	3.9	-1.8
MLT	0.0	0.0	0.0			
NLD	12.4	22.9	31.6			
NOR	3.2	8.2	13.0	15.0	15.9	6.0
POL	15.8	40.3	75.0	110.5	119.7	8.4
PRT		10.9	15.0	17.4	17.4	-0.1
ROM	5.2	5.2	9.9	14.7	19.4	32.4
RUS	116.4	299.4	152.7	182.1	193.6	6.3
SCG	3.5	8.6	0.6	0.3	0.7	145.5
SVK			14.3	18.5	22.6	21.8
SVN	2.1	4.9	1.9	2.3	2.4	4.1
SWE	17.5	29.2	38.1	37.7	39.4	4.5
TUR	17.4	65.7	161.6	156.9	166.8	6.4
UKR		14.8	7.5	15.1		
CEMT/OUEST	438.3	928.4	1 340.8	1 449.2	1 489.9	2.8
CEMT/PECO	61.8	138.2	178.6	250.2	273.6	9.3
PECO - UE	42.5	101.3	159.0	214.7	231.6	9.3
CEMT/CEI	131.4	348.7	174.2	214.9	228.6	6.4

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 A3 : Voies navigables

	1970	1990	2000	2004	2005	05/04*
ALB						
ARM						
AUT	1.3	1.7	2.4	1.7	1.8	0.3
AZE						
BEL	6.7	5.4	7.3	8.5		
BGR	1.8	1.6	0.4	1.3	1.5	15.5
BIH						
BLR	1.2	1.8	0.0			
CHE	0.1	0.2				
CSK	2.4	4.4				
CZE			0.8	0.4	0.8	98.3
DEU	48.8	54.8	66.5	63.7	64.1	0.7
DNK						
ESP						
EST	0.0	0.0	0.0			
FIN	2.0	1.1	0.4	0.3	0.3	-6.9
FRA	12.7	7.6	9.1	8.4	8.9	5.8
GBR		0.2	0.2	0.2		
GEO						
GRC						
HRV	0.3	0.5	0.1	0.2	0.1 c	
HUN	1.8	2.0	0.9 c	1.9	2.1	10.8
IRL						
ISL						
ITA	0.4	0.1	0.2	0.1	0.1	-1.8
LIE						
LTU	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
LUX	0.3	0.3	0.4	0.4	0.3	-7.4
LVA	0.1	0.3				
MDA	0.1	0.3				
MKD						
MLT						
NLD	30.7	35.7	41.3	38.0	43.1	13.4
NOR						
POL	2.3	1.0	1.2	1.1	1.3	19.7
PRT						
ROM	1.3	2.1	2.6	4.3	5.1	19.9
RUS	163.9	213.9	71.0	92.5	86.1	-6.9
SCG	3.5	3.2	1.0	1.1	1.6	45.5
SVK			1.4	0.7	0.7	-5.7
SVN						
SWE						
TUR						
UKR		11.9	14.7	14.9		
CEMT/OUEST	103.4	107.1	127.9	121.4	127.8 e	5.3
CEMT/PECO	13.6	15.4	8.3	11.0	13.3	20.7
PECO - UE	6.7	8.0	4.2	4.1	4.9	20.7
CEMT/CEI	165.2	228.0	85.7	107.6 e	102.2 e	-5.0

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 = 7 pays : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK

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

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A4 : Oléoducs

	1970	1990	2000	2004	2005	05/04*
ALB			0.0	0.0	0.0	-12.5
ARM			1.3			
AUT	3.6	6.4	7.6	7.6	7.8	2.8
AZE	1.0	3.4	1.4	1.6		
BEL	0.3	1.0	1.6			
BGR		0.6	0.4	0.3	0.4	28.5
BIH						
BLR						
CHE	1.2	1.2	0.2	0.2	0.2	-5.0
CSK	6.4	7.5				
CZE			1.6	1.9	2.3	18.8
DEU	15.1	11.7	15.0	16.2	16.7	3.1
DNK		2.0	4.7	5.3		
ESP	1.0	4.2	7.5	8.3	6.5 c	
EST						
FIN						
FRA	28.2	19.6	21.7	20.6		
GBR	2.7	10.2	11.4	10.7	10.8	1.1
GEO			1.8	2.4	2.6	9.4
GRC						
HRV		3.6	0.7	1.8	1.8	-3.6
HUN	1.0	5.3	4.0	5.4	5.6	4.0
IRL						
ISL						
ITA	9.1	11.5	10.3	10.7	10.7	0.4
LIE						
LTU			3.5	4.3	4.4	2.8
LUX						
LVA			6.5	3.3		
MDA						
MKD						
MLT						
NLD	4.1	4.9	5.9	6.1		
NOR		2.1	3.5	4.7		
POL	7.0	13.9	20.4	24.8	25.4	2.3
PRT						
ROM	1.8	5.1	1.4	1.9	2.2	16.4
RUS	242.6	1 239.8	745.0	1 116.2	1 156.3	3.6
SCG		0.1	0.1	0.4	0.5	4.3
SVK						
SVN						
SWE						
TUR	1.4	62.4	53.1	2.3	2.3	-1.3
UKR		208.0	187.5			
CEMT/OUEST	66.7	137.2	142.5	93.7	92.1 e	-1.7
CEMT/PECO	16.2	36.0	38.5	44.1	45.9	3.9
PECO - UE	14.4	26.7	35.9	39.7	41.1	3.5
CEMT/CEI	243.6	1 451.1	937.0	1 335.6	1 383.7 e	3.6

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 = 5 pays : CZE,HUN,LTU,LVA,POL

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	2004	2005	05/04*
ALB	0.9	1.8	2.2	2.8	3.2	14.3
ARM	0.0	0.0	1.7			
AUT	17.6	29.7	43.8	44.6		
AZE	29.3	43.7	10.5	16.1		
BEL	27.9	46.9	67.6			
BGR	22.7	30.1	9.4 c	11.4	12.1	5.9
BIH	4.2	7.1				
BLR	59.4	99.6	40.4			
CHE	12.8	21.2				
CSK	74.8	94.7	0.0	0.0	0.0	
CZE	0.0	0.0	58.9	63.4	61.4	-3.2
DEU	212.4	339.5 c	439.7	470.1	486.4	3.5
DNK	9.7	13.2	17.7	17.9		
ESP	63.1	106.4	168.4	235.0	245.5 c	
EST	7.4	11.5	12.1	17.5	18.3	4.5
FIN	20.7	34.9	38.2	37.8	37.8	0.2
FRA	174.8	191.7	270.4	271.4		
GBR		159.3	183.4	187.7		
GEO	9.8	13.4	6.2	7.8	9.3	19.5
GRC	7.6	13.1				
HRV	7.3	13.5	5.3	13.3	14.1 c	
HUN	28.4	39.3	25.2 c	27.0	28.2	4.4
IRL	0.5	5.7	12.8	17.7	18.5	4.3
ISL	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
ITA	86.2	210.7	194.9	192.3		
LIE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	
LTU	17.1	26.8	20.1	28.2	32.8	16.1
LUX	1.2		1.5	1.4	1.2	-13.0
LVA	18.5	24.7	24.6	29.2		
MDA	13.7	21.4	2.5	5.0	5.3	6.5
MKD	1.4	3.0	1.3	4.4	4.5	0.7
MLT	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
NLD	50.9	66.5	83.2			
NOR	4.6	11.9	18.3	21.7		
POL	124.3	138.7	150.6	188.7	196.4	4.1
PRT	0.8	12.5	17.1	19.7	19.8	0.6
ROM	56.4	69.6	31.9	39.3	43.3	10.4
RUS	2 194.9	4 276.0	2 341.9	3 192.4	3 293.5	3.2
SCG	13.1	19.1	3.6	5.0	6.2	24.9
SVK	0.0	0.0	27.0	28.9	32.7	13.0
SVN	5.4	9.1	4.8	5.4 c	5.6	
SWE	34.8	48.3	58.2	58.6	61.2	4.5
TUR	25.0	136.2	224.6	168.6	178.3	5.7
UKR	0.0	722.9	382.6			
CEMT/OUEST	863.2	1 449.0	1 887.4	1 941.4	1 991.5 e	2.6
CEMT/PECO	381.9	488.9	377.4	465.2	491.1	5.6
PECO - UE	276.0	344.8	323.2	388.3	407.0	4.8
CEMT/CEI	2 307.2	5 177.1	2 784.2	3 749.3	3 854.1 e	2.8

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	2004	2005	05/04*
ALB	0.3	0.8	0.1	0.1	0.1	-18.0
ARM			0.0			
AUT	6.3	8.5	8.2	8.3	8.5	2.1
AZE	1.7	1.8	0.5	0.8	0.8	4.6
BEL	8.3	6.5	7.8	8.7		
BGR	6.2	7.8	3.5	2.4	2.4	-0.6
BIH	1.7	1.4	0.0			
BLR	7.3	16.9	17.7			
CHE	8.2	11.1	12.8	14.9	16.2	8.9
CSK	20.5	19.3				
CZE			7.3	6.6	6.7	1.2
DEU	38.5	43.6	75.4	72.6 c	74.9	
DNK	3.4	4.9	5.3	5.7	5.8	0.8
ESP	15.0	16.7	20.1	20.4	21.6	6.1
EST	1.2	1.5	0.3	0.2	0.2	28.5
FIN	2.2	3.3	3.4	3.4	3.5	3.8
FRA	41.0	63.7	69.9 c	74.3	76.5	3.0
GBR	30.4	33.2	38.2	41.8	43.2	3.3
GEO	2.1	2.0	0.5	0.6	0.7	16.1
GRC	1.5	2.0	1.6	1.7	1.9	11.1
HRV	3.7	3.4	1.3	1.2	1.3	4.4
HUN	15.2	11.4	9.7	10.5	9.9	-6.3
IRL	0.8	1.2	1.4	1.6	1.8	12.6
ISL						
ITA	32.5	44.7	47.1	45.6	46.1	1.2
LIE						
LTU	2.1	3.6	0.6	0.4	0.4	-3.4
LUX	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	2.3
LVA	3.8	5.4	0.7	0.8	0.9	10.0
MDA	0.8	1.6	0.3	0.3	0.4	2.6
MKD	0.3	0.4	0.2 c	0.1	0.1	0.0
MLT						
NLD	8.0	11.1	15.4			
NOR	1.9	2.4	3.4	3.1	3.2	3.2
POL	36.9	50.4	19.7	18.6	18.2	-2.5
PRT	3.5	5.7	3.8	3.6	3.8	3.3
ROM	17.8	30.6	11.6	8.6	8.0	-7.6
RUS	191.1	274.4	167.1	164.3	171.6	4.5
SCG	3.7	4.5	1.2	0.8	0.7	-13.0
SVK			2.9	2.2	2.2	-2.1
SVN	1.5	1.4	0.7	0.8	0.8	1.7
SWE	4.6	6.6	8.2	8.7	8.9	2.3
TUR	5.6	6.4	5.8	5.2	5.0	-3.8
UKR		82.0	51.8	51.7		
CEMT/OUEST	211.7	271.8	328.2 c	334.5	345.5	3.3
CEMT/PECO	115.0	141.8	59.8	53.5	51.8	-3.2
PECO - UE	81.2	93.1	41.9	40.2	39.2	-2.4
CEMT/CEI	202.9	378.7	237.8	231.4	241.9	4.5

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	2004	2005	05/04*
ALB			5.1	6.3	6.6	4.8
ARM			1.3			
AUT		54.1				
AZE						
BEL	49.3	80.7	106.1	111.6		
BGR		4.5	0.0	0.0	0.0	
BIH						
BLR						
CHE	41.8	73.3	80.6	87.1		
CSK						
CZE			63.9	67.6	68.6	1.6
DEU	350.6	593.2	831.3	888.5		
DNK				52.3		
ESP	64.3	174.4	302.6	354.9	363.0	2.3
EST				0.0	0.0	
FIN	23.7	51.2	55.7	60.9	61.9	1.6
FRA	305.0	586.0	699.6	736.9	727.4	-1.3
GBR	283.0	588.0	639.1	678.9		
GEO	0.0				0.0	
GRC	0.0	19.1				
HRV			0.0	0.0	0.0	
HUN	7.3	47.0	46.2	46.5	46.6	0.3
IRL						
ISL		2.7	3.8	4.3	4.6	6.0
ITA	211.9	522.6	726.5	716.1	708.3	-1.1
LIE						
LTU	0.0	0.0	0.0	25.8	34.8	34.9
LUX						
LVA	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
MDA					0.0	
MKD					0.0	
MLT						
NLD	66.3	137.3	141.1			
NOR	17.8	42.7	46.8	51.0	51.7	1.4
POL	0.0	68.1 c	149.7	181.5	197.3	8.7
PRT	13.8	40.5				
ROM			0.0	0.0	0.0	
RUS				0.0	0.0	
SCG	3.8	16.0	0.0	0.0	0.0	
SVK			23.9	24.3	25.8	6.1
SVN			0.0	0.0	0.0	
SWE	56.1	85.9	91.9	97.0	97.8	0.8
TUR					0.0	
UKR			0.0	0.0		
CEMT/OUEST	1 483.6	2 997.6	3 840.5	4 108.0	3 995.2	-2.7
CEMT/PECO	11.1	131.1	288.9	326.2	345.0	5.8
PECO - UE	7.3	115.1	283.7	319.9	338.4	5.8
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	2004	2005	05/04*
ALB	0.8	2.2	0.2	0.1	0.3	98.6
ARM			0.1			
AUT		13.6				
AZE	3.1	6.7	9.2	10.3		
BEL	9.3	11.4	13.3	17.0		
BGR	12.2	25.9	13.9	11.1	11.4	2.4
BIH	1.2	2.7				
BLR	8.4	19.8	9.2			
CHE	3.0	5.6	5.3	5.5		
CSK	21.4	43.4				
CZE			9.4	8.5	7.7	-9.6
DEU	48.6	56.6	69.0	67.8 c		
DNK	0.0	0.0	0.0	9.0		
ESP	20.9	33.4	50.3	53.5	53.2	-0.5
EST	2.6	4.5	2.6	2.5	2.7	10.0
FIN	7.5	8.5	7.7	7.6	7.5	-0.9
FRA	25.2	41.3	43.0	44.0	44.2	0.5
GBR	60.0	45.6	46.5	47.0		
GEO	0.0				0.0	
GRC	4.8	5.1				
HRV	3.3	7.0	3.3	3.4	3.4	0.4
HUN	13.5	24.1	18.4	18.4	17.6	-4.6
IRL						
ISL		0.3	0.5	0.6	0.6	6.0
ITA	32.0	84.0	93.6	99.8	101.3	1.5
LIE						
LTU	4.9	6.7	2.3	3.3	3.4	4.6
LUX						
LVA	3.3	5.9	2.3	2.7	2.9	8.1
MDA	1.9	4.9	1.0	1.9	2.1	6.6
MKD	1.0	1.5	0.8	1.1	1.1	-2.1
MLT						
NLD	11.1	13.1				
NOR	4.2	4.6	6.3	6.0	5.9	-1.8
POL	29.1	46.3	31.7	30.1	29.3	-2.7
PRT	4.4	10.3	11.8			
ROM	7.9	24.0	7.7	9.4	11.8	25.2
RUS	100.1	262.2	164.4	129.4	96.3	-25.6
SCG	6.0	7.2	3.1	3.7	4.8	31.1
SVK			8.4	7.9	7.5	-4.5
SVN	2.6	6.6	1.5	0.9	0.8	-13.1
SWE	8.5	9.7	9.5	8.9	9.0	1.1
TUR					0.0	
UKR		90.3	28.8	47.3		
CEMT/OUEST	239.5	329.5	378.3	400.1	402.5	0.6
CEMT/PECO	110.0	207.9	106.8	104.2	105.8	1.5
PECO - UE	77.6	137.3	76.7	74.2	71.9	1.5
CEMT/CEI	113.5	383.8	212.6	198.7		

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	2004	2005	05/04*
ALB	0.8	2.2	5.3	6.5	6.9	6.9
ARM			1.4			
AUT		67.7	0.0	0.0	0.0	
AZE	3.1	6.7	9.2	10.3	0.0	
BEL	58.6	92.2	119.4	128.6		
BGR	12.2	25.9	13.9	11.1	11.4	2.4
BIH	1.2	2.7				
BLR	8.4	19.8	9.2		0.0	
CHE	44.9	78.9	85.8	92.6		
CSK	21.4	43.4				
CZE			73.3	76.1	76.3	0.3
DEU	399.2	649.8	900.3	956.3 c		
DNK	0.0	0.0	0.0	61.2		
ESP	85.3	207.8	352.9	408.3	416.2	1.9
EST	2.6	4.5	2.6	2.5	2.7	10.0
FIN	31.2	59.7	63.4	68.5	69.5	1.3
FRA	330.2	627.3	742.6	780.9	771.6	-1.2
GBR	343.0	633.6	685.6	725.9		
GEO	0.0	8.3	4.5	5.2	5.3	1.0
GRC	4.8	24.2				
HRV	3.3	7.0	3.3	3.4	3.4	0.4
HUN	20.8	71.1	64.6	64.9	64.2	-1.1
IRL			0.0	0.0	0.0	
ISL		3.0	4.3	4.9	5.1	6.0
ITA	243.9	606.5	820.1	815.9	809.6	-0.8
LIE	0.0	0.0	0.0			
LTU	4.9	6.7	2.3	29.1	38.2	31.5
LUX		0.0	0.0	0.0		
LVA	3.3	5.9	2.3	2.7	2.9	8.1
MDA	1.9	4.9	1.0	1.9	2.1	6.6
MKD	1.0	1.5	0.8	1.1	1.1	-2.1
MLT	0.0	0.0	0.0			
NLD	77.4	150.4				
NOR	21.9	47.3	53.1	56.9	57.5	1.1
POL	29.1	114.4 c	181.4	211.6	226.6	7.1
PRT	18.2	50.8				
ROM	7.9	24.0	7.7	9.4	11.8	25.2
RUS	100.1	262.2	164.4	129.4	96.3	-25.6
SCG	9.9	23.3	3.1	3.7	4.8	31.1
SVK			32.4	32.2	33.3	3.5
SVN	2.6	6.6	1.5	0.9	0.8	-13.1
SWE	64.6	95.6	101.4	105.9	106.8	0.8
TUR	41.3	135.0	185.7	174.3	182.2	4.5
UKR		90.3	28.8	47.3	0.0	
CEMT/OUEST	1 764.4	3 462.1	4 404.4 e	4 682.4 e	4 579.8 e	-2.2
CEMT/PECO	121.1	339.0	395.7	456.2	485.6	6.4
PECO - UE	84.8	252.4	360.4	419.9	445.0	6.4
CEMT/CEI	113.5	392.2	217.1	203.9		

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 (hors voitures particulières)

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

	1970	1990	2000	2004	2005	05/04*
ALB	1.0	3.0	5.4	6.6	7.0	6.5
ARM	0.0	0.0	1.5			
AUT		76.2	8.2	8.3	8.5	2.1
AZE	4.8	8.5	9.6	11.1	0.8	-92.5
BEL	66.8	98.7	127.2	137.3		
BGR	18.5	33.7	17.4	13.5	13.7	1.8
BIH	3.0	4.1				
BLR	15.7	36.6	27.0			
CHE	53.0	89.9	98.7	107.5		
CSK	41.9	62.7	0.0	0.0	0.0	
CZE	0.0	0.0	80.6	82.7	83.0	0.4
DEU	437.7	693.4	975.7	1 028.8 c		
DNK	3.4	4.9	5.3	67.0		
ESP	100.2	224.5	373.0	428.7	437.8	2.1
EST	3.8	6.0	2.9	2.7	3.0	11.4
FIN	33.4	63.0	66.8	71.9	72.9	1.4
FRA	371.2	691.0	812.5 c	855.2	848.1	-0.8
GBR	373.4	666.8	723.8	767.7		
GEO	2.1	10.3	5.0	5.8	6.0	2.6
GRC	6.3	26.2				
HRV	7.0	10.4	4.6	4.6	4.7	1.4
HUN	36.0	82.5	74.3	75.4	74.0	-1.8
IRL	0.8	1.2	1.4	1.6	1.8	12.6
ISL	0.0	3.0	4.3	4.9	5.1	6.0
ITA	276.4	651.3	867.2	861.5	855.7	-0.7
LIE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
LTU	7.0	10.3	2.9	29.5	38.6	30.9
LUX	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	2.3
LVA	7.1	11.2	3.1	3.5	3.8	8.5
MDA	2.6	6.5	1.3	2.3	2.4	6.0
MKD	1.4	1.8	1.0 c	1.2	1.2	-1.9
MLT	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
NLD	85.4	161.5				
NOR	23.9	49.8	56.4	60.0	60.7	1.2
POL	66.0	164.8 c	201.1	230.2	244.8	6.3
PRT	21.7	56.5				
ROM	25.7	54.6	19.3	18.1	19.8	9.5
RUS	291.2	536.6	331.4	293.7	267.9	-8.8
SCG	13.5	27.7	4.3	4.5	5.5	23.1
SVK	0.0	0.0	35.2	34.4	35.5	3.2
SVN	4.1	8.0	2.2	1.7	1.6	-6.3
SWE	69.2	102.2	109.6	114.6	115.7	1.0
TUR	46.9	141.4	191.5	179.5	187.2	4.3
UKR	0.0	172.3	80.6	99.0		
CEMT/OUEST	2 011.0	3 801.6	4 732.7	5 016.8	4 925.3	-1.8
CEMT/PECO	236.1	480.8	455.4	509.7	537.4	5.4
PECO - UE	166.1	345.5	402.3	460.1	484.3	5.3
CEMT/CEI	316.4	770.9	454.9	435.4		

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 (hors voitures particulières)

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Milliers

Tableau C1 : Nombre d'accidents

	1970	1990	2000	2004	2005	05/04*
ALB			0.4	0.8	0.9	6.1
ARM			0.9			
AUT	51.6	46.3	42.1	42.7	40.9	-4.1
AZE			2.0	2.4		
BEL	77.0	62.4	49.1	48.7	49.3	1.3
BGR		6.5	6.9	7.6	8.2	8.0
BIH						
BLR			6.4			
CHE	28.7	23.8	23.7	22.9	21.7	-5.2
CSK	33.5	30.1				
CZE			25.4	26.5	25.2	-4.8
DEU	377.6	340.0	382.9	339.3	336.6	-0.8
DNK	19.8	9.2	7.3	6.2	5.4	-12.8
ESP	58.0	101.5	101.7	94.0	91.2	-3.0
EST	2.2	2.1	1.5	2.2	2.3	4.3
FIN	11.4	10.2	6.6	6.8	7.0	3.8
FRA	235.1	162.6	121.2	85.4	84.5	-1.0
GBR	272.8	265.6	242.1	213.0	203.7	-4.4
GEO	3.0	3.0	1.7	2.9	3.9	31.8
GRC	18.3	19.6	23.0	15.5		
HRV		14.5	14.4	17.1	15.7	-8.5
HUN	23.2	27.8	17.5	21.0	20.8	-0.9
IRL	6.4	6.1	7.8	5.4	5.3	-2.3
ISL	0.7	0.6	1.0	0.8	0.7	-15.2
ITA	307.7	161.8	229.0	224.6		
LIE	0.3	0.3	0.4	0.5	0.4	-15.0
LTU	4.7	5.1	5.8	6.4	6.8	6.6
LUX	3.1	1.2	0.9	0.7	0.7	2.3
LVA	4.7	4.3	4.5	5.1	4.5	-12.1
MDA	3.1	6.0	2.6	2.4	2.3	-6.5
MKD	3.1	2.3	1.7	2.0	2.8	42.0
MLT			1.0	0.9	0.9	-1.0
NLD	59.0	13.2	10.9	9.0		
NOR	9.3	8.8	8.4	8.4	8.1	-4.1
POL	41.8	50.5	57.3	51.1	48.1	-5.8
PRT	22.7	45.1	44.2	38.9	37.1	-4.8
ROM	4.9	9.7	7.6	6.9	7.2	5.3
RUS		197.4	157.6	208.6	223.3	7.1
SCG		0.0	48.8	62.3	62.0	-0.6
SVK			7.9	8.4	7.9	-6.4
SVN	8.3	5.2	8.5	12.7	10.3	-19.0
SWE	16.6	17.0	15.8	18.0	18.1	0.4
TUR	19.2	115.3	466.4	537.4	621.2	15.6
UKR		50.9	33.3	45.6		
CEMT/OUEST	1 595.4	1 410.7	1 785.6	1 719.2	1 776.3	3.3
CEMT/PECO	143.3 e	158.2	208.2	230.1	222.7	-3.2
PECO - UE	118.4	125.2	128.4	133.4	125.9	-5.6
CEMT/CEI	6.1	269.8	203.6	269.4		

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	2004	2005	05/04*
ALB			0.6	1.1	1.2	6.3
ARM			1.4			
AUT	72.7	62.0	55.9	56.7	54.0	-4.8
AZE			2.2	3.6		
BEL	107.8	88.2	69.4	64.2	66.4	3.5
BGR		8.4	9.0	10.3	11.1	8.0
BIH						
BLR			8.1			
CHE	37.7	30.2	30.7	29.3	27.2	-7.2
CSK	44.2	40.4				
CZE			33.9	35.6	33.5	-6.0
DEU	551.0	456.1	511.6	446.0	438.8	-1.6
DNK	26.7	11.3	9.6	7.9	6.9	-12.6
ESP	87.0	162.4	155.6	143.1	137.3	-4.1
EST	2.3	2.8	2.0	3.0	3.2	4.9
FIN	17.1	13.4	8.9	9.2	9.4	2.1
FRA	346.1	237.1	170.2	114.3	113.4	-0.8
GBR	371.5	352.9	335.0	290.3	279.2	-3.8
GEO	4.3	4.6	2.6	4.7	6.1	30.2
GRC	25.7	29.1	32.8	21.8		
HRV		21.2	21.2	24.9	22.4	-10.1
HUN	31.9	39.4	23.9	29.4	28.8	-1.9
IRL	9.8	9.9	12.5	8.2	8.0	-3.0
ISL	0.9	0.9	1.5	1.2	1.0	-12.5
ITA	238.4	227.6	328.4	322.3		
LIE	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	-11.4
LTU	4.9	6.4	7.6	8.6	9.2	7.3
LUX	2.5	1.8	1.3	1.1	1.1	-3.5
LVA	5.0	5.6	6.0	6.9	6.0	-12.8
MDA	3.6	7.8	3.6	3.3	3.2	-4.0
MKD	2.7	3.3	2.5	3.1	4.3	40.4
MLT			1.2	1.2	1.1	-4.6
NLD	71.4	15.0	11.5	10.3		
NOR	12.3	12.2	12.0	12.4	11.4	-7.6
POL	41.3	74.3	77.9	70.4	66.6	-5.3
PRT	30.3	65.7	61.6	53.1	50.3	-5.3
ROM	6.3	11.9	8.8	8.0	8.5	6.2
RUS		250.2	209.0	285.9	308.8	8.0
SCG		0.0	17.7	18.5	17.7	-4.3
SVK			10.7	11.8	11.1	-6.0
SVN	11.2	7.1	11.9	19.0	14.6	-23.3
SWE	23.5	23.3	22.6	27.1	26.9	-0.6
TUR	20.8	94.0	118.0	140.7	158.6	12.8
UKR		63.1	41.8	60.6		
CEMT/OUEST	2 053.3	1 893.2	1 950.4	1 760.5	1 734.9	-1.5
CEMT/PECO	171.4	220.7	233.8	250.6	238.2	-4.9
PECO - UE	140.7	175.9	174.0	184.7	173.1	-4.9
CEMT/CEI	7.9	342.1	267.2	367.6		

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

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Milliers

Tableau C3 : Tués

	1970	1990	2000	2004	2005	05/04*
ALB			0.3	0.3	0.3	-2.2
ARM			0.2			
AUT	2.2	1.4	1.0	0.9	0.8	-12.5
AZE			0.6	0.8		
BEL	3.0	2.0	1.5	1.2	1.1	-6.4
BGR		1.6	1.0	0.9	1.0	1.5
BIH						
BLR			1.6			
CHE	1.7	1.0	0.6	0.5	0.4	-19.8
CSK	2.2	2.0				
CZE			1.5	1.4	1.3	-6.9
DEU	19.2	7.9	7.5	5.8	5.4	-8.2
DNK	1.2	0.6	0.5	0.4	0.3	-10.3
ESP	4.2	6.9	5.8	4.7	3.9	-18.6
EST	0.3	0.4	0.2	0.2	0.2	-1.2
FIN	1.1	0.6	0.4	0.4	0.4	1.1
FRA	16.4	11.2	8.1	5.6	5.3	-4.9
GBR	7.8	5.4	3.6	3.4	3.3	-1.0
GEO	0.8	1.1	0.5	0.6	0.6	-8.8
GRC	0.9	1.7	2.0	1.7		
HRV		1.4	0.7	0.6	0.6	-1.8
HUN	1.7	2.4	1.2	1.3	1.3	-1.4
IRL	0.5	0.5	0.4	0.4	0.3	-7.0
ISL	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-17.4
ITA	10.2	6.6	6.6	5.6		
LIE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
LTU	0.7	0.9	0.6	0.8	0.8	2.7
LUX	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	-6.1
LVA	0.6	0.9	0.6	0.5	0.4	-14.3
MDA	0.6	1.1	0.4	0.4	0.4	-3.5
MKD	0.1	0.2	0.2	0.2	0.1	-7.7
MLT			0.0	0.0	0.0	30.8
NLD	3.2	1.4	1.1	0.8		
NOR	0.6	0.3	0.3	0.3	0.2	-12.8
POL	3.4	7.3	6.3	5.7	5.4	-4.7
PRT	1.4	2.3	1.6	1.1	1.1	-3.6
ROM	1.9	3.8	2.5	2.4	2.6	9.2
RUS		35.4	29.6	34.5	34.0	-1.6
SCG		0.0	1.0	1.0	0.8	-11.8
SVK			0.6	0.6	0.6	-1.3
SVN	0.6	0.5	0.3	0.3	0.3	-5.8
SWE	1.3	0.8	0.6	0.5	0.4	-8.3
TUR	4.0	6.3	3.9	4.4	4.5	2.2
UKR		9.6	5.2	7.0		
CEMT/OUEST	79.0	57.1	45.7	37.7	35.2	-6.7
CEMT/PECO	13.6	21.5	17.0	16.1	15.7	-2.3
PECO - UE	9.5	14.6	11.4	10.7	10.2	-4.3
CEMT/CEI	1.4	50.6	37.9	45.0	44.7	-0.8

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
(74 2007 03 2 P) ISBN 978-92-821-0119-3 – n° 55508 2007

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. Pour la première fois, des informations statistiques sont données sur le transport au sein des pays associés de la CEMT tels que, par exemple, les États-Unis ou encore le Japon et le Mexique.

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

<http://www.sourceocde.org/transport/9789282101193>

<http://www.sourceocde.org/economiestransition/9789282101193>

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

<http://www.sourceocde.org/9789282101193>

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.



(74 2007 03 2 P)
ISBN 978-92-821-0119-3

