



Forum
International
des Transports

ÉVOLUTION des Transports

1970
2007





ÉVOLUTION des Transports

1970
2007

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES

L'OCDE est un forum unique en son genre où les gouvernements de 30 démocraties oeuvrent ensemble pour relever les défis économiques, sociaux et environnementaux que pose la mondialisation. L'OCDE est aussi à l'avant-garde des efforts entrepris pour comprendre les évolutions du monde actuel et les préoccupations qu'elles font naître. Elle aide les gouvernements à faire face à des situations nouvelles en examinant des thèmes tels que le gouvernement d'entreprise, l'économie de l'information et les défis posés par le vieillissement de la population. L'Organisation offre aux gouvernements un cadre leur permettant de comparer leurs expériences en matière de politiques, de chercher des réponses à des problèmes communs, d'identifier les bonnes pratiques et de travailler à la coordination des politiques nationales et internationales.

Les pays membres de l'OCDE sont : l'Allemagne, l'Australie, l'Autriche, la Belgique, le Canada, la Corée, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Islande, l'Italie, le Japon, le Luxembourg, le Mexique, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République slovaque, la République tchèque, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse et la Turquie. La Commission des Communautés européennes participe aux travaux de l'OCDE.

Les Éditions OCDE assurent une large diffusion aux travaux de l'Organisation. Ces derniers comprennent les résultats de l'activité de collecte de statistiques, les travaux de recherche menés sur des questions économiques, sociales et

environnementales, ainsi que les conventions, les principes directeurs et les modèles développés par les pays membres.

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les interprétations exprimées ne reflètent pas nécessairement les vues de l'OCDE ou des gouvernements de ses pays membres.

Publié en anglais sous le titre :
Trends in the Transport Sector 1970-2007

Les corrigenda des publications de l'OCDE sont disponibles sur :
www.oecd.org/editions/corrigenda.

© OCDE/FIT 2009

Toute reproduction, copie, transmission ou traduction de cette publication doit faire l'objet d'une autorisation écrite. Les demandes doivent être adressées aux Éditions OCDE rights@oecd.org ou par fax 33 1 45 24 99 30. Les demandes d'autorisation de photocopie partielle doivent être adressées au Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC), 20, rue des Grands Augustins, 75006 Paris, France, fax 33 1 46 34 67 19, contact@cfcopies.com ou (pour les États-Unis exclusivement) au Copyright Clearance Center (CCC), 222 Rosewood Drive, Danvers, MA 01923, USA, fax 1 978 646 8600, info@copyright.com.

FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS

Le Forum International des Transports est une institution intergouvernementale appartenant à la famille OCDE. Le Forum est une plate-forme mondiale pour les décideurs politiques et les parties intéressées. Son objectif est d'aider les responsables politiques et un public plus large à mieux appréhender le rôle des transports en tant qu'élément clé de la croissance économique, ainsi que leurs effets sur les composantes sociales et environnementales du développement durable. Le Forum organise une Conférence pour les Ministres et les représentants de la société civile chaque année au mois de mai à Leipzig, Allemagne.

Le Forum International des Transports a été créé par une Déclaration du Conseil des Ministres de la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) lors de la session ministérielle de mai 2006. Il est établi sur la base juridique du Protocole de la CEMT signé à Bruxelles le 17 octobre 1953 ainsi que des instruments juridiques appropriés de l'OCDE. Son Secrétariat se trouve à Paris.

Les pays membres du Forum sont les suivants : Albanie, Allemagne, Arménie, Australie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Canada, Corée, Croatie, Danemark, ERYM, Espagne, Estonie, États-Unis, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Japon, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Mexique, Moldavie, Monténégro, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine.

L'OCDE et le Forum International des Transports ont créé en 2004 un Centre conjoint de Recherche sur les Transports. Ce Centre mène des programmes coopératifs de recherche couvrant tous les modes de transport, recherches qui visent à aider la formulation des politiques dans les pays membres. A travers certains de ses travaux, le Centre apporte également des contributions aux activités du Forum International des Transports.

Des informations plus détaillées sur le Forum International des Transports sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :
www.internationaltransportforum.org

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	9
1. Le contexte économique conjoncturel	10
1.1. Le contexte économique actuel.....	10
1.2. Retour sur l'évolution de l'économie et des échanges mondiaux en 2007	14
2. Évolution du secteur des transports	22
2.1. Le transport de marchandises au sein des pays du Forum International des Transports.....	22
2.2. Le transport de personnes au sein des pays du Forum International des Transports.....	36
3. Bilan de la sécurité routière au sein des pays du Forum International des Transports en 2007	40
4. Les investissements en infrastructures de transport – 1995-2007 : Récapitulation des tendances globales ...	46
4.1. Introduction concernant les données ...	46
4.2. Tendances globales des Investissements en infrastructures de transport intérieur	47
4.3. Répartition modale des Investissements	50
5. Information sur les statistiques	53
5.1. Source des données, définitions et notes explicatives par pays	53
5.2. Tableaux sur le transport.....	59
5.3. Graphiques	79
Références	85

INTRODUCTION

L'objectif principal de cette publication est de décrire l'évolution la plus récente du secteur des transports au sein des pays du Forum International des Transports (FIT) et de mettre en évidence, à l'aide notamment de Graphiques et de Tableaux, les changements intervenus dans ce domaine depuis 1970.

L'évolution des transports du FIT est analysée sur la base des données communiquées par les 51 États qui étaient membres du FIT en 2008, 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 des dernières données.

Les données statistiques qui figurent dans les Tableaux sont relatives à la dernière année pour laquelle des informations complètes et homogènes communiquées par les États membres sont disponibles au moment de l'élaboration de cette brochure, soit l'année 2007.

Les indications les plus récentes portent, dans toute la mesure du possible, sur les évolutions en 2008. Cette information ne figure que dans la partie écrite du document et y est mise en valeur dans des encadrés spécifiques, notamment pour ce qui concerne les questions de transports.

Le présent document comporte cinq parties. La première est consacrée à une brève analyse du contexte économique conjoncturel et de l'évolution des échanges. Elle s'appuie sur les analyses de l'OCDE et de l'OMC. La deuxième partie du document aborde la question des transports au sein des pays du FIT avec, en introduction, des indications sur l'évolution du transport maritime et aérien à une échelle globale. La troisième partie est consacrée à la sécurité routière. La quatrième présente des données agrégées sur les tendances en matière d'investissements en infrastructures de transports. La cinquième présente les statistiques sous forme de Tableaux.

1. LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE CONJONCTUREL

1.1. Le contexte économique actuel

A la fin du premier trimestre 2009, l'économie mondiale est installée dans une crise économique que nombre de commentateurs qualifient comme étant la plus grave depuis la fin de la Deuxième Guerre Mondiale. La brutalité de l'entrée en récession des économies des pays développés apparaît à beaucoup comme étant inédite avec notamment un rythme de destructions d'emplois très élevé au sein des pays industrialisés.

Partie de la crise dite des « *Subprimes* » à l'été 2007, ou plus exactement de prêts hypothécaires à hauts risques aux États-Unis, prêts devenus en partie irrécupérables avec le retournement du marché immobilier américain et consentis à des ménages de faible solvabilité, le

secteur financier mondial a été rapidement très fortement fragilisé et à l'origine d'une crise de confiance entre institutions financières. Cette crise de confiance s'est traduite par, tout d'abord, un assèchement du crédit interbancaire puis, dans un deuxième temps, un resserrement des prêts aux entreprises et enfin aux particuliers. Ceci s'est produit en dépit d'injections de liquidités sans précédent par les banques centrales des principales places mondiales et de la mise en place de plans de sauvetage par les autorités publiques des établissements financiers.

L'économie américaine est officiellement entrée en récession en décembre 2007 et elle a détruit au cours des trois mois de la fin 2007, 1.2 million d'emplois, correspondant à un rythme de décreu annuel de l'économie de plus de 4 %. L'économie américaine est ainsi rentrée dans une spirale négative où les anticipations de pertes d'emplois ont nourri la baisse de la consommation, elle-même à l'origine d'un recul de la demande et donc d'un ajustement à la baisse de la production, le tout sur fond de fragilité extrême des établissements financiers, détenteurs à grande échelle de titres irrécouvrables. A titre d'exemple, le 19 décembre 2008, le Gouvernement des États-Unis a annoncé qu'il était prêt à débloquer 17.4 milliards de dollars pour sauver les constructeurs automobiles General Motors, Chrysler et éventuellement Ford, proches de la faillite. A cours de liquidités, General Motors a reçu immédiatement 9.4 milliards de dollars et Chrysler 4 milliards. La somme a en fait été prise sur les 700 milliards de dollars du plan Paulson prévu pour le sauvetage des banques américaines.

Les places boursières les plus importantes ont connu de fortes variations : du 1er janvier 2008 au 24 octobre 2008, le Cac 40 a baissé de 43.11 %, le Dax (Allemagne) de 46.75 %, le FTSE 100 (Royaume-Uni) de 39.86 %, le Nikkei (Japon)

de 50.03 % et le Dow Jones (États-Unis) de 36.83 %.

La transmission de la crise financière de 2008 aux sphères tangibles de l'économie que sont la production et la consommation au sein des différentes économies nationales, a abouti à ce que par exemple, en Europe, entre juillet et septembre 2008, les 15 économies de la zone euro ont enregistré un deuxième trimestre consécutif de diminution de leur PIB agrégé de 0.2 %. Eurostat a ainsi officiellement annoncé le 14 novembre 2008 que la zone euro était entrée en récession.

Fin 2008, la production industrielle s'est considérablement repliée dans la zone euro : la baisse a été historique en décembre, chutant de 2.6 % par rapport à novembre 2008, et surtout, le repli a été de 12 % sur un an. Il s'est agi de la plus forte baisse mensuelle et annuelle enregistrée depuis la création de statistiques pour la zone euro, en 1991. Au final sur l'ensemble du quatrième trimestre 2008, la production industrielle a reculé de 5.1 % par rapport au trimestre précédent, soit un autre record pour la zone euro. En fait, toutes les économies importantes de la zone euro ont marqué le pas en décembre 2008 : l'Allemagne a enregistré une baisse mensuelle de la production industrielle de 4.9 %, la France de 1.8 %, l'Italie de 2.5 % et l'Espagne de 3.5 %. Les banques ont nettement diminué leurs prêts et les ménages, inquiets pour l'avenir, ont sollicité moins de crédits. Les entreprises ont donc eu moins accès à des liquidités et ont écoulé leurs stocks, réduisant d'autant le niveau de leurs productions. Certaines économies, telle celle de l'Allemagne, très dépendante de la demande extérieure, ont été très fortement touchées par le contexte mondial récessif : au quatrième trimestre 2008, les commandes à l'exportation se sont effondrées de pratiquement 18 % en Allemagne précisément.

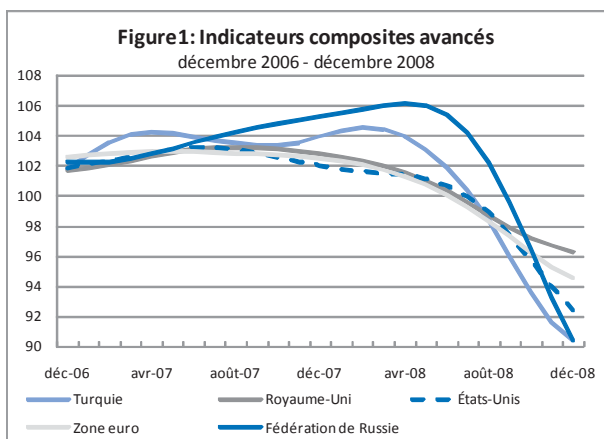
Dans le même temps, les économies d'Europe de l'Est, après avoir connu un très fort dynamisme, ont pâti des déséquilibres de leurs balances commerciales et de leurs budgets, dans un contexte de moindres exportations vers l'Europe de l'Ouest, fragilisant celles des banques qui sont impliquées dans la région.

La très forte dépendance du Japon également à l'égard de ses exportations explique qu'avec une baisse de son PIB de 3.3 % pour les trois derniers mois de l'année 2008 et de 12.7 % en rythme annualisé, l'économie japonaise a signé sa plus mauvaise performance depuis 1974. L'économie japonaise a semblé ainsi plus touchée que celle des États-Unis dont le recul du PIB pour le dernier trimestre 2008, en rythme annualisé, a été de l'ordre de 4 %. Dans le cas du Japon, les exportations contribuent à hauteur de 20 % à la formation du PIB et celles-ci ont dévissé au quatrième trimestre 2008, enregistrant un recul de pratiquement 14 %.

La production industrielle a chuté de 20 % en Russie en janvier 2009 sous l'effet d'un resserrement du crédit et d'une très forte baisse de la demande, tant intérieure qu'extérieure. Rapportée à l'année précédente, la contraction était en janvier 2009 de l'ordre de 16 %, faisant suite à une diminution qui était déjà d'environ 10 % en décembre 2008. La Russie a ainsi été sévèrement touchée tant par la crise financière que par la baisse du cours des matières premières et du pétrole notamment.

Le Graphique 1 ci-après qui est un indicateur avancé de l'OCDE sur la conjoncture économique illustre la dégradation du climat à la fin 2008.

Figure 1. Indicateurs composite de tendances
 Décembre 2006 – Décembre 2008



Les indications chiffrées qui précèdent mettent en évidence le caractère systémique de la crise qui affecte l'économie mondiale au début 2009, crise marquée du double sceau d'une crise financière et d'une contraction des échanges mondiaux de marchandises.

1.2. Retour sur l'évolution de l'économie et des échanges mondiaux en 2007

1.2.1. Évolution de l'économie mondiale en 2007

Dès 2007, la croissance de la production et des échanges mondiaux s'était ralentie. En effet, la contraction de la demande au sein des économies des pays développés a abaissé la croissance de l'économie mondiale de 3.7 pour cent constatés en 2006 à 3.4 pour cent en 2007. Ce taux de croissance est toutefois comparable à celui enregistré par l'économie mondiale au cours des dix dernières années.

Les pays en développement les plus peuplés que sont l'Inde et la Chine ont cependant continué d'enregistrer en 2007 des taux de croissance de leurs économies exceptionnels. La croissance du commerce de marchandises de la Chine est notamment demeurée très élevée.

En fait, l'année 2007 a surtout été caractérisée par la crise financière partie des États-Unis au début de l'été 2007 avec l'éclatement du marché du crédit hypothécaire à risque, éclatement qui s'est traduit par un repli important des grands indices boursiers et des inquiétudes persistantes sur la solidité du secteur bancaire. Pour éviter tout risque systémique et la communication de la crise à l'économie réelle, les banques centrales ont fortement réagi, abaissant leurs taux directeurs et injectant massivement des liquidités sur des marchés monétaires en voie d'asphyxie. La crise n'a pas véritablement dégénéré en 2007, même si les prémices d'un risque très élevé de détérioration du climat économique étaient effectivement réunies. Rappelons qu'en 2008, la crise des prêts hypothécaires à risque a laissé la place à un sentiment particulièrement prononcé de défiance envers les établissements financiers, rendant par la même plus difficiles les opérations de financement des économies et le tout a abouti à la crise majeure de l'économie mondiale évoquée en guise d'introduction à ce document destiné à relater les évolutions de l'économie et du secteur des transports au cours de l'année 2007.

Dans ce contexte atypique, la demande intérieure avait déjà fortement diminué aux États-Unis en 2007, amenant une croissance du PIB à son plus bas niveau depuis 2002 (+2.2 %). Du fait de la baisse effective du taux de change du dollar, notamment par rapport à l'euro, l'importance du déficit extérieur courant des États-Unis par rapport à leur PIB a été réduite.

Au Japon, une nouvelle poussée de l'excédent commercial extérieur a grandement contribué à une croissance de 2.1 pour cent enregistrée par l'économie de ce pays en 2007. La croissance du PIB en Europe (OCDE-Europe) a atteint 2.8 pour cent, soit plus qu'aux États-Unis et qu'au Japon. L'économie européenne a en effet montré une résistance à la dégradation du climat économique issue de la crise financière dite des « *subprimes* » née aux États-Unis, même si par exemple la croissance en 2007 en France n'a pas excédé 2.2 pour cent et si l'économie Italienne a quasiment stagné en 2007. En Allemagne, en revanche, la croissance économique a dépassé 2.5 pour cent en 2007 et, hors zone euro, l'économie du Royaume-Uni a enregistré une progression de 2.3 pour cent.

Stimulée par le cours très élevé des produits énergétiques et un effet favorable des recettes d'exportation sur le niveau des investissements dans l'économie, la croissance du PIB de la Russie a été en 2007 de l'ordre de 8 pour cent, soit le taux annuel le plus élevé depuis l'année 2000.

En Amérique du Sud et centrale, en Afrique et au Moyen-Orient et dans les pays en développement d'Asie, outre l'Inde et la Chine, la croissance économique n'a pas montré de signes de ralentissement par rapport à une année 2006 qui avait été particulièrement positive.

Les flux mondiaux d'investissements étrangers directs ont progressé en 2007 de 18 pour cent en valeur nominale par rapport à 2006, pour atteindre 1 540 milliards de dollars. Ces flux ont été particulièrement importants à destination de l'Amérique latine et de la Russie. Ceux à destination des nouveaux membres de l'Union Européenne ont en revanche progressé en 2007 moins rapidement que par le passé.

1.2.2. L'évolution des échanges mondiaux au cours de l'année 2007

a) L'évolution du commerce mondial en volume

La diminution de la demande au sein des pays développés a engendré un contexte moins favorable aux échanges commerciaux mondiaux : les exportations mondiales de marchandises n'ont augmenté en 2007 que de 5.5 pour cent en valeur réelle contre 8.5 pour cent en 2006. La croissance des importations a été plus faible qu'en 2006 en Amérique du Nord, en Europe et au Japon et dans les pays asiatiques importateurs de pétrole. La croissance du commerce a néanmoins dépassé celle de la production mondiale de 2 points de pourcentage.

Parmi les nations qui ont un rôle de premier plan au sein des échanges mondiaux, la croissance du commerce de la Chine est demeurée exceptionnelle en 2007. En effet, le ralentissement des exportations vers les États-Unis et le Japon a été compensé par une croissance plus forte des exportations vers l'Europe et à destination des régions exportatrices de pétrole. Malgré l'essor de l'économie chinoise et une appréciation effective, quoique modérée, du yuan, la croissance des importations chinoises est demeurée inférieure à celle des exportations. La croissance des exportations de la Chine a en effet avoisiné en 2007 les 20 pour cent en termes réels, tandis que ses importations n'ont elles enregistré une croissance que de 13.5 pour cent.

La croissance du commerce est néanmoins restée très variable au sein des différentes zones de l'économie mondiale. Une amélioration des termes de l'échange a été notablement enregistrée dans les pays et régions exportant des combustibles ou des minéraux. Les pays

exportateurs de produits alimentaires ont eux également bénéficié de tensions sur le prix des denrées alimentaires de base sur les marchés mondiaux.

L'Afrique et le Moyen-Orient, qui ont été les grands bénéficiaires de l'évolution des cours mondiaux des produits miniers au cours des trois dernières années, ont augmenté leurs importations de 12 pour cent en valeur réelle, tandis que leurs exportations ont pratiquement stagné, toujours en valeur réelle.

Les exportations de la CEI ont, elles, augmenté de 6 pour cent en volume.

En Asie, la croissance des exportations a été supérieure à 11 pour cent en termes réels, soit très au-delà de la progression des importations (+8.5 pour cent).

Les exportations de l'Amérique du Nord ont moins progressé que le commerce mondial, mais ont plus augmenté que ses propres importations. Ceci est en grande partie le résultat des évolutions aux États-Unis dont les importations n'ont que très faiblement augmenté en volume au contraire des exportations qui ont elles progressé de 7 pour cent.

En Europe, sous l'effet d'une sensible décélération de la croissance économique, le ralentissement du commerce européen a été principalement notable dans les échanges intra-UE.

En fait, la croissance des exportations et importations de marchandises de l'Europe, qui a été de 3.5 pour cent en 2007, est le résultat d'évolutions nationales très disparates : la plupart des nouveaux membres de l'Union Européenne et également la Turquie ont augmenté leurs

exportations et importations de plus de 10 pour cent, tandis que des pays comme la France, l'Espagne, l'Irlande et Malte n'ont enregistré qu'une stagnation de leur commerce. L'Allemagne, les Pays-Bas ou encore la Belgique et la Suisse ont connu une croissance de leurs échanges d'environ 5 pour cent.

b) Évolution du commerce mondial en terme nominal

En 2007, si l'on s'intéresse à l'évolution du commerce mondial en terme nominal, les exportations mondiales de marchandises ont augmenté de 15 pour cent, pour atteindre plus de 13 500 milliards de dollars. Toutefois, les deux tiers environ de l'augmentation de la valeur nominale des échanges peuvent être attribués à la hausse des prix.

L'on peut en effet constater que les prix mondiaux des exportations de combustibles et de produits alimentaires ont fortement augmenté en 2007 (respectivement de 10 et de 15 pour cent). En moyenne annuelle, les prix des métaux ont augmenté de 18 pour cent, tandis que les matières premières agricoles n'ont augmenté que de 5 pour cent. Les prix à l'exportation des produits manufacturés ont eux connu une hausse d'environ 9 pour cent, ceux des produits sidérurgiques ont connu une hausse à deux chiffres, tandis que les prix du matériel de bureau et de télécommunications ont de nouveau baissé.

Les modifications des prix relatifs ont nécessairement eu une incidence sur les prix à l'exportation des différentes régions du commerce mondial : la hausse des prix à l'exportation a ainsi été de l'ordre de 5 pour cent en Asie et Amérique du Nord, tandis qu'elle a atteint de 10 à 13 pour cent pour la CEI, l'Afrique et le Moyen-Orient.

L'évolution des taux de change a de son côté eu en 2007 des conséquences importantes sur le niveau des prix en dollars de marchandises faisant l'objet d'échanges internationaux. Le dollar des États-Unis s'est en effet fortement déprécié par rapport aux principales monnaies européennes et aux monnaies des grands exportateurs de produits miniers (Canada, Australie et Russie). Il en est résulté, par exemple, que les prix à l'exportation en dollars de l'Europe ont connu une hausse supérieure à 10 pour cent, essentiellement due aux variations des taux de change. Ceci peut contribuer à expliquer en partie que la croissance des exportations de l'Europe en 2007 soit restée inférieure au taux de croissance du commerce mondial.

Il y a cependant eu des différences importantes entre les pays européens en termes de performances commerciales : certains pays européens, à l'image du Royaume-Uni, ont vu leur commerce stagner en valeur nominale, alors que la plupart des nouveaux membres de l'Union Européenne ont enregistré des taux de croissance de leur commerce extérieur exprimé en dollars supérieurs à 20 pour cent. Le dynamisme de ces pays peut s'expliquer par l'apport de l'investissement étranger direct, mais également par les échanges commerciaux issus de la proximité avec la CEI, elle-même connaissant un essor remarquable.

La région dont les exportations et importations, exprimées en dollars, ont le plus augmenté est précisément la CEI qui a bénéficié d'une demande intérieure forte, d'un afflux d'investissement direct étranger et d'une évolution favorable du prix des produits énergétiques. Si les importations ont augmenté d'un tiers dans la région, les exportations ont progressé de pratiquement 20 pour cent et, au total, la part de la

CEI dans les échanges commerciaux mondiaux a atteint son plus haut niveau depuis 1990

Les importations de l'Amérique du Nord n'ont progressé que de 6 pour cent en valeur nominale, ce qui est le taux le plus bas de toutes les régions en 2007. Ceci a principalement été dû à la brusque décélération de la croissance des importations des États-Unis. Le niveau élevé du prix des matières premières a eu en revanche pour conséquence une augmentation de la valeur du commerce de l'Amérique du Sud. Le Brésil, qui représente à lui seul un tiers des exportations de la région, a vu ses importations augmenter d'un tiers et ses exportations augmenter de la moitié de ce chiffre.

Les exportations de marchandises de l'Asie ont encore progressé plus vite que les exportations mondiales et que les propres importations de la région. La Chine, l'Inde et le Viet Nam ont vu leurs exportations augmenter de plus de 20 pour cent en termes nominaux. En 2007 toutefois, la Chine a encore augmenté son avance sur les autres pays de l'Asie en terme de commerce : pour la première fois, les exportations et importations de la Chine ont été supérieures au total des échanges du Japon et de la République de Corée, pourtant parmi les premières nations commerçantes d'Asie. La Chine a d'ailleurs, également pour la première fois, supplanté le Canada en tant que premier fournisseur des États-Unis, ceci alors même qu'en 2007, les importations des États-Unis en provenance de ses partenaires de l'ALENA ont progressé au même rythme que les importations totales des États-Unis.

2. ÉVOLUTION DU SECTEUR DES TRANSPORTS

2.1. Le transport de marchandises au sein des pays du Forum International des Transports

En 2007, la dégradation du climat économique mondial n'était pas encore suffisamment perceptible pour affecter le secteur des transports. En 2008, en revanche, la dégradation de la conjoncture économique a eu un impact fort sur les transports, de marchandises notamment, comme s'efforcent de l'illustrer les différents encadrés insérés dans le cours du texte. C'est en effet vers la fin de l'année 2008 que les transports de marchandises ont subi les effets du retournement conjoncturel brutal de l'économie mondiale.

Encadré 1. Le ralentissement brutal de l'économie, effets dans le domaine du transport de conteneurs

Tous les indicateurs convergent pour montrer que le transport maritime de ligne a dû faire face au début 2009 à de fortes turbulences : la perte de confiance des consommateurs au sein des économies développées a fait chuter les niveaux de consommation de produits manufacturés et donc des biens transportés par conteneur à un moment où les mises en service de nouvelles capacités en navires atteignent un sommet. Les taux de fret ont chuté à leur vitesse la plus élevée jamais enregistrée, particulièrement pour les marchandises en vrac et les conteneurs. Par exemple, le « *Baltic Freight Index* » qui correspond aux vrac solides a plongé de plus de 90 % depuis la mi-2008. Le marché « *spot* » pour les

conteneurs a vu le prix du transport de ces derniers baisser de pratiquement autant sur la même période pour les relations Asie–Europe.

En novembre 2008, les ports de Singapour et de Hong Kong enregistraient par rapport à novembre 2007, une décroissance à deux chiffres des volumes de conteneurs traités. Pour l'ensemble de l'année 2008, le port de Hong Kong s'attend à une baisse supérieure à 4.5 % du nombre de conteneurs, baisse explicable en partie seulement par la mise en service de nouveaux terminaux portuaires dans le Sud de la Chine. Aucune reprise d'activité ne semble perceptible au début 2009. Dans le prolongement, Maersk a décidé de retirer huit navires de 6 500 EVP qui étaient déployés sur les routes entre l'Europe et l'Asie. CMA CGM, la troisième compagnie mondiale de transport de conteneurs, a emboité le pas de Maersk et a décidé de suspendre un service introduit en juillet 2008 qui mobilisait huit navires de 9 700 EVP sur la relation France-Asie. De plus, la New World Alliance et la Grand Alliance, deux des plus grandes alliances de compagnies maritimes, ont annoncé au début 2009, la suspension *sine die* de leur service commun entre l'Asie et les ports de la Mer Noire et de la Méditerranée. Ces deux alliances exploitaient ensemble huit navires d'une capacité unitaire de 5 000 EVP. Selon des analystes, les excédents de capacités en transport d'EVP étaient de l'ordre de 10 à 15 % à la fin 2008 sur les relations avec l'Asie, pourtant les plus dynamiques.

Un aspect inattendu de l'évolution des taux de fret est qu'il devient pour nombre d'armateurs moins coûteux de passer par le cap de Bonne-Espérance plutôt que d'emprunter le canal de Suez. Le coût journalier de la location d'un navire vraquier de 170 000 tonnes est passé de 200 000 USD en août 2008 à 22 000 USD en février 2009. Dès lors,

le rallongement du temps de navigation en passant par le cap de Bonne-Espérance a un coût inférieur au coût d'emprunt du canal de Suez (600 000 USD pour un porte-conteneurs de 9 000 EVP). Dans le même temps, le prix du fioul des navires a baissé de près des deux tiers (de 700 USD la tonne à 230 USD) et si l'on ajoute les économies de frais d'assurance en évitant tout passage par le golfe d'Aden, les sept jours supplémentaires par le cap de Bonne-Espérance sont en fait à l'origine d'économies considérables en termes financiers.

Aux États-Unis, les informations disponibles laissent entrevoir une chute du nombre de conteneurs manutentionnés dans les dix principaux ports de l'ordre de 7 % pour l'ensemble de l'année 2008. En guise d'illustration, si le nombre de conteneurs était au cours du mois d'octobre 2008 pour ces mêmes ports en recul de plus de 5 % par rapport à octobre 2007, en novembre 2008 le recul était de plus de 8.5 %. La perte de confiance des consommateurs américains a induit un comportement de précaution de la part des chaînes de magasin de vente au détail et donc de faibles niveaux de stocks et de commandes. Le port de Long Beach en Californie a ainsi enregistré en décembre 2008 une chute de plus de 25 % du nombre de conteneurs traités par rapport à décembre 2007. Sur le total de l'année 2008, le port de Long Beach a connu une baisse de plus de 11 % du nombre de conteneurs, soit la plus forte contraction annuelle de ces vingt dernières années.

Au cours des trente dernières années, la croissance moyenne annuelle des échanges mondiaux par voie maritime peut être estimée à 3.1 pour cent. Le transport maritime demeure être l'artère principale du commerce mondial avec plus

de 80 % des échanges de marchandises en volume transportés par ce mode. En 2007, 8.02 milliards de tonnes de marchandises ont été chargées, soit un accroissement de 4.8 pour cent par rapport à l'année précédente. Les prestations maritimes mondiales peuvent être évaluées à 32.932 milliards de tonnes-miles, en croissance de 4.7 % par rapport à l'année précédente. Les cargaisons non liquides, incluant les vracs, marchandises diverses et conteneurs rassemblent la plus grande part (66.6 pour cent) des marchandises chargées, tandis que les produits pétroliers constituent le restant. La croissance des chargements solides est estimée avoir été de l'ordre de 5.6 pour cent, tandis les cinq principaux chargements solides, portés par les besoins de l'industrie sidérurgique chinoise, ont cru au rythme de 6.4 % en 2007. La croissance des chargements de produits pétroliers et de leurs dérivés a été de 3.3 % par rapport à 2006, reflétant en partie l'effet modérateur du prix élevé des produits pétroliers. Les principales zones de chargements sont demeurées en 2007 localisées dans les pays en développement (63.2 %), suivies par les pays développés (33.3 %) et les économies en transition (3.5 %). Une répartition géographique des lieux de chargement met en évidence la prédominance de l'Asie, avec une part de 40 % de ces changements, suivie en ordre décroissant par les Amériques, l'Europe, l'Afrique et l'Océanie

Le poids de l'Asie dans les échanges mondiaux de marchandises est directement perceptible dans le fait qu'en 2007, les quatre premiers ports mondiaux pour la manutention de conteneurs appartenaient à cette région. Le Tableau 1 met en évidence que Singapour et Shanghai ont à eux deux manutentionnés plus de 50 millions de conteneurs. Hong Kong et Shenzhen, qui les suivent dans le classement des premiers ports mondiaux, n'ont pas transbordés chacun d'entre eux moins de 20 millions de

conteneurs en 2007. A titre de comparaison, Rotterdam n'a pas atteint en 2007 11 millions de conteneurs et Los Angeles, premier port Nord-américain, a manutentionné un peu plus de 8.3 millions de conteneurs. Si l'on se penche sur l'évolution par rapport à 2006, l'on peut constater que Hong Kong a perdu en 2007 la deuxième place au profit de Shanghai en terme de conteneurs manutentionnés et Shenzhen est resté à la quatrième place mondiale, mais avec une croissance de pratiquement 20 % du nombre de conteneurs par rapport à 2006. La croissance de Singapour en 2007 par rapport à 2006 a été de l'ordre de 10 %. Celle de Shanghai l'a été de pratiquement 20 %. L'ensemble de ces chiffres est révélateur du dynamisme de l'Asie, et de la Chine en particulier, en ce qui concerne l'exportation de biens manufacturés.

Tableau 1. Classement des dix premiers ports mondiaux en termes d'EVP transbordés en 2007

Rang mondial	Port	Total EVP en milliers
1	Singapour	27 932
2	Shanghai	26 150
3	Hong Kong	23 998
4	Shenzhen	21 099
5	Busan	13 270
6	Rotterdam	10 790
7	Dubaï	10 653
8	Kaohsiung	10 256
9	Hambourg	9 900
10	Qingdao	9 462

Source : Containerization International.

Les données de l'OACI en ce qui concerne le transport aérien de fret mettent en évidence qu'en 2007, la croissance des tonnes-kilomètres a été de l'ordre de 3.5 % pour aboutir à un total global de l'ordre de 157 milliards de tonnes-kilomètres. Le taux d'utilisation des capacités aériennes en matière de fret a faiblement cru par rapport à 2006, pour atteindre un peu plus de 63 %. La croissance du transport aérien de fret enregistrée en 2007 n'a rien d'exceptionnelle, puisqu'elle est notablement inférieure à la croissance moyenne enregistrée (4.5 %) entre 1998 et 2007 en matière de fret aérien précisément. Le fret aérien sur ligne régulière avait par exemple augmenté de pratiquement 6 % en 2006 et de plus de 9 % en 2004, qui fut une année record en la matière.

Tableau 2. Taux de croissance du transport aérien international de fret (en tonnes-kilomètres) par rapport à l'année précédente

	2003	2004	2005	2006	2007	2007/1998
Trafic régulier	1.5	11.6	2.8	6.2	3.6	4.1
Trafic charter	2.9	21.8	0.5	-5.8	0.3	1.1

Source : IATA.

Le contexte de cherté des carburants a semble-t-il davantage affecté le transport aérien de fret que le transport maritime par exemple et les incertitudes économiques perceptibles dès l'été 2007 ont davantage altéré le transport de fret que de passagers. L'encadré donne quelques indications sur l'évolution de la conjoncture en 2008 en matière de fret aérien et confirme que cette activité a subi un fort impact.

Encadré 2. Effets de la crise économique sur le transport aérien

Pour ce qui est du transport aérien de fret, pour les neuf premiers mois de l'année 2008, la croissance du trafic fret n'a été que de 0.1 % pour les compagnies membres de l'IATA. Toutes les régions du monde, excepté le Moyen-Orient et l'Afrique, ont enregistré des résultats négatifs. La région Asie-Pacifique, qui concentre les compagnies les plus importantes, a aussi été la plus touchée avec une baisse supérieure à 10.5 %. Le recul enregistré par les compagnies aériennes en septembre 2008 est la pire chute qu'elles aient connue en matière de fret depuis les attentats du 11 septembre 2001 et l'éclatement de la bulle internet. L'effondrement du trafic de fret par exemple pour Air France-KLM a été de 12 % en septembre 2008 par rapport à l'année précédente. Si l'activité fret d'Air France-KLM était encore bénéficiaire de 22 millions d'euros au premier semestre 2008, le groupe entrevoit une perte d'exploitation de l'ordre de 200 millions d'euros au final pour l'activité fret en 2008. Les compagnies aériennes depuis le second semestre 2008 cassent les prix, notamment pour tenter d'enrayer le transfert d'activité de l'activité fret de l'avion au transport maritime, moins cher. L'activité « Passagers » est également affectée et Air France prévoit d'ici l'été 2009 une baisse de capacité de l'ordre de 4 % sur le réseau court-courrier, de la stabiliser sur le moyen-courrier et de la réduire de 2 % sur le long-courrier avec notamment la sortie de flotte d'un B747-400 et un report d'un an de la prise de livraison d'un Boeing 777-300 ER. A l'échelle mondiale, une trentaine de compagnies aériennes ont fait faillite au cours des dix premiers mois de l'année 2008 et une vingtaine d'autres sont dans une situation critique. Pour certains experts, cela laisse entrevoir

une nouvelle vague de réduction de coûts, de fusions et de disparitions.

Le transport ferroviaire de marchandises a connu une légère décroissance aux États-Unis (-0.1 %) en 2007. Les volumes transportés demeurent cependant très importants. Toutefois, ce résultat négatif est le prélude d'une année 2008 qui verra la plupart des régions du monde enregistrer une performance négative de leurs transports ferroviaires comme le montre l'encadré. Au Mexique, le transport ferroviaire de marchandises a, au contraire des États-Unis, enregistré une solide progression en 2007 (+4.7 %). On peut également noter qu'en Australie, une progression supérieure à 5 % a été enregistrée. Au Japon, les données statistiques mettent en évidence une modeste croissance de 0.7 %.

Encadré 3. Le transport ferroviaire de marchandises en 2008

Les données de l'UIC montrent qu'en Europe, le transport ferroviaire de fret a connu une dégradation constante tout au long de l'année 2008, amplifiée, à partir du mois d'octobre, par les premiers effets de la crise économique mondiale, qui a affecté l'ensemble des activités de transport (aérien, maritime, routier et ferroviaire). L'année s'est terminée pour le rail européen avec un recul de -5 % (trafic exprimé en tonnes-kilomètres) par rapport à 2007, et toutes les régions sont touchées.

Aux États-Unis, le fret ferroviaire était en croissance jusqu'à fin octobre 2008, mais les deux derniers mois ont neutralisé les progressions de la

période antérieure. Le transport de fret Nord-américain termine l'année 2008 en recul de -1.7 %.

Les grands réseaux d'Asie ont enregistré en 2008 des résultats positifs en tonnes-kilomètres. Cependant la croissance du fret ferroviaire de la Chine diminue de moitié pour s'établir à +3.5 %. Le trafic fret de l'Inde augmente quant à lui de 8.4 %, soit un taux de croissance très proche de celui observé en 2007 (+9.4 %).

L'année 2008 a été une année faste en apparence pour le transport de marchandises par rail en Russie, avec un taux de croissance de +5 %. Toutefois, en Russie, le déclin des exportations et notamment du transport ferroviaire de métaux, de charbon et de ciment laisse entrevoir une perte de l'ordre de 30 milliards de roubles pour les chemins de fer russes au titre de l'année 2008 au moment où les opérateurs ferroviaires privés annoncent également des pertes financières.

En 2007, au sein de l'Union Européenne (26 pays répertoriés dans les Tableaux), le transport ferroviaire de marchandises a connu une progression de seulement un peu plus de 2.3 pour cent, soit notablement moins que la progression des transports routiers de marchandises (+5.9 %). Les performances ferroviaires les plus significatives ont été enregistrées en Suède (+6.7 %), Allemagne (+7.1 %), Lettonie (+8.8 %), Lituanie (+11.5 %) et Pays-Bas (+14.7 %). Au sein de l'Union Européenne, des performances négatives ont été enregistrées en Estonie (-22 %), au Danemark (-5.8 %) et en Espagne (-4.1 %). En Irlande également et au Luxembourg des reculs significatifs ont pu être enregistrés (respectivement -37.7 % et -35 %), mais ils portent toutefois sur des volumes modestes. On peut également retenir en Europe hors Union Européenne des

régressions significatives du transport ferroviaire de marchandises en Moldavie (-15.5 % pratiquement) ainsi qu'en Azerbaïdjan (-6.2 %) alors qu'à l'inverse des progressions ont été enregistrées tant en ERYM (+26.7 %) qu'en Serbie (+7.5 %).

En dehors de l'Union Européenne, toujours en matière de transport ferroviaire de marchandises, on peut retenir les performances positives enregistrées en Russie en 2007 (+7.2 %) avec pour ce pays plus de 2 000 milliards de tonnes-kilomètres acheminées par son réseau ferroviaire, soit plus que les quatre cinquièmes du volume de prestations assurées par les chemins de fer des États-Unis en 2007. En 2007 précisément, le cumul du transport ferroviaire de marchandises des États-Unis et de la Russie représentait approximativement 80 pour cent du total des prestations de transport ferroviaire de marchandises assurées au sein du Forum International des Transports.

En ce qui concerne les transports routiers de marchandises au sein de l'Union Européenne, si les tonnes-kilomètres acheminées par route y ont augmenté de pratiquement 6 % en 2007, les progressions les plus importantes ont été constatées au sein de pays récemment devenus membres, tels la Lettonie (+20 %), la Lituanie (+12 %), la Pologne (+17 %) ou encore l'Estonie (+20.3 %). L'adhésion récente à l'Union Européenne a notablement stimulé la croissance économique au sein des pays concernés, ce qui permet à ces pays d'afficher une hausse plus importante de leur PIB que celle constatée au sein des anciens pays membres de l'Union Européenne et d'afficher également une progression importante du transport de marchandises, notamment routier qui grâce à sa flexibilité est le principal bénéficiaire de la transformation des économies concernées. D'autres pays européens, tels la Bulgarie et la

Roumanie, qui ont rejoint l'Union Européenne en 2007, ont également connu des poussées d'activité des transports routiers de marchandises importantes (avec respectivement +13 % et +5.5 %). Parmi les pays membres de l'Union Européenne de longue date, les seules contreperformances des transports routiers en 2007 ont été endurées en Belgique (-2.2 %), aux Pays-Bas (-1.6 %) et en Autriche (-1 %). On peut à cet égard noter, comme le montre l'encadré, que les transports routiers de marchandises ont accusé à partir de 2008 le ralentissement des économies européennes.

Encadré 4. Le ralentissement en 2008 de l'activité des transports routiers de marchandises

L'une des conséquences du ralentissement de l'activité portuaire est qu'il y a eu moins de camions sur les autoroutes en 2008. Par exemple, aux Pays-Bas, l'organisation ANWB des automobilistes constate « une baisse significative de la mobilité », en notant que les indicateurs de files (longueur que multiplie la durée des files) ont baissé considérablement dans l'ensemble des Pays-Bas depuis novembre 2008. En janvier 2009, le nombre total de minutes-kilomètres de files a baissé de 14 % par rapport à janvier 2008. Le service VID d'information sur le trafic abonde dans le même sens : car il constate en janvier 2008 que depuis trois mois une forte baisse de trafic se manifeste. Le recul des trafics portuaires semble jouer un rôle important dans ce contexte. D'importants flux de marchandises transitent normalement vers les voisins de l'Est via Rotterdam et Anvers. Maintenant que ces deux ports mondiaux voient leurs volumes d'activité diminuer, cela semblait avoir un impact sur le transport routier d'après le VID.

Les transports terrestres de marchandises connaissent en effet une situation difficile. Par exemple, le nombre de Petites et Moyennes Entreprises du secteur des transports routiers de marchandises déclarées en faillite en 2008 en France a été le double du niveau de 2007, entraînant la destruction de plus de 10 000 emplois.

Si l'on s'intéresse aux passages à travers les Alpes, la base de données de l'Office Fédéral des Transports suisse indique qu'en 2007, le nombre des camions empruntant les passages alpins a progressé de 7 % par rapport à l'année précédente. 1.263 million de poids lourds ont ainsi traversé les Alpes en 2007, soit 82 000 de plus qu'en 2006.

Entre 2006 et 2007, le volume acheminé à travers les Alpes suisses par le rail et la route a progressé de 1.4 million de tonnes nettes pour atteindre 39.5 millions, ce qui correspond à une augmentation de 4 %.

En Russie, pays où le transport ferroviaire de marchandises occupe une place prépondérante, la croissance des transports routiers de marchandises a été supérieure à 3.5 pour cent en 2007.

L'on ne dispose pas de données permettant d'évaluer la progression des transports routiers de marchandises aux États-Unis en 2007, mais, dans le cas du Mexique, pays d'Amérique du Nord frontalier des États-Unis, la poussée a été supérieure à 6 % en 2007. L'on peut constater à propos des États-Unis qu'en 2006 (année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles), les transports routiers de

marchandises représentaient plus de 40 % du total de ce type de transports au sein des pays du Forum International des Transports.

Pour ce qui est du transport par navigation intérieure, les données disponibles mettent en évidence des évolutions contrastées en Europe avec par exemple une progression de 15.8 % en Hongrie des tonnes-kilomètres assurées et une poussée de pratiquement 7.5 % en Autriche. La Bulgarie (+20 % pratiquement) et la Roumanie (+7.4 %) ont également connu des évolutions positives. A l'opposé, quelques contre-performances au sein des voies navigables européennes (-8.2 % au Luxembourg, -6 % en Croatie, -3.4 % en Serbie) sont à retenir. L'on notera également à cet égard, une diminution supérieure à 10 % en Ukraine. La quasi-stagnation endurée en Allemagne (+1.2 %) et les faibles progressions au sein de certains pays (+2.6 % en Italie) et aux Pays-Bas (+2.3 %) sont également significatives de performances en demi-teinte de la voie d'eau en 2007.

En guise d'illustration, en 2007, la navigation rhénane a enregistré une hausse de 2.6 % des marchandises transportées. Le caractère positif de l'activité de navigation rhénane en 2007 a été favorisé par l'absence de variations trop fortes des hauteurs d'eau sur le Rhin.

Par rapport à ce chiffre, l'augmentation du transport par conteneur, qui s'est poursuivie (+2 %) en 2007, paraît plus modeste, d'autant que l'activité dans ce domaine est restée très vive dans les ports maritimes. Une croissance plus forte du transport de conteneurs sur le Rhin s'est cependant manifestée vers la fin de l'année 2007. L'engorgement au niveau des transbordements dans le port de Rotterdam qui n'a toujours pas trouvé de solution satisfaisante pour la navigation intérieure est responsable d'une certaine baisse

conjoncturelle. De ce fait, sur le Rhin, les volumes transportés en EVP ont légèrement régressé sur cette période, même si la proportion de conteneurs chargés a augmenté.

En Russie, la navigation intérieure n'a pas progressé en 2007, enregistrant en fait une contraction de 0.8 %, tandis que l'on ne dispose pas de données permettant d'évaluer la progression de ce mode de transport de marchandises aux États-Unis pour cette même année. En 2006 cependant, la navigation intérieure dans ce pays représentait plus de 60 % du total d'activité de ce mode de transport de marchandises au sein des pays du Forum International des Transports.

Pour ce qui est du transport de produits pétroliers et chimiques par pipeline en 2007, les évolutions sont particulièrement contrastées et ne permettent pas de tirer un bilan d'ensemble. On remarque toutefois que si les tonnes-kilomètres acheminées par ce type de transport ont progressé par exemple de plus de 17.5 % en Bulgarie et de plus de 16 % en Croatie, les réductions d'activité ont en revanche été plus significatives et nombreuses avec notamment -8.8 % constatés en Roumanie, -8.1 % en Pologne, -5.9 % en Norvège, -5 % au Danemark ou encore -4.2 % enregistrés aux Pays-Bas. On rotera, comme pour les autres modes de marchandises, la prépondérance de l'activité aux États-Unis qui a représenté à elle seule en 2006 plus d'un tiers du total des volumes acheminés par pipeline au sein des pays du Forum International des Transports.

2.2. Le transport de personnes au sein des pays du Forum International des Transports

Les statistiques de l'ICAO mettent en évidence qu'à l'échelle mondiale, le nombre de passagers du transport aérien sur lignes régulières a atteint en 2007 le chiffre de 2.25 milliards, soit une croissance de 6 % par rapport à 2006. Le Tableau met en évidence la prédominance du transport aérien de lignes régulières et l'importance des liaisons internationales.

La part du transport régulier international, mesurée en termes de revenu des passagers-kilomètres, a été de l'ordre de 58 % en 2007 et la croissance des passagers en transport aérien international a dépassé 8 %. Le trafic domestique de ligne régulière rapporté par l'IATA a lui augmenté de pratiquement 3 %, aboutissant à une élévation totale du trafic passager pour l'IATA de plus de 5 % en 2007 par rapport à 2006. La croissance du nombre de personnes transportées a cru plus vite que l'accroissement des capacités et s'est traduite par une hausse de 1 % du taux d'utilisation des capacités par rapport à 2006, pour atteindre 77 %.

Tableau 3. Distribution en pourcentage des passagers-kilomètres par type de service en 2007

	Lignes régulières	Charter	Tous services
International	57.2	4.8	62
Intérieur	37.6	0.4	38
Total	94.8	5.2	100

Source : IATA.

Les données de l'IATA disponibles sur la capacité financière mettent en évidence qu'en 2007 les compagnies aériennes qui en sont membres ont enregistré un profit global record de plus de 5.5 milliards de dollars, après six années consécutives de pertes. Les compagnies ont bénéficié de la croissance des trafics en 2007 et d'améliorations du niveau de leur productivité, ceci alors même que le prix des carburants aériens a connu en 2007 une forte hausse. C'est aux États-Unis que l'amélioration de la rentabilité des compagnies aériennes a été la plus notable : ces dernières sont passées d'une perte de 2.7 milliards de dollars en 2006 à un bénéfice de l'ordre de 3 milliards de dollars en 2007. La crise économique qui s'est profilée à l'automne 2007 n'a aucunement été perceptible dans les résultats financiers des compagnies au titre de l'année 2007.

Malgré un contexte de cherté du prix des produits dérivés du pétrole, les modes de transport public de personnes, principalement le transport ferroviaire, n'ont pas enregistré des performances exceptionnelles en 2007. Au sein de l'Union Européenne par exemple, le transport de personnes par chemin de fer a cru d'un peu plus de 1.5 % en 2007 par rapport aux niveaux enregistrés en 2006. Toujours au sein de l'Union Européenne, la Suède, la Pologne, le Royaume-Uni, la Finlande et l'Estonie ont toutefois connu une progression en 2007 des personnes acheminées par chemin de fer supérieure à 6 %. On peut souligner à l'inverse les résultats particulièrement négatifs qui se sont manifestés en Hongrie (-8.7 %), en Roumanie (-7.6 %) ou en Lettonie (-5.1 %). En dehors de l'Union Européenne, en ERYM et Azerbaïdjan, des progressions supérieures à 10 % des passagers-kilomètres ont pu être constatées, tandis qu'en Russie, les prestations ferroviaires de transport de personnes ont été en recul de plus de 2 %. Des

croissances significatives des passagers-kilomètres assurés par chemin de fer peuvent également être relatées, notamment aux États-Unis (+6.9 %), et dans une moindre mesure au Japon (+2.5 %), pays qui à lui seul représente presque la moitié des prestations totales de transport ferroviaire de personnes au sein des pays du Forum International des Transports.

Le transport de personnes en voitures particulières a connu en 2007 une année en demi-teinte : il n'a pas continué à croître au sein de certains pays récemment devenus membres de l'Union Européenne, comme la Hongrie ou la Lituanie (avec des diminutions des passagers-kilomètres de respectivement 11.6 % et 1 %), et il a enregistré au sein des économies plus matures des quasi-stagnations voire quelques progressions (+0.6 % tant en France qu'aux Pays-Bas ou encore +2.7 % en Suède). La cherté des produits pétroliers a ainsi contribué à contenir pour le moins la croissance de l'usage de la voiture particulière. Ce fait est d'autant plus significatif qu'il s'est produit dans un contexte de croissance économique soutenue qui normalement aurait dû conduire à une hausse sensible des déplacements en voiture particulière. Le fait qu'une croissance de l'usage de la voiture particulière ne se soit pas manifestée au sein de certains pays européens montre à quel point la possession et l'usage de la voiture particulière échappent pour partie à des variations conjoncturelles au sein de pays où les taux de motorisation sont très élevés.

Le transport de personnes par bus et autocars a connu en 2007 une évolution contrastée : en forte régression en Russie (-38 %) et en Serbie (-19 % pratiquement), mais également au sein de pays de l'Union Européenne tels l'Estonie (-7.1 %), la Hongrie (-4.4 %), la Pologne (-2.8 %), il a enregistré au contraire des progressions dans des pays aussi variés que l'Espagne (+20 %

pratiquement), l'Azerbaïdjan (+9.4 %), la Croatie (+7.7 %), l'Islande (+5 %), la France (+4.9 %) ou encore l'Ukraine (+3.9 %) et le Mexique (+3 %). Il n'est pas possible de tirer un bilan global de ces évolutions divergentes qui sans nul doute renvoient pour partie à des circonstances et conditions nationales. L'on remarquera cependant qu'en Russie, par exemple, le transport par bus et autocars est retombé en 2007 à un niveau inférieur du cinquième de ce qu'il était en 1990, tandis que dans un pays comme le Mexique, ce type de transports a été multiplié par pratiquement un facteur de sept entre 1970 et 2007. A titre de comparaison, aux États-Unis, les prestations par bus et autocars ont progressé de seulement un peu plus de dix pour cent entre 1990 et 2006. Il n'est pas inutile de remarquer que le transport par bus et autocars assure à l'intérieur des pays du Forum International des Transports un volume global de prestations supérieur à celui du chemin de fer pour le même ensemble de pays.

3. BILAN DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU SEIN DES PAYS DU FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS EN 2007

Au cours de l'année 2007, les accidents de la route dans les pays membres du Forum International des Transports ont causé la mort de plus de 150 000 personnes et blessé plus de 6 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, pour ce qui concerne la partie européenne du Forum International des Transports, la population d'une ville telle que Nancy (France) ou Reykjavik (Islande) qui est anéantie et celle d'une ville telle que Rome (Italie) ou Lisbonne (Portugal), qui est envoyée à l'hôpital. L'encadré fournit quelques indications sur l'évolution de la sécurité routière en 2008.

Encadré 5. Premiers indicateurs de sécurité routière en 2008

Les premières indications dont on peut disposer concernant le bilan en matière de sécurité routière de l'année 2008 sont issues de la base de données IRTAD et font ressortir une diminution sensible au sein de certains pays du nombre de décès. Ainsi, par exemple, le nombre de décès a-t-il été en repli de plus de 13 % en 2008 par rapport à 2007 en Suède et en Belgique. Ce recul

a même atteint pratiquement 17.5 % en Irlande. La France a elle connu une diminution du nombre de tués de l'ordre de 7.5 %, tandis que l'Allemagne a enregistré un repli plus important avec 10 % de tués en moins en 2008 par rapport à 2007.

Il convient de noter que dans des pays comme la République Tchèque ou la Hongrie, plus récemment acquis à une forte mobilité automobile, le nombre de décès a également diminué de respectivement 12 % et pratiquement 19 %. En Pologne en revanche, le repli n'a été que de 2.6 %.

Des pays comme le Japon et l'Australie ont connu pour ce qui les concerne une contraction du nombre de tués de l'ordre de 9 %.

Malgré les précautions de rigueur qui s'imposent s'agissant de chiffres provisoires, l'on peut noter que l'année 2008 semble présenter un bilan favorable en matière de sécurité routière, tout au moins pour ce qui concerne le nombre de tués, et ceci vraisemblablement pour partie sous l'effet modérateur en terme de croissance de la circulation routière qu'ont été, d'une part en début d'année, le prix élevé des produits pétroliers, et, d'autre part en fin d'année, le ralentissement économique abrupt dans tous les pays développés.

En tout état de cause, les chiffres globaux pour 2007 recouvrent des situations sensiblement différentes selon les pays et les régions.

Au sein des pays de l'Union Européenne, le nombre d'accidents de la circulation a diminué de 0.7 pour cent en 2007 par rapport à 2006. Le nombre de victimes (blessés + tués) a lui-même enregistré une quasi-stagnation avec une décroissance de seulement 0.2 %, tandis que le

nombre de tués s'est inscrit en repli de 1.2 % en 2007 par rapport à 2006. Ces résultats globalement positifs sont à mettre à l'actif de pays tels le Royaume-Uni ou l'Espagne qui ont connu une régression du nombre de tués de respectivement 7.2 % et 6.8 %. Un pays comme l'Allemagne a lui enregistré une décroissance du nombre de tués de pratiquement 3 %. On peut également noter toujours à propos du critère du nombre de tués que l'Irlande peut se prévaloir d'une décroissance de 7.4 % des tués sur ses routes, tandis que des pays devenus plus récemment membres de l'Union Européenne tel la Hongrie (-5.4 %) ou la Lituanie (-2.6 %) ont également connu une diminution du nombre de tués. On peut en revanche souligner les contre-performances d'un certain nombre d'autres pays de l'Union Européenne devenus membres récemment, tels la Roumanie (nombre de tués en croissance de pratiquement 13 %), la République slovaque (+8.7 %) et la République tchèque (+15 %). L'on peut citer en revanche l'Estonie au rang des récents pays membres de l'Union Européenne dont le bilan en termes de sécurité routière est positif en 2007 avec une diminution du nombre de tués de pratiquement 4 %.

En ce qui concerne les pays de la CEI, l'on notera que la Russie a enduré en 2007 une légère progression du nombre d'accidents (+2 %). Le nombre de victimes a connu une augmentation de 2.3 %, tandis que le nombre de tués s'est inscrit en hausse de moins de 2 %. En Azerbaïdjan, le nombre de tués a notablement augmenté (+7.8 %), tandis que tant le nombre de victimes que d'accidents sont restés en deçà des chiffres enregistrés pour l'année 2006. En Moldavie, si le nombre d'accidents a augmenté en 2007 de 6 %, le nombre de victimes, et surtout de tués, en 2007 s'est inscrit en très forte hausse par rapport à 2006 (respectivement +8.1 % et +21.5 %).

On peut noter pour ce qui concerne les pays membres du Forum International des Transports hors Europe que les États-Unis ont connu une décroissance, non seulement du nombre de victimes (-1.7 %), mais également du nombre de tués (-3.9 %). Le Canada a lui enregistré une baisse des tués supérieure à 5.5 %. Au Japon, les résultats en matière de sécurité routière apparaissent encore plus satisfaisants avec une régression du nombre de victimes d'un peu plus de 2 % et du nombre de tués supérieure à 8 %. En Nouvelle-Zélande, les mêmes indicateurs font ressortir en revanche une hausse du nombre de victimes de plus de 5.5 % et du nombre de tués de pratiquement 8 %, tandis qu'au Mexique, la hausse du nombre de tués a été de l'ordre de 10 %. En Corée, la baisse des tués a été de 2.5 % et celle des victimes de 1.3 %, pour un nombre d'accidents en régression de 1 %.

Les indications chiffrées qui viennent d'être présentées en matière de sécurité routière au sein des pays du Forum International des Transports explicitent l'évolution en 2007 par rapport à 2006 de quelques indicateurs clés. Toutefois, le degré effectif d'insécurité routière au sein d'un pays ne peut se lire au travers de la seule mention par exemple de l'évolution du nombre de tués. Le nombre de tués est en effet lui-même à rapporter tant à la population du pays en question qu'au nombre de véhicules motorisés de son parc et de leur utilisation pour pouvoir avoir un éclairage sur le degré d'insécurité routière régnant au sein de ce pays. La base de données de l'IRTAD permet de prendre connaissance pour un certain nombre de pays du nombre de décès par accident de la circulation, rapporté au milliard de véhicules-kilomètres parcourus au sein de ces mêmes pays. Le Tableau reprend cette information pour l'année 2007.

**Tableau 4. Nombre de décès par accident
de la circulation en 2007 par milliard
de véhicules-kilomètres**

Pays	B	DK	FIN	F	D	GB
Taux	10.8	8.24	7.02	8.18	7.15	5.74
Pays	IS	NZ	N	S	CH	
Taux	4.79	10.5	6.08	6.06	6.27	

Pour les pays pour lesquels l'information précédente n'est pas disponible, l'on peut remarquer que, par exemple, en ce qui concerne le *nombre de tués par million d'habitants*, la situation est fortement contrastée selon les pays, puisque ce ratio est proche de 220 en Lituanie, 185 en Lettonie, 145 en Pologne, mais ne dépasse pas 85 en ERYM. Pour ce qui est de pays membres de l'Union Européenne de longue date, le *nombre de tués par million d'habitants* varie au sein d'une fourchette allant de 141 en Grèce, 100 en Belgique, 51 en Suède, 50 au Royaume-Uni à 48 aux Pays-Bas. Pour information, ce même indicateur varie d'environ 136 aux États-Unis à, 52 au Japon en passant par 77 en Australie. Rapporté au parc automobile, le nombre total de *tués par million de véhicules à moteur* varie pour sa part de 226 en Grèce à 88 au Royaume-Uni, en passant par 168 en Belgique et 147 en Irlande. Même si cet indicateur doit être utilisé avec précaution en raison des incertitudes existant au niveau de l'évaluation des parcs de véhicules, il peut également faire 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. En effet, ce même indicateur évolue dans une fourchette allant de plus de 1 550 *tués par million de véhicules à moteur* en Ukraine à 250 en Slovénie, alors qu'il n'a atteint en 2007, pour rappel, que 89 en Suède ou 77 en

Norvège. A titre de comparaison avec des pays présentant des caractéristiques sensiblement différentes de celles des pays européens, le nombre de décès en 2007 par million de véhicules motorisés est de 233 au Mexique et de 317 en Corée, mais il n'a atteint que 163 aux États-Unis, 132 en Nouvelle-Zélande et 80 au Japon.

4. LES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT – 1995-2007 : RÉCAPITULATION DES TENDANCES GLOBALES

4.1. Introduction concernant les données

Les statistiques du Forum international des transports sur les investissements en infrastructures de transport entre 1995 et 2007 sont établies à partir d'une enquête ciblée menée auprès de 51 pays membres, qui couvre l'investissement brut total dans le réseau routier, le réseau ferroviaire, les voies navigables, les ports maritimes et les aéroports. Les données tiennent compte de toutes les sources de financement ainsi que des dépenses d'entretien financées par les administrations publiques. À partir des réponses reçues, les données concernant 35 pays ont fait l'objet d'un traitement.

Les pays membres ont fourni leurs données en prix courants. Afin de dégager l'évolution globale dans certains pays européens, les données ont été chiffrées en euros, en prix constants et en prix courants. S'agissant des prix constants, l'année de référence retenue pour tous les calculs est 2005.

Le Secrétariat du FIT a déployé beaucoup d'efforts pour recueillir les indices de prix pertinents en vue d'effectuer les calculs en prix constants. Pour la plupart des pays, il a utilisé un indice des coûts de construction des infrastructures de transport terrestre et de transport par eau ou, à défaut, un indice des coûts du secteur manufacturier.

Il importe de préciser que les définitions et la qualité des données varient selon les pays membres. De plus, étant donné qu'on ne dispose pas d'un indice général corrigé des parités de pouvoir d'achat pour les investissements en infrastructures de transport, la prudence est de rigueur dans les comparaisons internationales des données sur les investissements.

La présente récapitulation ne couvre que les tendances globales. Les données détaillées concernant par pays, leur description et leur analyse sont accessibles à l'adresse suivante : www.internationaltransportforum.org/statistics.

4.2. Tendances globales des investissements en infrastructures de transport intérieur

Le volume global des investissements en infrastructures de transport intérieur dans les pays membres du FIT couverts par l'enquête a augmenté depuis 1995, mais nous observons des différences prononcées entre les régions et les pays, ainsi qu'une irrégularité dans le temps.

Dans les pays d'Europe occidentale¹, le volume d'investissements n'a augmenté que de 0.8 % entre 1995 et 2000. Cette période de faible croissance semble avoir pris fin en 2001, et les investissements dans les infrastructures de transport intérieur ont augmenté de 20 % en chiffres réels entre 2000 et 2003 – une tendance que nous avons déjà observée dans notre précédent rapport sur les investissements.

Cependant, les nouvelles données révèlent que le niveau d'investissement dans les

¹ Allemagne, Autriche, Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Islande, Norvège, Portugal, Royaume-Uni, Suède.

infrastructures de transport intérieur a reculé par rapport au pic atteint en 2003. Les investissements ont diminué de plus de 5 % en termes réels entre 2003 et 2007. Leur part dans le produit intérieur brut (PIB) des pays d'Europe occidentale, qui était en moyenne de 1 % en 1995, est ainsi tombée à moins de 0.8 % en 2007, soit son plus bas niveau depuis que nous collectons des données.

L'investissement infrastructurel s'est accéléré fortement dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO)² depuis 2003. Cette croissance, dont faisait déjà état notre précédente enquête, n'a pas montré de signe de ralentissement. L'investissement en infrastructures de transport intérieur a ainsi augmenté de plus de 74 % en termes réels entre 2003 et 2007. Sa part dans le PIB, qui était stagnante jusqu'en 2002, soit environ 1 %, a augmenté rapidement, pour atteindre 1.9 % en 2007 – le chiffre le plus élevé jamais déclaré par ces pays.

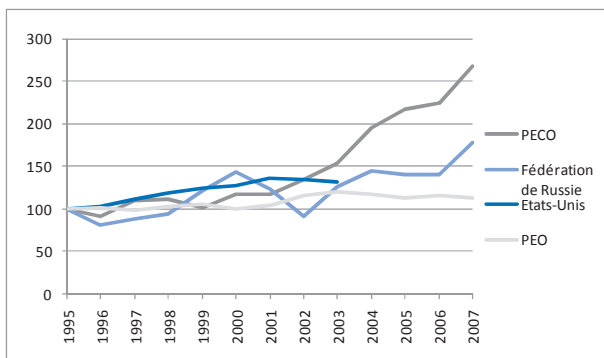
Aux États-Unis, le volume d'investissement a augmenté de 28 % entre 1995 et 2000, mais seulement de 3 % en termes réels entre 2000 et 2003, et les données révèlent une baisse depuis 2001. Le manque de données comparables à partir de 2003 a limité les possibilités de procéder à une analyse plus approfondie, mais les données préliminaires sur les investissements routiers indiquent une tendance analogue à partir de 2003. La part des investissements en infrastructures de transport intérieur dans le PIB des États-Unis a relativement peu varié, se situant aux environs de 0.6-0.7 %.

² Croatie, ERYM, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie et Slovénie.

Nos données concernant la Fédération de Russie révèlent en revanche que les investissements en infrastructures de transport intérieur ont atteint, en termes réels, un nouveau sommet en 2007. Leur part dans le PIB russe a forte augmenté en 2000, atteignant 1.8 %, mais elle est retombée à 1.4 % en 2007, ce qui s'explique par une progression encore plus vigoureuse du PIB.

Figure 1. Évolution des investissements annuels en infrastructures de transport intérieur (base 100 pour 1995)

En prix constants de 2005

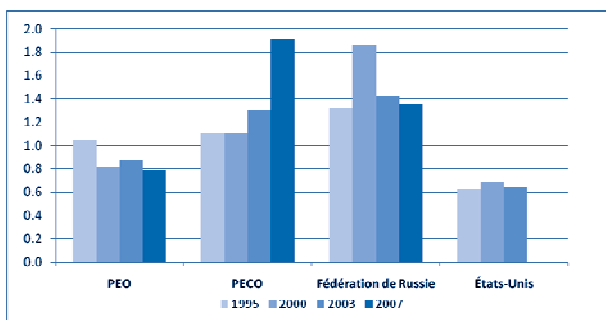


Note : PECO et pays d'Europe occidentale, prix constants en euros, taux de change de 2005.

PEO = Pays d'Europe occidentale.

Figure 2. Investissement dans les infrastructures de transport intérieur, en pourcentage du PIB

En prix courants



Note : PECO et pays d'Europe occidentale, prix en euros et taux de change courants.
PEO = Pays d'Europe occidentale.

4.3. Répartition modale des investissements

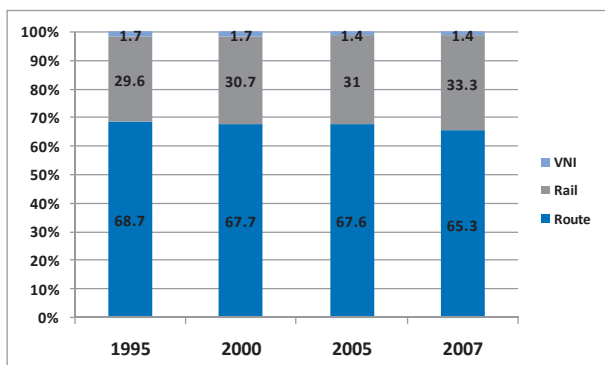
La répartition modale des investissements révèle des tendances différentes selon les pays et les régions. Ainsi, les pays d'Europe occidentale privilégient de plus en plus les investissements ferroviaires, tandis que les PECO investissent massivement dans leurs infrastructures routières. Ces tendances ont déjà été observées dans nos enquêtes antérieures, mais les données relatives à l'année 2007 semblent indiquer un infléchissement dans les PECO.

Dans les pays d'Europe occidentale, la part de la route dans les investissements infrastructurels a continué de diminuer par rapport à celle du rail et représentait 65 % de l'investissement total en infrastructures de transport intérieur en 2007. Elle avait déjà baissé, de près de 69 % à un peu moins de 68 %, entre 1995 et 2005. Ces deux dernières années en particulier, la part du rail dans les investissements

a fortement augmenté. S'agissant des voies navigables intérieures, on constate une légère diminution au cours des dernières années. Les investissements demeurent plus élevés qu'en 1995 pour tous les modes, bien qu'en termes réels, le volume d'investissements routiers n'ait progressé que de 8 % entre 1995 et 2007, et celui des investissements consacrés aux voies navigables intérieures, de 5 % seulement.

Dans les pays d'Europe centrale et orientale, nous constatons en 2007, pour la première fois depuis 1996, un accroissement sensible de la part du ferroviaire, qui atteint près de 17 % de l'investissement total en infrastructures de transport intérieur. Cette part, qui était supérieure à 35 % à la fin des années 90, n'avait cessé de diminuer, pour tomber à seulement 14 % en 2005. Le volume des investissements routiers a continué de croître fortement, mais un infléchissement de tendance est perceptible, au vu de la croissance plus notable encore, en termes réels, du volume des investissements ferroviaires en 2007, surtout en Hongrie, en Pologne et en Roumanie.

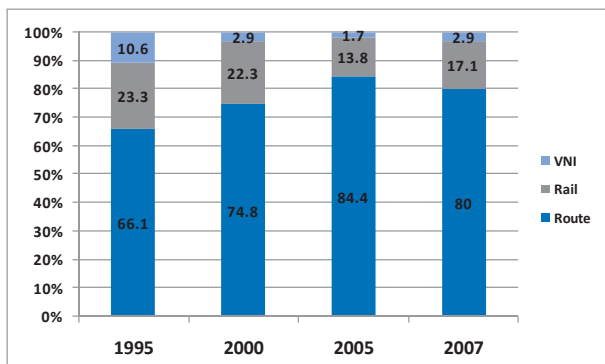
Figure 3. Répartition modale des investissements infrastructurels - Certaines années, pays d'Europe occidentale
Prix en euros et taux de change courants



VNI = Voies navigables intérieures.

Figure 4. Répartition modale des investissements infrastructurels - Certaines années, PECO

Prix en euros et taux de change courants



VNI = Voies navigables intérieures.

5. INFORMATION SUR LES STATISTIQUES

5.1. Source des données, définitions et notes explicatives par pays

5.1.1. *Source des données*

Sauf indications contraires les informations statistiques contenues dans cette publication ont été fournies au Forum International des Transport par les administrations nationales (Ministères des Transports, Offices Statistiques Nationaux, Instituts de recherches officiels) sur la base d'une collecte de données régulière et standardisée. Ces données sont donc le reflet des statistiques officielles nationales de transport.

5.1.2. *Estimation des données manquantes*

Afin de compléter les données manquantes dans les séries statistiques, le Forum International des Transports applique, quand cela est possible, des procédures d'estimation. Bien que le but de ces procédures soit d'assurer une cohérence des données, elles ne peuvent pas prétendre harmoniser les résultats entre les divers pays. Leur fonction principale est de compléter les données manquantes, afin de pouvoir produire des graphiques agrégés contenant autant de pays que possible. Toutes les estimations sont identifiées avec un "e".

La méthode appliquée pour estimer les informations manquantes se base sur les taux de croissance moyens calculés pour un groupe de pays similaires et ensuite appliqués individuellement à chaque pays. Dans l'état actuel, deux groupes géographiques ont été identifiés :

L'Europe occidentale (21 pays) : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Islande, Irlande, Italie, Liechtenstein, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse et Turquie.

L'Europe centrale (15 pays) : Albanie, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, ERYM, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République Tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie et Slovénie.

5.1.3. Définitions utilisées

Sauf indications contraires, toutes les définitions et les termes utilisés dans cette publication sont repris dans la troisième édition du "Glossaire des Statistiques de Transport", publié conjointement avec Eurostat, l'UNECE et le FIT. Ce Glossaire peut être consulté et téléchargé à partir de notre site internet à l'adresse suivante:

<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/GloStat3f.pdf>

En ce qui concerne les investissements en infrastructures de transport, les données correspondent aux investissements bruts totaux (construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation) et elles couvrent toutes les sources de financements (privés et publics).

5.1.4. Contrôle qualité

Les séries sont vérifiées et comparées avec les sources nationales si nécessaire. Des notes explicatives sont requises des pays pour toute modification des définitions.

5.1.5. Notes explicatives par pays

Allemagne: La rupture de séries en 1991 est due à la réunification de l'Allemagne. Depuis 2005,

investissements ferroviaires incluent uniquement la Deutsche Bahn AG.

Autriche: Depuis 2006, les données sur le rail incluent également les entreprises étrangères empruntant le réseau ferré autrichien. Depuis 1993 les voyageurs-kilomètres par route ne sont plus disponibles. Les investissements routiers comprennent seulement les routes fédérales et depuis 2002 uniquement les autoroutes.

Azerbaïdjan: Depuis 1995, les marchandises transportées par route comprennent le transport pour compte propre.

Belgique: Depuis 2001, les données sur les conduites ne sont plus disponibles.

Bulgarie: Depuis 1995, le transport de voyageurs par voitures particulières n'est pas disponible.

Corée: Les investissements bruts incluent les dépenses d'entretien des infrastructures.

Croatie: Jusqu'en 2002, le transport par voies navigables ne comptabilisait que les marchandises transportées par les bateaux nationaux, sur et en dehors du territoire national. Depuis 2003, seul le transport de marchandises sur le territoire national est pris en compte indépendamment du pavillon du bateau. Depuis 1997, les wagons de particuliers ne sont pas inclus dans le transport de marchandises par rail. Les données sur les oléoducs comprennent les gazoducs Le transport par bus et autocars ne comprend pas le transport urbain. Les investissements routiers ne comprennent pas les routes urbaines.

Danemark: Les voitures particulières comprennent les taxis et les camionnettes. Les investissements ne comprennent pas les ponts « Great Belt » et « Øresund ». Les investissements routiers incluent les routes urbaines et les investissements ferroviaires incluent le métro de Copenhague.

- ERYM*: Les investissements routiers n'incluent pas les routes urbaines
- États-Unis*: Le transport de voyageurs par rail ne comprend que les données Amtrak (transport interurbain par rail). Les investissements routiers incluent les routes urbaines.
- Finlande*: Les investissements routiers et ferroviaires incluent les infrastructures urbaines. Seuls les investissements aéroportuaires de l'État ne sont comptabilisés. Les investissements portuaires incluent les voies navigable d'accès aux ports depuis 2001 et les opérations de bris de glace depuis 2006.
- France*: Le transport de marchandises par rail et par route inclus le transit. Le transport de marchandises par voies navigables inclus le transit depuis 1982 et les navires maritimes jusqu'en 1996. Les investissements routiers incluent les routes urbaines. Les investissements ferroviaires incluent le transport urbain en Île-de-France.
- Grèce*: Source : NSSG. Les transports par route de marchandises et de voyageurs ne sont plus disponibles depuis 2000.
- Hongrie*: Les oléoducs incluent les gazoducs. Seuls les investissements de l'état ne sont comptabilisés. Les investissements routiers incluent les routes urbaines depuis 1993.
- Irlande*: Les voyageurs-kilomètres par route ne sont pas disponibles. Les investissements routiers n'incluent pas les routes urbaines.
- Lettonie*: Les investissements routiers incluent les routes urbaines depuis 2003.
- Lituanie*: Les investissements routiers incluent les routes urbaines depuis 1998.
- Luxembourg*: Les voyageurs-kilomètres par route ne sont pas disponibles.
- Mexique*: Les tonnes-kilomètres et les voyageurs-kilomètres sont estimés sur la base du parc

automobile. En 1998, le transport de voyageurs par rail, jusque là fortement subventionné, a été restructuré, résultant en un transfert du transport de voyageurs du rail vers la route. Jusqu'en 2001, le nombre d'accidents sur la route comprend également les accidents non corporels.

Moldavie: Depuis 1992 les données ne comprennent pas les entreprises situées sur la rive gauche de la rivière Nistru ni celles de la ville de Bender.

Norvège: Les investissements routiers incluent les routes urbaines.

Nouvelle-Zélande: Les investissements routiers incluent les routes urbaines.

Pays-Bas: Le transport de voyageurs par bus et autocar n'est plus disponible depuis 2000.

Pologne: Depuis 2004, le transport de marchandises par route comprend le transport national et international. Les investissements routiers incluent les routes urbaines sauf pour les années 1996 à 1999.

Portugal: Le transport de voyageurs n'est plus disponible depuis 2000 pour les voitures particulières et depuis 2004 pour les bus et autocars. Les investissements routiers n'incluent pas les routes urbaines.

Républiques tchèque: Jusqu'en 1993, les données sont incluses dans la Tchécoslovaquie (CSK). Les investissements routiers ne comprennent pas les routes urbaines.

Roumanie: La hausse des données sur la sécurité routière en 1990 correspond à la fin des limitations de trafic suite aux restrictions pétrolières. Les investissements routiers n'incluent pas les routes urbaines.

Royaume-Uni: Les données sur les investissements se réfèrent à des années fiscales et ne couvrent que la Grande-Bretagne. Les investissements routiers et ferroviaires incluent les infrastructures urbaines. Depuis 2005, les investissements

portuaires et aéroportuaires ne sont plus disponibles.

Russie: Les données sur les tués de la route comprennent les personnes décédées 7 jours après l'accident.

Serbie: Depuis 1997, le transport de marchandises par route ne comprend pas le transport pour compte propre et le transport de voyageurs ne comprend pas le transport par voiture particulière.

Slovaquie: Jusqu'en 1993, les données sont incluses dans la Tchécoslovaquie (CSK). Les investissements routiers incluent certaines catégories de routes urbaines.

Slovénie: Les investissements routiers incluent les routes urbaines.

Suède: Les investissements routiers incluent les routes urbaines. Les investissements ferroviaires incluent les tramways et métros.

Turquie: Les investissements routiers n'incluent pas les routes urbaines.

5.2. Tableaux sur le Transport

Abréviations utilisées dans les Tableaux :

0 : donnée inférieure à la moitié de l'unité

E : donnée estimée

C : changement de séries

- : donnée non applicable

n.a : donnée non disponible

Liste des codes pays

ALB	Albania	<i>Albanie</i>
ARM	Armenia	<i>Arménie</i>
AUS	Australia	<i>Australie</i>
AUT	Austria	<i>Autriche</i>
AZE	Azerbaijan	<i>Azerbaïdjan</i>
BEL	Belgium	<i>Belgique</i>
BGR	Bulgaria	<i>Bulgarie</i>
BIH	Bosnia-Herzegovina	<i>Bosnie-Herzégovie</i>
BLR	Belarus	<i>Bélarus</i>
CND	Canada	<i>Canada</i>
CHE	Switzerland	<i>Suisse</i>
CSK	Tchecoslovaquia	<i>Tchékoslovaquie</i>
CZE	Czech Republic	<i>République tchèque</i>
DEU	Germany	<i>Allemagne</i>
DNK	Denmark	<i>Danemark</i>
ESP	Spain	<i>Espagne</i>
EST	Estonia	<i>Estonie</i>
FIN	Finland	<i>Finlande</i>
FRA	France	<i>France</i>
GBR	United Kingdom	<i>Royaume-Uni</i>
GEO	Georgia	<i>Géorgie</i>
GRC	Greece	<i>Grèce</i>
HRV	Croatia	<i>Croatie</i>
HUN	Hungary	<i>Hongrie</i>
IRL	Ireland	<i>Irlande</i>
ISL	Iceland	<i>Islande</i>
ITA	Italy	<i>Italie</i>
JAP	Japan	<i>Japon</i>
KOR	Korea	<i>Corée</i>
LIE	Liechtenstein	<i>Liechtenstein</i>
LTU	Lithuania	<i>Lituanie</i>
LUX	Luxembourg	<i>Luxembourg</i>
LVA	Latvia	<i>Lettonie</i>
MDA	Moldova	<i>Moldavie</i>
MEX	Mexico	<i>Mexique</i>
MKD	FYROM	<i>ERYM</i>
MLT	Malta	<i>Malte</i>
MNE	Montenegro	<i>Monténégro</i>
NLD	Netherlands	<i>Pays-Bas</i>
NOR	Norway	<i>Norvège</i>
NZL	New Zealand	<i>Nouvelle-Zélande</i>
POL	Poland	<i>Pologne</i>
PRT	Portugal	<i>Portugal</i>
ROM	Romania	<i>Roumanie</i>
RUS	Russia	<i>Russie</i>
SRB	Serbia	<i>Serbie</i>
SVK	Slovakia	<i>Slovaquie</i>
SVN	Slovenia	<i>Slovénie</i>
SWE	Sweden	<i>Suède</i>
TUR	Turkey	<i>Turquie</i>
UKR	Ukraine	<i>Ukraine</i>
USA	United States	<i>États-Unis</i>

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A1 : Chemin de fer

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	0.2	0.6	0.0	0.0	0.1	47.2
ARM	n.a.	n.a.	0.4	0.7	n.a.	
AUS	36.0	87.9	133.6	189.0	198.7	5.1
AUT	9.9	12.7	16.6	21.0 ^c	21.4	1.9
AZE	24.6	37.1	5.7	11.1	10.4	-6.2
BEL	7.8	8.4	7.7	8.6	7.7	-10.2
BGR	13.9	14.1	5.5	5.2	5.2	0.3
BIH	3.4	4.0	0.1	0.2 ^e	n.a.	
BLR	50.1	75.4	31.4	45.7	n.a.	
CHE	6.6	8.3	10.8	12.3	13.4	8.3
CND	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
CSK	55.9	59.5	-	-	-	
CZE	-	-	17.5	15.8	16.3	3.3
DEU	70.5	103.1 ^c	77.5	107.0	114.6	7.1
DNK	1.9	1.8	2.0	1.9	1.8	-5.8
ESP	10.3	11.6	12.2	11.6	11.1	-4.1
EST	5.0	7.0	8.2	10.4	8.1	-22.0
FIN	6.3	8.4	10.1	11.1	10.4	-5.7
FRA	67.6	49.7	55.4	40.8	40.5	-0.7
GBR	24.6	16.0	18.1	21.9	21.3	-2.7
GEO	9.8	10.8	3.9	7.4	6.9	-6.4
GRC	0.7	0.6	0.4	0.7	0.8	26.1
HRV	5.7	6.5	1.8	3.3	3.6	8.1
HUN	19.8	16.8	8.1	10.2	10.1	-0.3
IRL	0.5	0.6	0.5	0.2	0.1	-37.7
ISL	-	-	-	-	-	
ITA	18.1	21.2	25.8	24.2	25.3	4.7
JAP	63.0	27.2	22.1	23.2	23.3	0.7
KOR	n.a.	13.7	10.8	10.6	10.9	3.5
LIE	-	-	-	-	-	
LTU	13.6	19.3	8.9	12.9	14.4	11.5
LUX	0.8	0.7	0.6	0.4	0.3	-34.9
LVA	15.5	18.5	13.3	16.8	18.3	8.8
MDA	10.4	14.8	1.5	3.7	3.1	-15.4
MEX	22.6	36.4	48.3	73.7	77.2	4.7
MKD	0.6	0.8	0.5	0.6	0.8	26.7
MLT	-	-	-	-	-	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	3.7	3.1	4.5	6.3	7.2	14.7
NOR	1.4	1.6	1.8	2.4	2.5	3.9
NZE	n.a.	n.a.	4.1	n.a.	n.a.	
POL	99.3	83.5	54.0	53.6	54.3	1.2
PRT	0.8	1.6	2.2	2.5	2.6	2.3
ROM	48.0	57.3	18.0	15.8	15.8	-0.2
RUS	1 672.0	2 522.9	1 373.2	1 950.8	2 090.3	7.2
SRB	6.1	7.2	1.9	4.2	4.6	7.5
SVK	-	-	11.2	10.0	9.6	-3.4
SVN	3.3	4.2	2.9	3.4	3.6	6.8
SWE	10.0	10.4	12.4	14.9	15.9	6.7
TUR	6.1	8.0	9.9	9.7	9.9	2.5
UKR	n.a.	474.0	172.8	240.8	262.5	9.0
USA	n.a.	1 554.1	2 257.6	2 559.8	2 556.6	-0.1
UE (26)	507.6	529.9	393.7	427.1	436.8	2.3
OECD		2 146.8 ^a	2 835.8	3 243.2 ^a	3 263.9 ^a	0.6
Total FIT		5 421.2 ^a	4 486.0	5 576.2 ^a	5 711.5 ^a	2.4

^a: Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A2 : Routes

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	0.8	1.2	2.2	3.3	3.6	8.4
ARM	n.a.	n.a.	0.0	0.4	0.5 ^e	5.1
AUS	24.4	81.6	132.3	168.3	177.0 ^e	5.1
AUT	2.9	9.0	17.2	18.8	18.6	-1.0
AZE	3.7	3.3	3.8	8.6	9.5	10.8
BEL	13.1	32.0	51.0	43.0	42.1	-2.2
BGR	7.0	13.8	3.1 ^c	5.8	6.6	12.9
BIH	0.8	3.1	0.3 ^e	0.5 ^e	0.5 ^e	
BLR	8.1	22.4	9.0	n.a.	n.a.	
CHE	4.8	11.5	21.9	25.4 ^e	26.7 ^e	
CND	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
CSK	10.1	23.3	-	-	-	
CZE	-	-	39.0	50.4	48.1	-4.4
DEU	78.0	169.9	280.7	330.0	343.4	4.1
DNK	7.8	9.4	11.0	11.5	11.8	2.7
ESP	51.7	90.5	148.7	235.8	253.8	7.6
EST	2.3	4.5	3.9	8.9	10.7	20.3
FIN	12.4	25.4	27.7	25.5	26.0	1.9
FRA	66.3	114.8	184.2	198.8	207.1	4.1
GBR	85.0	132.9	153.7	169.2	175.9	3.9
GEO	n.a.	2.6	0.5	0.6	0.6	1.4
GRC	7.0	12.5	14.3 ^e	16.5 ^e	17.4 ^e	
HRV	1.3	2.9	2.8	10.2	10.5	3.2
HUN	5.8	15.2	12.1	12.4	13.2	6.1
IRL	n.a.	5.1	12.3	17.7	19.1	8.3
ISL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
ITA	n.a.	177.9	158.6	180.5 ^e	192.2 ^e	
JAP	135.9	274.2	313.1	346.5	353.2	1.9
KOR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LIE	n.a.	n.a.	n.a.	0.3	0.3	
LTU	3.4 ^e	7.3	7.8	18.1	20.3	11.8
LUX	0.1	0.4 ^e	0.4	0.6	0.6	-0.2
LVA	2.8 ^e	5.9	4.8	10.9	13.1	20.2
MDA	3.2	6.3	1.0	2.6	2.7	6.9
MEX	42.9	108.9	194.1	209.4	222.4	6.2
MKD	0.8	2.2	0.8	6.7	4.6	-32.2
MLT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	12.4	22.9	31.6	33.4	32.9	-1.6
NOR	3.2	8.2	13.0	16.1	16.3	1.2
NZE	n.a.	n.a.	14.3	18.5	19.2	3.9
POL	15.8	40.3	75.0 ^c	136.5	159.5	16.9
PRT	n.a.	10.9	15.0	17.6	18.4	4.5
ROM	5.2 ¹	5.2 ¹	9.9	22.7	23.9	5.3
RUS	116.4	299.4	152.7	198.8	205.8	3.6
SRB	3.5	8.6	0.6 ¹	0.8 ¹	1.2 ¹	45.5
SVK	-	-	14.3	22.1	27.1	22.3
SVN	2.1	4.9	1.9	2.3	2.6	12.9
SWE	5.1	25.6	31.4	35.5	36.4	2.6
TUR	17.4	65.7	161.6	177.4	181.3	2.2
UKR	n.a.	14.8	2.5	11.3	14.3	26.0
USA	n.a.	1 239.2	1 741.5	1 889.9	n.a.	
UE (26)	396.2 ^a	959.7	1 309.7 ^a	1 624.6 ^a	1 720.6 ^a	5.9
OECD		2 707.6 ^a	3 870.1	4 407.4		
Total FIT		3 115.7 ^a	4 077.6 ^a	4 720.2 ^a		

a: Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.

¹: Le transport pour compte propre n'est pas inclus

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A3 : Voies navigables

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	-	-	-	-	-	
ARM	-	-	-	-	-	
AUS	-	-	-	-	-	
AUT	1.3	1.7	2.4	2.4	2.6	7.4
AZE	-	-	-	-	-	
BEL	6.7	5.4	7.3	9.0	9.2 ^e	2.3
BGR	1.8	1.6	0.4	1.4	1.7	19.7
BIH	-	-	-	-	-	
BLR	1.2	1.8	0.0	0.1	n.a.	
CHE	0.1	0.2	0.1 ^e	0.1 ^e	0.1 ^e	
CND	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
CSK	2.4	4.4	-	-	-	
CZE	-	-	0.8	0.8	0.9	17.1
DEU	48.8	54.8	66.5	64.0	64.7	1.2
DNK	-	-	-	-	-	
ESP	-	-	-	-	-	
EST	0.0	0.0	0.0	n.a.	n.a.	
FIN	n.a.	0.1	0.1	0.1	0.1	53.0
FRA	12.7	7.6	9.1	9.0	8.8	-1.9
GBR	0.3 ^e	0.2	0.2	0.2	0.2 ^e	2.5
GEO	-	-	-	-	-	
GRC	-	-	-	-	-	
HRV	0.3	0.5	0.1	0.1	0.1	-6.0
HUN	1.8	2.0	0.9 ^c	1.9	2.2	15.6
IRL	-	-	-	-	-	
ISL	-	-	-	-	-	
ITA	0.4	0.1	0.2	0.1	0.1 ^e	2.6
JAP	-	-	-	-	-	
KOR	-	-	-	-	-	
LIE	-	-	-	-	-	
LTU	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	
LUX	0.3	0.3	0.4	0.4	0.3	-8.2
LVA	0.1	0.3	n.a.	n.a.	n.a.	
MDA	0.1	0.3	n.a.	n.a.	n.a.	
MEX	-	-	-	-	-	
MKD	-	-	-	-	-	
MLT	-	-	-	-	-	
MNE	-	-	-	-	-	
NLD	30.7	35.7	41.3	43.6	44.6 ^e	2.3
NOR	-	-	-	-	-	
NZE	-	-	-	-	-	
POL	2.3	1.0	1.2	1.2	1.3	8.2
PRT	-	-	-	-	-	
ROM	1.3	2.1	2.6	5.0	5.3	7.4
RUS	163.9	213.9	71.0	86.7	86.0	-0.8
SRB	3.5	3.2	1.0	1.6	1.6	-3.4
SVK	-	-	1.4	0.9	1.0	7.3
SVN	-	-	-	-	-	
SWE	-	-	-	-	-	
TUR	-	-	-	-	-	
UKR	n.a.	11.9	5.9	6.3	5.7	-10.1
USA	227.5	426.9	441.7	408.5	n.a.	
UE (26)	111.1	117.5	134.8 ^a	139.9 ^a	143.1 ^a	2.3
OECD	335.4 ^a	540.4	573.6	542.1		
Total FIT	507.7 ^a	776.3	654.6 ^a	643.4 ^a		

a: Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A4 : Oléoducs

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	n.a.	n.a.	0.0	0.0	0.0	
ARM	n.a.	n.a.	1.3	n.a.	n.a.	
AUS	-	-	-	-	-	
AUT	3.6	6.4	7.6	7.7	7.2	-5.6
AZE	1.0	3.4	1.4	15.7	52.3	233.6
BEL	0.3	1.0	1.6	1.6	1.5 ^e	-5.0
BGR	n.a.	0.6	0.4	0.4	0.4	17.6
BIH	-	-	-	-	-	
BLR	-	-	-	-	-	
CHE	1.2	1.2	0.2	0.3	0.2 ^e	-5.0
CND	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
CSK	6.4	7.5	-	-	-	
CZE	-	-	1.6	2.3	2.1	-9.3
DEU	15.1	11.7	15.0	15.8	15.8	-0.1
DNK	n.a.	2.0	4.7	4.9	4.6	-5.0
ESP	1.0	4.2	7.5	9.2	8.9	-3.1
EST	-	-	-	-	-	
FIN	-	-	-	-	-	
FRA	28.2	19.6	21.7	22.2	21.7	-2.3
GBR	2.7	10.2	11.4	10.8	10.3 ^e	-5.0
GEO	n.a.	n.a.	1.8	n.a.	n.a.	
GRC	-	-	-	-	-	
HRV	n.a.	3.6	0.7	1.5	1.8	16.2
HUN	1.0	5.3	4.0	5.8	5.7	-1.0
IRL	-	-	-	-	-	
ISL	-	-	-	-	-	
ITA	9.1	11.5	10.3	11.4	11.5	0.8
JAP	-	-	-	-	-	
KOR	-	-	-	-	-	
LIE	-	-	-	-	-	
LTU	n.a.	n.a.	3.5	2.7	1.0	-61.3
LUX	-	-	-	-	-	
LVA	n.a.	n.a.	6.5	3.6	3.5 ^e	-5.0
MDA	-	-	-	-	-	
MEX	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MKD	n.a.	n.a.	n.a.	0.2	0.2	-3.5
MLT	-	-	-	-	-	
MNE	-	-	-	-	-	
NLD	4.1	4.9	5.9	5.8	5.6	-4.2
NOR	n.a.	2.1	3.5	4.5	4.3	-5.9
NZE	-	-	-	-	-	
POL	7.0	13.9	20.4	25.6	23.5	-8.1
PRT	-	-	-	-	-	
ROM	1.8	5.1	1.4	2.0	1.8	-8.8
RUS	242.6	1 239.8	745.0	1 153.8	1 140.9	-1.1
SRB	n.a.	0.1	0.1	0.5	0.5	-3.8
SVK	-	-	-	-	-	
SVN	-	-	-	-	-	
SWE	-	-	-	-	-	
TUR	1.4	62.4	53.1	5.8	12.9	120.9
UKR	n.a.	50.6	36.6	29.6	36.2	22.5
USA	n.a.	852.8	842.4	853.6	n.a.	
UE (26)	80.3 ^a	103.9 ^a	123.3	131.8	125.3	-4.9
OECD		1 016.6	1 010.9	987.4		
Total FIT		2 319.7 ^a	1 809.5	2 197.3		

^a: Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

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

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	0.9 ⁴	1.8 ⁴	2.2	3.3	3.6	8.8
ARM	n.a.	n.a.	1.7	2.1 ^e	2.1 ^e	
AUS	60.4	169.5	265.8	357.4	375.6 ^e	5.1
AUT	17.6	29.7	43.8	49.9 ^c	49.8	-0.1
AZE	29.3	43.7	10.8	35.3	72.2	104.4
BEL	27.9	46.9	67.6	62.1	60.5 ^e	-2.7
BGR	22.7 ⁴	30.1	9.4 ^c	12.8	13.9	8.7
BIH	4.2	7.1	0.5 ^e	0.7 ^e	0.7 ^e	
BLR	59.4	99.6	40.4	45.8 ^z	n.a.	
CHE	12.8	21.2	33.1 ^e	38.1 ^e	40.4 ^e	
CND	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
CSK	74.8	94.7	-	-	-	
CZE	-	-	58.9	69.2	67.4	-2.6
DEU	212.4	339.5 ^c	439.7	516.8	538.6	4.2
DNK	9.7 ⁴	13.2	17.7	18.3	18.2	-0.3
ESP	63.1	106.4	168.4	256.6	273.8	6.7
EST	7.4	11.5	12.1	19.3	18.8	-2.6
FIN	18.7 ³	33.8	37.9	36.6	36.5	-0.3
FRA	174.8	191.7	270.4	270.8	278.1	2.7
GBR	112.5 ^e	159.3	183.4	202.0	207.6 ^e	2.7
GEO	9.8 ⁴	13.4 ⁴	6.2	10.6 ^e	10.1 ^e	
GRC	7.6	13.1	14.7 ^e	17.2 ^e	18.2 ^e	
HRV	7.3 ⁴	13.5	5.3	15.1	16.0	5.5
HUN	28.4	39.3	25.2 ^c	30.3	31.2	3.2
IRL	0.5 ²	5.7	12.8	17.9	19.3	7.7
ISL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
ITA	27.5	210.7	194.9	216.2 ^e	229.1 ^e	
JAP	198.9	301.4	335.3	369.7	376.6	1.9
KOR	n.a.	13.7	10.8	10.6	10.9	3.5
LIE	n.a.	n.a.	n.a.	0.3	0.3	
LTU	17.1 ⁴	26.8 ⁴	20.1	33.7	35.7	5.9
LUX	1.2	1.4	1.5	1.4	1.2	-13.2
LVA	18.3 ⁴	24.7 ⁴	24.6 ³	31.4 ³	34.9 ³	11.2
MDA	13.7	21.4	2.5 ³	6.2 ³	5.8	-6.2
MEX	65.5	145.3	242.4	283.1	299.6	5.8
MKD	1.4 ⁴	3.0 ⁴	1.3 ⁴	7.5	5.5	-26.8
MLT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	50.9	66.5	83.2	89.1	90.2 ^e	1.3
NOR	4.6 ⁴	11.9	18.3	23.0	23.0	0.1
NZE	n.a.	n.a.	18.4	22.4 ¹	23.1 ¹	3.2
POL	124.3	138.7	150.6 ^c	216.9	238.6	10.0
PRT	0.8 ²	12.5	17.1	20.1	21.0	4.2
ROM	56.4	69.6	31.9	45.5	46.9	3.0
RUS	2 194.9	4 276.0	2 341.9	3 390.1	3 523.1	3.9
SRB	13.1 ⁴	19.1	3.6	7.1	7.7	8.5
SVK	-	-	27.0	33.0	37.7	14.1
SVN	5.4	9.1	4.8	5.7	6.2	9.3
SWE	15.1	36.1	43.8	50.3	52.3	3.8
TUR	25.0	136.2	224.6	192.9	204.2	5.8
UKR	n.a.	551.3	217.8	288.1	318.7	10.6
USA	n.a.	4 072.9	5 283.2	5 711.8	n.a.	
UE (26)	1 095.2	1 711.0	1 961.4	2 323.3 ^a	2 425.7 ^a	4.4
OECD		6 411.4 ^a	8 290.4	9 183.9		
Total FIT		11 633.0 ^a	11 027.6	13 144.6 ^a		

a: Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.

1:Rail non inclus 2:Route non incluse 3:Voies navigables non incluses 4:Oléoducs non inclus

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B1 : Chemin de fer

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	0.3	0.8	0.1	0.1	0.1	-36.3
ARM	n.a.	n.a.	0.0	0.0	n.a.	
AUS	13.4	10.4	11.3	12.5	12.9	2.7
AUT	6.3	8.5	8.2	9.3 ^c	9.6	3.1
AZE	1.7	1.8	0.5	1.0	1.1	14.9
BEL	8.3	6.5	7.8	9.6	9.9	3.4
BGR	6.2	7.8	3.5	2.4	2.4	
BIH	1.7	1.4	0.0	0.0 ^e	n.a.	
BLR	7.3	16.9	17.7	10.0	n.a.	
CHE	8.2	11.1	12.8	16.2	17.2 ^e	6.1
CND	-	-	-	-	-	
CSK	20.5	19.3	-	-	-	
CZE	-	-	7.3	6.9	6.9	-0.3
DEU	38.5	43.6	75.4	79.0	79.1	0.1
DNK	3.4	4.9	5.3	5.9	6.0	1.5
ESP	15.0	16.7	20.1	22.1	21.9	-1.1
EST	1.2	1.5	0.3	0.3	0.3	6.6
FIN	2.2	3.3	3.4	3.5	3.8	6.7
FRA	41.0	63.7	69.9 ^c	78.8	80.3	1.9
GBR	30.4	33.2	38.2	45.3	48.4	6.8
GEO	2.1	2.0	0.5	0.8	0.8	-4.3
GRC	1.5	2.0	1.6	1.8	1.9	6.6
HRV	3.7	3.4	1.3	1.4	1.6	18.3
HUN	15.2	11.4	9.7	9.6	8.8	-8.7
IRL	0.8	1.2	1.4	1.9	2.0	7.2
ISL	-	-	-	-	-	
ITA	32.5	44.7	47.1	50.2	49.8	-0.8
JAP	288.8	387.5	384.3	395.6	405.5	2.5
KOR	n.a.	n.a.	19.0	19.1	18.4 ^e	-3.5
LIE	-	-	-	-	-	
LTU	2.1	3.6	0.6	0.4	0.4	-5.1
LUX	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	6.0
LVA	3.8	5.4	0.7	1.0	1.0	-0.9
MDA	0.8	1.6	0.3	0.5	0.5	-0.6
MEX	4.5	5.3	0.1	0.1	0.1	10.5
MKD	0.3	0.4	0.2	0.1	0.1	3.8
MLT	-	-	-	-	-	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	8.0	11.1	15.4	15.9	16.3	2.7
NOR	1.9	2.4	3.4	3.3	3.4	4.1
NZE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
POL	36.9	50.4	19.7	18.6	19.9	7.0
PRT	3.5	5.7	3.8	3.9	4.0	2.9
ROM	17.8	30.6	11.6	8.1	7.5	-7.6
RUS	191.1	274.4	167.1	177.8	174.1	-2.1
SRB	3.7	4.5	1.2	0.7	0.7	0.4
SVK	-	-	2.9	2.2	2.2	-2.2
SVN	1.5	1.4	0.7	0.8	0.8	2.4
SWE	4.6	6.6	8.2	9.6	10.4	8.1
TUR	5.6	6.4	5.8	5.3	5.6	5.2
UKR	n.a.	76.0	51.8	53.2	53.1	-0.3
USA	9.9	9.7	8.8	8.7	9.3	6.9
UE (26)	301.3	383.3	363.2	387.3	393.7	1.7
OECD	600.9^a	765.9^a	791.3	835.1	853.7	2.2
Total FIT	846.2^a	1 199.3^a	1 049.4	1 093.6	1 098.1	0.4

a: Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.

TRANSPORTS DE VOYAGEURS
Milliards de voyageurs-kilomètres
Tableau B2 : Voitures particulières

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	n.a.	n.a.	5.1	6.9	6.4	-7.2
ARM	n.a.	n.a.	1.3	2.3	n.a.	
AUS	100.2	200.7	240.5	258.7	263.2	1.8
AUT	26.9 ^e	54.1	n.a.	n.a.	n.a.	
AZE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
BEL	49.3	80.7	106.1	109.9	110.2 ^e	0.2
BGR	n.a.	4.5	n.a.	n.a.	n.a.	
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
BLR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
CHE	41.8	73.3	80.6	90.5 ^e	90.7 ^e	
CND	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
CSK	n.a.	n.a.	-	-	-	
CZE	-	-	63.9	69.6	71.5	2.7
DEU	350.6	593.2	831.3	869.0	871.0 ^e	0.2
DNK	n.a.	53.0	57.8	62.4	63.9	2.5
ESP	64.3	174.4	280.0 ^c	340.9	343.3	0.7
EST	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
FIN	23.7	51.2	55.7	62.5	63.8	2.1
FRA	305.0	586.0	699.6	723.8	727.8	0.6
GBR	283.0	588.0	639.7	686.1	690.0	0.6
GEO	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
GRC	n.a.	19.1	34.5 ^e	36.2 ^e	36.3 ^e	
HRV	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
HUN	7.3	47.0	46.2	46.9	41.4	-11.6
IRL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
ISL	n.a.	2.7	3.8	4.8	5.1	5.0
ITA	211.9	522.6	726.5	744.9	720.2	-3.3
JAP	182.7	760.1	869.7	833.9	n.a.	
KOR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LIE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LTU	n.a.	n.a.	n.a.	39.5	39.1	-0.9
LUX	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LVA	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MDA	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MEX	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MKD	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MLT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	66.3	137.3	141.1	148.0	148.8	0.5
NOR	17.8	42.7	46.8	51.8	53.1	2.6
NZE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
POL	n.a.	68.1 ^c	149.7	219.2	239.3	9.1
PRT	13.8	40.5	82.4 ^e	86.6 ^e	86.8 ^e	
ROM	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
RUS	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
SRB	3.8	16.0	n.a.	n.a.	n.a.	
SVK	-	-	23.9	26.3	26.0	-1.3
SVN	n.a.	13.3	20.3	23.0	24.4	5.9
SWE	56.1	85.9	91.9	97.0	99.6	2.7
TUR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
UKR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
USA	2 817.8	3 671.5	4 094.9	4 278.6	n.a.	
UE (26)	1 458.2 ^a	3 119.1 ^a	4 050.7 ^a	4 391.9 ^a	4 403.4 ^a	0.3
OECD	4 618.5 ^a	7 852.2 ^a	9 366.6 ^a	9 847.6 ^a		
Total FIT	4 622.3 ^a	7 886.0 ^a	9 393.3 ^a	9 919.3 ^a		

a: Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.

TRANSPORTS DE VOYAGEURS
 Milliards de voyageurs-kilomètres
Tableau B3 : Autobus et autocars

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	0.8	2.2	0.2	0.5	0.7	38.1
ARM	n.a.	n.a.	0.1	n.a.	n.a.	
AUS	6.5	17.5	17.4	18.9	19.2	1.6
AUT	8.0 ^e	13.6	n.a.	n.a.	n.a.	
AZE	3.1	7.5	9.2	11.8	12.9	9.4
BEL	9.3	11.4	13.3	18.1	18.6 ^e	3.0
BGR	12.2	25.9	13.9	11.1	11.3	1.2
BIH	1.2	2.7	1.2 ^e	1.3 ^e	n.a.	
BLR	8.4	19.8	9.2	9.3	n.a.	
CHE	3.0	5.6	5.3	5.3 ^e	5.5 ^e	
CND	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
CSK	21.4	43.4	-	-	-	
CZE	-	-	9.4	9.5	9.5	0.2
DEU	48.6	56.6	69.0	66.2	68.2 ^e	3.0
DNK	n.a.	6.4	7.4	7.5	7.5	-0.3
ESP	20.9	33.4	50.3	49.4	59.2	19.8
EST	2.6	4.5	2.6	2.9	2.7	-7.1
FIN	7.5	8.5	7.7	7.5	7.5	
FRA	25.2	41.3	43.0	44.9	47.1	4.9
GBR	60.0	45.6	46.5	49.9	49.8	-0.2
GEO	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
GRC	4.8	5.1	6.0 ^e	6.1 ^e	6.3 ^e	
HRV	3.3	7.0	3.3	3.5	3.8	7.7
HUN	13.5	24.1	18.4	17.6	16.9	-4.4
IRL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
ISL	n.a.	0.3	0.5	0.6	0.7	5.0
ITA	32.0	84.0	93.6	103.1	104.1	1.0
JAP	101.6	93.0	81.6	84.1	n.a.	
KOR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LIE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LTU	4.9	6.7	2.3	3.3	3.2	-3.4
LUX	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LVA	3.3	5.9	2.3	2.8	2.6	-5.6
MDA	1.9	4.9	1.0	2.2	2.5	12.0
MEX	64.6	271.5	381.7	437.0	449.9	3.0
MKD	1.0	1.5	0.8	1.0	1.0	1.1
MLT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	11.1	13.1	15.5 ^e	15.6 ^e	16.1 ^e	
NOR	4.2	4.6	6.3	5.9	5.9	0.7
NZE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
POL	29.1	46.3	31.7	28.1	27.4	-2.8
PRT	4.4	10.3	11.8	10.6 ^e	10.9 ^e	
ROM	7.9	24.0	7.7	11.7	12.2	3.6
RUS	100.1	262.2	164.4	84.3	52.3	-38.0
SRB	6.0	7.2	3.1	5.5	4.5	-18.7
SVK	-	-	8.4	7.8	7.7	-1.0
SVN	2.6	6.5 ^c	3.5	3.1	3.2	3.3
SWE	8.5	9.7	9.5	8.7	8.5	-2.3
TUR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
UKR	n.a.	90.3	28.9	53.3	55.4	3.9
USA	n.a.	195.4	259.0	238.6	n.a.	
UE (26)	337.9 ^a	526.1	473.8 ^a	485.7 ^a	500.4 ^a	3.0
OECD		1 040.7	1 193.1 ^a	1 241.1 ^a		
Total FIT		1 519.4 ^a	1 446.8 ^a	1 448.9 ^a		

a: Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B4 : Transport routier total (B2+B3)

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	0.8 ¹	2.2 ¹	5.3	7.4	7.0	-4.2
ARM	n.a.	n.a.	1.4	2.3 ²	n.a.	
AUS	106.7	218.2	257.9	277.5	282.4	1.7
AUT	34.9 ^e	67.7	n.a.	n.a.	n.a.	
AZE	3.1 ¹	7.5 ¹	9.2 ¹	11.8 ¹	12.9 ¹	9.4
BEL	58.6	92.2	119.4	128.0	128.8 ^e	0.6
BGR	12.2 ¹	30.4	13.9 ¹	11.1 ¹	11.3 ¹	1.2
BIH	1.2 ¹	2.7 ¹	1.2 ¹	1.3 ¹	n.a.	
BLR	8.4 ¹	19.8 ¹	9.2 ¹	9.3	n.a.	
CHE	44.9	78.9	85.8	95.8 ^e	96.2 ^e	
CND	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
CSK	21.4 ¹	43.4 ¹	-	-	-	
CZE	-	-	73.3	79.1	81.1	2.4
DEU	399.2	649.8	900.3	935.2	939.2 ^e	0.4
DNK	n.a.	59.5	65.2	69.9	71.4	2.2
ESP	85.3	207.8	330.3 ^c	390.3	402.5	3.1
EST	2.6 ¹	4.5 ¹	2.6 ¹	2.9 ¹	2.7 ¹	-7.1
FIN	31.2	59.7	63.4	70.0	71.3	1.9
FRA	330.2	627.3	742.6	768.7	774.9	0.8
GBR	343.0	633.6	686.2	736.0	739.8	0.5
GEO	n.a.	8.3	4.5	5.3	5.4	2.8
GRC	4.8 ¹	24.2	40.5 ^e	42.3 ^e	42.6 ^e	
HRV	3.3 ¹	7.0 ¹	3.3 ¹	3.5 ¹	3.8 ¹	7.7
HUN	20.8	71.1	64.6	64.5	58.3	-9.6
IRL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
ISL	n.a.	3.0	4.3	5.5	5.7	5.0
ITA	243.9	606.5	820.1	848.0	824.3	-2.8
JAP	284.2	853.1	951.3	917.9	n.a.	
KOR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LIE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LTU	4.9 ¹	6.7 ¹	2.3 ¹	42.8	42.3	-1.1
LUX	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LVA	3.3 ¹	5.9 ¹	2.3 ¹	2.8 ¹	2.6 ¹	-5.6
MDA	1.9 ¹	4.9 ¹	1.0 ¹	2.2 ¹	2.5 ¹	12.0
MEX	64.6 ¹	271.5 ¹	381.7 ¹	437.0 ¹	449.9 ¹	3.0
MKD	1.0 ¹	1.5 ¹	0.8 ¹	1.0 ¹	1.0 ¹	1.1
MLT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	77.4	150.4	156.6 ^e	163.6 ^e	164.9 ^e	
NOR	21.9	47.3	53.1	57.7	59.1	2.4
NZE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
POL	29.1 ¹	114.4 ^c	181.4	247.4	266.6	7.8
PRT	18.2	50.8	94.2 ^e	97.2 ^e	97.7 ^e	
ROM	7.9 ¹	24.0 ¹	7.7 ¹	11.7 ¹	12.2 ¹	3.6
RUS	100.1 ¹	262.2 ¹	164.4 ¹	84.3 ¹	52.3 ¹	-38.0
SRB	9.9	23.3	3.1 ¹	5.5 ¹	4.5 ¹	-18.7
SVK	-	-	32.4	34.2	33.7	-1.3
SVN	2.6 ¹	19.8 ^c	23.8	26.1	27.6	5.6
SWE	64.6	95.6	101.4	105.7	108.1	2.3
TUR	41.3	135.0	185.7	187.6	209.1	11.5
UKR	n.a.	90.3 ¹	28.9 ¹	53.3	55.4	3.9
USA	2 817.8 ²	3 866.9	4 353.9	4 517.3	n.a.	
UE (26)	1 796.1 ^a	3 645.2	4 524.4 ^a	4 877.5 ^a	4 903.8 ^a	0.5
OECD	5 143.9 ^a	9 027.8	10 745.4 ^a	11 276.3 ^a		
Total FIT		9 548.7 ^a	11 030.3 ^a	11 561.1 ^a		

a: Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.

1: Bus et autocars uniquement

2: Voitures particulières uniquement

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

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	1.0 ²	3.0 ²	5.4	7.4	7.1	-4.6
ARM	n.a.	n.a.	1.5	2.4 ³	n.a.	
AUS	120.0	228.6	269.2	290.0	295.2	1.8
AUT	41.1 ^e	76.2	8.2 ¹	9.3 ¹	9.6 ¹	3.1
AZE	4.8 ²	9.3 ²	9.6 ²	12.8 ²	14.0 ²	9.8
BEL	66.8	98.7	127.2	137.6	138.7 ^e	0.8
BGR	18.5 ²	38.2	17.4 ²	13.6 ²	13.7 ²	1.0
BIH	3.0 ²	4.1 ²	1.2 ²	1.3 ²	n.a.	
BLR	15.7 ²	36.6 ²	27.0 ²	19.3 ²	n.a.	
CHE	53.0	89.9	98.7	112.0 ^e	113.4 ^e	
CND	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
CSK	41.9 ²	62.7 ²	-	-	-	
CZE	-	-	80.6	86.1	88.0	2.2
DEU	437.7	693.4	975.7	1 014.2	1 018.3 ^e	0.4
DNK	3.4 ¹	64.3	70.5	75.8	77.4	2.1
ESP	100.2	224.5	350.4 ^c	412.4	424.3	2.9
EST	3.8 ²	6.0 ²	2.9 ²	3.1 ²	3.0 ²	-6.0
FIN	33.4	63.0	66.8	73.5	75.1	2.1
FRA	371.2	691.0	812.5 ^c	847.5	855.2	0.9
GBR	373.4	666.8	724.4	781.3	788.2	0.9
GEO	2.1 ¹	10.3	5.0	6.1	6.2	1.8
GRC	6.3 ²	26.2	42.1 ^e	44.1 ^e	44.5 ^e	
HRV	7.0 ²	10.4 ²	4.6 ²	4.9 ²	5.4 ²	10.6
HUN	36.0	82.5	74.3	74.1	67.0	-9.5
IRL	0.8 ¹	1.2 ¹	1.4 ¹	1.9 ¹	2.0 ¹	7.2
ISL	n.a.	3.0	4.3	5.5	5.7	5.0
ITA	276.4	651.3	867.2	898.1	874.1	-2.7
JAP	573.0	1 240.5	1 335.5	1 313.6	n.a.	
KOR	n.a.	n.a.	19.0 ¹	19.1	18.4 ¹	-3.5
LIE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LTU	7.0 ²	10.3 ²	2.9 ²	43.2	42.7	-1.1
LUX	0.2 ¹	0.2 ¹	0.3 ¹	0.3 ¹	0.3 ¹	6.0
LVA	7.1 ²	11.2 ²	3.1 ²	3.8 ²	3.6 ²	-4.4
MDA	2.6 ²	6.5 ²	1.3 ²	2.7 ²	2.9	9.7
MEX	69.1 ²	276.8 ²	381.8 ²	437.1 ²	450.0 ²	3.0
MKD	1.4 ²	1.8 ²	1.0 ²	1.1 ²	1.1 ²	1.3
MLT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	85.4	161.5	172.0 ^e	179.0 ^e	181.2 ^e	
NOR	23.9	49.8	56.4	61.0	62.5	2.5
NZE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
POL	66.0 ²	164.8 ^c	201.1	265.9	286.5	7.7
PRT	21.7	56.5	98.0 ^e	101.1 ^e	101.7 ^e	
ROM	25.7 ²	54.6 ²	19.3 ²	19.8 ²	19.6 ²	-1.0
RUS	291.2 ²	536.6 ²	331.4 ²	262.2 ²	226.3 ²	-13.7
SRB	13.5	27.7	4.3 ²	6.2 ²	5.1 ²	-16.5
SVK	-	-	35.2	36.4	35.9	-1.3
SVN	4.1 ²	21.3 ^c	24.5	26.9	28.4	5.5
SWE	69.2	102.2	109.6	115.3	118.5	2.8
TUR	46.9	141.4	191.5	192.9	214.7	11.3
UKR	n.a.	166.4 ²	80.7 ²	106.6 ²	108.5 ²	1.8
USA	2 827.7 ³	3 876.7	4 362.7	4 526.0	n.a.	
UE (26)	2 097.4 ^a	4 028.5 ^a	4 887.6 ^a	5 264.3 ^a	5 297.5 ^a	0.6
OECD	5 744.8 ^a	9 793.7 ^a	11 536.7 ^a	12 111.0 ^a		
Total FIT		10 748.1 ^a	12 079.7 ^a	12 654.2 ^a		

a: Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.

1: Passagers par rail uniquement 2: Voitures particulières non incluses 3: Bus et autocars non inclus

ACCIDENTS DE LA ROUTE
Milliers
Tableau C1 : Nombre d'accidents

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	n.a.	n.a.	0.4	1.0	1.3	23.5
ARM	n.a.	n.a.	0.9	1.6	n.a.	
AUS	n.a.	22.1	n.a.	n.a.	n.a.	
AUT	51.6	46.3	42.1	39.9	41.1	3.0
AZE	n.a.	3.3 ^e	2.0	3.2	3.1	-2.9
BEL	77.0	62.4	49.1	49.2	49.8	1.3
BGR	5.8 ^e	6.5	6.9	8.2	8.0	-2.6
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
BLR	n.a.	9.2 ^e	6.4	8.3	n.a.	
CHE	28.7	23.8	23.7	21.5	21.9	2.0
CND	124.2	182.0	155.8	144.9	n.a.	
CSK	33.5	30.1	-	-	-	
CZE	-	-	25.4	22.1	23.1	4.3
DEU	377.6	340.0	382.9	328.0	335.8	2.4
DNK	19.8	9.2	7.3	5.4	5.5	2.7
ESP	58.0	101.5	101.7	99.8	100.5	0.7
EST	2.2	2.1	1.5	2.6	2.4	-5.3
FIN	11.4	10.2	6.6	6.7	6.7	-1.2
FRA	235.1	162.6	121.2	80.3	81.3	1.2
GBR	272.8	265.6	242.1	204.4	188.1	-8.0
GEO	3.0	3.0	1.7	4.9	4.8	-3.1
GRC	18.3	19.6	23.0	16.0	15.1	-5.8
HRV	11.1 ^e	14.5	14.4	16.7	18.0	7.9
HUN	23.2	27.8	17.5	21.0	20.6	-1.6
IRL	6.4	6.1	7.8	6.0	5.2	-14.3
ISL	0.7	0.6	1.0	0.9	1.1	25.4
ITA	307.7	161.8	256.5	238.1	230.9	-3.0
JAP	718.1	643.1	931.9	886.9	832.5	-6.1
KOR	37.2	255.3	290.5	213.7	211.7	-1.0
LIE	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	-6.3
LTU	4.7	5.1	5.8	6.6	6.4	-2.1
LUX	3.1	1.2	0.9	0.8	0.7	-1.7
LVA	4.7	4.3	4.5	4.3	4.8	11.1
MDA	3.1	6.0	2.6	2.3	2.4	6.0
MEX	19.8	65.0	61.1	29.0	30.6	5.2
MKD	3.1	2.3	1.7	3.3	4.0	21.9
MLT	n.a.	n.a.	1.0	1.2	n.a.	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	59.0	13.2	10.9	8.7	9.2	5.9
NOR	9.3	8.8	8.4	7.9	8.2	3.2
NZE	13.3	12.8	7.8	11.3	12.0	6.7
POL	41.8	50.5	57.3	46.9	49.5	5.7
PRT	22.7	45.1	44.2	35.7	35.3	-1.0
ROM	4.9	9.7	7.6	6.6	8.5	27.3
RUS	n.a.	197.4	157.6	229.1	233.8	2.0
SRB	n.a.	n.a.	48.8	63.9	70.7	10.7
SVK	-	-	7.9	8.0	8.5	6.4
SVN	8.3	5.2	8.5	11.2	11.4	1.7
SWE	16.6	17.0	15.8	18.2	18.5	1.8
TUR	19.2	115.3	466.4	728.8	825.6	13.3
UKR	n.a.	50.9	33.3	195.6	278.8	42.5
USA	n.a.	2 162.0	2 108.0	1 785.0	1 748.0	-2.1
UE (26)	1 666.3	1 403.2	1 456.0	1 275.9	1 267.1 ^a	-0.7
OECD		4 861.1	5 475.1 ^a	5 065.0 ^a	4 917.0 ^a	-2.9
Total FIT		5 180.9 ^a	5 781.2 ^a	5 636.3 ^a	5 576.1 ^a	-1.1

a: Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Milliers

Tableau C2 : Victimes [tués+ blessés]

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	n.a.	n.a.	0.6	1.3	1.7	28.8
ARM	n.a.	n.a.	1.4	2.4	n.a.	
AUS	n.a.	39.1	32.8 ^e	32.8	n.a.	
AUT	72.7	62.0	55.9	52.7	53.9	2.4
AZE	n.a.	5.0 ^e	2.2	4.6	4.5	-2.0
BEL	107.8	88.2	69.4	66.4	66.9	0.8
BGR	6.4 ^e	8.4	9.0	11.3	10.8	-3.8
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
BLR	n.a.	11.5 ^e	8.1	10.6	n.a.	
CHE	37.7	30.2	30.7	27.1	27.5	1.6
CND	183.6	266.6	225.8	202.6	n.a.	
CSK	44.2	40.4	-	-	-	
CZE	-	-	33.9	29.2	30.5	4.4
DEU	551.0	456.1	511.6	427.4	436.4	2.1
DNK	26.7	11.3	9.6	6.8	7.1	3.5
ESP	87.0	162.4	155.6	147.6	146.3	-0.8
EST	2.3	2.8	2.0	3.7	3.5	-6.6
FIN	17.1	13.4	8.9	8.9	8.8	-1.0
FRA	344.7	236.1	169.8	106.8	107.8	0.9
GBR	371.5	352.9	335.0	267.6	257.2	-3.9
GEO	4.3	4.6	2.6	7.8	8.1	4.2
GRC	25.7	29.1	32.8	22.3	20.5	-8.4
HRV	15.2 ^e	21.2	21.2	23.8	25.7	8.3
HUN	31.9	39.4	23.9	29.3	28.7	-2.0
IRL	9.8	9.9	12.5	8.9	8.1	-8.9
ISL	0.9	0.9	1.5	1.4	1.7	23.2
ITA	238.4	227.6	367.1	338.6	331.0	-2.3
JAP	997.9	801.5	1 164.8	1 104.6	1 040.2	-5.8
KOR	45.9	336.6	437.2	346.6	342.1	-1.3
LIE	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	19.6
LTU	4.9	6.4	7.6	9.0	8.8	-2.6
LUX	2.5	1.8	1.3	1.2	1.2	6.2
LVA	5.0	5.6	6.0	5.8	6.5	12.0
MDA	3.6	7.8	3.6	3.2	3.4	8.1
MEX	17.3	41.6	43.7	38.1	39.0	2.4
MKD	2.7	3.3	2.5	5.1	6.3	24.2
MLT	n.a.	n.a.	1.2	1.2	n.a.	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	71.4	15.0	12.7	9.9	10.5	6.2
NOR	12.3	12.2	12.0	11.4	12.3	8.3
NZE	21.4	18.4	11.4	15.6	16.4	5.6
POL	41.3	74.3	77.9	64.4	68.8	6.9
PRT	30.3	65.7	61.6	48.0	47.2	-1.7
ROM	6.3	11.9	8.8	7.8	9.8	26.5
RUS	n.a.	250.2	209.0	318.1	325.5	2.3
SRB	n.a.	n.a.	17.7	19.3	23.2	20.0
SVK	-	-	10.7	11.3	12.0	5.9
SVN	11.2	7.1	11.9	16.3	16.3	
SWE	23.5	23.3	22.6	27.1	27.2	0.5
TUR	20.8	94.0	118.0	173.7	193.4	11.3
UKR	n.a.	63.1	41.8	67.6	88.1	30.3
USA	n.a.	3 276.0	3 231.0	2 575.0	2 532.0	-1.7
UE (26)	2 133.6	1 951.2	2 019.3	1 729.4	1 725.8 ^a	-0.2
OECD		6 826.1	7 281.5	6 202.9	5 874.6 ^a	-5.3
Total FIT		7 235.0^a	7 638.8^a	6 721.9^a	6 417.1^a	-4.5

a: Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Milliers

Tableau C3 : Tués

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	n.a.	n.a.	0.3	0.3	0.4	38.6
ARM	n.a.	n.a.	0.2	0.3	n.a.	
AUS	3.8	2.3	1.8	1.6	1.6	1.1
AUT	2.2	1.4	1.0	0.7	0.7	-5.3
AZE	n.a.	1.2 ^e	0.6	1.0	1.1	7.8
BEL	3.0	2.0	1.5	1.1	1.1	-0.2
BGR	0.8 ^e	1.6	1.0	1.0	1.0	-3.5
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
BLR	n.a.	2.2 ^e	1.6	1.7	n.a.	
CHE	1.7	1.0	0.6	0.4	0.4	3.8
CND	5.1	4.0	2.9	2.9	2.7	-5.6
CSK	2.2	2.0	-	-	-	
CZE	-	-	1.5	1.1	1.2	15.0
DEU	19.2	7.9	7.5	5.1	4.9	-2.8
DNK	1.2	0.6	0.5	0.3	0.4	32.7
ESP	4.2	6.9	5.8	4.1	3.8	-6.8
EST	0.3	0.4	0.2	0.2	0.2	-3.9
FIN	1.1	0.6	0.4	0.3	0.4	13.1
FRA	16.4	11.2	8.1	4.7	4.6	-1.9
GBR	7.8	5.4	3.6	3.3	3.1	-7.2
GEO	0.8	1.1	0.5	0.7	0.7	9.2
GRC	0.9	1.7	2.0	1.7	1.6	-4.8
HRV	1.2 ^e	1.4	0.7	0.6	0.6	0.8
HUN	1.7	2.4	1.2	1.3	1.2	-5.4
IRL	0.5	0.5	0.4	0.4	0.3	-7.4
ISL	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-51.6
ITA	10.2	6.6	7.1	5.7	5.1	-9.5
JAP	21.8	14.6	10.4	7.3	6.6	-8.7
KOR	3.5	14.2	10.2	6.3	6.2	-2.5
LIE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
LTU	0.7	0.9	0.6	0.8	0.7	-2.6
LUX	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	19.4
LVA	0.6	0.9	0.6	0.4	0.4	2.9
MDA	0.6	1.1	0.4	0.4	0.5	21.5
MEX	2.6	5.5	5.2	4.9	5.4	10.0
MKD	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2	23.6
MLT	n.a.	n.a.	0.0	0.0	n.a.	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	3.2	1.4	1.2	0.8	0.8	-2.5
NOR	0.6	0.3	0.3	0.2	0.2	-3.7
NZE	0.7	0.7	0.5	0.4	0.4	7.9
POL	3.4	7.3	6.3	5.2	5.6	6.5
PRT	1.4	2.3	1.6	0.9	0.9	0.5
ROM	1.9	3.8	2.5	2.5	2.8	12.8
RUS	n.a.	35.4	29.6	32.7	33.3	1.8
SRB	n.a.	n.a.	1.0	0.9	1.0	6.9
SVK	-	-	0.6	0.6	0.7	8.7
SVN	0.6	0.5	0.3	0.3	0.3	11.8
SWE	1.3	0.8	0.6	0.4	0.5	5.8
TUR	4.0	6.3	3.9	4.6	5.0	8.0
UKR	n.a.	9.6	5.2	7.6	9.6	26.1
USA	52.6	44.6	41.9	42.7	41.1	-3.9
UE (26)	85.1 ^a	69.4 ^a	56.2	42.9	42.3 ^a	-1.2
OECD	176.5	154.7	128.8	109.1	106.6	-2.3
Total FIT		215.0 ^a	174.3	160.6	159.3 ^a	-0.8

a: Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.

Investments bruts en infrastructures ferroviaires

(prix et taux de change courants - millions d'Euros)

Pays	1995	2000	2005	2006	2007
AUT	521	1 199	1 330	1 489	1 505
AZE	n.a.	5	19	12	4
BGR	2	78	46	39	44
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CHE	1 079	1 463	2 191	n.a.	n.a.
CZE	114	371	484	465	612
DEU	5 747	5 305	4 284	4 860	4 716
DNK	726	564	241	178	232
ESP	648	920	1 926	2 253	2 368
EST	4	20	21	22	27
FIN	226	233	281	234	211
FRA	2 766	2 955	4 118	4 214	4 424
GBR	2 414	4 578	6 518	7 376	n.a.
GEO	n.a.	n.a.	17	54	192
HRV	7	18	94	122	92
HUN	85	197	171	91	376
IRL	29	85	184	172	244
ISL	-	-	-	-	-
ITA	2 117	4 549	n.a.	n.a.	n.a.
JAP	7 694	9 341	5 933	6 730	6 665
KOR	n.a.	n.a.	38	38	37
LIE	-	-	-	-	-
LTU	4	18	68	50	75
LVA	7	38	40	33	37
MEX	168	430	223	370	445
MKD	25	9	1	1	0
MLT	-	-	-	-	-
NOR	324	363	193	258	n.a.
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
POL	248	195	235	353	646
PRT	196	401	415	307	329
ROM	72	43	109	102	311
RUS	1 161	2 612	4 021	4 168	5 436
SRB	13	3	4	4	2
SVK	59	53	160	225	287
SVN	n.a.	7	7	8	8
SWE	1 141	592	854	913	1 122
TUR	38	61	250	454	459
USA	3 301	7 021	n.a.	n.a.	n.a.

Investments bruts en infrastructures routières

(prix et taux de change courants - millions d'Euros)

Pays	1995	2000	2005	2006	2007
AUT	457	477	687	802	870
AZE	n.a.	30	83	260	374
BGR	n.a.	n.a.	n.a.	166	134
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CHE	2 520	2 717	n.a.	n.a.	n.a.
CZE	286	309	1 415	1 491	1 493
DEU	10 216	11 967	10 200	10 310	10 160
DNK	352	510	928	1 191	1 020
ESP	4 167	4 738	8 245	8 337	7 780
EST	8	19	107	132	131
FIN	457	488	595	650	803
FRA	10 439	10 545	11 355	12 099	12 489
GBR	5 224	5 564	6 308	6 973	n.a.
GEO	n.a.	5	40	67	106
HRV	71	304	750	875	1 066
HUN	131	177	1 703	583	646
IRL	283	780	1 153	1 495	1 425
ISL	75	129	151	211	186
ITA	4 771	6 930	n.a.	n.a.	n.a.
JAP	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
KOR	n.a.	n.a.	60	61	58
LIE	14	24	27	n.a.	n.a.
LTU	15	109	165	197	277
LVA	3	13	161	181	243
MEX	579	1 283	2 298	2 158	2 168
MKD	36	38	23	23	39
MLT	3	11	8	n.a.	n.a.
NOR	826	909	1 463	1 474	n.a.
NZL	n.a.	182	301	342	408
POL	638	1 001	1 876	2 605	3 442
PRT	737	964	2 113	1 940	1 453
ROM	356	631	1 331	1 950	2 808
RUS	1 883	2 579	3 790	4 872	7 299
SRB	28	49	174	351	415
SVK	53	227	360	388	382
SVN	186	372	450	573	639
SWE	1 010	912	1 297	1 406	n.a.
TUR	8 952	1 852	1 352	2 530	2 437
USA	30 351	61 282	n.a.	n.a.	n.a.

Investments bruts en infrastructures des voies navigables

(prix et taux de change courants - millions d'Euros)

Pays	1995	2000	2005	2006	2007
AUT	3	n.a.	6	6	n.a.
AZE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
BGR	n.a.	n.a.	85	197	405
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CHE	8	17	0	n.a.	n.a.
CZE	1	11	10	19	14
DEU	711	828	790	800	809
DNK	-	-	-	-	-
ESP	-	-	-	-	-
EST	-	-	-	-	-
FIN	2	0	1	2	5
FRA	107	114	108	162	168
GBR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
GEO	-	-	-	-	-
HRV	n.a.	2	2	1	2
HUN	1	0	2	4	4
IRL	-	-	-	-	-
ISL	-	-	-	-	-
ITA	10	30	n.a.	n.a.	n.a.
JAP	-	-	-	-	-
KOR	-	-	-	-	-
LIE	-	-	-	-	-
LTU	1	0	0	2	3
LVA	-	-	-	-	-
MEX	-	-	-	-	-
MKD	-	-	-	-	-
MLT	-	-	-	-	-
NOR	-	-	-	-	-
NZL	-	-	-	-	-
POL	10	n.a.	7	7	13
PRT	1	1	20	13	12
ROM	244	105	140	213	359
RUS	73	48	73	51	58
SRB	12	4	15	29	24
SVK	21	1	1	1	0
SVN	-	-	-	-	-
SWE	-	-	-	-	-
TUR	-	-	-	-	-
USA	1 176	4 427	n.a.	n.a.	n.a.

Investments bruts en infrastructures portuaires

(prix et taux de change courants - millions d'Euros)

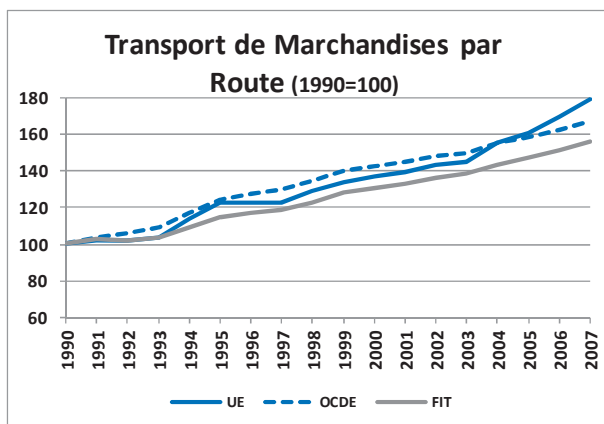
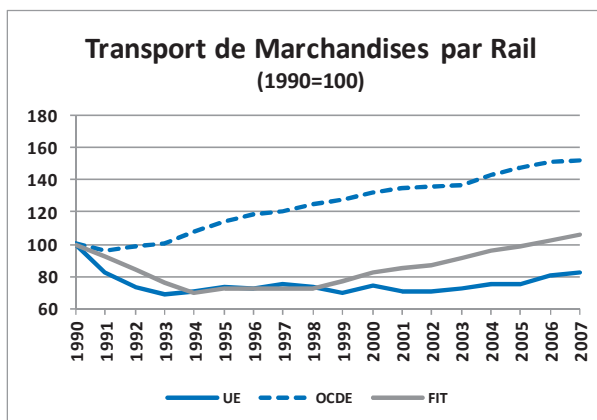
Pays	1995	2000	2005	2006	2007
AUT	-	-	-	-	-
AZE	-	-	-	-	-
BGR	n.a.	n.a.	5	8	46
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CHE	-	-	-	-	-
CZE	-	-	-	-	-
DEU	506	562	570	580	640
DNK	61	57	71	94	n.a.
ESP	383	498	1 012	1 234	1 188
EST	19	18	22	28	55
FIN	41	59	136	195	223
FRA	235	197	283	261	252
GBR	199	336	336	n.a.	n.a.
GEO	n.a.	n.a.	0	0	1
HRV	1	7	17	14	17
HUN	-	-	-	-	-
IRL	30	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ISL	18	19	23	34	37
ITA	207	231	n.a.	n.a.	n.a.
JAP	n.a.	n.a.	3 142	2 800	2 430
KOR	n.a.	n.a.	21	24	23
LIE	-	-	-	-	-
LTU	6	13	30	30	26
LVA	n.a.	n.a.	62	90	149
MEX	133	315	565	513	438
MKD	-	-	-	-	-
MLT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
NOR	68	123	116	77	n.a.
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
POL	30	11	9	14	17
PRT	86	126	35	88	116
ROM	6	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
RUS	146	243	279	236	197
SRB	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
SVK	-	-	-	-	-
SVN	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
SWE	n.a.	n.a.	37	43	n.a.
TUR	n.a.	n.a.	44	48	51
USA	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

Investments bruts en infrastructures aéroportuaires

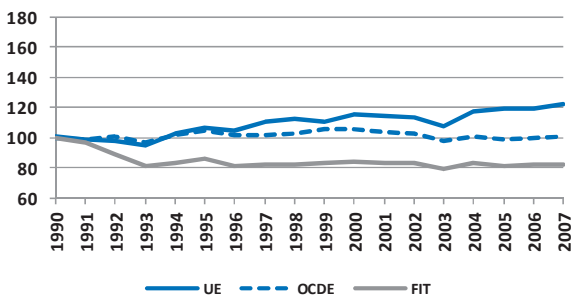
(prix et taux de change courants - millions d'Euros)

Pays	1995	2000	2005	2006	2007
AUT	92	82	362	217	n.a.
AZE	n.a.	11	100	96	71
BGR	n.a.	6	2	2	2
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CHE	131	411	104	n.a.	n.a.
CZE	74	28	237	71	77
DEU	1 156	1 411	700	720	1 620
DNK	48	118	34	36	n.a.
ESP	458	460	1 343	1 658	2 013
EST	2	1	1	1	4
FIN	51	65	48	60	74
FRA	570	783	860	978	1 052
GBR	703	1 196	2 602	n.a.	n.a.
GEO	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	78
HRV	7	4	15	21	22
HUN	33	27	115	9	2
IRL	n.a.	n.a.	105	147	271
ISL	n.a.	12	7	5	n.a.
ITA	269	355	n.a.	n.a.	n.a.
JAP	n.a.	26	21	25	22
KOR	n.a.	n.a.	3	3	3
LIE	-	-	-	-	-
LTU	19	1	4	18	53
LVA	n.a.	18	17	20	17
MEX	21	185	602	345	185
MKD	48	14	0	2	0
MLT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
NOR	70	72	44	157	n.a.
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
POL	27	69	131	133	85
PRT	67	168	144	107	93
ROM	12	7	2	15	42
RUS	263	240	268	398	436
SRB	n.a.	0	0	1	1
SVK	4	4	32	14	16
SVN	7	3	1	1	1
SWE	76	315	85	88	118
TUR	415	199	361	468	128
USA	4 761	13 212	n.a.	n.a.	n.a.

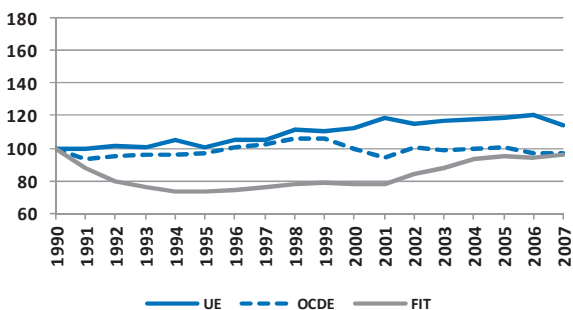
5.3. Graphiques



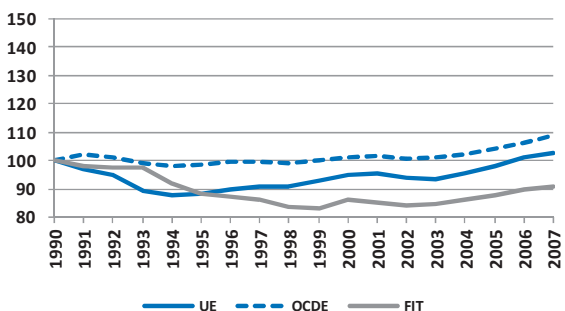
Transport de Marchandises par Voies Navigables (1990=100)



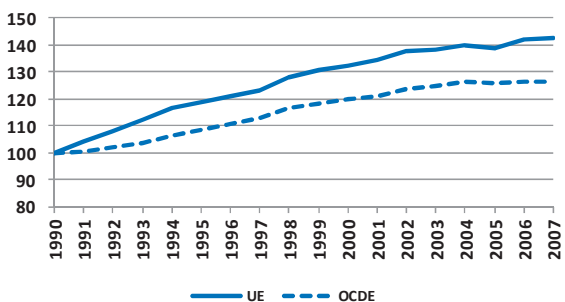
Transport par Oléoducs (1990=100)



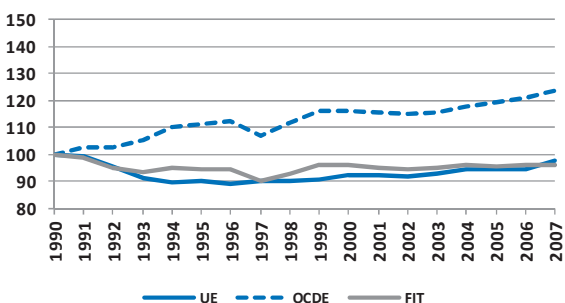
Transport de Voyageurs par Rail (1990=100)



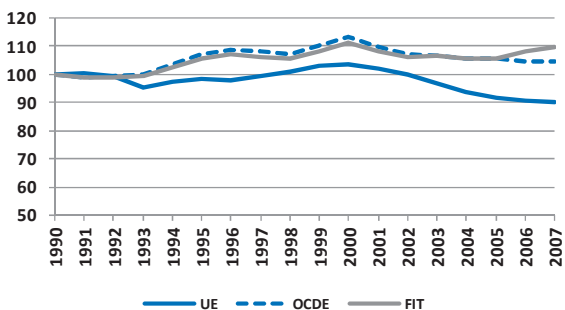
Transport de Voyageurs par Voiture Particulière (1990=100)



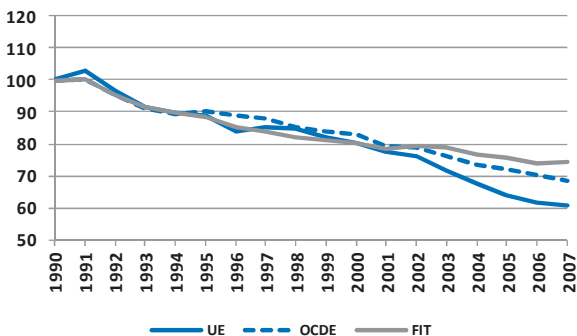
Transport de Voyageurs par Bus et Autocars (1990=100)



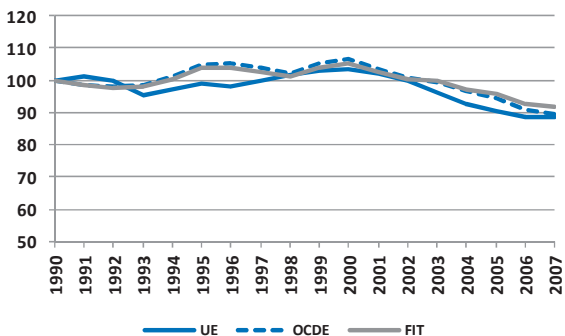
Accidents Corporels Routiers (1990=100)



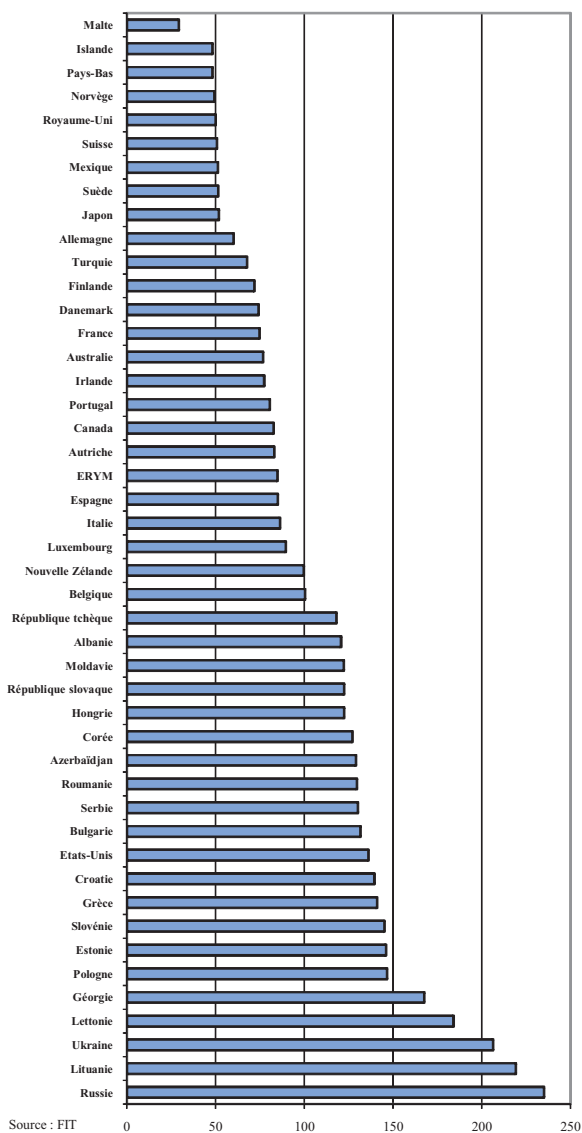
Tués sur les Routes (1990=100)



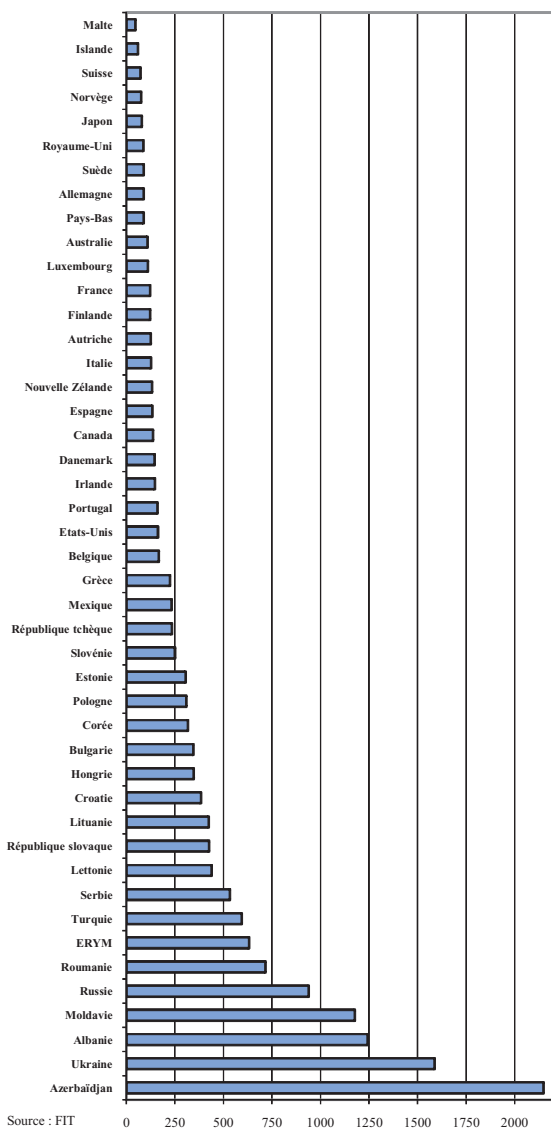
Victimes sur les Routes (1990=100)



Nombre total de tués par million d'habitants, 2007



Nombre total de tués par million de véhicules routiers, 2007



RÉFÉRENCES

- Confédération Suisse, Office Fédéral des Transports, OFT, « *Trafic à travers les Alpes suisses 2007* », info@bav.admin.ch
- Contenairization International ci-online Liner Intelligence service.
- IATA, Annual Report 2008, 64th Annual General Meeting, Istanbul, juin 2008.
- Inland Navigation Europe, Annual Report 2008, Bruxelles.
- IRTAD (Base de données internationales sur la circulation et les accidents de la route), www.irtad.net.
- La Tribune, Lundi 23 juin 2008 : « *Un an de crise financière, la finance mondiale peine* ».
- OECD: Main Economic Indicators, Volume 2008/7, juillet.
- UIC World Rail Statistics for 2008, Press Release 5/2009.
- United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2008, Report by UNCTAD Secretariat, Geneva, 2008.
- WTO, April 2008 : World trade 2007, prospects for 2008.

ÉDITIONS OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(74 2009 04 2 P) ISBN 978-92-821-0239-8 n° 56842 2009

ÉVOLUTION des Transports

Quelle a été l'évolution du secteur des transports de voyageurs et de marchandises au cours des années les plus récentes ? Qu'en a-t-il été de la sécurité routière ? Cette publication retrace à partir de statistiques couvrant la période 1970-2007 l'activité du secteur des transports au sein des pays du Forum International des Transports et s'efforce, à l'aide de graphiques, de mettre en évidence les tendances majeures sur cette même période.

Cette brochure offre au lecteur la primeur des tendances d'évolution des transports dans la mesure où sa parution précède celle de tout autre ouvrage comparable en la matière. De plus, des informations statistiques sont données sur les modes de transports aérien et maritime ainsi que sur les dépenses d'investissement et de maintenance réalisés au sein du secteur des transports.



www.internationaltransportforum.org



9 789282 102398

éditions **OCDE**

www.oecd.org/editions

(74 2009 04 2 P1) ISBN 978-92-821-0239-8