



Forum
International
des Transports

ÉVOLUTION des Transports

1970
2008



ÉVOLUTION des Transports

1970
2008

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES

L'OCDE est un forum unique en son genre où les gouvernements de 30 démocraties œuvrent 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.

Publié en anglais sous le titre :
Trends in the Transport Sector 1970-2008

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.

ISBN 978-92-821-0273-2 (print)
ISBN 978-92-821-0274-9 (PDF)

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

© OCDE/FIT 2010

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.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, Inde, 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	10
1.1 L'économie mondiale à l'issue de la crise	10
1.2. Un effondrement synchronisé du commerce mondial	15
2. Tendances d'évolution des transports	18
2.1. Les transports de marchandises	18
2.2. Le transport de voyageurs.....	31
3. Les performances des pays du FIT en termes de sécurité routière en 2008	37
4. Dépenses d'investissement et d'entretien dans les infrastructures de transport intérieur, 1995-2008	41
4.1. Introduction aux données	41
4.2. Tendances par rapport au PIB	43
4.3. Volume de l'investissement.....	46
4.4. Répartition modale de l'investissement	48
4.5. Tendances des dépenses d'entretien des infrastructures de transport intérieur.....	50
4.6. Conclusions	53

5. Informations statistiques	55
5.1. Source des données, définitions et notes explicatives par pays	56
5.2. Tableaux et graphiques	65
Références	95

INTRODUCTION

Cette publication décrit les tendances globales d'évolution du secteur des transports. Elle met en évidence, au sein des pays du Forum International des Transports (FIT), les changements intervenus dans ce secteur depuis 1970.

Pour situer l'évolution des transports dans leur contexte, la première partie de ce document est consacrée à une brève analyse du contexte économique conjoncturel et de l'évolution des échanges. Des liens avec la situation des transports sont mis en exergue. La crise économique récente est naturellement au cœur de cette analyse. La deuxième partie présente les tendances globales d'évolution des transports de marchandises et de voyageurs. La troisième partie se penche sur l'évolution de la sécurité routière et la quatrième partie fournit des données statistiques pour ce qui concerne les dépenses d'investissement et de maintenance en infrastructures de transports pour les pays du FIT. La dernière partie du document rassemble les données statistiques sous forme de tableaux.

Les données sur le transport maritime et aérien sont issues de différentes sources. Les statistiques sur les transports routier, ferroviaire et sur la voie d'eau sont fondées sur les données communiquées par les 52 États qui étaient membres du FIT en 2009. 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 2008. Des indications plus récentes portent, dans toute la mesure du possible, sur les évolutions en 2009 et 2010. Cette information ne figure que dans la partie écrite du document et non pas dans les tableaux de fin de document. Dans certains cas, les indicateurs statistiques incluent des estimations pour certains pays où des données récentes ne sont pas encore disponibles.

1. LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE

1.1. L'économie mondiale à l'issue de la crise

L'économie mondiale est en voie de lente récupération à l'issue de ce que l'on peut qualifier de la plus sévère récession de l'après-guerre. Suite à l'aggravation et à la diffusion de la spectaculaire crise financière partie des États-Unis en septembre 2008, la croissance de l'économie mondiale est tombée de 3.8 % en 2007 à moins de 1.6 % en 2008. En 2009, le Produit Intérieur Brut (PIB) mondial est estimé avoir reculé de 2.3 % selon les estimations de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC, 2010).

Tableau 1. **PIB par zone, 2007-2009**
(variations annuelles aux prix de 2005)

	2007	2008	2009
Monde	3.8	1.6	-2.3
Amérique du Nord	2.2	0.5	-2.7
États-Unis	2.1	0.4	-2.4
Amérique du Sud et centrale	6.4	5.0	-0.8
Europe	2.9	0.8	-4.0
CEI	8.3	5.3	-7.1
Afrique	5.8	4.7	1.6
Moyen-Orient	5.5	5.4	1.0
Asie	6.0	2.7	0.1
Chine	13.0	9.0	8.5
Japon	2.3	-1.2	-5.0
Inde	9.4	7.3	5.4

Source : OMC (2010). L'Amérique du Sud et centrale inclut les Caraïbes.

L'économie des États-Unis était entrée en récession dès décembre 2007. Cette crise s'est brutalement intensifiée après l'effondrement de la banque d'investissement Lehman Brothers à Wall Street en septembre 2008 et le sauvetage consécutif d'un certain nombre d'autres établissements bancaires, non seulement aux États-Unis, mais aussi au sein de nombres de pays développés. Une situation de pénurie aiguë du crédit et un sentiment de crise sans précédent depuis la Deuxième Guerre Mondiale a envahi les esprits au point de déborder de la sphère financière pour toucher gravement l'économie réelle. En effet, la crise financière a perturbé le fonctionnement normal du système bancaire et a privé nombre d'entreprises et de particuliers d'un accès au crédit. Dans le même temps, la chute des marchés boursiers et des prix de l'immobilier ont exercé une ponction sur les niveaux de richesses disponibles, de telle sorte que de

nombreux ménages en difficulté ont différé leurs achats, d'automobiles en particulier, amenant tant constructeurs qu'équipementiers automobiles à connaître d'importantes difficultés.

Encadré 1. Illustration, par le cas de l'industrie automobile, des bouleversements de l'économie mondiale

L'industrie automobile a été l'un des secteurs les plus touchés par la crise. Aux États-Unis, les ventes d'automobiles ont plongé de plus de 20 % en 2009 par rapport à 2008 et les immatriculations de véhicules neufs ont été en repli de plus de 30 % (Ward's Automotive Group). Le total des voitures retirées de la circulation (envoyées à la casse) a d'ailleurs été plus important que les livraisons de voitures neuves, mettant ainsi en évidence une contraction du parc de véhicules aux États-Unis en 2009.

En 2009 également, la Chine est devenue le premier marché automobile mondial, devant les États-Unis. Les ventes de véhicules en Chine ont en effet bondi de 45 % en 2009, pour atteindre 13.5 millions d'unités. Encouragés par des programmes de soutiens gouvernementaux à l'industrie automobile, les Chinois se sont portés acquéreurs en masse de voitures neuves pour profiter des baisses de taxes. Un ensemble de « champions nationaux » sur le marché automobile chinois est en train d'émerger, pour prendre la place, sur les marchés étrangers également, des constructeurs étrangers, à l'heure où ces derniers, contraints de construire des véhicules en coentreprises avec des partenaires locaux, tiennent encore une place dominante sur le marché intérieur chinois. On rapprochera ce constat de l'annonce à la fin

2009 du rachat à Ford du constructeur automobile suédois Volvo par le groupe chinois Geely. Des constructeurs automobiles indiens pénètrent également les marchés internationaux, à l'exemple de Tata rachetant Jaguar à Ford en 2009 ou de REVA faisant en Europe la publicité de véhicules électriques.

Une analyse succincte de l'industrie automobile montre que celle-ci en termes de valeur ajoutée et d'emplois représente une relativement faible part de l'économie des pays de l'OCDE. Toutefois, de grandes différences apparaissent entre pays ou zones : le secteur automobile représente jusqu'à 4 % de la richesse produite en Allemagne ou en République tchèque. Le caractère stratégique de ce secteur pour de tels pays a fait que les pouvoirs publics de plusieurs économies importantes ont rapidement mis en place des politiques de stimulation des ventes pour combattre la crise économique : primes à la casse, crédits bonifiés, garanties d'emprunt ou aides financières temporaires avec parfois la contrepartie de ventes de voitures faiblement polluantes en remplacement de véhicules anciens moins performants d'un point de vue environnemental. L'ampleur et les conditions, notamment la durée, de ces différents programmes ont beaucoup varié d'un pays à l'autre : en Allemagne et aux États-Unis, les crédits affectés à ces programmes ont été asséchés en totalité bien avant leurs termes officiels. Si les aides ont en règle générale oscillé entre 1 000 et 2 000 euros par voiture, elles ont pu être particulièrement généreuses dans certains pays.

À la suite de ces mesures, des hausses substantielles de ventes ont pu être enregistrées en Allemagne, Autriche, Italie, France et République slovaque et il semblerait, à un

niveau macroéconomique, que les mesures d'incitation à l'achat aient réussi, dans une mesure relative, à freiner ou amortir le processus récessif qui a touché les économies de l'OCDE fin 2008 et tout au long du début 2009. L'impact en termes de surcroît de croissance du PIB a pu varier de 0.1 à 0.4 % du PIB annuel des pays concernés (OCDE, 2009a). Un potentiel effet d'éviction ne peut cependant être exclu : les consommateurs ont certes pu se porter acquéreurs d'automobiles neuves, mais au détriment d'autres dépenses de consommation, d'où la difficulté à estimer un effet net. De plus, l'expérience montre que les ventes déclinent dès l'expiration des mesures, ces dernières ne se traduisant que par des anticipations d'achats (CEMT, 1999).

Les Gouvernements ont en effet mis en œuvre différentes mesures pour endiguer la crise, dont le renflouement de banques importantes, une assistance hypothécaire aux États-Unis pour les propriétaires en difficulté, des politiques budgétaires et monétaires particulièrement accommodantes, avec des taux d'intérêts réels qui ont avoisiné zéro dans de nombreux pays ou zones économiques. Les plans de stimulation fiscale mis en œuvre ont pour la plupart présenté un volet « transports ». Rien qu'aux États-Unis, le *Recovery Act*, a représenté l'équivalent de 35 milliards de dollars pour des projets autoroutiers et pour les transports publics.

Au moment de cette publication, des signes de sortie de récession de l'économie mondiale et de retour à la croissance se manifestent, bien que très modérés pour certains pays. Pour l'OCDE dans son ensemble, la croissance du PIB, corrigée des variations saisonnières, est restée positive durant trois trimestres consécutifs.

Les prévisions de croissance économique mondiale sont positives pour 2010 : elles varient de 2.1 % (OCDE, 2010) à 3.6 % (Banque Mondiale, 2010). Les perspectives diffèrent toutefois notablement de pays à pays. Les prévisions de l'OCDE pour les pays du G7 prévoient une croissance plus élevée aux États-Unis qu'au Japon et que dans les grandes économies de la zone euro (OCDE, 2010). Les pays de l'OCDE bénéficient toutefois de leurs liens avec les économies et les marchés émergents, y compris la Chine, l'Inde et le Brésil où l'on s'attend à une forte croissance en 2010. On prévoit une croissance économique de plus de 8 % en 2010 en Asie de l'Est et dans la région Pacifique, tandis qu'en Europe et en Asie centrale les projections de progression du PIB sont de l'ordre de 3 % pour l'année (Banque Mondiale, 2010).

L'ampleur de la reprise est en effet incertaine dans la mesure où les plans de stimulation ont apporté un soutien temporaire. Des incertitudes demeurent une fois ces derniers à l'arrêt pour savoir si les dépenses privées seront suffisamment fortes pour prendre la relève des plans gouvernementaux.

1.2. Un effondrement synchronisé du commerce mondial

La récession a eu un impact considérable sur le commerce mondial. La croissance des échanges de marchandise en termes réels a été de seulement 2 % en 2008, après qu'elle eut atteint plus de 6 % en 2007. En 2009, le volume du commerce mondial est estimé s'être contracté de 12 %, soit le plus fort recul depuis la Seconde Guerre Mondiale. Les services de transports ont enregistré le plus fort déclin au sein de la catégorie des services (OMC, 2010).

Les Tableaux 1 et 2 mettent en évidence les faibles performances économiques de certaines des économies les plus importantes tant en 2008 qu'en 2009. L'Union Européenne, les États-Unis et le Japon, aux économies fortement touchées par le retournement de la conjoncture, ont manifesté un très fort recul de leurs importations. Dans ce contexte très difficile et malgré de bons résultats globaux, la Chine a vu ses exportations s'essouffler à la fin de l'année 2008 avec au total un recul de 10 % de ses exportations en 2009. Les exportations de la Chine vers ses six principaux partenaires (en comptant l'Union Européenne pour un seul), ont représenté en 2007 plus de 70 % du total de ces exportations.

Tableau 2. Commerce des biens par zones, 2007-2009

(variations annuelles aux prix de 2005)

	Exportations			Importations		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Monde	6.4	2.1	-12.2	6.1	2.2	-12.9
Amérique du Nord	4.8	2.1	-14.4	2.0	-2.4	-16.3
États-Unis	6.7	5.8	-13.9	1.1	-3.7	-16.5
Amérique du Sud et centrale	3.3	0.8	-5.7	17.6	13.3	-16.3
Europe	4.2	0.0	-14.4	4.4	-0.6	-14.5
CEI	7.5	2.2	-9.5	19.9	16.3	-20.2
Afrique	4.8	0.7	-5.6	13.8	14.1	-5.6
Moyen-Orient	4.5	2.3	-4.9	14.6	14.6	-10.6
Asie	11.7	5.5	-11.1	8.2	4.7	-7.9
Chine	19.8	8.6	-10.5	13.8	3.8	2.8
Japon	9.4	2.3	-24.9	1.3	-1.3	-12.8
Inde	14.4	14.4	-6.2	18.7	17.3	-4.4

Source : OMC. L'Amérique du Sud et centrale inclut les Caraïbes.

La part des économies en développement dans le commerce mondial s'est située à un

niveau record en 2008 avec des exportations de ces pays représentant 38 % du total des exportations mondiales en valeur. Les exportations de l'Allemagne sont demeurées au premier rang en 2008, mais elle a été dépassée par la Chine en 2009, celle-ci représentant alors 10 % des exportations mondiales. Les États-Unis ont en revanche continué en 2008 d'occuper leur place de premier importateur au monde de marchandises, tandis que la Chine a pris la place de l'Allemagne en 2009 en tant que second importateur mondial (OMC, 2010).

La chute du commerce mondial a été plus prononcée qu'au cours des récessions précédentes. Une caractéristique de cette chute est la nature synchronisée de la contraction du commerce. Nombre d'explications ont été formulées pour éclairer cette forte contraction du volume du commerce. Le repli de la demande sur les différents marchés a été mis en avant à cet égard. La globalisation des systèmes productifs, facilitée par les progrès dans les techniques de transports, a accru l'élasticité des échanges commerciaux au cours des dernières années. La fragmentation des processus de production et la nature mondiale des chaînes d'approvisionnement ont pour effet de multiplier les conséquences des variations de la demande à chaque étape de la production, puisque les exportations ont pour corollaire de multiples passages transfrontaliers de biens intermédiaires. Des chaînes d'approvisionnement mondiales et des systèmes d'information élaborés permettent aux producteurs de réagir rapidement aux variations des différents marchés (OCDE, 2009b ; OMC, 2010).

Compte tenu du degré d'interconnexion de l'économie mondiale, il n'est pas surprenant que la crise ait eu un impact considérable sur le secteur des transports et ce, dans le monde entier. Le restant de ce document va se pencher sur la

situation des transports en 2008. Des données préliminaires sur 2009 viendront renforcer l'analyse. Les données 2009 reflètent, elles, pleinement l'impact de la crise.

2. TENDANCES D'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

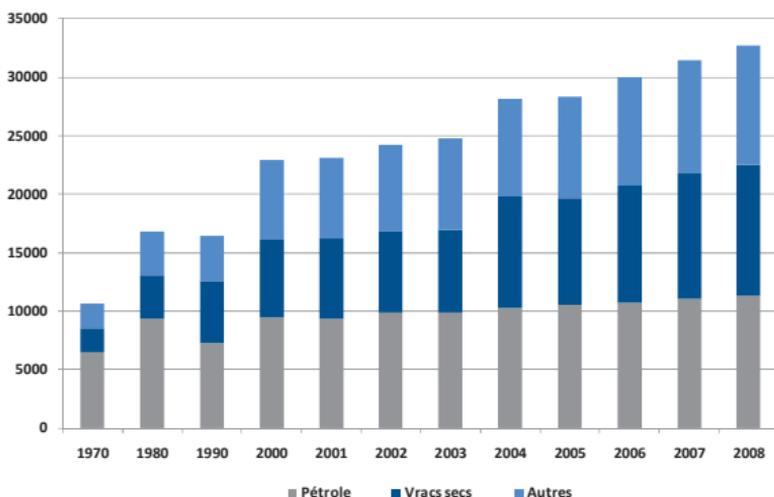
2.1. Les transports de marchandises

La crise économique de la fin 2008 et « l'effondrement » du commerce de marchandises en 2009 ont eu un impact considérable sur le secteur des transports. Une croissance du transport de marchandises pour l'année 2008 dans son ensemble a pu être enregistrée, mais toutefois cette croissance s'est avérée être d'un rythme inférieur à celui des années précédentes, avec un ralentissement considérable au cours du dernier trimestre 2008.

Le **transport maritime** demeure la pierre angulaire du commerce mondial de marchandises, avec plus de 80 % des échanges de marchandises en volume transporté par mer. En 2008, le volume des échanges maritimes a été estimé à 32 746 tonnes-miles par la CNUCED, soit en croissance de 4.8 % par rapport à l'année précédente. En termes de tonnes embarquées, le commerce maritime de marchandises a également continué en 2008 à croître pour atteindre 8.17 milliards de tonnes chargées, soit une croissance de 3.6 % ; en repli toutefois par rapport à la croissance de 4.5 % enregistrée en 2007. Les tonnes-miles pour les chargements de vrac secs (métaux, charbon, céréales, aluminium et

phosphates) se sont accrus de 5 % en 2008, à comparer toutefois à une croissance de 7 % l'année précédente. Pour les autres vracs, les tonnes-miles se sont accrues de 6 %, reflétant un accroissement des volumes plus que des distances de transport. En 2008, le transport maritime de produits pétroliers s'est accru de moins de 2 %, à comparer à une croissance de 3.2 % en 2007. Les échanges de produits pétroliers ont été affectés par les évolutions du prix de ces produits. En 2008, plus de 60 % des marchandises chargées dans le monde ont eu pour origine des zones en développement, tandis que les pays développés ont été eux à l'origine de 34 % des marchandises chargées. Les 6 % restant sont issus d'économies en transition (CNUCED, 2009).

Figure 1. Commerce mondial de marchandises
milliards de tonnes-miles



Source : CNUCED 2009.

L'impact de la crise sur le transport de conteneurs a été perceptible en 2008. Les échanges mondiaux de conteneurs¹ se sont accrus

¹ Mesuré comme le total de tous les conteneurs manutentionnés, y compris ceux vides et ceux transbordés.

de seulement 4 % en 2008, alors même que la croissance des EVP avait dépassé 30 % l'année précédente.

Tableau 3. **Échanges mondiaux de conteneurs (EVP)**

Année	EVP (000)	Δ %
2007	481 980	30.4
2008	501 479	4.0
2009	370 656	-26.1

Source : Containerization International.

Le poids de l'Asie dans les échanges mondiaux de marchandises est demeuré très élevé. La Figure 2 suivante qui met en évidence le volume des mouvements de conteneurs par région d'origine en fournit une illustration. Les principaux flux de conteneurs en 2008 ont eu pour origine l'Asie en direction de l'Europe et des États-Unis. Le Tableau 4 met en évidence que les ports de conteneurs les plus importants à l'échelle mondiale sont principalement situés en Asie. Les dix premiers ports mondiaux, en termes d'EVP, ont représenté plus de 30 % du transport mondial en nombre de conteneurs acheminés.

Figure 2. **Mouvements mondiaux de conteneurs par région d'origine**



Source : Secrétariat du FIT à partir de *Containerization International*.

Tableau 4. **Dix premiers ports mondiaux en termes de conteneurs (EVP)**

Classement mondial	Port	Total EVP (000)			
		2009	Δ % 09/08	2008	Δ % 08/07
1 (1)	Singapour	25 866	-13.5	29 918	7.1
2 (2)	Shanghai	25 002	-10.6	27 980	7.0
3 (3)	Hong Kong	20 983	-14.3	24 494	2.1
4 (4)	Shenzhen	18 250	-14.8	21 414	1.5
5 (5)	Busan	11 955	-11.1	13 453	1.4
6 (8)	Guangzhou	11 190	1.7	11 001	19.6
7 (6)	Dubaï	11 124	-5.9	11 827	11.0
8 (7)	Ningbo	10 503	-6.4	11 226	19.9
9 (10)	Qingdao	10 260	-0.6	10 320	9.1
10 (9)	Rotterdam	9 743	-9.8	10 800	0.1

Source : Containerization International.

Encadré 2. **Impact de la crise sur le transport de conteneurs en 2009**

L'impact de la crise a été très sévère sur les échanges de conteneurs en 2009. Les

échanges mondiaux de conteneurs ont chuté de 26 % en 2009. Singapour a maintenu en 2009 sa place de premier port mondial en matière de conteneurs avec le traitement de pratiquement 26 millions d'EVP. Shanghai peut se prévaloir de la deuxième place avec la manutention de 25 millions d'EVP en 2009. Il est néanmoins notable que chacun des deux ports a vu ses performances diminuer en 2009. Les volumes ont chuté de 13.5 % à Singapour et de 11 % à Shanghai. Ceci est le résultat d'une baisse du niveau des exportations de l'Asie, les volumes de conteneurs échangés entre le Nord-Est de l'Asie et l'Amérique du Nord ayant par exemple chuté de plus de 14 % au troisième trimestre 2009. La liste des 10 premiers ports mondiaux de conteneurs est demeurée pratiquement similaire en 2009 à ce qu'elle était en 2008.

Le niveau très élevé des pertes enregistrées par les compagnies maritimes en 2009 est une indication supplémentaire du déclin généralisé du volume des marchandises échangées à l'intérieur et entre les grandes zones économiques. AXS Alphaliner estime que le montant cumulé de pertes opérationnelles au cours des 9 premiers mois de 2009 des plus grandes compagnies maritimes mondiales spécialisées dans le transport de conteneurs a été de onze milliards de dollars. Ce chiffre est comparable aux déficits de l'aérien et il illustre l'ampleur de la crise qu'a traversé le secteur. Les chiffres des 16 principales compagnies maritimes ayant publié leurs comptes au 30 septembre 2009 mettent en évidence une perte opérationnelle de 9 milliards de dollars rapporté à un profit de 5.3 milliards entre janvier et septembre 2008 – pour un chiffre d'affaires cumulé au 30 septembre 2009 en chute de 40 % et qui ressort à 56 milliards de dollars. L'effondrement du volume des marchandises transportées et le fort recul des

prix consentis aux clients ont ainsi fait perdre à ces 16 entreprises 38 milliards de dollars de revenus en 2009 (AXS, Alphaliner).

Les volumes de **fret aérien** se sont effondrés en 2008. Si l'année 2008 a débuté avec un taux de croissance d'environ 4 % des tonnes-kilomètres en fret aérien international, le déclin enregistré à partir de la mi-2008 a eu pour résultat une chute finale de 4 % pour l'année 2008 comparativement à 2007. En décembre 2008, une chute sans précédent de 22.6 % par rapport à décembre 2007 a été endurée. Jusqu'à présent, la décroissance mensuelle la plus forte enregistrée au cours des 30 dernières années avait été en septembre 2001 (-14 %), lorsque l'attaque terroriste avait plaqué les avions au sol. C'est l'Amérique latine qui a enduré la plus forte chute en 2008 du fret aérien avec un recul de 13.5 %. Les compagnies aériennes de la région Asie/Pacifique ont également souffert de la crise, enregistrant une chute de 6.6 %. Seules les compagnies du Moyen-Orient ont poursuivi leur croissance du fret aérien tout au long de 2008, faisant figure d'exception au sein du secteur (IATA, 2008).

Tableau 5. **Croissance du fret aérien par région en 2008 et 2009 en tonnes-kilomètres**

Région	Δ % 09/08	Δ % 08/07
Afrique	-11.2	-2.5
Asie/Pacifique	-9.2	-6.6
Europe	-16.1	-2.8
Amérique Latine	-4.0	-13.5
Moyen-Orient	3.9	6.3
Amérique du Nord	-10.6	-1.9
Total :	-10.1	-4.0

Source : IATA (2008 et 2009).

Encadré 3. Impact de la crise sur le fret aérien en 2009

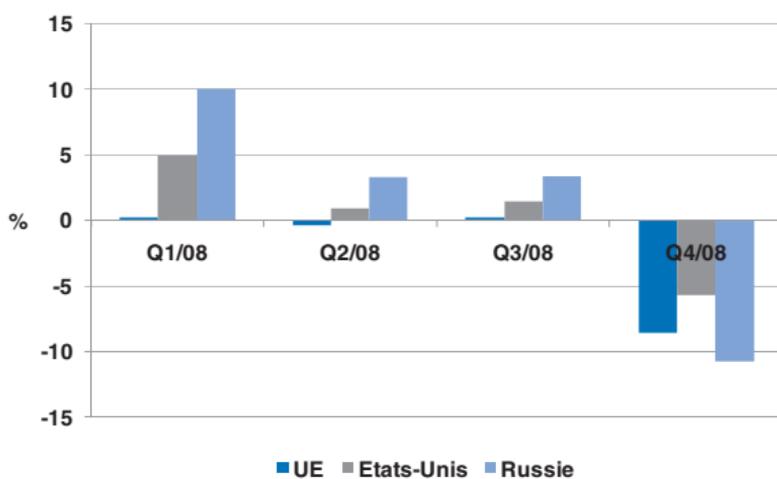
Le fret aérien a enduré une évolution particulièrement heurtée en 2009. Le point bas, en termes de tonnes-kilomètres, a été atteint en décembre 2008, ainsi que mentionné dans les lignes précédentes. À la fin 2009, les volumes de fret aérien étaient supérieurs de 24 % par rapport à l'année précédente. La chute de la fin 2008 a été en fait si forte qu'à la fin de l'année 2009, le transport aérien de marchandises n'avait pas encore récupéré ses niveaux d'avant crise. Le total pour l'ensemble de 2009 était encore en repli de plus de 10 % par rapport à 2008 qui avait pourtant enregistré le repli le plus important de l'après-guerre pour ce qui est du transport aérien international.

Des différences notables se sont manifestées selon les régions. À la fin 2009, le fret aérien des compagnies européennes manifestait une hausse de seulement 5 % par rapport au point bas de décembre 2008, soit encore un repli de 20 % par rapport au début 2008. La reprise a été bien plus forte en Asie avec une économie chinoise en croissance de pratiquement 9 % en 2009 (Bureau National des Statistiques Chinoises). Le fret transporté par les compagnies aériennes de la région Asie/Pacifique a représenté plus de 60 % de la croissance du fret aérien de 2009. Les volumes de fret aérien restaient néanmoins en recul de 8 % par rapport au début 2008. Les compagnies du Moyen-Orient ont fait figure d'exception dans ce panorama global, avec une croissance de pratiquement 4 % de leur fret aérien en tonnes-kilomètres en 2009 (IATA, 2009).

Le transport ferroviaire de marchandises a également été affecté par la crise économique mondiale au cours du dernier trimestre 2008. Ainsi, la décroissance des tonnes-kilomètres acheminées par voie ferroviaire y a été de l'ordre de 8.6 % au sein de l'Union Européenne, de 10.7 % en Russie et de 5.7 % aux États-Unis. Les États-Unis et la Russie représentent 90 % du transport ferroviaire de marchandises au sein des pays du FIT, si l'on exclut l'Inde qui a rejoint l'organisation en 2009. Selon l'UIC, le transport ferroviaire de marchandises a cru dans ce pays de 8.4 % en 2008, soit un chiffre très proche de la performance de 2007 (+9.4 %). En Chine, la croissance du transport ferroviaire de marchandises est tombée de 7 % en 2007 à 3.5 % en 2008 (UIC, 2009).

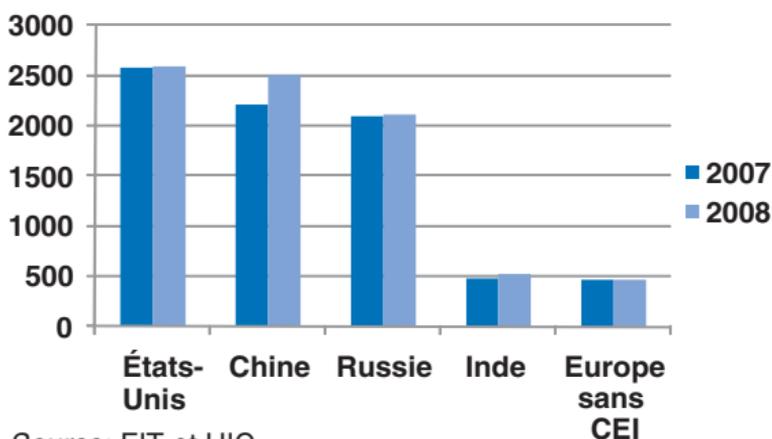
L'évolution négative au cours du dernier trimestre 2008 a affecté la performance globale du transport ferroviaire de fret pour 2008 dans son ensemble. Au sein de l'Union Européenne, la baisse a été de l'ordre de 2.4 % avec des chutes très significatives au sein des nouveaux pays membres (-29.5 % en Estonie, -10.5 % en Bulgarie, -4.1 % en Pologne). Il est également notable qu'une diminution d'activité de plus de 11 % ait été enregistrée en France et de pratiquement 6 % en Italie. Si la Russie et l'Allemagne ont vu une faible progression des transports ferroviaires de marchandises (respectivement +1.2 % et +0.9 %), aux États-Unis cette progression n'a été que de 0.3 % (cf. Tableau A1, section 5.2).

Figure 3. Transport ferroviaire de marchandises en tonnes-kilomètres pour l'UE à 25, la Russie et les États-Unis
taux de croissance par rapport au même trimestre de l'année précédente



Source : FIT.

Figure 4. Transport ferroviaire de marchandises milliards de tonne-kilomètres



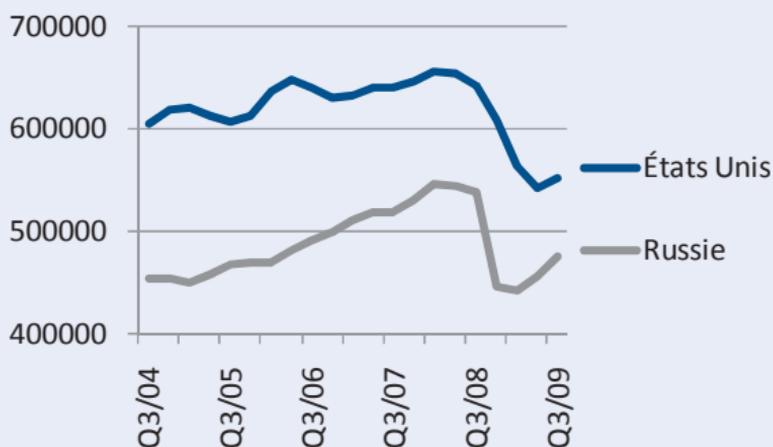
Source: FIT et UIC.

Encadré 4. **Aperçu de l'impact de la crise sur le transport ferroviaire de marchandises en 2009**

Au cours du second trimestre 2009, les données statistiques de l'enquête de conjoncture du Forum International des Transports mettent en évidence, par rapport au même trimestre de l'année précédente, une détérioration de la situation en matière de transport ferroviaire de marchandises : les prestations en tonnes-kilomètres sont en recul de 18 % aux États-Unis, 17 % en Russie, de 18 % en Corée, de 24 % en Allemagne, de 35 % en Pologne et de 40 % en Bulgarie. On peut apprécier l'impact très fort de la crise économique du début 2009 par la lecture de ces chiffres.

L'examen des données corrigées des variations saisonnières met en évidence que le déclin d'activité a eu tendance à se ralentir au cours du second trimestre 2009 et que pour le troisième trimestre 2009, ce processus avait touché à sa fin dans nombre de pays. Aux États-Unis, le transport ferroviaire de marchandises s'est accru de 3.5 % au troisième trimestre 2009, soit la première manifestation d'une croissance depuis le début 2008. Dans la Fédération de Russie, le transport ferroviaire de marchandises s'est accru également au troisième trimestre 2009 de 7 %, manifestant un second trimestre consécutif de hausse depuis le début de la crise. Toutefois, les niveaux d'activité enregistrés demeurent en deçà de ceux de la période qui a précédé la crise avec, par exemple, aux États-Unis et en Fédération de Russie, des reculs de respectivement 5 et 14 % par rapport à ceux du troisième trimestre de l'année précédente.

Figure 5. **Transport ferroviaire de marchandises**



Source : FIT Données trimestrielles Q3/2009.

Au sein de l'Union Européenne, les différences sont notables selon les pays. Le déclin semble au troisième trimestre 2009 être endigué en Allemagne et Pologne (+4.3 % et +2.1 % respectivement), tandis que pour la France et l'Italie, les données mettent en évidence une poursuite de la contraction d'activité. Au Royaume-Uni, les tonnes-kilomètres ont progressé faiblement de 0.2 %. Sur l'ensemble de l'Union Européenne, le transport ferroviaire de marchandises a manifesté en définitive au troisième trimestre de 2009 un volume d'activité en repli de 21 % par rapport au même trimestre de l'année précédente, tout en ne se situant que 4 % au dessus du point bas enregistré au second trimestre 2009.

Figure 6. Trafic ferroviaire de marchandises dans l'Union Européenne

millions de tonnes-kms, ajustement saisonnier



Source : FIT Données trimestrielles.

Le **transport routier de marchandises** a également subi en 2008 les effets de la crise, mais avec de fortes disparités selon les pays. La diminution d'activité, appréciée en tonnes-kilomètres, a été de l'ordre de 1.2 % au sein de l'Union Européenne en 2008, avec notamment des baisses des tonnes-kilomètres réalisées en France et Espagne de l'ordre de 6 % et supérieures à 8 % en Belgique et au Portugal (cf. Tableau A2, section 5.2). Toutefois, tant la Russie, la Moldavie que la Pologne ou la Bulgarie ont enregistré des progressions (+5.1 %, +8.1 %, +9.2 %, +21 %).

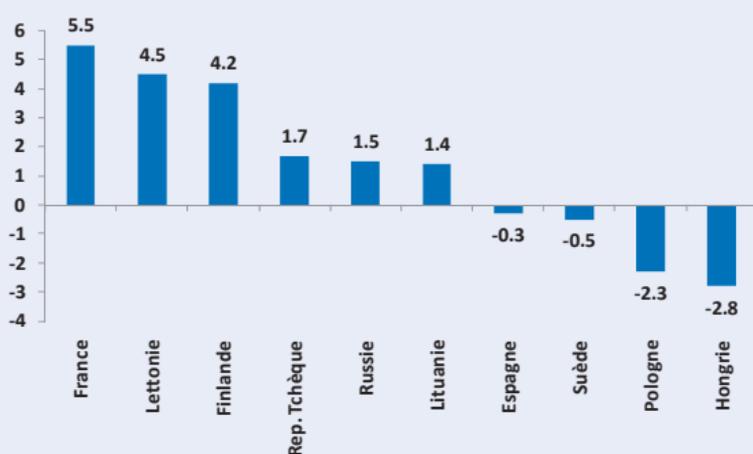
Encadré 5. Impact de la crise économique sur le transport routier de marchandises

Les données statistiques du FIT mettent en évidence un repli de l'activité des transports routiers de marchandises au début de l'année 2009 à l'intérieur de l'Europe. Les indicateurs pour le second trimestre 2009 laissent entrevoir un repli des tonnes-kilomètres par rapport à l'année précédente de plus de 12 % en Espagne, de 16 % en France, de 23 % pour la

Russie, de 7 % pour la Hongrie et de 22 % pour la Finlande. Il n'est pas de doute que les transports routiers de marchandises ont été globalement affectés par la crise au début 2009, fragilisant d'autant leur situation financière.

Les dernières données corrigées des variations saisonnières pour le troisième trimestre 2009 montrent des tendances variables selon les pays, là où de telles informations sont disponibles. Bien que les volumes d'activité soient encore à un niveau inférieur à ceux du même trimestre de l'année précédente, les données corrigées des variations saisonnières mettent en évidence des croissances d'activité pour un certain nombre de pays. Comparativement au trimestre précédent, les tonnes-kilomètres semblent avoir progressé de 5.5 % en France, de 4.9 % en Lettonie et de 4.2 % en Finlande. En République tchèque, Lituanie et Russie, le transport routier de marchandises a également progressé par rapport au trimestre précédent. Parmi les pays où il a au contraire poursuivi sa chute figurent l'Espagne, la Suède, la Pologne et la Hongrie.

Figure 7. **Transport routier de marchandises**



Source : FIT.

Pour ce qui concerne les **voies navigables**, si d'importantes baisses se sont manifestées en Croatie (-27.5 %), Russie (-26 %), Serbie (-13.6 %) et Roumanie (-7.5 %), on notera en revanche la progression sensible aux Pays-Bas (+10 % pratiquement).

2.2. Le transport de voyageurs

Le transport de voyageurs n'a pas autant été affecté par la crise économique que le transport de fret en 2008. L'on peut néanmoins observer des déclinés des taux de progression de l'activité pour l'année 2008 prise dans son ensemble.

Le transport aérien de personnes acheminé par les compagnies membres de l'IATA a progressé de 1.6 % en 2008, à rapprocher d'une hausse de 7.4 % en 2007. Bien que le transport aérien de personnes n'ait pas chuté aussi dramatiquement que le transport aérien de fret à la fin 2008, les revenus des passagers pour des vols internationaux ont baissé de 4.6 % en décembre 2008 comparativement au même mois de 2007. Un déclin similaire s'était déjà manifesté en novembre 2008, affectant la performance globale pour 2008 précisément. Les revenus des passagers-kilomètres pour l'ensemble de 2008 ont enregistré des contractions en Afrique et sur la région Asie/Pacifique (respectivement, -4 % et -1.5 %), tandis que les autres zones n'ont connu que de faibles progressions.

Les compagnies aériennes ont retiré des capacités lorsque la crise les a touchées, mais elles n'ont pas été en mesure de réagir suffisamment à la crise de 2008, comme l'atteste la très forte chute du taux d'occupation des avions en décembre 2008 (IATA, 2008).

Tableau 6. Croissance des déplacements aériens par régions en 2008 et 2009
Revenus des voyageurs-kms

Région	Δ % 09/08	Δ % 08/07
Afrique	-6.8	-4.0
Asie/Pacifique	-5.6	-1.5
Europe	-5.0	1.8
Amérique Latine	0.3	10.2
Moyen-Orient	11.2	7.0
Amérique du Nord	-5.6	2.9
Total	-3.5	1.6

Source : IATA (2008 et 2009).

Encadré 6. Impact de la crise sur le transport aérien

Le transport aérien mondial de personnes montre depuis la mi-2009 des signes d'améliorations. Cependant, malgré le retournement du second semestre, le transport international de voyageurs par air a chuté de 3.5 % en 2009.

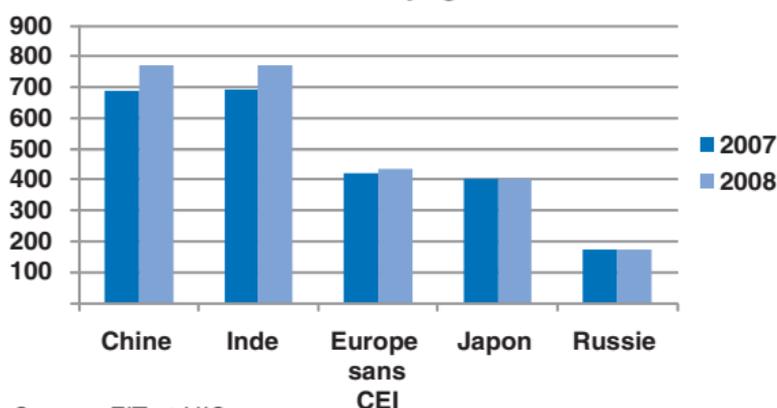
L'évolution, mois par mois, au cours de 2009 a été particulièrement volatile, mais les données de l'IATA mettent en évidence un taux de croissance des volumes de passagers aériens qui s'inscrit sur une pente ascendante depuis février 2009. Malgré cela, sur l'ensemble de 2009 et pour les trois grandes régions (Asie/Pacifique, Europe, Amérique du Nord), les compagnies aériennes ont enregistré une chute globale de l'ordre de 5-6 % des volumes d'activité. Les passagers aériens ont crû de 8.4 % entre le point bas de février 2009 et la fin de la même année, avec notamment la région Asie/Pacifique contribuant pour plus de 35 % à cette croissance. Cette même région semble

avoir mieux récupéré son activité à la fin 2009 que les autres régions du monde, du fait de la reprise économique qui s'est manifestée en son sein, alors que les compagnies aériennes européennes et américaines manifestent des signes d'une reprise plus faible.

Le trafic à l'intérieur de l'Europe et de l'Amérique du Nord et entre ces marchés représente toujours en 2009 le cœur de l'activité du transport aérien de passagers mondial et ceci en dépit d'un déclin d'activité de plus de 3 % entre novembre 2008 et novembre 2009 (IATA, 2009).

Malgré une crise économique frappant la plupart des activités de transports, l'année 2008 semble avoir été favorable au **transport ferroviaire de voyageurs**. Au sein de l'Union Européenne, les voyageurs-kilomètres ont en effet crû de plus de 3.5 %, avec notamment une croissance de 13 % en Autriche, de 9.7 % en Espagne, de 7.3 % en Finlande et de pratiquement 6 % en France. Si ces mêmes voyageurs-kilomètres ont stagné au Japon (-0.6 % en fait), ils n'en ont pas moins augmenté de 8.7 % au Canada, de 6.8 % aux États-Unis et de 6 % en Australie. Tant au niveau de l'OCDE que de l'ITF dans son ensemble, le transport ferroviaire de voyageurs a connu en 2008, en dépit d'un contexte économique récessif, une performance positive (cf. Tableau B1, section 5.2). L'Inde a enregistré une croissance des voyageurs-kilomètres de 11 % en 2008, comparativement à 13 % en 2007, tandis que les chiffres de l'UIC mettent également en évidence une croissance en Chine de 7 % en 2008, croissance légèrement inférieure à celle de 2007 (UIC, 2009).

Figure 8. **Transport ferroviaire de voyageurs**
milliards de voyageurs-kms



Source: FIT et UIC.

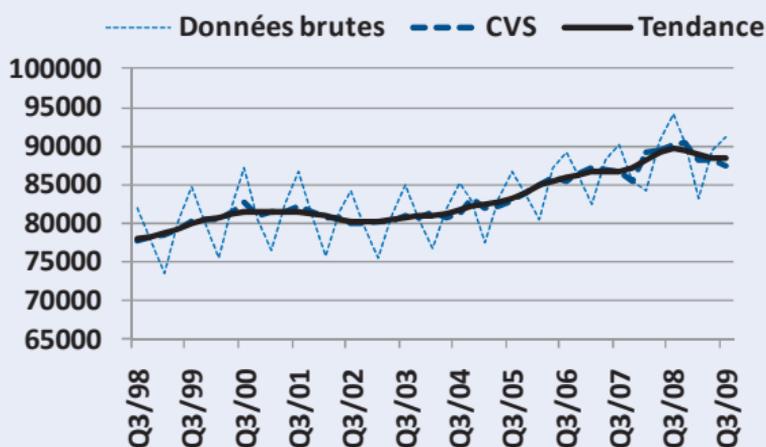
Encadré 7. **Impact de la crise sur le transport ferroviaire de personnes en 2009**

Le déclin dans le transport ferroviaire de personnes n'a pas été aussi accentué que pour le transport de fret. Au sein de l'Union Européenne, le volume du transport ferroviaire de personnes n'a décliné que de 1.4 % au second trimestre 2009, comparativement au même trimestre de l'année précédente. Les données corrigées des variations saisonnières semblent indiquer que cette chute avait alors cessé tout au moins temporairement. De grandes différences se manifestent toutefois selon les pays.

Si les données trimestrielles du FIT mettent en évidence des signes de récupération d'activité au second trimestre 2009 pour le transport ferroviaire de personnes, de nouvelles estimations pour le troisième trimestre 2009 semblent indiquer une chute pour l'ensemble de l'Union Européenne de 0.7 %, précisément par rapport au second trimestre de 2009. Ceci toutefois masque des évolutions positives dans plusieurs pays. Les voyageurs-kilomètres se sont ainsi accrus d'environ 1 % en Allemagne, Suède et au Royaume-Uni, tandis qu'ils ont

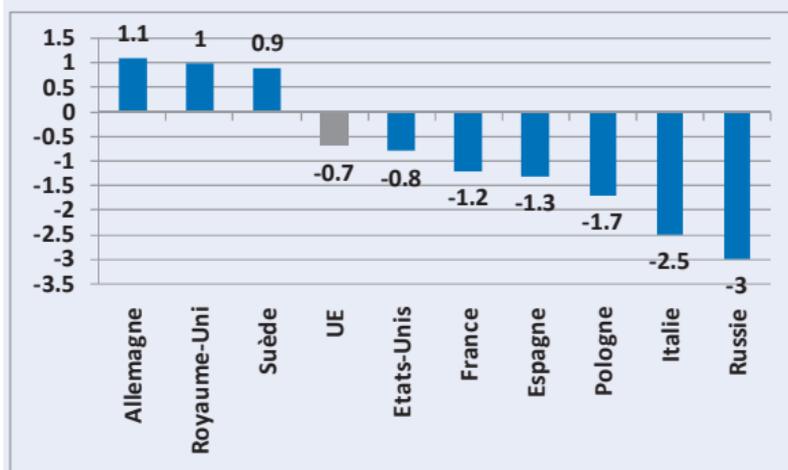
chuté en Espagne, Italie, France, Russie et aux États-Unis.

Figure 9. **Transport ferroviaire de voyageurs dans l'Union Européenne**
millions de voyageurs-kms



Source : FIT-Données trimestrielles Q3/2009.

Figure 10. **Transport ferroviaire de voyageurs dans l'Union Européenne Q3/09**
millions de voyageurs-kms



Source : FIT.

Les données qui concernent les voyageurs-kilomètres en **voitures particulières** au sein des pays du Forum sont moins exhaustives. Elles mettent néanmoins en évidence une décroissance des déplacements en voiture particulière en 2008. Au sein de l'Union Européenne, cette décroissance est de plus de 1 % (-1.2 % précisément) avec, en particulier, une chute de plus de 6 % en Italie, de 1.8 % en Allemagne, de 1.2 % en Espagne et de 1 % en France. Il est notable qu'un pays comme le Canada ait enregistré lui-même une décroissance de 1.8 % et que le Japon ait vu les voyageurs-kilomètres en voiture particulière décroître de 0.7 % (cf. Tableau B2, section 5.2).

Le transport de personnes par **bus et autocars** quant à lui a connu des évolutions contrastées : en décroissance notable au sein de certains des nouveaux pays membres de l'Union Européenne (-15.1 % en République slovaque, -2.8 % en Slovénie, -2.1 % en Pologne), il n'en a pas moins connu des hausses en France (+3.2 %), Espagne (+2.9 %) ou encore Italie (+0.9 %). Le bilan d'ensemble en ce qui concerne l'Union Européenne ressort comme positif, avec une croissance des prestations de transport par bus et autocars de l'ordre de 0.5 %. Il semblerait que l'un des résultats de la crise économique endurée dès le troisième trimestre 2008 ait été que le transport public de personnes ressorte moins affecté que l'usage de la voiture particulière (cf. Tableau B3, section 5.2).

3. LES PERFORMANCES DES PAYS DU FIT EN TERMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2008

Au cours de l'année 2008, les accidents de la route dans les pays membres du Forum International des Transports ont causé pour la première fois moins de 150 000 morts (en excluant l'Inde)². Le nombre de morts a enregistré sa plus forte décroissance depuis 1990 avec une chute de 8.9 % en 2008 par rapport à 2007. En dépit d'une chute de 5.7 % en 2008, le nombre de blessés des accidents de la circulation est resté supérieur à 6 millions. Même si ces chiffres traduisent par rapport à l'année précédente une diminution du nombre de victimes, ils correspondent toujours à un effrayant tribut payé à la mobilité routière. Chaque année, c'est pratiquement, pour ce qui concerne les pays du Forum International des Transports, la population d'une ville telle que Luxembourg qui est anéantie et celle d'une ville telle que Lisbonne (Portugal), qui est envoyée à l'hôpital.

Encadré 8. Premiers indicateurs de sécurité routière en 2009

Les premières indications dont on peut disposer concernant le bilan en matière de sécurité routière de l'année 2009 sont issues de l'enquête de conjoncture du FIT et de la base de données IRTAD. Elles font ressortir une continuation pour la plupart des pays de la réduction du nombre de décès. Ainsi, par exemple, le nombre de décès a-t-il été en repli de plus de 9 % en 2009 par rapport à 2008 en

² Les données du FIT n'incluent pas l'Inde, qui a rejoint l'organisation en 2009.

Russie, de 16 % en Pologne et 10 % en Suède. Ce recul a même atteint pratiquement 25 % en Lituanie et 7 % en Grèce. L'Australie est l'un des rares pays à enregistré une augmentation (+4 %) du nombre de tués en 2009 par rapport à 2008.

Par delà les précautions de rigueur lorsque l'on tire des conclusions à partir de chiffres provisoires, la tendance pour l'année 2009 semble être aussi positive que celle de l'année 2008, tout au moins s'agissant de la mortalité sur les routes du FIT. On peut y voir pour partie le reflet de la modération de la croissance des trafics à l'issue de la crise économique de la fin 2008 et qui s'est elle-même poursuivie jusqu'à la mi-2009, même si le déclin global de 1 à 3 % des trafics ne peut suffire à lui seul pour expliquer une baisse de 10 % de la mortalité.

Les chiffres pour 2008 mettent en évidence l'amélioration la plus significative de la sécurité routière depuis 1990. Au sein des pays de l'Union Européenne, le nombre d'accidents de la circulation a diminué de 5 pour cent en 2008. Le nombre de victimes (blessés + tués) a lui-même enregistré une décroissance de 5.5 %, tandis que le nombre de tués s'est inscrit en repli de 8 % en 2008, soit pour ces trois indicateurs les meilleurs résultats depuis 1974. Ces résultats globalement positifs sont à mettre à l'actif de pays tels que l'Allemagne, l'Espagne le Royaume-Uni, l'Italie et la France qui ont connu une régression du nombre de tués de respectivement 10, 19, 14, 8 et 7 %. Un pays comme l'Allemagne a lui enregistré une décroissance du nombre de tués de pratiquement 3 %. La Roumanie est l'un des rares pays à avoir enregistré une croissance (+10 %) du nombre de tués en 2008 comparativement à 2007.

En ce qui concerne les pays de la CEI, les trois indicateurs montrent également des améliorations significatives en 2008, avec une diminution des accidents de 8 %, des blessés de 9 % et du nombre de tués de 11 %. Ces chiffres reflètent largement l'évolution de la situation en Russie qui a connu en 2008 une diminution de respectivement 7, 8 et 10 % de ces mêmes indicateurs. Le poids de la Russie dans l'ensemble de la CEI masque les divergences d'évolution entre pays. En Géorgie et Moldavie par exemple, le nombre de tués a augmenté en 2008 de respectivement 18 et 8 % par rapport à 2007.

On peut noter que nombre des pays membres du Forum International des Transports hors Europe ont également enregistré des améliorations de la sécurité routière en 2008. Les États-Unis ont connu une décroissance forte des trois indicateurs, avec une diminution du nombre de victimes (-6 %), du nombre de tués (-9 %) et de blessés (-5 %). Au Japon, les résultats en matière de sécurité routière apparaissent positifs pour les trois indicateurs (-8, -9 et -9 % respectivement). Le Mexique et la Nouvelle-Zélande, quoique à un degré moins notable, ont également enregistré des résultats positifs pour ces indicateurs.

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 2008 par rapport à 2007 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. Les niveaux de sécurité routière sont alors très variables d'un pays à l'autre.

On peut remarquer que, par exemple, en ce qui concerne le nombre de tués par million d'habitants pour les pays d'Europe de l'Ouest, le nombre de tués par million d'habitants varie de 83 au Portugal à 36 à Malte, et a atteint 138 en Grèce et 100 en Belgique. Pour les pays d'Europe centrale, le nombre de tués par million d'habitants va de 150 pour la Croatie à 96 pour l'Albanie. Seule l'ERYM, avec 79 tués par million d'habitants, se situe en dehors de cette fourchette. Pour ce qui est de la CEI, les chiffres demeurent très élevés, allant de 211 pour la Russie à 121 pour l'Azerbaïdjan. Pour les pays non-européens, l'indicateur varie fortement, il atteint par exemple 123 aux États-Unis contre 47 au Japon.

Le nombre total de tués par million de véhicules à moteur doit être utilisé avec précaution en raison des incertitudes existant au niveau de l'évaluation des parcs de véhicules. Néanmoins, cet indicateur fait 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 Europe de l'Ouest, il varie de 201 en Grèce à 74 en Suède pour 2008. En Europe centrale, il varie pour sa part de 921 tués par million de véhicules à moteur en Albanie à 169 en Slovénie. A titre de comparaison avec des pays présentant des caractéristiques sensiblement différentes de celles des pays européens, le nombre de décès en 2008 par million de véhicules motorisés est de 293 en Corée mais, il n'a atteint que 73 au Japon.

La base de données de l'IRTAD permet de prendre connaissance pour un certain nombre de pays du nombre de décès par accidents de la circulation, rapporté au milliard de véhicules kilomètres parcourus au sein de ces mêmes pays.

Le Tableau ci-après reprend cette information pour l'année 2008.

Tableau 7. **Nombre de décès sur les routes en 2008 par milliards de véhicules-kilomètres**

Pays	AUS	CHE	CZE	DNK	DEU	FRA
Taux	6.5	5.6	19.5	8.2	6.5	7.7

Pays	GRB	IRL	ISL	KOR	NZE	SWE
Taux	5	5.7	3.9	20.1	9.1	5.1

Source : IRTAD.

4. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET D'ENTRETIEN DANS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT INTÉRIEUR, 1995-2008

4.1. Introduction aux données

Les statistiques du Forum international des transports sur les dépenses d'investissement et d'entretien dans les infrastructures de transport intérieur 1995-2008 sont fondées sur une enquête envoyée aux 51 pays membres. Cette enquête porte sur l'investissement brut total dans les routes, les chemins de fer, les voies navigables, les ports maritimes et les aéroports, compte tenu de toutes les sources de financement, ainsi que sur les dépenses d'entretien financées par les administrations publiques. Sur la base des réponses reçues avant le 17 mars 2010, les données concernant 39 pays ont été traitées.

Le FIT collecte, classe et publie des données sur ce thème depuis la fin des années 70. Les pays membres communiquent des données exprimées en prix courants. Pour établir une synthèse des tendances agrégées concernant certains pays, les données ont été calculées en EUR, tant à prix constants (2005) qu'aux prix courants.

Dans un souci de comparabilité, des indices des prix pertinents sont nécessaires. Le Secrétariat n'a donc pas ménagé ses efforts pour rassembler des indices des prix applicables afin de procéder aux calculs à prix constants. Un indice des coûts de construction d'ouvrages terrestres et fluviaux a été utilisé, quand il est disponible et, s'il ne l'est pas, un indice des coûts de production ou un déflateur du PIB a été pris.

Bien que les séries chronologiques de données soient relativement longues, les problèmes de définition et de couverture sont fréquents, d'où des difficultés à procéder à des comparaisons internationales. De plus, il n'existe pas d'indice général de l'investissement en infrastructures de transport corrigé de la parité de pouvoir d'achat. Nous conseillons donc de comparer avec circonspection les données sur l'investissement de différents pays.

La présente synthèse ne porte que sur les tendances globales d'évolution des infrastructures de transport intérieur (routes, chemins de fer, voies navigables). Des données détaillées par pays dans d'autres rubriques (ports maritimes et aéroports), ainsi que des descriptions plus précises des données et une note sur la méthodologie appliquée figurent à l'adresse suivante :

<http://www.internationaltransportforum.org/statistics/investment/invindex.html>.

4.2. Tendances par rapport au PIB

Les données du Forum International des Transports montrent que les investissements dans les infrastructures de transport intérieur, exprimés en pourcentage du produit intérieur brut (PIB), n'ont cessé de diminuer en Europe occidentale depuis les années 70. Nos premiers rapports, qui remontent aux années 80, indiquaient un recul du pourcentage moyen, qui était passé de 1.5 % en 1975 à 1.2 % en 1980, puis à 1.0 % en 1982, pour se stabiliser par la suite.

Ce niveau d'investissement de 1 % du PIB étant demeuré la norme pendant de nombreuses années, il est devenu de fait un point de repère et une recommandation politiques en matière d'investissement en infrastructures, bien qu'il ne repose sur aucune base théorique ou scientifique (Résolution n° 97/1 de la CEMT). A l'évidence, le pourcentage du PIB consacré à l'investissement en infrastructures de transport dépend de plusieurs facteurs, tels la qualité et l'âge des infrastructures existantes, la géographie du pays et l'intensité de transport du secteur productif national, entre autres.

Nos données les plus récentes montrent que l'investissement dans les infrastructures de transport intérieur, exprimé en pourcentage du PIB, a continué à baisser dans les pays d'Europe occidentale (PEO)³, tombant à 1.0 % en 1995 et à moins de 0.8 % en 2007 et 2008, niveau le plus bas enregistré depuis que nous avons commencé à établir des statistiques en la matière (Figure 11). Il apparaît que la part du PIB affectée à l'investissement dans les transports intérieurs dans les PEO approche celle des États-Unis, pays où

³ Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Islande, Luxembourg, Royaume-Uni, Suède.

elle est restée relativement constante au fil du temps à environ 0.6-0.7 % du PIB.

Par rapport à cette analyse, certaines différences intéressantes ressortent des données concernant le Japon. De longue date, la part de l'investissement en infrastructures de transport dans le PIB y est relativement élevée, mais elle régresse depuis les années 90. La principale source de financement de l'investissement routier au Japon est le produit de la taxation de l'essence et de la taxe d'immatriculation des véhicules spécialement affecté à la construction et à l'entretien des routes. Le mécanisme de financement direct par affectation spéciale de recettes fiscales semble expliquer en partie que l'investissement dans les transports au Japon représente une part relativement élevée du PIB. Or, depuis la fin des années 90, les réductions budgétaires ont aussi touché ces recettes spécialement affectées aux infrastructures routières, d'où le recul marqué de la part de l'investissement dans le PIB. Dernièrement, la décision a été prise de modifier la taxation de l'essence, afin que les recettes correspondantes alimentent le budget général, ce qui risque de réduire encore plus les investissements routiers.

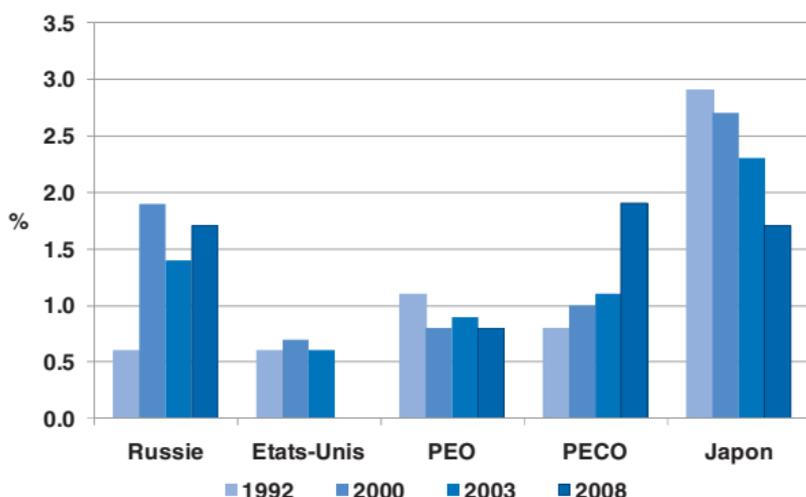
Dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO),⁴ la part de l'investissement en infrastructures de transport intérieur qui, jusqu'en 2002, était restée stagnante à environ 1 % du PIB, a fait un bond pour atteindre 1.9 % en 2008 – c'est le chiffre le plus élevé jamais rapporté auparavant par ces pays. Dans la Fédération de Russie, l'investissement s'est élevé à 1.9 % du PIB en 2000. En dépit de son augmentation en volume, l'investissement en infrastructures de transport

⁴ Croatie, ERYM, Estonie, Hongrie, Lettonie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie et Slovénie.

intérieur exprimé en pourcentage a diminué pour ressortir à 1.4 % du PIB en 2003, parce que la croissance de ce dernier était encore plus élevée en termes réels. Les données concernant 2008 font état à nouveau d'une progression de la part de cet investissement dans le PIB, laquelle a atteint 1.7 %.

L'investissement en hausse dans les pays d'Europe centrale et orientale témoigne assurément des efforts déployés pour compenser le sous-investissement passé dans les équipements du réseau routier, mais aussi des exigences qu'imposent des économies en expansion. Il est également indéniable que l'aide de l'Union Européenne accordée à la plupart de ces pays dans le cadre du processus d'adhésion a joué un rôle majeur dans cette évolution.

Figure 11. Investissement dans les infrastructures de transport intérieur en pourcentage du PIB
Prix courants



Note : PECO et PEO en EUR, prix et taux de change courants. Quant au Japon, l'année 2008 renvoie à 2007.

4.3. Volume de l'investissement

Dans les pays d'Europe occidentale, le volume d'investissement s'est accru de quelque 0.5 % seulement entre 1995 et 2000. Cette période atone semble s'interrompre en 2001 : entre cette année et 2003, l'investissement en infrastructures de transport intérieur a augmenté de 18 % en termes réels ; cependant, de nouvelles données indiquent qu'il fléchit de nouveau depuis 2003. Entre 2003 et 2007, cet investissement a diminué de plus de 4 % en termes réels. Selon les dernières données disponibles, il croît de nouveau de 2.5 % de 2007 à 2008, mais il reste inférieur de près de 2 % en volume à celui de 2003.

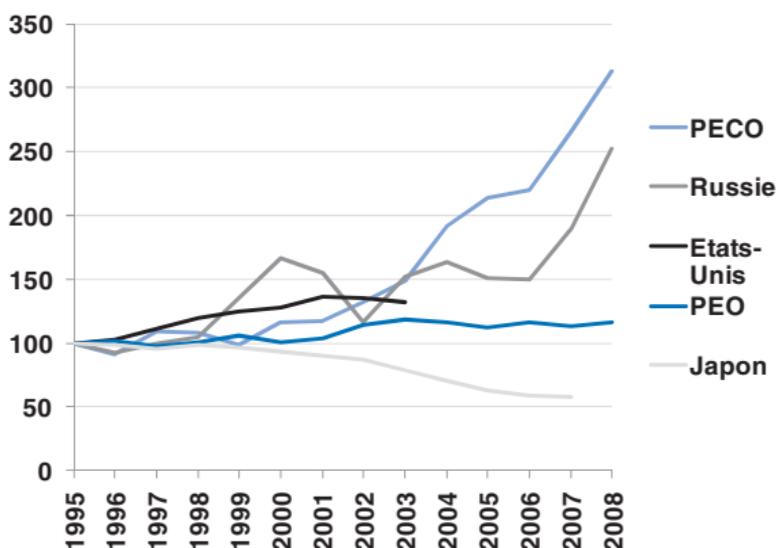
Le volume de l'investissement en infrastructures de transport intérieur aux *États-Unis* a progressé de 36 % entre 1995 et 2001. Néanmoins, les données révèlent une tendance à la baisse depuis 2001. Faute de données comparables à partir de 2003, nous n'avons pas pu approfondir l'analyse, mais les données dont on dispose concernant l'investissement dans les routes et la voirie urbaine donnent à penser que la tendance est la même jusqu'en 2007. Les dernières données sur les routes et la voirie urbaine font état d'une augmentation de 5 % en termes réels en 2008, correspondant au plan fédéral de stimulation fiscale par la dépense.

La croissance du volume d'investissement infrastructurel s'est fortement accélérée dans les *pays d'Europe centrale et orientale* depuis 2003. Cette progression, déjà signalée dans notre enquête précédente, ne donne pas de signes de ralentissement. L'investissement en infrastructures de transport intérieur s'est accru de plus de 17 % en termes réels entre 2007 et 2008, et son niveau actuel dépasse de plus de 100 % celui qui était le sien quand la croissance s'est amorcée en 2003.

Nos données sur la *Fédération de Russie* indiquent elles aussi que le volume de l'investissement en infrastructures de transport intérieur a continué de croître vigoureusement en 2008, atteignant même un nouveau sommet en termes réels. Le volume d'investissement a fait un bond de 33 % entre 2007 et 2008.

Les données concernant le Japon reflètent probablement à la fois la baisse des financements disponibles, surtout pour l'investissement routier, et l'état dans lequel se trouve le système national de transport. En 2007, l'investissement en infrastructures de transport intérieur représentait près de 42 % de moins qu'en 1995 en termes réels.

Figure 12. Tendances de l'investissement annuel en infrastructures de transport intérieur (1995=100)
Prix constants de 2005



Note : PECO et PEO en EUR, prix constants, taux de change de 2005.

4.4. Répartition modale de l'investissement

Les données présentées à la Figure 13 font ressortir les tendances à long terme des parts de l'investissement dans les différents modes. Dans les *pays d'Europe occidentale*, la part de l'investissement en infrastructures routières continue à diminuer, à la différence de celle de l'investissement infrastructurel dans le ferroviaire. En 1975, la part de l'investissement routier était proche de 80 % en Europe occidentale, mais les chiffres les plus récents indiquent qu'elle accuse un recul prononcé.

Selon les dernières données dont nous disposons, la part de l'investissement routier se chiffrait à moins de 65 % de l'investissement total en infrastructures de transport intérieur en 2008. Nous avons déjà assisté à une baisse entre 1995 et 2005, qui l'avait ramenée de près de 69 % à un peu moins de 67 %. Les deux dernières années, en particulier, révèlent une hausse notable de la part du rail. On a également constaté une légère régression de l'investissement dans les voies navigables ces dernières années.

L'évolution observée de nos données sur les pays d'Europe occidentale traduit certainement la volonté politique de développer les chemins de fer, et les données récentes ne semblent pas la démentir, surtout dans l'Union Européenne.

Si les pays d'Europe occidentale orientent de plus en plus leur investissement vers le rail, les pays d'Europe centrale et orientale investissent massivement dans les routes. Cette tendance, déjà observée dans nos enquêtes précédentes, semble s'infléchir les deux dernières années (2007 et 2008).

Dans les pays d'Europe centrale et orientale, nous remarquons une progression de la part

modale de l'investissement ferroviaire en 2008. C'est la deuxième année consécutive de hausse sensible depuis 1996. L'investissement dans le rail, exprimé en pourcentage de l'investissement total en infrastructures de transport intérieur, a atteint 17 % en 2007 et 18 % en 2008. Cette part, en constant repli, était tombée de plus de 35 % à la fin des années 90 à seulement 13 % en 2006 (Figure 14). Alors que le volume de l'investissement routier ne cessait de croître avec vigueur, ce changement de tendance peut être imputé à une augmentation encore plus vive en termes réels du volume de l'investissement ferroviaire en 2007 et 2008 - particulièrement en Hongrie, en Pologne et en Roumanie.

Figure 13. Répartition de l'investissement en infrastructures par mode

Certaines années, pays d'Europe occidentale
EUR, prix et taux de change courants

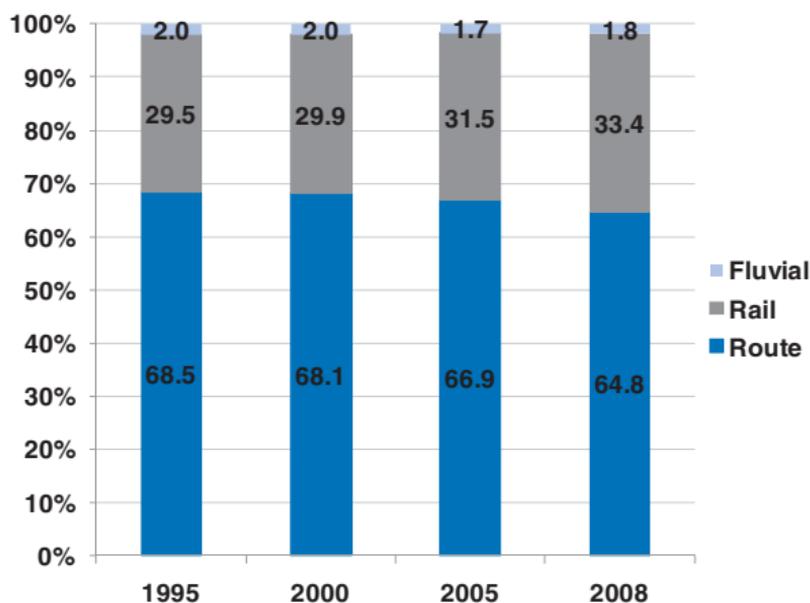
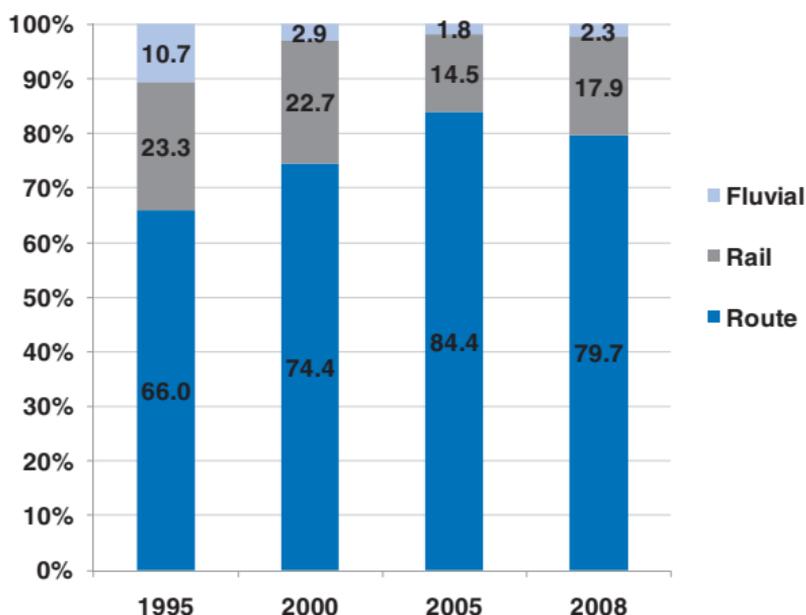


Figure 14. Répartition de l'investissement en infrastructures par mode

Certaines années, pays d'Europe centrale et orientale
EUR, prix et taux de change courants



4.5. Tendances des dépenses d'entretien des infrastructures de transport intérieur

Bien que nous observions des écarts marqués des niveaux d'investissement entre les pays d'Europe occidentale (considérés, en gros, comme des économies matures) et les pays d'Europe centrale et orientale (économies en expansion), il peut se révéler intéressant de vérifier si les différences sont semblables dans le cas des dépenses d'entretien des infrastructures ; tel est l'objet de ce point d'analyse. Si nous partons de l'hypothèse selon laquelle la baisse de la part du PIB consacrée à l'investissement signifie que les principales infrastructures de transport sont en place, nous pourrions nous attendre à une augmentation de volume des dépenses d'entretien plus rapide que celle des dépenses d'investissement dans les économies plus matures.

Nous analysons donc ces différences, surtout entre les PEO et les PECO. Ne disposant pas de données suffisantes sur les dépenses d'entretien, nous avons retenu à cet effet des groupes de pays légèrement différents de ceux que nous avons étudiés plus haut. En conséquence, les chiffres sur l'investissement de la section qui suit ne correspondent pas nécessairement à ceux qui ont été présentés précédemment dans le présent document.⁵

En dépit des limitations propres aux données, et notamment les incertitudes sur l'affectation des dépenses entre la maintenance, le renouvellement ou des capacités additionnelles, nos hypothèses semblent néanmoins se confirmer pour les PEO, dans lesquels le volume des dépenses d'entretien des infrastructures de transport intérieur a progressé plus rapidement que le volume des dépenses d'investissement : entre 1995 et 2008, le premier a augmenté de 76 %, tandis que le volume de l'investissement s'est accru d'environ 35 % (Figure 13). Il s'en est suivi également une hausse de la part des dépenses d'entretien dans les dépenses totales consacrées aux infrastructures de transport intérieur (Figure 16).

Dans les PECO, le volume des dépenses d'entretien n'a pas affiché une augmentation aussi rapide que l'investissement, ce qui explique que la part de l'entretien dans les dépenses totales soit tombée de plus de 45 % en 1995 à moins de 30 % en 2008. La hausse des dépenses d'entretien en 2006 et 2007 était notamment due à des dépenses plus élevées d'entretien des routes en Hongrie durant ces années. Les données pour 2008

⁵ Aux fins de la comparaison de l'investissement et de l'entretien, les PEO sont ici le Danemark, la Finlande, la France, l'Islande, le Luxembourg, le Royaume-Uni et la Suède ; les PECO sont la Croatie, l'ERYM, la Hongrie, la Lettonie, la Pologne, la République tchèque, la Serbie, la Slovaquie et la Slovénie.

semblent toutefois indiquer un retour à la tendance à la baisse auparavant observée.

Aux États-Unis, le volume des dépenses d'entretien a crû légèrement moins vite que le volume de l'investissement. L'un et l'autre s'orientent à la baisse depuis quelques années. De même, au Japon, les réductions budgétaires ont frappé tant l'investissement que l'entretien, d'où la forte diminution de l'un comme de l'autre au cours de la période 1999-2007.

Figure 15. **Tendances des dépenses d'entretien des infrastructures de transport intérieur (1995=100)**
prix constants de 2005

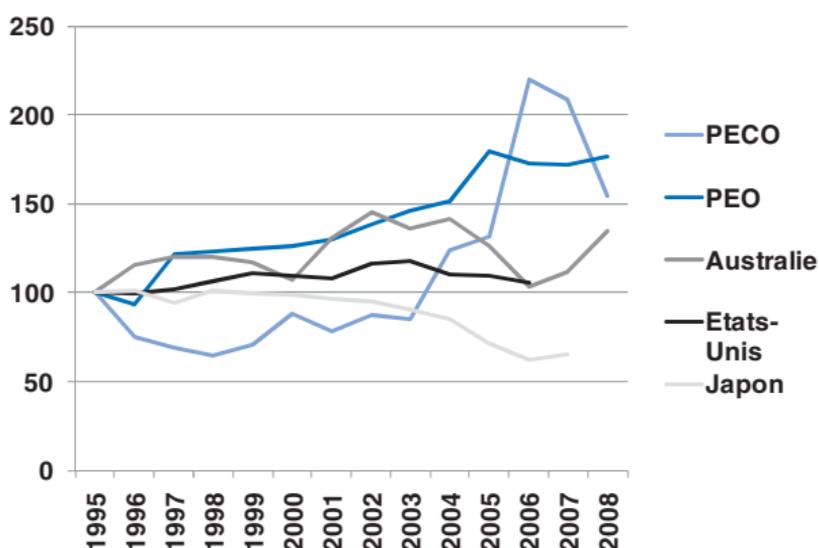
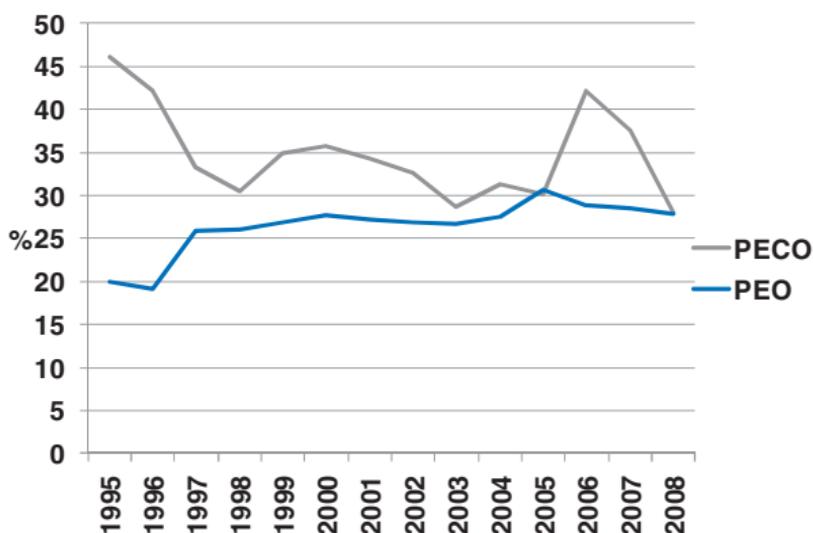


Figure 16. **Part des dépenses d'entretien dans les dépenses totales consacrées aux infrastructures de transport intérieur**
EUR, prix et taux de change courants



4.6. Conclusions

Nous présentons, dans cette brève synthèse des tendances globales qui se dessinent concernant les dépenses d'investissement et d'entretien dans les infrastructures de transport intérieur, certaines conclusions préliminaires fondées sur les données récemment recueillies par le Forum International des Transports.

Les infrastructures de transport ne sont pas suffisantes dans tous les pays, et les besoins de financement dans ce domaine sont encore considérables. Le volume des investissements a nettement augmenté dans les pays d'Europe centrale et orientale, alors que nous observons dans les pays d'Europe occidentale et dans les économies plus matures en général une diminution progressive de la part de l'investissement dans le PIB.

De nombreux pays ont réagi à la crise économique en mettant en œuvre des plans de relance qui comportaient un volet important consacré aux transports. Dans les seuls États-Unis, le *Recovery Act* a mobilisé USD 35 milliards pour financer des projets d'infrastructures routières et des transports publics. Il s'ensuivra vraisemblablement une augmentation temporaire de l'investissement et de la maintenance exprimés en pourcentage, et nos futures enquêtes permettront de mieux saisir l'évolution à cet égard.

A plus long terme, la crise économique entraînera sans doute une raréfaction des financements, tandis que les projets eux-mêmes deviendront probablement plus onéreux. Ainsi, les tendances à la baisse à long terme que nous avons constatées devraient persister si les mécanismes de financement existants ne font l'objet d'aucun changement. Le cas du Japon, par exemple, montre que l'affectation spéciale de recettes fiscales peut avoir un impact remarquable sur le niveau d'investissement.

Nous avons également observé que, dans les pays d'Europe occidentale du moins, une part de 1 % du PIB est devenue la norme établie et une recommandation de fait à l'intention des pouvoirs publics en matière d'investissement en infrastructures. Il est encore malaisé de déterminer si c'est un niveau d'investissement suffisant. Pour répondre à cette question, nous devrions disposer de données sur le parc d'équipements et la qualité des équipements existants, et pouvoir nous faire une idée des taux d'amortissement qui s'y rattachent.

Si ces informations font défaut, il est possible d'utiliser des données sur le volume du trafic et la longueur de réseau rapportée au niveau de service pour analyser des études de cas. Selon ces critères, il semblerait que les dépenses de tous les

pays membres, surtout celles allouées aux infrastructures routières (s'agissant tant de nouveaux investissements que de dépenses d'entretien) soient restées à la traîne par rapport à la croissance de la demande ces dernières années. Là où des investissements ont été réalisés, ils ont surtout visé l'augmentation des capacités plus que la maintenance, d'où un déficit chronique en la matière. Le trafic routier a augmenté néanmoins beaucoup plus rapidement que la capacité routière dans de nombreux pays, ce qui a accru la congestion et alourdi les coûts en raison de l'allongement des temps de parcours et des retards. Renforcer les capacités est généralement coûteux, demande du temps et, est délicat politiquement. Les pays de plus en plus cherchent des alternatives à de telles politiques de renforcement des capacités, notamment par la tarification de la congestion et une meilleure gestion des incidents.

5. INFORMATIONS 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 Transports 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 quatrième 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/09GloStat.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).

Les dépenses d'entretien correspondent aux dépenses d'entretien et de maintenance courantes visant à maintenir les infrastructures en état d'utilisation. Les données incluent uniquement les dépenses d'entretien financées par les Pouvoirs Publics (État, Autorités régionales et locales) et ne comprennent pas celles financées par le secteur privé.

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

Albanie : Les dépenses en infrastructures routières n'incluent pas les routes urbaines.

Allemagne : La rupture de séries en 1991 est due à la réunification de l'Allemagne. Depuis 2005 les investissements ferroviaires incluent uniquement la Deutsche Bahn AG. Les investissements routiers incluent les routes urbaines. Les dépenses de maintenances des infrastructures de transport ne sont pas disponibles.

Australie : Depuis 1998 les données sur les accidents corporels routiers ne sont plus

disponibles tout comme le nombre de victimes depuis 2007. Les dépenses d'investissements pour la construction de bâtiments destinés au transport ne sont plus disponibles par mode de transport. Les dépenses relatives à la construction des pistes d'aéroports (tarmac) sont comprises dans les investissements routiers. Les dépenses d'entretien des infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires ne sont plus disponibles.

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 le transport par conduites ne sont plus disponibles. Les investissements routiers n'incluent pas les routes urbaines.

Bosnie-Herzégovine : Les dépenses en infrastructures de transport ne sont pas disponibles.

Bulgarie : Depuis 1995, le transport de voyageurs par voitures particulières n'est pas disponible. Depuis 2004, un nouveau système de collecte des données pour les voies navigables a été instauré, ce qui crée une rupture de série. Les investissements routiers n'incluent pas les routes urbaines.

Canada : Les données relatives au transport de marchandises ne concernent que le transport national et ne sont pas disponibles avant 1995.

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. Le transport par voiture particulière n'est pas disponible. Les investissements routiers ne comprennent ni les dépenses privées, ni les routes urbaines.

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

Espagne : Les dépenses d'entretien des infrastructures de transport ne sont pas disponibles.

ERYM : Les données sur le transport de voyageurs par voitures particulières ne sont pas disponibles. Les investissements routiers n'incluent pas les routes urbaines.

Estonie : Les données sur les voies navigables ne sont pas disponibles depuis 2000 et celles sur le transport de voyageurs par voitures particulières ne sont pas disponibles.

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. Les investissements des voies navigables comprennent également les installations destinées au transport maritime.

Finlande : Les investissements routiers n'incluent pas les infrastructures urbaines. Les

dépenses d'infrastructures ferroviaires concernent uniquement les dépenses de l'État et incluent le transport urbain. Seuls les investissements aéroportuaires de l'État ne sont comptabilisés. Les investissements portuaires incluent les voies navigables 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 inclut le transit. Le transport de marchandises par voies navigables inclut le transit depuis 1982 et les navires maritimes jusqu'en 1996. Les investissements routiers incluent les routes urbaines. Les dépenses d'entretien routiers ne concernent que les routes nationales jusqu'en 2004. 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 : Depuis 2001, le transport par voies navigables comprend les pavillons étrangers. Les oléoducs incluent les gazoducs. Seuls les investissements de l'État ne sont comptabilisés. Les investissements routiers incluent les routes urbaines depuis 1993.

Islande : Le transport routier de marchandise n'est pas disponible.

Irlande : Les voyageurs-kilomètres par route ne sont pas disponibles. Les investissements routiers n'incluent pas les routes urbaines.

Japon : Les données se réfèrent aux années fiscales (du 1er avril au 31 mars). Les bus et autocars comprennent également les taxis. Les investissements routiers incluent les routes urbaines, mais ne comprennent pas les investissements privés.

Lettonie : Depuis 2006, le transport par oléoducs n'inclut plus le transport de pétrole brut, seulement les produits pétroliers. Le transport de voyageurs par voiture particulière n'est pas

disponible. 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.

Malta : 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. Les données sur les voitures particulières ne sont pas disponibles. Les dépenses d'entretien des infrastructures ne couvrent que les routes et incluent les dépenses privées.

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. Les dépenses des autorités locales relatives à l'entretien des routes sont incluses depuis 2002.

Nouvelle-Zélande : Le transport de voyageurs par route n'est pas disponible. Les investissements en infrastructure ne couvrent que les routes, elles incluent les routes urbaines, mais ne comprennent pas les dépenses des autorités locales.

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.

République 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. Depuis 2008, les méthodes de comptage des voyageurs transportés par bus et autocar ont été modifiées. Le transport de voyageurs par voiture particulière n'est pas disponible. Les investissements routiers ne comprennent pas les routes urbaines.

Russie : Le transport de voyageurs par voiture particulière n'est pas disponible. Les données sur les tués de la route comprennent les personnes décédées 7 jours après l'accident. Les dépenses de maintenance des infrastructures de transport ne sont pas disponibles.

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. Les dépenses en infrastructures de transport comprennent les routes urbaines.

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

Slovénie : Le transport de marchandises par route n'inclut que le transport national. Les investissements routiers incluent les routes urbaines.

Suède : Les investissements routiers incluent les routes urbaines. Les investissements

ferroviaires incluent les tramways et les métros.

Royaume-Uni : Les données sur les investissements se réfèrent à des années fiscales (d'avril à mars) 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 collectés. Seules les dépenses d'entretien des routes ne sont disponibles.

Turquie : La ventilation du transport de voyageurs n'est pas disponible. Les investissements routiers n'incluent pas les routes urbaines.

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>

5.2. Tableaux et graphiques

Tableaux A : Transport de marchandises

Tableaux B : Transport de voyageurs

Tableaux C : Accidents corporels routiers

Tableaux D : Investissement en
infrastructures de transport

Tableaux E : Dépenses d'entretien en
infrastructures de transport

Graphiques 1-2 : Transport de marchandises

Graphiques 3 : Transport de voyageurs

Graphiques 4-6 : Accidents corporels routiers

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

UE26 : Ne comprend pas Chypre qui n'est pas
membre du FIT

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A1 : Chemin de fer

	1970	1990	2000	2007	2008	08/07 % change
ALB	0.2	0.6	0.0	0.1	0.1	-1.9
ARM	n.a.	n.a.	0.4	0.8	n.a.	
AUS	36.0	87.9	133.6	198.7	201.6 e	1.5
AUT	9.9	12.7	16.6	21.4	21.9	2.5
AZE	24.6	37.1	5.7	10.4	10.0	-3.4
BEL	7.8	8.4	7.7	8.1	8.5	3.9
BGR	13.9	14.1	5.5	5.2	4.7	-10.5
BIH	3.4	4.0	0.1	0.4	0.3 e	-7.7
BLR	50.1	75.4	31.4	47.9	49.0	2.2
CAN	n.a.	n.a.	267.2	311.1	290.7 e	-6.6
CHE	6.6	8.3	10.8	13.4	12.5	-6.4
CSK	55.9	59.5	-	-	-	
CZE	-	-	17.5	16.3	15.4	-5.3
DEU	70.5	103.1 c	77.5	114.6	115.7	0.9
DNK	1.9	1.8	2.0	1.8	1.9	4.9
ESP	10.3	11.6	12.2	11.1	10.3	-7.5
EST	5.0	7.0	8.2	8.4	5.9	-29.5
FIN	6.3	8.4	10.1	10.4	10.8	3.3
FRA	67.6	49.7	55.4	40.5	35.7	-11.9
GBR	24.6	16.0	18.1	21.3	21.1	-0.9
GEO	9.8	10.8	3.9	6.9	6.5	-5.9
GRC	0.7	0.6	0.4	0.8	0.8	-5.9
HRV	5.7	6.5	1.8	3.6	3.3	-7.3
HUN	19.8	16.8	8.1	10.1	9.9	-2.6
IRL	0.5	0.6	0.5	0.1	0.1	-20.2
ISL	-	-	-	-	-	
ITA	18.1	21.2	25.8	25.3	23.8	-5.8
JPN	63.0	27.2	22.1	23.3	22.3	-4.6
KOR	0.0	13.7	10.8	10.9	11.6	5.8
LIE	-	-	-	-	-	
LTU	13.6	19.3	8.9	14.4	14.7	2.6
LUX	0.8	0.7	0.6	0.3	0.3	-2.4
LVA	15.5	18.5	13.3	18.3	19.6	6.9
MDA	10.4	14.8	1.5	3.1	2.9	-7.1
MEX	22.6	36.4	48.3	77.2	74.6	-3.4
MKD	0.6	0.8	0.5	0.8	0.7	-4.5
MLT	-	-	-	-	-	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	0.2 e	0.2 e	1.6
NLD	3.7	3.1	4.5	7.2	7.0 e	-2.4
NOR	1.4	1.6	1.8	2.5	2.7	8.6
NZL	n.a.	n.a.	4.1	n.a.	n.a.	
POL	99.3	83.5	54.0	54.3	52.0	-4.1
PRT	0.8	1.6	2.2	2.6	2.5	-1.4
ROM	48.0	57.3	18.0	15.8	15.2	-3.3
RUS	1 672.0	2 522.9	1 373.2	2 090.3	2 116.2	1.2
SRB	6.1	7.2	1.9	4.6	4.3	-4.6
SVK	-	-	11.2	9.6	9.3	-3.6
SVN	3.3	4.2	2.9	3.6	3.5	-2.3
SWE	10.0	10.4	12.4	15.7	16.0	1.9
TUR	6.1	8.0	9.9	9.9	10.7	8.2
UKR	n.a.	474.0	172.8	262.5	257.0	-2.1
USA	n.a.	1 509.6	2 140.3	2 584.9	2 593.1 e	0.3
UE (26)	507.6	529.9	393.7	437.3	426.7	-2.4
OCDE		2 102.3 a	2 985.7	3 603.5 a	3 582.6 a	-0.6
Total FIT		5 376.7 a	4 635.8	6 100.7 a	6 097.0 a	-0.1

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

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A2 : Routes

	1970	1990	2000	2007	2008	08/07 % change
ALB	0.8	1.2	2.2	3.6	4.1	14.3
ARM	n.a.	n.a.	n.a.	0.7 e	1.0 e	45.7
AUS	24.4	81.6	132.3	177.5 e	n.a.	
AUT	2.9	9.0	17.2	18.6	18.2	-2.6
AZE	3.7	3.3	3.8	9.5	10.3	8.7
BEL	13.1	32.0	51.0	42.1	38.4	-8.9
BGR	7.0	13.8	3.1 c	5.9	7.1	20.9
BIH	0.8	3.1	0.3 e	0.5 e	n.a.	
BLR	8.1	22.4	9.7	19.2	22.8	18.6
CAN	n.a.	n.a.	84.7	133.0	n.a.	
CHE	4.8	11.5	21.9	26.7 e	26.8 e	0.5
CSK	10.1	23.3	-	-	-	
CZE	-	-	39.0	48.1	50.9	5.7
DEU	78.0	169.9	280.7	343.4	341.6	-0.6
DNK	7.8	9.4	11.0	11.8	10.7	-9.2
ESP	51.7	90.5	148.7	253.8	238.7	-6.0
EST	2.3	4.5	3.9	10.7	8.3	-22.3
FIN	12.4	25.4	27.7	26.0	27.6	6.4
FRA	66.3	114.8	184.2	207.0	195.5	-5.6
GBR	85.0	132.9	153.7	175.9	174.1 e	-1.0
GEO	n.a.	2.6	0.5	0.6	0.6	1.0
GRC	7.0	12.5	14.3 e	17.4 e	17.0 e	-2.3
HRV	1.3	2.9	2.8	10.5	11.0	5.1
HUN	5.8	15.2	12.1	13.2	13.0	-1.2
IRL	n.a.	5.1	12.3	19.1	19.0 e	-1.0
ISL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
ITA	n.a.	177.9	158.6	192.2 e	189.8 e	-1.3
JPN	135.9	274.2	313.1	354.8	352.0	-0.8
KOR	n.a.	n.a.	n.a.	105.2	n.a.	
LIE	n.a.	n.a.	n.a.	0.3	0.3	-2.9
LTU	3.4 e	7.3	7.8	20.3	20.4	0.7
LUX	0.1	0.4 e	0.4	0.6	0.6	6.3
LVA	2.8 e	5.9	4.8	13.1	12.3	-6.1
MDA	3.2	6.3	1.0	2.7	3.0	8.1
MEX	42.9	108.9	194.1	222.4	227.3	2.2
MKD	0.8	2.2	0.8	5.9	4.0	-33.0
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	32.9	32.6 e	-1.0
NOR	3.2	8.2	13.0	16.3	16.7	2.5
NZL	n.a.	n.a.	14.3	19.2	19.5	1.6
POL	15.8	40.3	75.0	159.5	174.2	9.2
PRT	n.a.	10.9	15.0	18.4	16.8	-8.7
ROM	5.2 ¹	5.2 ¹	9.9	23.9	23.2	-3.1
RUS	116.4	299.4	152.7	205.8	216.3	5.1
SRB	3.5	8.6	0.6 ¹	1.2 ¹	1.1 ¹	-4.2
SVK	-	-	14.3	27.1	29.1	7.6
SVN	2.1	4.9	1.9	2.6	2.6	2.4
SWE	5.1	25.6	31.4	36.4	37.9	4.3
TUR	17.4	65.7	161.6	181.3	181.9	0.3
UKR	n.a.	14.8	2.5	14.3	18.2 e	27.2
USA	n.a.	1 239.2	1 741.5	1 922.9	n.a.	
UE (26)	396.2 ^a	959.7 ^a	1 309.7 ^a	1 719.9 ^a	1 699.5 ^a	-1.2
OCDE		2 707.6 ^a	3 954.8 ^a	4 802.7 ^a		
Total FIT		3 115.7 ^a	4 163.0 ^a	5 154.1 ^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	2007	2008	08/07 % change
ALB	-	-	-	-	-	
ARM	-	-	-	-	-	
AUS	-	-	-	-	-	
AUT	1.3	1.7	2.4	2.6	2.4	-9.2
AZE	n.a.	n.a.	n.a.	6.0	6.1	1.1
BEL	6.7	5.4	7.3	9.0	8.7	-2.9
BGR	1.8	1.6	0.4	1.7	1.9	13.2
BIH	-	-	-	-	-	
BLR	1.2	1.8	0.0	0.1	0.1	41.9
CAN	n.a.	n.a.	25.4	29.4	n.a.	
CHE	0.1	0.2	0.1 e	0.1 e	n.a.	
CSK	2.4	4.4	-	-	-	
CZE	-	-	0.8	0.9	0.9	-3.9
DEU	48.8	54.8	66.5	64.7	64.1	-1.0
DNK	-	-	-	-	-	
ESP	-	-	-	-	-	
EST	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
FIN	n.a.	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0
FRA	12.7	7.6	9.1	8.8	8.6	-3.1
GBR	0.3 e	0.2	0.2	0.1	0.2	14.3
GEO	-	-	-	-	-	
GRC	-	-	-	-	-	
HRV	0.3	0.5	0.1	0.1	0.1	-27.5
HUN	1.8	2.0	0.9	2.2	2.3	1.7
IRL	-	-	-	-	-	
ISL	-	-	-	-	-	
ITA	0.4	0.1	0.2	0.1	n.a.	
JPN	-	-	-	-	-	
KOR	-	-	-	-	-	
LIE	-	-	-	-	-	
LTU	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	18.2
LUX	0.3	0.3	0.4	0.3	0.4	6.1
LVA	0.1	0.3	n.a.	n.a.	n.a.	
MDA	0.1	0.3	n.a.	0.0	0.0	0.0
MEX	-	-	-	-	-	
MKD	-	-	-	-	-	
MLT	-	-	-	-	-	
MNE	-	-	-	-	-	
NLD	30.7	35.7	41.3	41.9	46.0	9.9
NOR	-	-	-	-	-	
NZL	-	-	-	-	-	
POL	2.3	1.0	1.2	1.3	1.3	-4.8
PRT	-	-	-	-	-	
ROM	1.3	2.1	2.6	5.3	4.9	-7.5
RUS	163.9	213.9	71.0	86.0	63.7	-25.9
SRB	3.5	3.2	1.0	1.6	1.4	-13.6
SVK	-	-	1.4	1.0	1.1	9.7
SVN	-	-	-	-	-	
SWE	-	-	-	-	-	
TUR	-	-	-	-	-	
UKR	n.a.	11.9	5.9	5.7	n.a.	
USA	227.5	426.9	441.7	396.6	n.a.	
UE (26)	111.1	117.5	134.7	140.2	142.7	1.8
OCDE	335.4 a	540.4 a	598.9	559.2		
Total FIT	507.7 a	776.3 a	679.9	665.8		

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

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A4 : Oléoducs

	1970	1990	2000	2007	2008	08/07 % change
ALB	n.a.	n.a.	0.0	0.0	0.0	-33.3
ARM	n.a.	n.a.	1.3	2.0	n.a.	
AUS	-	-	-	-	-	
AUT	3.6	6.4	7.6	7.2	7.5	4.1
AZE	1.0	3.4	1.4	52.3	62.4	19.4
BEL	0.3	1.0	1.6	1.5 e	1.4 e	-3.0
BGR	n.a.	0.6	0.4	0.4	0.4	0.0
BIH	-	-	-	-	-	
BLR	-	-	-	-	-	
CAN	n.a.	n.a.	90.5	124.5	124.0	-0.4
CHE	1.2	1.2	0.2	0.2 e	0.2 e	-3.0
CSK	6.4	7.5	-	-	-	
CZE	-	-	1.6	2.1	2.3	11.4
DEU	15.1	11.7	15.0	15.8	15.9	0.7
DNK	n.a.	2.0	4.7	4.6	4.2	-9.0
ESP	1.0	4.2	7.5	8.9	9.1	2.3
EST	-	-	-	-	-	
FIN	-	-	-	-	-	
FRA	28.2	19.6	21.7	21.1	20.9	-1.1
GBR	2.7	10.2	11.4	10.2	9.9 e	-3.0
GEO	n.a.	n.a.	1.8	2.6 e	n.a.	
GRC	-	-	-	-	-	
HRV	n.a.	3.6	0.7	1.8	1.7	-5.8
HUN	1.0	5.3	4.0	5.7	5.6	-1.5
IRL	-	-	-	-	-	
ISL	-	-	-	-	-	
ITA	9.1	11.5	10.3	11.4	11.6	2.1
JPN	-	-	-	-	-	
KOR	-	-	-	-	-	
LIE	-	-	-	-	-	
LTU	n.a.	n.a.	3.5	1.0	0.5	-48.9
LUX	-	-	-	-	-	
LVA	n.a.	n.a.	6.5	2.7	2.1	-22.6
MDA	-	-	-	-	-	
MEX	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MKD	n.a.	n.a.	n.a.	0.2	0.2	0.0
MLT	-	-	-	-	-	
MNE	-	-	-	-	-	
NLD	4.1	4.9	5.9	5.6	5.4 e	-3.0
NOR	n.a.	2.1	3.5	4.2	3.8	-8.7
NZL	-	-	-	-	-	
POL	7.0	13.9	20.4	23.5	21.2	-9.6
PRT	-	-	-	-	-	
ROM	1.8	5.1	1.4	1.8	1.7	-7.0
RUS	242.6	1 239.8	745.0	1 140.9	1 112.9	-2.5
SRB	n.a.	0.1	0.1	0.5	0.5	2.2
SVK	-	-	-	-	-	
SVN	-	-	-	-	-	
SWE	-	-	-	-	-	
TUR	1.4	62.4	53.1	12.9	36.4	182.1
UKR	n.a.	50.6	36.6	36.2	35.4 e	-2.4
USA	n.a.	852.8	842.4	814.2	n.a.	
UE (26)	80.3 ^a	103.9	123.3	123.8	120.1	-3.0
OCDE		1 016.6 ^a	1 101.4	1 073.8		
Total FIT		2 319.7 ^a	1 900.0	2 316.2		

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

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

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

	1970	1990	2000	2007	2008	08/07 % change
ALB	0.9 4	1.8 4	2.2	3.6	4.2	14.0
ARM	n.a.	n.a.	1.7 2	3.4 e	3.8 e	9.4
AUS	60.4	169.5	265.8	376.1 2	379.1 e	0.8
AUT	17.6	29.7	43.8	49.8	50.0	0.2
AZE	29.3 3	43.7 3	10.8 3	78.2 e	88.9 e	13.6
BEL	27.9	46.9	67.6	60.7 e	57.0 e	-6.1
BGR	22.7 4	30.1	9.4 c	13.3	14.2	6.9
BIH	4.2	7.1	0.5	0.9 e	0.9 e	-3.2
BLR	59.4	99.6	41.2 e	67.2 e	71.9 e	6.9
CAN	n.a.	n.a.	467.8	598.0	577.1	-3.5
CHE	12.8	21.2	33.1 e	40.4 e	39.7 e	-1.8
CSK	74.8	94.7	-	-	-	
CZE	-	-	58.9	67.4	69.5	3.1
DEU	212.4	339.5 c	439.7	538.6	537.2	-0.3
DNK	9.7 4	13.2	17.7	18.2	16.8	-7.8
ESP	63.1	106.4	168.4	273.8	258.1	-5.7
EST	7.4	11.5	12.1	19.1	14.2	-25.5
FIN	18.7 3	33.8	37.9	36.5	38.5	5.5
FRA	174.8	191.7	270.4	277.5	260.7	-6.1
GBR	112.5 e	159.3	183.4	207.5	205.3 e	-1.1
GEO	9.8 4,	13.4 4	6.2	10.1 e	9.7 e	-4.0
GRC	7.6	13.1	14.7 e	18.2 e	17.7 e	-2.5
HRV	7.3 4	13.5	5.3	16.0	16.1	0.9
HUN	28.4	39.3	25.2 c	31.2	30.8	-1.5
IRL	0.5 2	5.7	12.8	19.3	19.1 e	-1.1
ISL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
ITA	27.5 2	210.7	194.9	229.0 e	225.3 e	-1.6
JPN	198.9	301.4	335.3	378.1	374.2	-1.0
KOR	n.a.	13.7 2	10.8 2	116.1	116.8 2	0.6
LIE	n.a.	n.a.	n.a.	0.3	0.3	-2.9
LTU	17.1 4	26.8 4	20.1	35.7	35.7	0.0
LUX	1.2	1.4 e	1.5	1.2	1.3	4.2
LVA	18.3 4	24.7 4	24.6 3	34.2 3	34.0 3	-0.4
MDA	13.7	21.4	2.5 3	5.8	5.8	0.1
MEX	65.5	145.3	242.4	299.6	301.9	0.8
MKD	1.4 4	3.0 4	1.3 4	6.9	4.9	-29.0
MLT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	0.2 e	0.2 e	1.6
NLD	50.9	66.5	83.2 e	87.5 e	91.0 e	4.0
NOR	4.6 4	11.9	18.3	23.0	23.2 e	1.1
NZL	n.a.	n.a.	18.4	23.1 1	23.4 1	1.3
POL	124.3	138.7	150.6	238.6	248.8	4.3
PRT	0.8 2	12.5	17.1	21.0	19.3	-7.8
ROM	56.4	69.6	31.9	46.9	45.1	-3.8
RUS	2 194.9	4 276.0	2 341.9	3 523.1	3 509.1	-0.4
SRB	13.1 4	19.1	3.6	7.7	7.3	-6.0
SVK	-	-	27.0	37.7	39.5	4.8
SVN	5.4	9.1	4.8	6.2	6.2	-0.3
SWE	15.1	36.1	43.8	52.1	53.9	3.6
TUR	25.0	136.2	224.6	204.2	229.1	12.2
UKR	n.a.	551.3	217.8	318.7	316.2 3	-0.8
USA	n.a.	4 028.4	5 165.9	5 718.6	n.a.	
UE (26)	1 095.2 a	1 711.0 a	1 961.4 a	2 421.2 a	2 389.1 a	-1.3
OCDE		6 366.9 a	8 640.8 a	10 043.1 a		
Total FIT		11 588.5 a	11 378.8 a	14 240.6 a		

a: Les données non disponibles n'affectent pas 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	2007	2008	08/07 % change
ALB	0.3	0.8	0.1	0.1	0.0 e	-19.6
ARM	n.a.	n.a.	0.0	0.0	n.a.	
AUS	13.4	10.4	11.3	12.9	13.6 e	6.0
AUT	6.3	8.5	8.2	9.6	10.8	13.1
AZE	1.7	1.8	0.5	1.1	1.0	-5.3
BEL	8.3	6.5	7.8	9.9	10.4	4.8
BGR	6.2	7.8	3.5	2.4	2.3	-3.7
BIH	1.7	1.4	0.0	0.0	0.0	8.3
BLR	7.3	16.9	17.7	9.4	8.2	-12.6
CAN	n.a.	n.a.	1.5 e	1.4 e	1.5 e	8.7
CHE	8.2	11.1	12.8	17.4	18.7 e	7.0
CSK	20.5	19.3	-	-	-	
CZE	-	-	7.3	6.9	6.8	-1.4
DEU	38.5	43.6	75.4	79.1	81.8	3.4
DNK	3.4	4.9	5.3	6.0	6.1	1.7
ESP	15.0	16.7	20.1	21.9	24.0	9.7
EST	1.3	1.5	0.3	0.3	0.3	0.0
FIN	2.2	3.3	3.4	3.8	4.1	7.3
FRA	41.0	63.7	69.9	80.3	85.0	5.9
GBR	30.4	33.2	38.2	48.4	50.7	4.8
GEO	2.1	2.0	0.5	0.8	0.7	-12.8
GRC	1.5	2.0	1.6	1.9	1.7	-14.1
HRV	3.7	3.4	1.3	1.6	1.8	12.4
HUN	15.2	11.4	9.7	8.8	8.3	-5.2
IRL	0.8	1.2	1.4	2.0	2.0	-1.5
ISL	-	-	-	-	-	
ITA	32.5	44.7	47.1	49.8	49.5 e	-0.5
JPN	288.8	387.5	384.3	405.5	402.9 e	-0.6
KOR	n.a.	n.a.	47.6	55.8	55.0	-1.4
LIE	-	-	-	-	-	
LTU	2.1	3.6	0.6	0.4	0.4	-2.7
LUX	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	9.2
LVA	3.8	5.4	0.7	1.0	1.0	-3.3
MDA	0.8	1.6	0.3	0.5	0.5	3.8
MEX	4.5	5.3	0.1	0.1	0.2	111.9
MKD	0.3	0.4	0.2	0.1	0.1	35.8
MLT	-	-	-	-	-	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	8.0	11.1	15.4	16.3	17.0 e	3.9
NOR	1.9	2.4	3.4	3.4	3.6	5.4
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
POL	36.9	50.4	19.7	19.5	19.8	1.2
PRT	3.5	5.7	3.8	4.0	4.2	5.7
ROM	17.8	30.6	11.6	7.5	7.0	-6.9
RUS	191.1	274.4	167.1	174.1	175.9	1.0
SRB	3.7	4.5	1.2	0.7	0.6	-15.1
SVK	-	-	2.9	2.2	2.3	6.1
SVN	1.5	1.4	0.7	0.8	0.8	2.7
SWE	4.6	6.6	8.2	10.3	11.0	7.7
TUR	5.6	6.4	5.8	5.6	5.1	-8.2
UKR	n.a.	76.0	51.8	53.1	53.1 e	-0.1
USA	9.9	9.7	8.8	9.3	9.9	6.8
UE (26)	301.3	383.3	363.2	393.3	407.5	3.6
OCDE	600.9 a	765.9 a	821.5	892.3	906.3	1.6
Total FIT		1 199.3 a	1 079.5	1 146.1	1 160.0	1.2

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

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

	1970	1990	2000	2007	2008	08/07 % change
ALB	n.a.	n.a.	5.1	6.4	5.6	-11.4
ARM	n.a.	n.a.	1.3	2.4	n.a.	
AUS	100.2	200.7	240.5	263.2	n.a.	
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	112.1	110.9	-1.1
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.	
CAN	n.a.	n.a.	472.0	488.0	479.0	-1.8
CHE	41.8	73.3	80.6	90.7 ^e	91.8 ^e	1.2
CSK	n.a.	n.a.	-	-	-	
CZE	-	-	63.9	71.5	72.4	1.2
DEU	350.6	593.2	831.3	868.0	852.3	-1.8
DNK	n.a.	53.0	57.8	63.9	63.9 ^e	0.1
ESP	64.3	174.4	280.0	343.3	339.1	-1.2
EST	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
FIN	23.7	51.2	55.7	63.8	63.4	-0.6
FRA	305.0	586.0	699.6	727.8	720.2	-1.0
GBR	283.0	588.0	639.7	685.0	679.0	-0.9
GEO	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
GRC	n.a.	19.1	34.5	36.3	35.9 ^e	-1.2
HRV	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
HUN	7.3	47.0	46.2	41.4	42.0	1.4
IRL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
ISL	n.a.	2.7	3.8	5.1	4.9	-2.6
ITA	211.9	522.6	726.5	768.3	719.6	-6.3
JPN	182.7	760.1	869.7	836.0	829.7	-0.7
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.	39.1	38.0	-2.9
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	148.8	147.0 ^e	-1.2
NOR	17.8	42.7	46.8	53.1	52.5 ^e	-1.2
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
POL	n.a.	68.1	149.7	239.3	273.5	14.3
PRT	13.8	40.5	82.4 ^e	86.8 ^e	85.8 ^e	-1.2
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	26.0	26.4	1.5
SVN	n.a.	13.3	20.3	24.4	24.9	2.1
SWE	56.1	85.9	91.9	99.3	98.4	-0.9
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	4 248.9	n.a.	
UE (26)	1 458.2 ^a	3 119.1 ^a	4 050.7 ^a	4 445.2 ^a	4 392.8 ^a	-1.2
OCDE	4 618.5 ^a	7 852.2 ^a	9 838.6 ^a	10 366.7 ^a		
Total FIT	4 622.3 ^a	7 886.0 ^a	9 865.3 ^a	10 439.0 ^a		

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

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

	1970	1990	2000	2007	2008	08/07 % change
ALB	0.8	2.2	0.2	0.7	0.8	19.2
ARM	n.a.	n.a.	0.1	0.1 e	n.a.	
AUS	6.5	17.5	17.4	19.2	n.a.	
AUT	8.0 e	13.6	n.a.	n.a.	n.a.	
AZE	3.1	7.5	9.2	12.9	14.0	8.9
BEL	9.3	11.4	13.3	20.2	20.4	0.7
BGR	12.2	25.9	13.9	11.3	11.4	1.1
BIH	1.2	2.7	1.2 e	1.3 e	n.a.	
BLR	8.4	19.8	9.2	9.4	8.2	-12.1
CAN	n.a.	n.a.	30.0	15.5	n.a.	
CHE	3.0	5.6	5.3	5.5 e	5.5 e	0.5
CSK	21.4	43.4	-	-	-	
CZE	-	-	9.4	9.5	9.4	-1.8
DEU	48.6	56.6	69.0	65.4	63.5	-2.9
DNK	n.a.	6.4	7.4	7.5	7.4 e	-0.8
ESP	20.9	33.4	50.3	59.2	60.9	2.9
EST	2.6	4.5	2.6	2.7	2.5	-8.4
FIN	7.5	8.5	7.7	7.5	7.5	0.0
FRA	25.2	41.3	43.0	47.1	48.6	3.2
GBR	60.0	45.6	46.5	49.8	50.1 e	0.5
GEO	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
GRC	4.8	5.1	6.0 e	6.3 e	6.3 e	0.5
HRV	3.3	7.0	3.3	3.8	4.1	7.5
HUN	13.5	24.1	18.4	16.9	17.4	3.0
IRL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
ISL	n.a.	0.3	0.5	0.7	0.6	-2.6
ITA	32.0	84.0	93.6	103.0	103.9	0.9
JPN	101.6	93.0	81.6	83.1	83.9	1.0
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	3.2	3.0	-6.9
LUX	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LVA	3.3	5.9	2.3	2.6	2.5	-5.9
MDA	1.9	4.9	1.0	2.5	2.6	4.8
MEX	64.6	271.5	381.7	449.9	463.9	3.1
MKD	1.0	1.5	0.8	1.0	1.2	20.6
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	16.1 e	16.2 e	0.5
NOR	4.2	4.6	6.3	6.1	6.1	1.2
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
POL	29.1	46.3	31.7	27.4	26.8	-2.1
PRT	4.4	10.3	11.8	10.9 e	10.9 e	0.5
ROM	7.9	24.0	7.7	12.2	13.9	14.2
RUS	100.1	262.2	164.4	52.3	50.2	-3.9
SRB	6.0	7.2	3.1	4.5	4.7	5.9
SVK	-	-	8.4	7.7	6.6	-15.1
SVN	2.6	6.5 c	3.5	3.2	3.1	-2.8
SWE	8.5	9.7	9.5	8.7	8.8	1.1
TUR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
UKR	n.a.	90.3	28.9	55.4	n.a.	
USA	n.a.	195.4	259.0	238.0	n.a.	
UE (26)	337.9 a	526.1	473.8 a	498.2 a	500.9 a	0.5
OCDE		1 040.7 a	1 223.1 a	1 281.0 a		
Total FIT		1 519.4 a	1 476.8 a	1 459.9 a		

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

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B4 : Transport routier total (B2+B3)

	1970	1990	2000	2007	2008	08/07 % change
ALB	0.8 1	2.2 1	5.3	7.0	6.4	-8.6
ARM	n.a.	n.a.	1.4	2.5 e	n.a.	
AUS	106.7	218.2	257.9	282.4	n.a.	
AUT	34.9 e	67.7	n.a.	n.a.	n.a.	
AZE	3.1 1	7.5 1	9.2 1	12.9 1	14.0 1	8.9
BEL	58.6	92.2	119.4	132.3	131.3	-0.8
BGR	12.2 1	30.4	13.9 1	11.3 1	11.4 1	1.1
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	9.4 1	8.2 1	-12.1
CAN	n.a.	n.a.	502.0	503.5	479.0 2	-4.9
CHE	44.9	78.9	85.8	96.2 e	97.3 e	1.1
CSK	21.4 1	43.4 1	-	-	-	
CZE	-	-	73.3	81.1	81.7	0.8
DEU	399.2	649.8	900.3	933.4	915.8	-1.9
DNK	n.a.	59.5	65.2	71.4	71.4 e	0.0
ESP	85.3	207.8	330.3	402.5	400.0	-0.6
EST	2.6 1	4.5 1	2.6 1	2.7 1	2.5 1	-8.4
FIN	31.2	59.7	63.4	71.3	70.9	-0.5
FRA	330.2	627.3	742.6	774.9	768.8	-0.8
GBR	343.0	633.6	686.2	734.8	729.1 e	-0.8
GEO	n.a.	8.3	4.5	5.4	5.6	2.8
GRC	4.8 1	24.2	40.5 e	42.6 e	42.2 e	-0.9
HRV	3.3 1	7.0 1	3.3 1	3.8 1	4.1 1	7.5
HUN	20.8	71.1	64.6	58.3	59.4	1.9
IRL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
ISL	n.a.	3.0	4.3	5.7	5.6	-2.6
ITA	243.9	606.5	820.1	871.3	823.5	-5.5
JPN	284.2	853.1	951.3	919.1	913.6 e	-0.6
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	42.3	40.9	-3.2
LUX	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LVA	3.3 1	5.9 1	2.3 1	2.6 1	2.5 1	-5.9
MDA	1.9 1	4.9 1	1.0 1	2.5 1	2.6 1	4.8
MEX	64.6 1	271.5 1	381.7 1	449.9 1	463.9 1	3.1
MKD	1.0 1	1.5 1	0.8 1	1.0 1	1.2 1	20.6
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	164.9 e	163.2 e	-1.0
NOR	21.9	47.3	53.1	59.2	58.7 e	-0.9
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
POL	29.1 1	114.4 c	181.4	266.6	300.3	12.6
PRT	18.2	50.8	94.2 e	97.7 e	96.8 e	-1.0
ROM	7.9 1	24.0 1	7.7 1	12.2 1	13.9 1	14.2
RUS	100.1 1	262.2 1	164.4 1	52.3 1	50.2 1	-3.9
SRB	9.9	23.3	3.1 1	4.5 1	4.7 1	5.9
SVK	-	-	32.4	33.7	33.0	-2.3
SVN	2.6 1	19.8 c	23.8	27.6	28.0	1.6
SWE	64.6	95.6	101.4	108.0	107.2	-0.7
TUR	41.3	135.0	185.7	209.1	206.1	-1.4
UKR	n.a.	90.3 1	28.9 1	55.4 1	n.a.	
USA	2 817.8 2	3 866.9	4 353.9	4 487.0	n.a.	
UE (26)	1 796.1 a	3 645.2 a	4 524.4 a	4 943.4 a	4 893.7 a	-1.0
OCDE		9 027.8 a	11 247.4 a	11 856.8 a		
Total FIT		9 548.7 a	11 532.3 a	12 113.4 a		

a: Les données non disponibles n'affectent pas 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	2007	2008	08/07 % change
ALB	1.0 2	3.0 2	5.4	7.1	6.5	-8.6
ARM	n.a.	n.a.	1.5	2.5 e	n.a.	
AUS	120.0	228.6	269.2	295.2	n.a.	
AUT	41.1 e	76.2	8.2 1	9.6 1	10.8 1	13.1
AZE	4.8 2	9.3 2	9.6 2	14.0 2	15.1 2	7.8
BEL	66.8	98.7	127.2	142.2	141.7	-0.4
BGR	18.5 2	38.2	17.4 2	13.7 2	13.7 2	0.3
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	18.7 2	16.4 2	-12.3
CAN	n.a.	n.a.	503.5 e	504.9 e	496.0 e	-1.8
CHE	53.0	89.9	98.7	113.6 e	116.0 e	2.0
CSK	41.9 2	62.7 2	-	-	-	
CZE	-	-	80.6	88.0	88.5	0.7
DEU	437.7	693.4	975.7	1 012.5	997.6	-1.5
DNK	3.4 1	64.3	70.5	77.4	77.4 e	0.1
ESP	100.2	224.5	350.4	424.3	424.0	-0.1
EST	3.9 2	6.0 2	2.9 2	3.0 2	2.7 2	-7.6
FIN	33.4	63.0	66.8	75.1	75.0	-0.1
FRA	371.2	691.0	812.5	855.2	853.8	-0.2
GBR	373.4	666.8	724.4	783.2	779.8 e	-0.4
GEO	2.1 1	10.3	5.0	6.2	6.2	0.9
GRC	6.3 2	26.2	42.1 e	44.5 e	43.8 e	-1.5
HRV	7.0 2	10.4 2	4.6 2	5.4 2	5.9 2	8.9
HUN	36.0	82.5	74.3	67.0	67.7	1.0
IRL	0.8 1	1.2 1	1.4 1	2.0 1	2.0 1	-1.5
ISL	n.a.	3.0	4.3	5.7	5.6	-2.6
ITA	276.4	651.3	867.2	921.1	873.0	-5.2
JPN	573.0	1 240.5	1 335.5	1 324.6	1 316.6	-0.6
KOR	n.a.	n.a.	47.6 1	n.a.	n.a.	
LIE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LTU	7.0 2	10.3 2	2.9 2	42.7	41.3	-3.2
LUX	0.2 1	0.2 1	0.3 1	0.3 1	0.3 1	9.2
LVA	7.1 2	11.2 2	3.1 2	3.6 2	3.4 2	-5.2
MDA	2.6 2	6.5 2	1.3 2	2.9 2	3.1 2	4.7
MEX	69.1 2	276.8 2	381.8 2	450.0 2	464.0 2	3.1
MKD	1.4 2	1.8 2	1.0 2	1.1 2	1.4 2	22.1
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	181.2 e	180.2 e	-0.6
NOR	23.9	49.8	56.4	62.7	62.3 e	-0.6
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
POL	66.0 2	164.8 c	201.1	286.1	320.1	11.9
PRT	21.7	56.5	98.0 e	101.7 e	101.0 e	-0.7
ROM	25.7 2	54.6 2	19.3 2	19.6 2	20.8 2	6.1
RUS	291.2 2	536.6 2	331.4 2	226.3 2	226.1 2	-0.1
SRB	13.5	27.7	4.3 2	5.1 2	5.3 2	3.1
SVK	-	-	35.2	35.9	35.3	-1.8
SVN	4.1 2	21.3 c	24.5	28.4	28.9	1.6
SWE	69.2	102.2	109.6	118.3	118.2	0.0
TUR	46.9	141.4	191.5	214.7	211.2	-1.6
UKR	n.a.	166.4 2	80.7 2	108.5 2	n.a.	
USA	2 827.7 3	3 876.7	4 362.7	4 496.3	n.a.	
UE (26)	2 097.4 a	4 028.5 a	4 887.6 a	5 336.6 a	5 301.1 a	-0.7
OCDE		9 793.7 a	12 068.8 a	12 693.3 a		
Total FIT		10 748.1 a	12 611.8 a	13 203.7 a		

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

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

ACCIDENTS CORPORELS ROUTIERS

Milliers

Tableau C1 : Nombre d'accidents

	1970	1990	2000	2007	2008	08/07 % change
ALB	n.a.	n.a.	0.4	1.3	1.2	-3.7
ARM	n.a.	n.a.	0.9	1.9	n.a.	
AUS	n.a.	22.1	n.a.	n.a.	n.a.	
AUT	51.6	46.3	42.1	41.1	39.2	-4.7
AZE	n.a.	3.3 e	2.0	3.1	3.0	-4.3
BEL	77.0	62.4	49.1	49.8	n.a.	
BGR	5.8 e	6.5	6.9	8.0	8.0	0.4
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	39.9	40.9	2.4
BLR	n.a.	9.2 e	6.4	8.3 e	n.a.	
CAN	124.2	182.0	155.8	n.a.	n.a.	
CHE	28.7	23.8	23.7	21.9	20.7	-5.4
CSK	33.5	30.1	-	-	-	
CZE	-	-	25.4	23.1	22.5	-2.5
DEU	377.6	340.0	382.9	335.8	320.6	-4.5
DNK	19.8	9.2	7.3	5.5	5.0	-9.5
ESP	58.0	101.5	101.7	100.5	93.2	-7.3
EST	2.2	2.1	1.5	2.5	1.9	-23.7
FIN	11.4	10.2	6.6	6.7	6.9	3.4
FRA	235.1	162.6	121.2	81.3	74.5	-8.3
GBR	272.8	265.6	242.1	188.1	176.8	-6.0
GEO	3.0	3.0	1.7	4.9	6.0	21.6
GRC	18.3	19.6	23.0	15.1	15.1	-0.1
HRV	11.1 e	14.5	14.4	18.0	16.3	-9.7
HUN	23.2	27.8	17.5	20.6	19.2	-7.1
IRL	6.4	6.1	7.8	5.2	5.6	8.2
ISL	0.7	0.6	1.0	1.1	1.1	-5.4
ITA	307.7	161.8	256.5	230.9	219.0	-5.2
JPN	718.1	643.1	931.9	832.5	766.1	-8.0
KOR	37.2	255.3	290.5	211.7	n.a.	
LIE	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	-4.3
LTU	4.7	5.1	5.8	6.4	4.8	-25.6
LUX	3.1	1.2	0.9	0.7	0.8	1.1
LVA	4.7	4.3	4.5	4.8	4.2	-12.2
MDA	3.1	6.0	2.6	2.4	2.9	17.7
MEX	19.8	65.0	61.1	30.6	30.4	-0.6
MKD	3.1	2.3	1.7	4.0	4.4	9.1
MLT	n.a.	n.a.	1.0	1.0	0.9	-8.1
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	59.0	13.2	10.9	9.2	8.5 e	-8.2
NOR	9.3	8.8	8.4	8.2	7.7	-5.6
NZL	13.3	12.8	7.8	12.0	11.6	-3.3
POL	41.8	50.5	57.3	49.5	49.1	-1.0
PRT	22.7	45.1	44.2	35.3	33.6	-4.8
ROM	4.9	9.7	7.6	8.5	10.6	25.8
RUS	n.a.	197.4	157.6	233.8	218.3	-6.6
SRB	n.a.	n.a.	48.8	70.8	67.7	-4.4
SVK	-	-	7.9	8.5	8.3	-1.8
SVN	8.3	5.2	8.5	11.4	8.9	-21.7
SWE	16.6	17.0	15.8	18.5	18.5	-0.5
TUR	19.2	115.3	466.4	825.6	948.3	14.9
UKR	n.a.	50.9	33.3	63.6	51.3	-19.3
USA	n.a.	2 162.0	2 108.0	1 748.0	1 664.0	-4.8
UE (26)	1 666.3	1 403.2	1 456.0	1 268.0	1 155.5 a	-8.9
OCDE		4 861.1	5 475.1 a	4 917.0 a	4 566.2 a	-7.1
Total FIT		5 180.9 a	5 781.2 a	5 412.0 a	5 017.9 a	-7.3

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

ACCIDENTS CORPORELS ROUTIERS

Milliers

Tableau C2 : Victimes [tués+ blessés]

	1970	1990	2000	2007	2008	08/07 % change
ALB	n.a.	n.a.	0.6	1.7	1.6	-10.1
ARM	n.a.	n.a.	1.4	3.1	n.a.	
AUS	n.a.	39.1	32.8	n.a.	n.a.	
AUT	72.7	62.0	55.9	53.9	51.2	-5.0
AZE	n.a.	5.0 e	2.2	4.5	4.3	-5.6
BEL	107.8	88.2	69.4	66.9	n.a.	
BGR	6.4 e	8.4	9.0	10.8	11.0	1.7
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	8.4	8.4	-0.5
BLR	n.a.	11.5 e	8.1	10.6 e	n.a.	
CAN	183.6	266.6	225.8	n.a.	n.a.	
CHE	37.7	30.2	30.7	27.5	25.9	-5.8
CSK	44.2	40.4	-	-	-	
CZE	-	-	33.9	30.5	29.6	-2.9
DEU	551.0	456.1	511.6	436.4	413.5	-5.2
DNK	26.7	11.3	9.6	7.1	6.3	-10.4
ESP	87.0	162.4	155.6	146.3	134.0	-8.4
EST	2.3	2.8	2.0	3.5	2.5	-27.0
FIN	17.1	13.4	8.9	8.8	8.9	0.4
FRA	344.7	236.1	169.8	107.8	98.1	-9.0
GBR	371.5	352.9	335.0	257.2	240.5	-6.5
GEO	4.3	4.6	2.6	8.1	9.9	22.8
GRC	25.7	29.1	32.8	20.5	20.6	0.5
HRV	15.2 e	21.2	21.2	25.7	23.1	-10.3
HUN	31.9	39.4	23.9	28.7	26.4	-8.1
IRL	9.8	9.9	12.5	8.1	8.2	0.7
ISL	0.9	0.9	1.5	1.7	1.6	-5.3
ITA	239.3	228.2	367.1	331.0	315.5	-4.7
JPN	997.9	801.5	1 164.8	1 040.2	950.7	-8.6
KOR	45.9	336.6	437.2	342.1	n.a.	
LIE	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	-6.0
LTU	4.9	6.4	7.6	8.8	6.3	-28.0
LUX	2.5	1.8	1.3	1.2	1.2	-5.0
LVA	5.0	5.6	6.0	6.5	5.7	-12.0
MDA	3.6	7.8	3.6	3.4	4.0	15.8
MEX	17.3	41.6	43.7	39.0	38.1	-2.1
MKD	2.7	3.3	2.5	6.3	6.9	9.2
MLT	n.a.	n.a.	1.2	1.2	1.1	-7.3
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	71.4	15.0	12.7	10.5	9.5 e	-9.2
NOR	12.3	12.2	12.0	12.3	11.1	-9.7
NZL	21.4	18.4	11.4	16.4	15.5	-5.4
POL	41.3	74.3	77.9	68.8	67.5	-1.9
PRT	30.3	65.7	61.6	47.2	44.7	-5.2
ROM	6.3	11.9	8.8	9.8	12.5	26.8
RUS	n.a.	250.2	209.0	325.5	300.8	-7.6
SRB	n.a.	n.a.	17.7	23.2	23.2	0.0
SVK	-	-	10.7	12.0	11.6	-2.7
SVN	11.2	7.1	11.9	16.3	12.6	-22.7
SWE	23.5	23.3	22.6	27.2	26.6	-2.1
TUR	20.8	94.0	118.0	194.1	188.1	-3.1
UKR	n.a.	63.1	41.8	88.1	71.0 e	-19.4
USA	n.a.	3 276.0	3 231.0	2 532.0	2 383.0	-5.9
UE (26)	2 134.5	1 951.7	2 019.3	1 727.0	1 565.7 a	-9.3
OCDE		6 826.7	7 281.5	5 875.3 a	5 127.9 a	-12.7
Total FIT		7 235.5 a	7 638.8 a	6 441.0 a	5 632.8 a	-12.5

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

ACCIDENTS CORPORELS ROUTIERS

Milliers

Tableau C3 : Tués

	1970	1990	2000	2007	2008	08/07 % change
ALB	n.a.	n.a.	0.3	0.4	0.3	-21.1
ARM	n.a.	n.a.	0.2	0.4	n.a.	
AUS	3.8	2.3	1.8	1.6	1.5	-8.7
AUT	2.2	1.4	1.0	0.7	0.7	-1.7
AZE	n.a.	1.2 e	0.6	1.1	1.1	-5.0
BEL	3.0	2.0	1.5	1.1	n.a.	
BGR	0.8 e	1.6	1.0	1.0	1.1	5.5
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	0.4	0.4	0.9
BLR	0.0	2.2 e	1.6	1.7 e	n.a.	
CAN	5.1	4.0	2.9	2.7	n.a.	
CHE	1.7	1.0	0.6	0.4	0.4	-7.0
CSK	2.2	2.0	-	-	-	
CZE	-	-	1.5	1.2	1.1	-11.9
DEU	19.2	7.9	7.5	4.9	4.5	-9.5
DNK	1.2	0.6	0.5	0.4	0.4	0.0
ESP	4.2	6.9	5.8	3.8	3.1	-18.9
EST	0.3	0.4	0.2	0.2	0.1	-32.7
FIN	1.1	0.6	0.4	0.4	0.3	-9.5
FRA	16.4	11.2	8.1	4.6	4.3	-7.5
GBR	7.8	5.4	3.6	3.1	2.6	-13.5
GEO	0.8	1.1	0.5	0.7	0.9	17.6
GRC	0.9	1.7	2.0	1.6	1.6	-1.6
HRV	1.2 e	1.4 c	0.7	0.6	0.7	7.3
HUN	1.7	2.4	1.2	1.2	1.0	-19.2
IRL	0.5	0.5	0.4	0.3	0.3	-17.5
ISL	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-20.0
ITA	11.0	7.2	7.1	5.1	4.7	-7.8
JPN	21.8	14.6	10.4	6.6	6.0	-9.3
KOR	3.5	14.2	10.2	6.2	5.9 e	-4.8
LIE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
LTU	0.7	0.9	0.6	0.7	0.5	-32.6
LUX	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	-18.6
LVA	0.6	0.9	0.6	0.4	0.3	-24.6
MDA	0.6	1.1	0.4	0.5	0.5	7.8
MEX	2.6	5.5	5.2	5.4	5.4	-0.4
MKD	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	-6.4
MLT	n.a.	n.a.	0.0	0.0	0.0	25.0
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	3.2	1.4	1.2	0.8	0.8 e	-4.5
NOR	0.6	0.3	0.3	0.2	0.3	9.4
NZL	0.7	0.7	0.5	0.4	0.4	-13.1
POL	3.4	7.3	6.3	5.6	5.4	-2.6
PRT	1.6	2.6	1.9	1.0	0.9	-9.1
ROM	1.9	3.8	2.5	2.8	3.1	9.6
RUS	n.a.	35.4	29.6	33.3	29.9	-10.1
SRB	n.a.	n.a.	1.0	1.0	0.9	-7.3
SVK	-	-	0.6	0.7	0.6	-8.3
SVN	0.6	0.5	0.3	0.3	0.2	-27.0
SWE	1.3	0.8	0.6	0.5	0.4	-15.7
TUR	4.0	6.3	3.9	5.0	4.2	-15.6
UKR	n.a.	9.6	5.2	9.6	7.7 e	-19.7
USA	52.6	44.6	41.9	41.1	37.3	-9.3
UE (26)	86.1	70.3	56.4	42.5	38.0 a	-10.6
OCDE	177.5	155.6	129.0	106.7	93.9 a	-12.0
Total FIT		215.9	174.5	162.0	141.7 a	-12.5

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

INVESTISSEMENTS BRUTS EN INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

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

Tableau D1 : Rail

	1995	2000	2005	2007	2008
ALB	n.a.	2	2	1	1
AUS	571	411	1 493	1 962	1 727
AUT	521	1 199	1 330	1 489	n.a.
AZE	n.a.	5	19	4	11
BEL	668	1 012	916	1 009	845
BGR	44	78	46	44	72
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CAN	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CHE	1 079	1 465	2 191	n.a.	n.a.
CZE	112	371	485	612	1 217
DEU	5 747	5 305	4 284	4 717	4 716
DNK	726	564	241	232	373
ESP	648	920	1 926	2 368	2 503
EST	4	20	21	27	23
FIN	226	233	281	211	327
FRA	2 766	2 955	4 118	4 505	5 119
GBR	2 415	4 583	6 518	8 137	7 515
GEO	n.a.	n.a.	17	192	n.a.
HRV	7	18	94	92	126
HUN	85	197	171	376	298
IRL	29	85	184	244	n.a.
ISL	-	-	-	-	-
ITA	2 200	4 549	10 175	7 702	n.a.
JPN	8 456	10 139	6 058	6 883	7 368
KOR	n.a.	n.a.	38	37	n.a.
LIE	-	-	-	-	-
LTU	4	18	68	75	n.a.
LUX	23	39	127	138	150
LVA	7	38	40	37	61
MEX	168	430	223	563	498
MKD	25	9	1	0	3
MLT	-	-	-	-	-
NOR	324	363	193	290	n.a.
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
POL	248	198	235	646	901
PRT	196	401	415	329	392
ROM	72	43	109	311	317
RUS	1 161	2 612	4 021	5 436	9 507
SRB	13	3	4	2	2
SVK	59	53	160	287	215
SVN	n.a.	16	42	53	129
SWE	1 142	629	1 124	1 231	1 290
TUR	38	61	170	271	339
USA	3 303	7 036	n.a.	n.a.	n.a.

INVESTISSEMENTS BRUTS EN INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

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

Tableau D2 : Routes

	1995	2000	2005	2007	2008
ALB	n.a.	108	68	253	500
AUS	2 424	3 697	6 736	8 025	9 263
AUT	457	477	687	802	n.a.
AZE	n.a.	30	83	374	1 329
BEL	1 069	1 300	1 547	1 393	1 490
BGR	n.a.	n.a.	n.a.	134	169
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CAN	n.a.	116	119	144	152
CHE	2 521	2 720	n.a.	n.a.	n.a.
CZE	283	309	1 415	1 493	2 041
DEU	10 216	11 967	10 200	10 510	10 480
DNK	352	510	928	1 020	936
ESP	4 167	4 738	8 245	7 778	8 038
EST	8	19	107	131	162
FIN	457	488	595	803	928
FRA	10 439	10 545	11 355	12 489	12 623
GBR	5 227	5 570	6 308	6 974	6 513
GEO	n.a.	5	40	106	n.a.
HRV	71	304	750	1 066	1 101
HUN	131	177	1 704	646	976
IRL	283	780	1 153	1 425	1 319
ISL	75	129	152	186	242
ITA	4 792	6 930	9 169	13 664	n.a.
JPN	113 563	128 124	61 880	48 836	n.a.
KOR	n.a.	n.a.	60	58	n.a.
LIE	14	24	27	n.a.	n.a.
LTU	15	109	165	277	n.a.
LUX	114	166	128	157	138
LVA	3	13	161	241	265
MEX	579	1 283	2 318	2 139	2 536
MKD	36	38	23	39	45
MLT	3	11	8	n.a.	n.a.
NOR	826	909	1 463	1 717	n.a.
NZL	n.a.	181	301	407	403
POL	638	1 020	1 876	3 442	4 494
PRT	737	964	2 113	1 453	n.a.
ROM	356	631	1 331	2 808	3 897
RUS	1 883	2 579	3 790	7 299	9 899
SRB	28	49	174	405	381
SVK	53	227	360	520	567
SVN	186	372	450	639	727
SWE	1 010	912	1 297	1 423	1 599
TUR	38 773	4 547	1 893	2 629	3 080
USA	30 352	61 401	n.a.	n.a.	n.a.

INVESTISSEMENTS BRUTS EN INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

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

Tableau D3 : Voies navigables

	1995	2000	2005	2007	2008
ALB	n.a.	0	0	0	0
AUS	-	-	-	-	-
AUT	3	0	6	6	n.a.
AZE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
BEL	151	152	156	178	188
BGR	n.a.	n.a.	85	405	n.a.
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CAN	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CHE	8	17	0	n.a.	n.a.
CZE	1	11	10	14	22
DEU	711	828	790	820	925
DNK	-	-	-	-	-
ESP	-	-	-	-	-
EST	-	-	-	-	-
FIN	2	0	1	5	2
FRA	107	114	108	168	141
GBR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
GEO	-	-	-	-	-
HRV	n.a.	2	2	2	2
HUN	1	0	2	4	n.a.
IRL	-	-	-	-	-
ISL	-	-	-	-	-
ITA	10	30	53	29	n.a.
JPN	-	-	-	-	-
KOR	-	-	-	-	-
LIE	-	-	-	-	-
LTU	1	0	0	3	n.a.
LUX	0	1	0	0	0
LVA	-	-	-	-	-
MEX	-	-	-	-	-
MKD	-	-	-	-	-
MLT	-	-	-	-	-
NOR	-	-	-	-	-
NZL	-	-	-	-	-
POL	10	0	7	13	21
PRT	1	1	20	12	7
ROM	244	105	140	359	348
RUS	73	48	73	58	102
SRB	12	4	15	24	38
SVK	21	1	1	0	1
SVN	-	-	-	-	-
SWE	-	-	-	-	-
TUR	-	-	-	-	-
USA	1 177	4 436	n.a.	n.a.	n.a.

INVESTISSEMENTS BRUTS EN INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

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

Tableau D4 : Ports maritimes

	1995	2000	2005	2007	2008
ALB	n.a.	6	11	1	3
AUS	60	96	577	702	1 057
AUT	-	-	-	-	-
AZE	-	-	-	-	-
BEL	152	186	189	171	171
BGR	n.a.	n.a.	5	46	7
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CAN	n.a.	68	65	75	71
CHE	-	-	-	-	-
CZE	-	-	-	-	-
DEU	506	562	570	640	630
DNK	61	57	67	67	n.a.
ESP	383	498	1 012	1 257	1 524
EST	19	18	22	54	36
FIN	41	59	136	223	238
FRA	235	197	283	226	410
GBR	199	337	336	n.a.	n.a.
GEO	n.a.	n.a.	0	1	n.a.
HRV	1	7	17	17	52
HUN	-	-	-	-	-
IRL	30	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ISL	18	20	23	37	23
ITA	208	231	2 062	1 179	n.a.
JPN	n.a.	n.a.	3 208	2 506	2 851
KOR	n.a.	n.a.	21	23	n.a.
LIE	-	-	-	-	-
LTU	6	13	30	26	n.a.
LUX	-	-	-	-	-
LVA	n.a.	n.a.	62	149	262
MEX	133	315	565	438	579
MKD	-	-	-	-	-
MLT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
NOR	68	123	116	141	n.a.
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
POL	30	11	9	17	30
PRT	62	93	44	157	128
ROM	6	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
RUS	146	243	279	197	413
SRB	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
SVK	-	-	-	-	-
SVN	0	2	2	7	10
SWE	n.a.	n.a.	37	81	n.a.
TUR	19	37	53	67	7
USA	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

INVESTISSEMENTS BRUTS EN INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

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

Tableau D5 : Aéroports

	1995	2000	2005	2007	2008
ALB	n.a.	1	7	2	0
AUS	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
AUT	92	82	362	217	n.a.
AZE	n.a.	11	100	71	83
BEL	88	127	68	135	116
BGR	n.a.	6	2	2	4
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CAN	n.a.	25	8	10	7
CHE	131	411	104	n.a.	n.a.
CZE	73	28	237	77	325
DEU	1 156	1 411	700	1 620	1 140
DNK	48	118	35	64	n.a.
ESP	458	460	1 343	2 026	2 275
EST	2	1	1	4	96
FIN	51	65	48	74	108
FRA	570	783	860	1 052	820
GBR	704	1 197	2 602	n.a.	n.a.
GEO	n.a.	n.a.	n.a.	78	n.a.
HRV	7	4	15	22	21
HUN	33	27	115	2	n.a.
IRL	n.a.	n.a.	105	271	403
ISL	n.a.	12	7	5	12
ITA	272	355	806	124	n.a.
JPN	n.a.	28	22	23	23
KOR	n.a.	n.a.	3	3	n.a.
LIE	-	-	-	-	-
LTU	19	1	4	53	n.a.
LUX	0	3	26	64	47
LVA	n.a.	18	17	17	18
MEX	21	185	602	191	278
MKD	48	14	0	0	1
MLT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
NOR	70	73	44	238	n.a.
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
POL	27	70	131	85	79
PRT	67	168	144	93	146
ROM	12	7	2	42	9
RUS	263	240	268	436	441
SRB	n.a.	0	0	0	0
SVK	4	4	32	16	30
SVN	7	3	1	24	5
SWE	76	315	85	118	107
TUR	455	218	382	124	126
USA	4 763	13 241	n.a.	n.a.	n.a.

DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

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

Tableau E1 : Rail

	1995	2000	2005	2007	2008
ALB	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
AUS	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
AUT	n.a.	347	302	325	n.a.
AZE	n.a.	2	8	12	21
BEL	292	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
BGR	0	14	31	30	58
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CAN	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CHE	350	469	683	n.a.	n.a.
CZE	207	257	236	253	353
DEU	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
DNK	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ESP	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
EST	1	22	13	17	n.a.
FIN	119	115	156	167	180
FRA	n.a.	2 617	3 568	3 377	3 672
GBR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
GEO	n.a.	n.a.	23	14	n.a.
HRV	43	96	160	154	171
HUN	138	79	234	1 288	457
IRL	10	115	127	144	n.a.
ISL	-	-	-	-	-
ITA	1 007	5 363	8 919	8 282	n.a.
JPN	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
KOR	n.a.	n.a.	8	15	n.a.
LIE	-	-	-	-	-
LTU	28	48	105	115	n.a.
LUX	81	88	112	108	115
LVA	25	48	60	89	125
MEX	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
MKD	1	13	10	0	5
MLT	-	-	-	-	-
NOR	220	336	360	417	455
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
POL	585	59	82	100	35
PRT	49	52	100	122	122
ROM	203	n.a.	58	96	n.a.
RUS	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
SRB	4	8	22	20	21
SVK	6	8	10	15	14
SVN	n.a.	7	7	8	9
SWE	258	353	490	541	591
TUR	80	150	165	192	207
USA	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

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

Tableau E2 : Routes

	1995	2000	2005	2007	2008
ALB	n.a.	4	7	6	8
AUS	1 457	1 852	2 596	2 505	3 049
AUT	532	507	443	486	n.a.
AZE	n.a.	n.a.	83	31	35
BEL	381	406	470	494	n.a.
BGR	n.a.	n.a.	n.a.	215	203
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CAN	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CHE	1 209	766	n.a.	n.a.	n.a.
CZE	133	202	351	589	611
DEU	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
DNK	555	596	763	729	712
ESP	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
EST	23	31	39	48	57
FIN	599	534	600	611	673
FRA	178	228	2 189	2 294	2 286
GBR	3 839	5 125	5 956	6 271	5 423
GEO	n.a.	8	6	9	n.a.
HRV	22	316	242	158	168
HUN	97	107	283	1 367	444
IRL	n.a.	102	53	50	55
ISL	14	25	34	35	52
ITA	4 782	9 720	12 549	9 764	n.a.
JPN	22 727	27 324	14 403	11 642	n.a.
KOR	n.a.	17	14	15	n.a.
LIE	3	4	4	n.a.	n.a.
LTU	11	61	125	125	n.a.
LUX	23	26	35	23	27
LVA	10	45	80	211	225
MEX	196	474	480	465	584
MKD	n.a.	n.a.	6	14	14
MLT	3	5	3	n.a.	n.a.
NOR	475	554	993	1 147	1 189
NZL	n.a.	240	399	425	397
POL	287	449	1 265	1 514	1 999
PRT	125	128	177	192	n.a.
ROM	105	n.a.	426	1 338	n.a.
RUS	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
SRB	19	21	259	300	329
SVK	25	67	100	156	161
SVN	53	79	99	140	144
SWE	556	747	787	836	856
TUR	1 023	511	201	404	380
USA	14 523	26 015	23 593	n.a.	n.a.

DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

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

Tableau E3 : Voies navigables

	1995	2000	2005	2007	2008
ALB	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
AUS	-	-	-	-	-
AUT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
AZE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
BEL	25	48	66	76	87
BGR	n.a.	n.a.	507	788	n.a.
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CAN	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CHE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CZE	4	4	2	3	2
DEU	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
DNK	-	-	-	-	-
ESP	-	-	-	-	-
EST	-	-	-	-	-
FIN	14	27	15	16	17
FRA	24	46	55	58	60
GBR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
GEO	-	-	-	-	-
HRV	n.a.	2	4	2	3
HUN	48	n.a.	1	33	2
IRL	-	-	-	-	-
ISL	-	-	-	-	-
ITA	12	38	481	98	n.a.
JPN	-	-	-	-	-
KOR	-	-	-	-	-
LIE	-	-	-	-	-
LTU	1	1	2	2	n.a.
LUX	0	0	0	0	0
LVA	-	-	-	-	-
MEX	-	-	-	-	-
MKD	-	-	-	-	-
MLT	-	-	-	-	-
NOR	-	-	-	-	-
NZL	-	-	-	-	-
POL	15	n.a.	14	2	2
PRT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ROM	13	n.a.	6	29	n.a.
RUS	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
SRB	1	1	6	11	13
SVK	4	7	2	1	4
SVN	-	-	-	-	-
SWE	-	-	-	-	-
TUR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
USA	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

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

Tableau E4 : Ports maritimes

	1995	2000	2005	2007	2008
ALB	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
AUS	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
AUT	-	-	-	-	-
AZE	-	-	-	-	-
BEL	44	129	130	130	130
BGR	n.a.	n.a.	5	27	0
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CAN	n.a.	18	13	14	15
CHE	-	-	-	-	-
CZE	-	-	-	-	-
DEU	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
DNK	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ESP	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
EST	6	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
FIN	66	94	93	89	82
FRA	n.a.	56	50	44	48
GBR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
GEO	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
HRV	0	2	4	8	5
HUN	-	-	-	-	-
IRL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ISL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ITA	706	1 151	3 074	1 394	n.a.
JPN	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
KOR	n.a.	2	3	3	n.a.
LIE	-	-	-	-	-
LTU	1	4	1	2	n.a.
LUX	-	-	-	-	-
LVA	n.a.	n.a.	29	54	58
MEX	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
MKD	-	-	-	-	-
MLT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
NOR	25	30	n.a.	n.a.	n.a.
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
POL	26	16	9	6	6
PRT	1	3	2	1	1
ROM	11	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
RUS	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
SRB	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
SVK	-	-	-	-	-
SVN	n.a.	n.a.	1	1	1
SWE	n.a.	n.a.	13	n.a.	n.a.
TUR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
USA	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

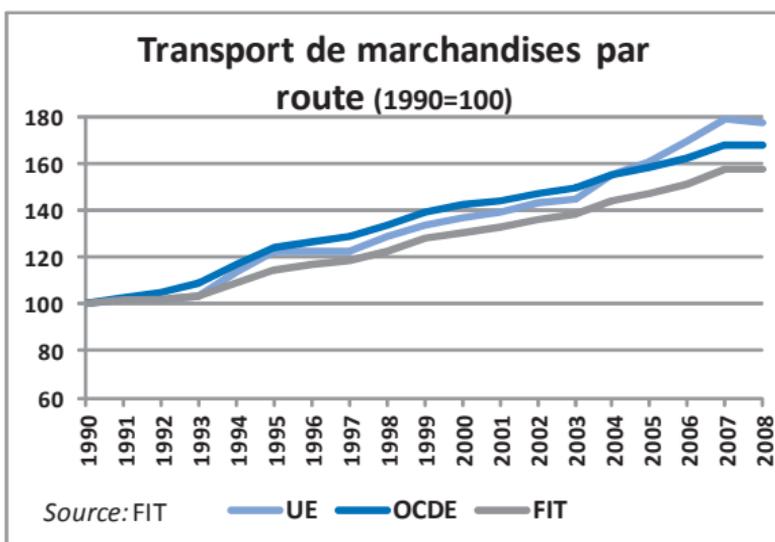
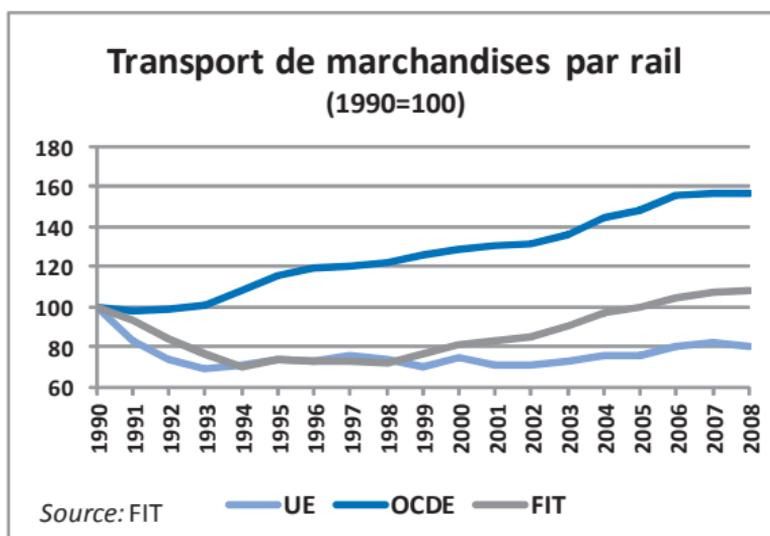
DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

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

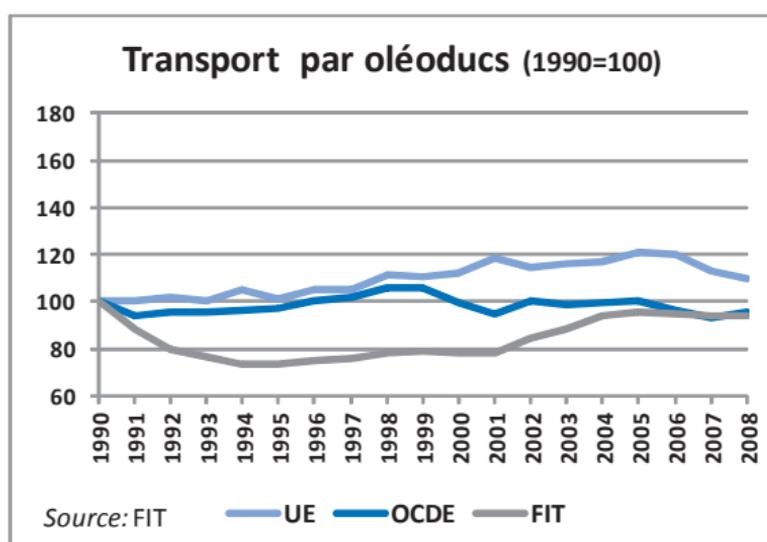
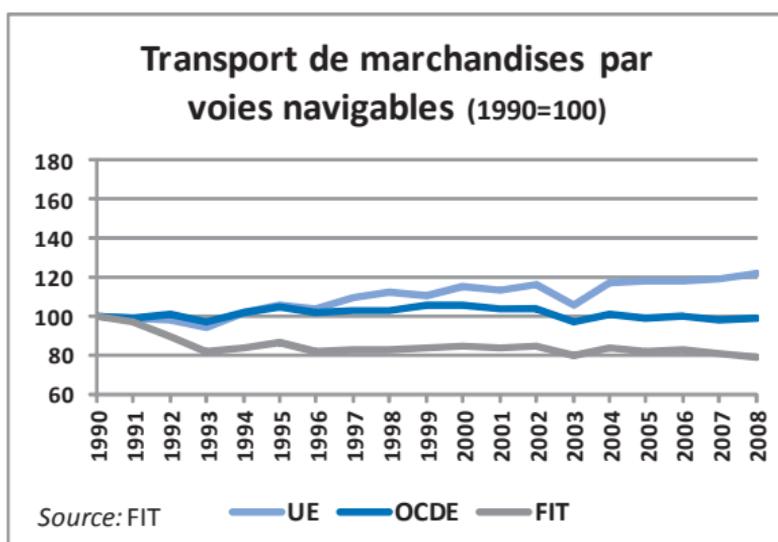
Tableau E5 : Aéroports

	1995	2000	2005	2007	2008
ALB	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
AUS	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
AUT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
AZE	n.a.	6	8	10	7
BEL	26	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
BGR	n.a.	6	2	2	0
BIH	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
CAN	n.a.	42	22	23	23
CHE	16	46	70	n.a.	n.a.
CZE	7	13	14	13	12
DEU	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
DNK	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ESP	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
EST	2	3	n.a.	n.a.	n.a.
FIN	86	143	181	218	232
FRA	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
GBR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
GEO	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
HRV	1	1	1	2	2
HUN	28	n.a.	n.a.	659	n.a.
IRL	n.a.	n.a.	14	17	17
ISL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ITA	274	221	178	113	n.a.
JPN	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
KOR	n.a.	n.a.	0	0	0
LIE	-	-	-	-	-
LTU	5	1	3	4	n.a.
LUX	2	4	4	6	8
LVA	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.
NOR	26	34	n.a.	n.a.	n.a.
NZL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
POL	149	1	2	6	20
PRT	n.a.	6	4	5	18
ROM	23	n.a.	n.a.	2	n.a.
RUS	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
SRB	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
SVK	1	1	2	2	2
SVN	n.a.	0	0	n.a.	n.a.
SWE	n.a.	n.a.	34	32	33
TUR	540	291	4	2	6
USA	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

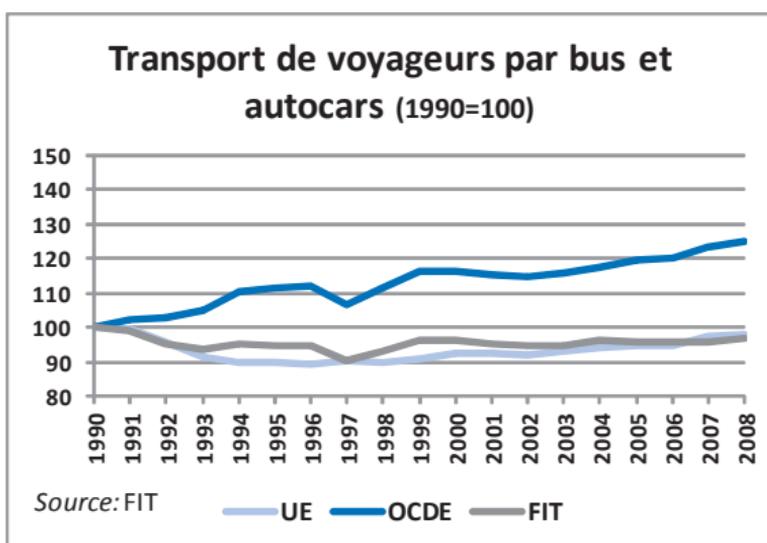
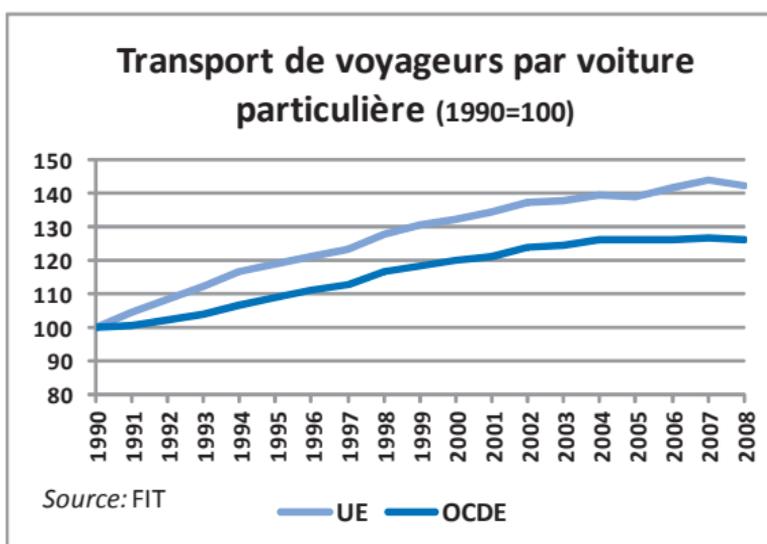
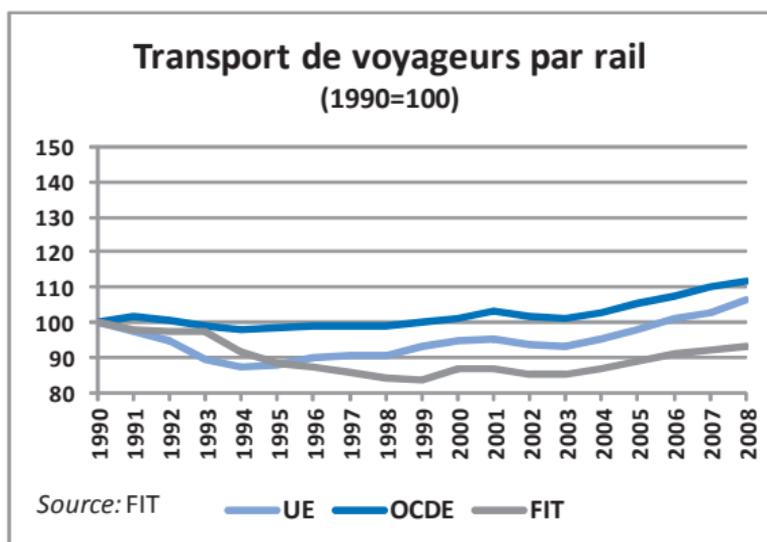
Graphique 1 : Transport de marchandises



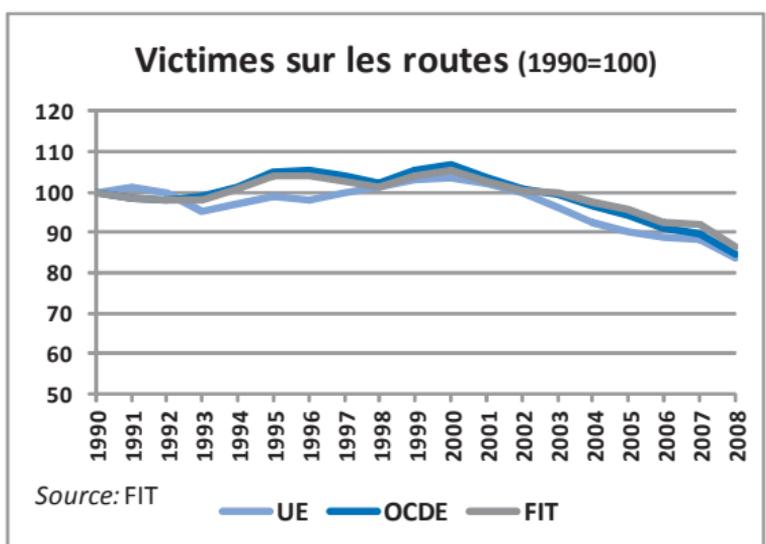
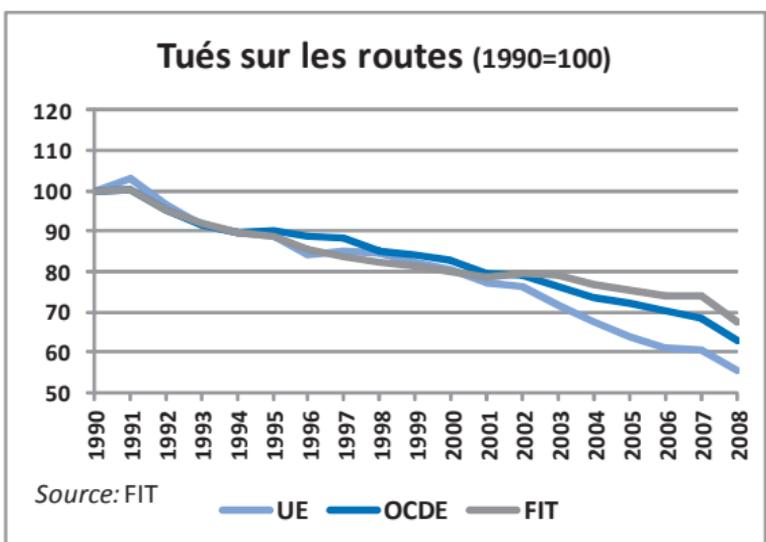
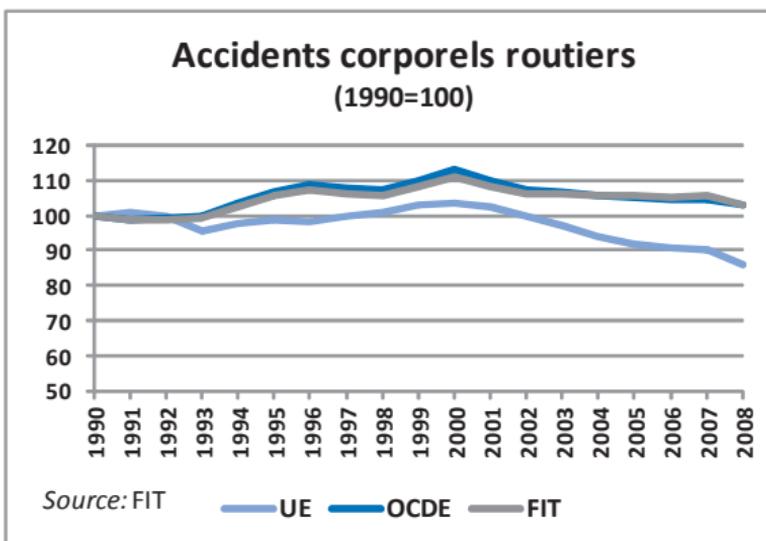
Graphique 2 : Transport de marchandises



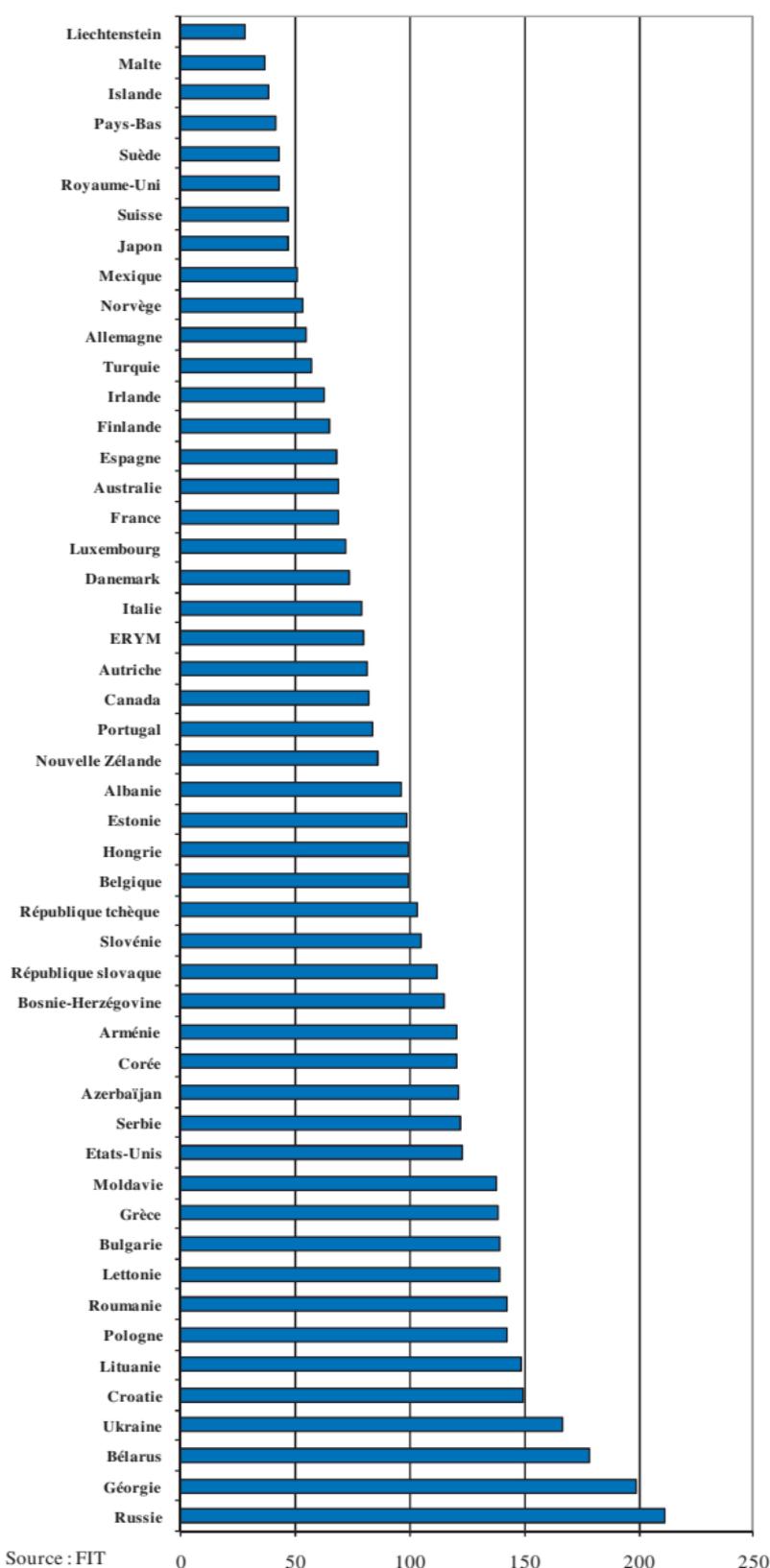
Graphique 3 : Transport de voyageurs



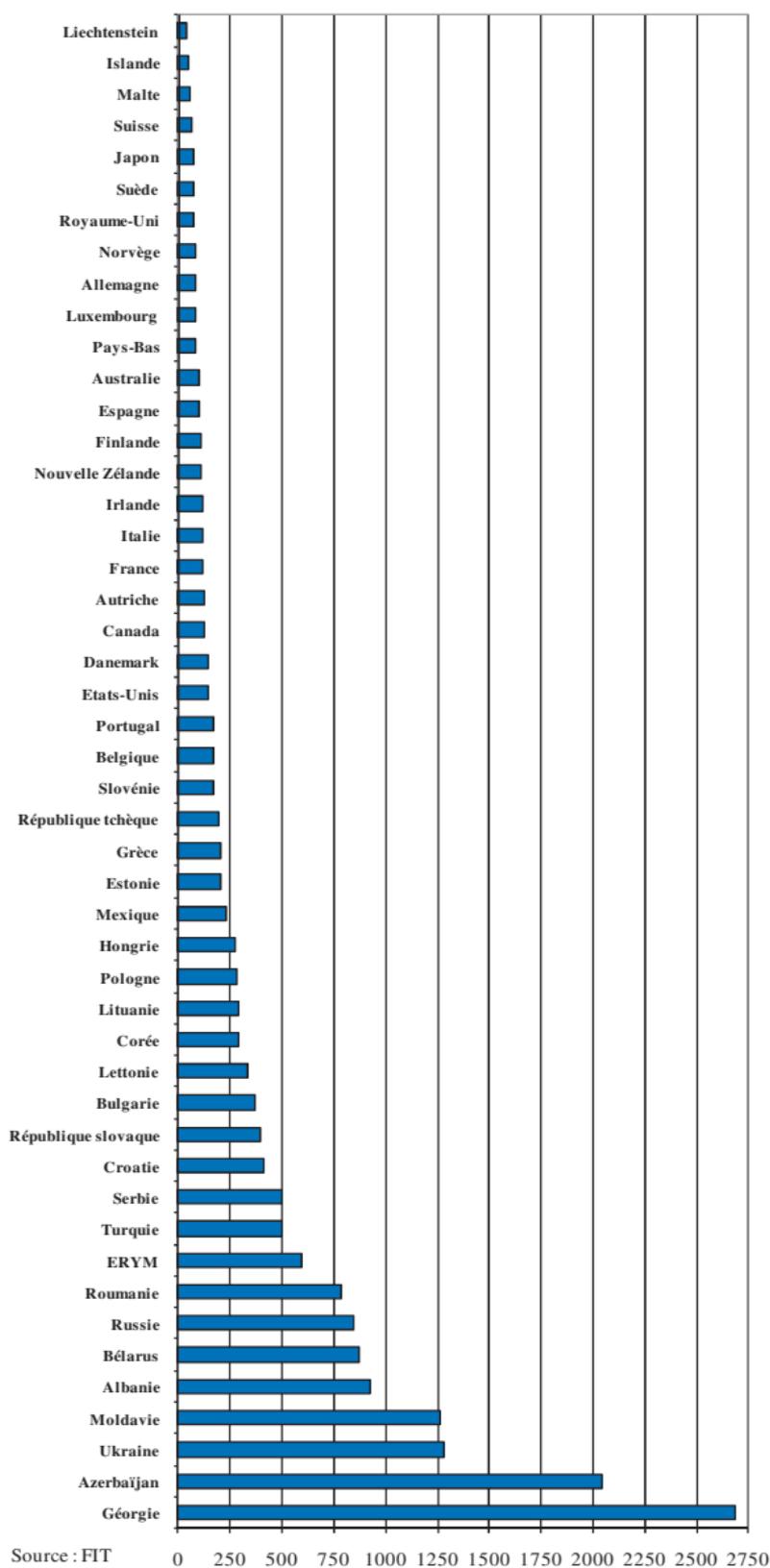
Graphique 4 : Accidents corporels routiers



Graphique 5 : Nombre total de tués par million d'habitants, 2008



Graphique 6 : Nombre total de tués par million de véhicules routiers, 2008



RÉFÉRENCES

CEMT (1999), Assainir le parc automobile : Programmes de renouvellement et de mise à la casse.

IATA (2008) *Monthly Traffic Analysis*, December 2008.

IATA (2009), *Air Transport market Analysis*, December 2009.

OCDE (2010), Perspectives économiques de l'OCDE, Rapport intermédiaire avril 2010.

OCDE (2009a), Perspectives économiques de l'OCDE, Volume 2009 Numéro 2, Janvier 2010.

OCDE (2009b), Comprendre la chute du commerce mondial, Document de travail de la Division des Études Économiques, N° 279.

UNTAC (2009), Review of Maritime Transport, 2009.

Ward's Automotive Group (2010), WARDS U.S. Light Vehicle Sales by Company.

World Bank (2010), *Global Economic Prospects 2010: Crisis, Finance, and Growth*, <http://www.worldbank.org/globaloutlook>.

OMC (2010), Secrétariat de l'OMC.
http://www.wto.org/english/news_e/pres10_e/pr598_e.htm.

ÉDITIONS OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(74 2010 03 2 P) ISBN 978-92 821-0273-2 – N° 57396 2010

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 1970-2008 l'activité du secteur des transports au sein des pays du Forum International des Transports et met en évidence, à l'aide de graphiques, les tendances majeures sur cette même période.

Cette brochure offre au lecteur la primeur des tendances d'évolution des transports. Elle fournit, de plus, des informations statistiques sur les modes de transports aérien et maritime ainsi que sur les dépenses d'investissement et de maintenance réalisées au sein du secteur des transports.



www.internationaltransportforum.org



9 789282 102732

éditions **OCDE**

www.oecd.org/editions

(74 2010 03 2 P1) ISBN 978-92-821-0273-2