



Glossaire des statistiques de transport

Document préparé
par le Groupe de Travail
Intersecrétariat sur les
statistiques de transport

Troisième édition

.....



COMMISSION
EUROPÉENNE



THÈME 7
Transports

7

Europe Direct est un service destiné à vous aider à trouver des réponses aux questions que vous vous posez sur l'Union européenne.

**Un nouveau numéro unique gratuit:
00 800 6 7 8 9 10 11**

De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur l'internet via le serveur Europa (<http://europa.eu.int>).

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2003

ISBN 92-894-4943-8
ISSN 1725-0196

© Communautés européennes, 2003
© Commission économique des Nations unies pour l'Europe, 2003
© Conférence européenne des ministres des transports, 2003

COMMISSION
ECONOMIQUE
POUR
L'EUROPE



GLOSSAIRE

**des Statistiques
de Transport**

3^{ème} EDITION



NATIONS UNIES

NOTE

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans un texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

*

* *

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

REMERCIEMENTS

La présente édition a été préparée par le Groupe de travail intersecrétariat (IWG.Trans), constitué de Miroslav N. Jovanovic (CEE-ONU), Mario Barreto (CEMT) et Hans Strelow (Eurostat).

De nombreux experts et fonctionnaires nationaux des organisations internationales et non gouvernementales ont été consultés sur les différents chapitres. Différentes étapes du processus de révision ont été vues et approuvées par les membres du Groupe de travail de la CEE-ONU sur les statistiques du transport (WP.6).

Des commentaires ont été reçus pendant les diverses étapes de la préparation du chapitre du transport ferroviaire, de Gilles Gardiol (UIC), Erik Grib (Statistics Denmark) et Lars Sjöberg (Banverket Suède), qui a également fourni d'importants éléments spécifiques et dont l'assistance fut appréciée. Les révisions sur le chapitre du transport ferroviaire ont été discutées lors de la réunion du Groupe de travail sur les statistiques du transport par rail organisée par Eurostat à Luxembourg en octobre 2002.

La révision complète du chapitre Maritime a été préparée par Eurostat avec l'assistance des organisations nationales compétentes. Richard Butchart (Artemis Information Management) en a été le principal consultant et conseiller. Les révisions ont été approuvées lors de la réunion du Groupe de travail sur les statistiques du transport maritime à Luxembourg en janvier 2003.

La recherche, la coordination globale et la révision linguistique ont été effectuées par Susanna Garavana Aktipis (Eurostat).

TABLE DES MATIERES	page
Introduction	5
A. Transports ferroviaires	7
I. Infrastructures	9
II. Matériel de transport (véhicules)	12
III. Entreprises, performance économique et emploi	17
IV. Trafic (circulation)	20
V. Mesure du transport	22
VI. Consommation d'énergie	27
B. Transports routiers	29
I. Infrastructures	31
II. Matériel de transport (véhicules)	32
III. Entreprises, performance économique et emploi	37
IV. Trafic (circulation)	41
V. Mesure du transport	43
VI. Consommation d'énergie	46
VII. Accidents de la route	48
C. Transports par voies navigables intérieures	53
I. Infrastructures	55
II. Matériel de transport (bateaux)	56
III. Entreprises, performance économique et emploi	59
IV. Trafic (circulation)	62
V. Mesure du transport	64
VI. Consommation d'énergie	68
D. Transports par oléoducs	69
I/II. Infrastructures / Matériel de transport	71
III. Entreprises, performance économique et emploi	71
IV/V. Trafic / Mesure du transport	74
VI. Consommation d'énergie	75
E. Transport maritime	79
I. Infrastructures	81
II. Matériel de transport (navires)	84
III. Entreprises, performance économique et emploi	89
IV. Trafic (circulation)	93
V. Mesure du transport	95
VI. Consommation d'énergie	102
F. Transport intermodal	103
I. Introduction	105
II. Equipement	106
Index	109

INTRODUCTION

Le *Glossaire des statistiques de transport* a été publié pour la première fois en 1994 dans le but d'assister les Pays membres pendant la collecte de données sur le transport effectuée par la CEE-ONU, la CEMT et Eurostat au moyen du Questionnaire commun.

Cette troisième édition est le résultat de la coopération entre ces trois organisations, qui, grâce à un Groupe de Travail Intersecrétariat, poursuivent l'effort d'harmonisation des statistiques de transport au niveau internationale. Le *Glossaire* comprend à présent 533 définitions et représente un point de référence pour tous ceux impliqués dans les statistiques de transport. En suivant l'orientation exprimée dans ces définitions, une contribution considérable sera donnée à l'amélioration de la qualité des données et de leur comparabilité.

La complète révision du chapitre des transports ferroviaires est le fruit d'un processus complexe de recherches sur la situation du marché ferroviaire actuel et de longues discussions parmi les experts.

Le chapitre maritime a également été complètement révisé et remarquablement développé. Toutes ces révisions tiennent compte des actes légaux les plus récents dans chaque domaines spécifiques ainsi que des définitions utilisées au sein des organisations internationales concernées (telles que l'Union Internationale des Chemins de Fer et l'Organisation Maritime Internationale, entre autres). Une section complètement nouvelle sur la sécurité routière, ainsi que 4 nouvelles entrées concernant l'équipement du transport ont été ajoutées au chapitre Route. Les version Anglaise, Française et Russe, seront susceptibles d'être suivies par toutes les autre langues de l'Union européenne.

Les travaux se poursuivront dans le contexte de l'IWG.Trans sur la terminologie liée aux statistiques des accidents ferroviaires, du transport par voies navigables intérieures et par oléoducs, ainsi que de l'impact du transport sur l'environnement. Les résultats de ces travaux seront éventuellement inclus dans de prochaines éditions du *Glossaire*. La troisième édition du *Glossaire des statistiques de transport* sera disponible sur les sites Internet des trois organisations listées ci-dessous.

Pour toutes informations concernant cette publication, veuillez contacter :
COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE
Miroslav N. Jovanovic, Palais des Nations, CH-1211 Genève 10
E-mail: Miroslav.Jovanovic@unece.org

Internet: <http://www.unece.org>

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
Mario Barreto, 2/4 rue Louis David, F-75016 Paris

E-mail: Mario.Barreto@oecd.org

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

EUROSTAT

Hans Strelow, Unité des statistiques de transport, L-2920 Luxembourg

E-mail: Hans.Strelow@cec.eu.int

Internet: <http://europa.eu.int/comm/eurostat/>

Avertissement

Les notes explicatives en italiques figurant dans certains cas sous les définitions sont uniquement destinées à aider les pays à remplir les questionnaires et ne font pas partie des définitions elles-mêmes.

A

TRANSPORTS FERROVIAIRES

Sauf indication contraire, les transports en métro ainsi qu'en métros légers sont exclus (voir définitions). Les tramways relèvent du chapitre sur les transports routiers.

A.I. INFRASTRUCTURES

A.I-01. Chemin de fer

Voie de communication par rail destinée exclusivement à l'usage de véhicules ferroviaires.

A.I-02. Métro

Chemin de fer électrique pour le transport de voyageurs, avec la capacité de supporter d'importants volumes de trafic et caractérisé par des droits de circulation exclusifs, des trains à plusieurs voitures, une vitesse élevée, des accélérations rapides, une signalisation sophistiquée permettant une fréquence élevée de trains et des quais surélevés. Les métros sont également caractérisés par des stations rapprochées, c'est à dire distantes de 700 à 1200 mètres.

«Vitesse élevée» se rapporte à la comparaison avec les tramways et les métros légers, et est de l'ordre de 30-40 km/h sur des courtes distances, 40-70 km/h sur de longues distances. Aussi connu sous le nom de «métropolitain».

A.I-03. Métros légers (semi-métro)

Un chemin de fer pour le transport de voyageurs dont les voitures possèdent souvent un moteur électrique et circulent sur des rails, soit individuellement, soit en rames courtes, sur des lignes doubles fixes. Les stations/arrêts sont distants de moins de 1200 m.

Par rapport au métro, les métros légers comportent des structures plus légères et sont destinés à supporter des volumes de trafic plus faibles à des vitesses généralement inférieures.

Il est parfois difficile de distinguer avec précision les métros légers et les tramways; généralement les tramways ne circulent pas sur des voies séparées de la chaussée alors que les métros légers peuvent être séparés des autres systèmes

A.I-04. Réseau de chemin de fer

Ensemble des chemins de fer dans une zone considérée.

Les trajets par route ou eau sont exclus quand bien même des véhicules ferroviaires y seraient transportés, par exemple lors de transport de wagons sur remorques ou par transbordeurs (ferries). Les lignes utilisées pour des raisons purement touristiques sont exclues comme le sont également les chemins de fer construits uniquement pour desservir des mines, des forêts ou d'autres entreprises industrielles ou agricoles, et non ouverts au trafic public.

A.I-05. Voie

Deux rails sur lesquels peuvent circuler des véhicules ferroviaires.

A.I-06. Écartement de la voie

Distance entre deux rails mesurée entre les bords intérieurs des champignons des rails.

Les principaux écartements sont :

-- voie normale :	1,435 m	
-- voie large :	1,524 m	(exemple: Finlande)
	1,600 m	(exemple: Irlande)
	1,668 m	(exemple: Portugal)
-- voie étroite:	0,60 m, 0,70 m, 0,75 m, 0,76 m, 0,785 m, 0,90 m, 1,00 m	

Une «voie large» est parfois désignée par l'expression «écartement large».

A.I-07. Gabarit de chargement ferroviaire

Limite d'encombrement que doit respecter un véhicule ferroviaire et son chargement, en tenant compte des tunnels et des obstacles latéraux.

Il existe trois gabarits internationaux agréés par l'UIC:

GABARIT A:

Hauteur totale 3,85 m au-dessus des rails et 1,28 m de part et d'autre de l'axe de la voie.

GABARIT B:

Hauteur totale 4,08 m au-dessus des rails et 1,28 m de part et d'autre de l'axe de la voie.

GABARIT C:

Hauteur totale 4,65 m au-dessus des rails et 1,45 m de part et d'autre de l'axe de la voie.

Le GABARIT B+ est un autre gabarit particulièrement important: hauteur totale 4,18 m au-dessus des rails et 1,36 m de part et d'autre de l'axe de la voie.

En fait, les réseaux ferroviaires comptent de nombreux autres gabarits.

A.I-08. Voie principale

Voie assurant la continuité d'une ligne de bout en bout et conçue pour la circulation de trains entre stations ou lieux désignés dans les tarifs comme points indépendants de départ ou d'arrivée pour le transport des voyageurs ou des marchandises.

A.I-09. Voie électrifiée

Voie pourvue d'un fil de contact aérien ou d'un rail conducteur pour permettre la traction électrique.

A.I-10. Embranchement

Voie bifurquant d'une voie principale.

La longueur des embranchements est comprise dans la longueur des voies gérées par le gestionnaire des infrastructures, les embranchements particuliers étant exclus.

A.I-11. Embranchement particulier

Voie ou ensemble de voies n'étant pas gérées par le gestionnaire des infrastructures, mais reliées à une voie relevant de ce dernier, pour permettre:

a) Le bon déroulement des activités nécessaires des entreprises ferroviaires, ainsi que des fonctions d'appui;

b) La desserte par rail, sans transbordement, d'un établissement ou d'un ensemble d'établissements industriels, commerciaux, portuaires, etc.

A.I-12. Ligne

Une ou plusieurs voies principales contiguës reliant deux points. Lorsqu'un tronçon de réseau comprend deux ou plusieurs lignes parallèles, on compte autant de lignes qu'il y a d'itinéraires auxquels sont affectées exclusivement les voies.

A.I-13. Ligne dédiée à la grande vitesse

Une ligne spécialement construite pour permettre de circuler à des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h sur les segments principaux.

Les lignes à grande vitesse peuvent comporter des raccordements, en particulier des jonctions avec les gares centrales des villes qu'elles desservent. Les vitesses peuvent alors tenir compte des conditions locales.

A.I-14. Ligne aménagée pour la grande vitesse

Une ligne conventionnelle spécialement aménagée pour permettre de circuler à des vitesses de l'ordre de 200 km/h sur les segments principaux.

Il peut s'agir d'une ligne conventionnelle spécialement aménagée, ayant des caractéristiques particulières résultant de contraintes liées à la topographie, au relief ou à l'aménagement urbain, et sur laquelle la vitesse doit être adaptée selon chaque cas.

A.I-15. Longueur des lignes exploitées

Longueur totale de lignes exploitées pour le transport de voyageurs et/ou de marchandises.

Une ligne exploitée simultanément par plusieurs acteurs ferroviaire, n'est prise en compte qu'une fois.

A.I-16. Ligne électrifiée

Ligne comportant une ou plusieurs voies principales électrifiées.

Les sections de lignes, aux abords des gares, qui sont électrifiées seulement pour permettre des manoeuvres et dont l'électrification ne se continue pas jusqu'à la gare suivante, doivent être comptées dans les lignes non électrifiées.

A.I-17. Types de courant électrique

Les courants électriques utilisés sont les suivants:

-- courant alternatif :	25 000	Volts, 50 Hz
	15 000	Volts, 16 Hz
-- courant continu:	3 000	Volts
	1 500	Volts
	750	Volts
	660	Volts
	630	Volts

A.I-18. Vitesse d'exploitation maximale

Vitesse maximale autorisée en service commercial compte tenu des caractéristiques techniques de l'infrastructure.

A.II. MATÉRIEL DE TRANSPORT (VÉHICULES)

A.II-01. Véhicule ferroviaire

Matériel mobile roulant exclusivement sur rails: on distingue les véhicules moteurs (véhicules de traction) et les véhicules remorqués/poussés (voitures, remorques d'automotrices, fourgons et wagons).

Dans les statistiques relatives à un acteur ferroviaire sont inclus:

a) Tous les véhicules ferroviaires qui appartiennent à l'acteur ferroviaire, ou qui sont pris en location par celui-ci et qui se trouvent effectivement à sa disposition, y compris les véhicules en cours ou en attente de réparation et les véhicules garés qui sont ou ne sont pas en état de marche. Sont également inclus les véhicules étrangers mis à la disposition de l'acteur ferroviaire ainsi que les véhicules de l'acteur ferroviaire qui, à titre temporaire, circulent normalement à l'étranger;

b) Les wagons de particuliers, c'est-à-dire les wagons qui n'appartiennent pas à l'acteur ferroviaire, mais sont autorisés à circuler pour son compte, dans des conditions déterminées, et les wagons donnés en location par l'acteur ferroviaire à des tiers et exploités sous le régime des wagons de particuliers.

Dans les statistiques relatives à un acteur ferroviaire sont exclus les véhicules qui ne se trouvent pas à sa disposition, par exemple:

a) Les véhicules étrangers ou les véhicules n'appartenant pas à l'acteur ferroviaire circulant sur le réseau;

b) Les véhicules qui sont donnés en location ou encore qui sont mis à la disposition d'autres acteurs ferroviaires;

c) Les véhicules qui sont réservés exclusivement aux transports de service ou qui sont destinés à la vente, à la démolition ou à la radiation.

A.II-02. Véhicule ferroviaire à grande vitesse

Un véhicule ferroviaire conçu pour circuler à une vitesse de croisière d'au moins 250 km/h sur des lignes dédiées à la grande vitesse.

Sur certains segments, la vitesse de croisière peut être inférieure, selon les conditions locales.

A.II-03. Véhicule ferroviaire pendulaire à grande vitesse

Véhicule ferroviaire doté d'un système pendulaire conçu pour permettre une vitesse de croisière de l'ordre de 200 km/h, ou plus, sur des voies aménagées pour la grande vitesse.

Sur certains segments, la vitesse de croisière peut être inférieure, selon les conditions locales.

A.II-04. Véhicule ferroviaire conventionnel à grande vitesse

Tout véhicule ferroviaire non spécialement conçu pour circuler sur des voies à grande vitesse, dédiées ou spécialement aménagées, mais pouvant atteindre une vitesse de croisière maximale d'environ 200 km/h.

A.II-05. Rame indéformable

Bloc indivisible comportant automotrice(s) et remorque(s) d'automotrice(s) ou locomotive(s) et véhicule(s) de transport de voyageur(s).

Cette expression englobe les rames indéformables techniquement divisibles mais conservant normalement la même configuration.

Une rame indéformable peut être accouplée à une autre.

La traction peut être répartie dans l'ensemble de la rame.

A.II-06. Véhicule moteur

Véhicule, soit à force motrice et à moteur, soit à moteur seul, destiné soit à remorquer/pousser d'autres véhicules (locomotive), soit à la fois à remorquer/pousser d'autres véhicules et à transporter des voyageurs et/ou des marchandises (automotrice).

A.II-07. Locomotive

Véhicule ferroviaire moteur, d'une puissance égale ou supérieure à 110 kW au crochet, soit à force motrice et à moteur, soit à moteur seul, destiné à remorquer/pousser des véhicules ferroviaires.

Les locotracteurs sont exclus.

A.II-08. Locotracteur

Véhicule ferroviaire moteur d'une puissance inférieure à 110 kW au crochet.

Véhicule normalement destiné à des manœuvres ou à des trains de travaux ainsi qu'à des dessertes terminales de courte distance ou de faible tonnage.

A.II-09. Locomotive à vapeur

Locomotive à cylindre ou à turbine employant comme force motrice la vapeur, quel que soit le combustible utilisé.

A.II-10. Locomotive électrique

Locomotive pourvue d'un ou plusieurs moteurs électriques actionnés à titre principal par de l'énergie électrique transmise par fil ou par rail, ou provenant d'accumulateurs portés.

Les locomotives ainsi équipées qui seraient également pourvues d'une génératrice (diesel ou autre) fournissant du courant au moteur électrique quand celui-ci ne peut s'alimenter à un fil ou à un rail, sont classées comme des locomotives électriques.

A.II-11. Locomotive diesel

Locomotive actionnée à titre principal par un moteur diesel, quel que soit le type de transmission.

Toutefois, les locomotives ainsi actionnées qui seraient également équipées pour être actionnées par l'énergie électrique transmise par fil ou par rail, sont classées parmi les locomotives électriques.

A.II-12. Automotrice

Véhicule moteur aménagé pour le transport sur rail de voyageurs ou de marchandises. Les définitions des diverses catégories de locomotives (électriques, diesel) s'appliquent, mutatis mutandis, aux automotrices.

*Un bloc composé d'automotrices et de remorques d'automotrices peut être qualifié:
d'«unités multiples» s'il est modulaire;
de «rame indéformable» s'il est fixe.*

Dans les statistiques des véhicules moteurs, chaque automotrice d'une rame indéformable est comptée séparément; dans les statistiques des véhicules de transport de voyageurs ou de marchandises, chaque élément destiné au transport de voyageurs ou de marchandises est compté pour une unité.

A.II-13. Véhicule de transport de voyageurs

Véhicule ferroviaire destiné au transport de voyageurs, même si un ou plusieurs compartiments ou emplacements spéciaux sont réservés pour les bagages, les colis, la poste, etc.

Sont compris dans ces véhicules, les véhicules spéciaux tels que voitures(wagons)-lits, voitures-salons, voitures-restaurants et voitures sanitaires. Chaque véhicule d'une rame indéformable permettant le transport de voyageurs est compté comme un véhicule de transport de voyageurs. Les automotrices destinées au transport de voyageurs sont également comprises.

A.II-14. Remorque d'automotrice

Véhicule ferroviaire de transport de voyageurs, non moteur, accouplé à une ou plusieurs automotrices.

Même lorsqu'ils sont tractés par une automotrice, les véhicules pour le transport de marchandises sont désignés par le mot «wagons».

A.II-15. Voiture

Véhicule ferroviaire de transport de voyageurs autre qu'automotrice et remorque d'automotrice.

A.II-16. Nombre de places assises ou couchées

Nombre de places assises ou couchées autorisées dans un véhicule à voyageurs lorsque ce véhicule assure le service auquel il est destiné.

Les places assises dans les wagons restaurant/buffet sont exclues.

A.II-17. Nombre de places debout

Nombre de places debout autorisées dans un véhicule à voyageurs lorsque ce véhicule assure le service auquel il est destiné.

A.II-18. Fourgon

Véhicule ferroviaire non moteur entrant dans la composition des trains de voyageurs ou de marchandises, et qui est utilisé par le personnel d'accompagnement et pour le transport éventuel de bagages, colis, bicyclettes, etc.

Les véhicules qui comportent un ou plusieurs compartiments pour les voyageurs ne doivent pas être comptés comme fourgons mais comme véhicules de transport de voyageurs. Sont compris dans les fourgons les voitures-poste appartenant aux acteurs ferroviaires si elles n'ont pas de compartiment pour les voyageurs.

A.II-19. Wagon

Véhicule ferroviaire normalement destiné au transport de marchandises.

Les automotrices et remorques d'automotrices équipées uniquement pour le transport de marchandises sont incluses.

A.II-20. Wagon appartenant à un acteur ferroviaire

Tout wagon appartenant à un acteur ferroviaire.

Sont exclus les wagons de particuliers.

A.II-21. Wagon de particulier

Wagon n'appartenant pas à un acteur ferroviaire, mais mis à sa disposition et autorisé à circuler pour son compte dans des conditions déterminées, ou wagon donné en location par l'acteur ferroviaire à des tiers.

A.II-22. Wagon couvert

Wagon caractérisé par l'étanchéité de sa construction (parois sur toute la hauteur et toit) et par la sécurité du transport (wagon pouvant être fermé au cadenas ou plombé).

Dans les wagons couverts sont inclus les wagons à toit ouvrant et les wagons isothermes, réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques.

A.II-23. Wagon isotherme

Wagon couvert dont la caisse est construite avec des parois isolantes, y compris les portes, le plancher et la toiture, permettant de limiter les échanges de chaleur entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse de telle façon que le coefficient global de transmission thermique (coefficient K) puisse faire entrer le wagon dans l'une des deux catégories suivantes:

$I_N =$ <u>Wagon isotherme normal</u> -	caractérisé par un coefficient K égal ou inférieur à $0,7 \text{ W/m}^2\text{°C}$
$I_R =$ <u>Wagon isotherme renforcé</u> -	caractérisé par un coefficient K égal ou inférieur à $0,4 \text{ W/m}^2\text{°C}$

A.II-24. Wagon réfrigérant

Wagon isotherme disposant d'une source de froid (glace hydrique, avec ou sans addition de sel; plaques eutectiques; glace carbonique, avec ou sans réglage de sublimation, gaz liquéfiés avec ou sans réglage d'évaporation, etc.) autre qu'un équipement mécanique ou à «absorption».

Ce type de wagon permet, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite pour une température extérieure moyenne de +30°C à:

- + 7°C, au plus, pour la classe A,*
- 10°C, au plus, pour la classe B,*
- 20°C, au plus, pour la classe C,*
- 0°C, au plus, pour la classe D,*

en utilisant des agents frigorigènes et des aménagements appropriés.

A.II-25. Wagon frigorifique

Wagon isotherme muni d'un dispositif de production de froid, individuel ou collectif pour plusieurs wagons de transport (groupe mécanique à compression, machine à «absorption», etc.).

Ce type de wagon permet, par une température extérieure moyenne de +30°C, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite, de manière permanente, à un niveau constant t_1 désiré, conformément aux normes définies ci-dessous pour les trois classes:

Classe A Wagon frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que t_1 puisse être choisi entre +12°C et 0°C inclus,

Classe B Wagon frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que t_1 puisse être choisi entre +12°C et -10°C inclus,

Classe C Wagon frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que t_1 puisse être choisi entre +12°C et -20°C inclus.

A.II-26. Wagon calorifique

Wagon isotherme muni d'un dispositif de production de chaleur.

Un tel wagon permet d'élever la température à l'intérieur de la caisse vide et de la maintenir ensuite pendant 12 heures au moins sans réapprovisionnement, à une valeur pratiquement constante pas inférieure à +12°C, la température moyenne extérieure de la caisse étant celle indiquée ci-après pour les deux classes:

Classe A Wagon calorifique, pour une température moyenne extérieure de - 10°C; et

Classe B Wagon calorifique, pour une température moyenne extérieure de - 20°C.

A.II-27. Wagon-tombereau

Wagon sans toit fixe et comportant des hausses fixes ayant plus de 60 centimètres.

A.II-28. Wagon plat

Wagon sans toit, sans bords latéraux ou muni de hausses ayant 60 centimètres au maximum, ou wagon à traverses pivotantes. Ces wagons peuvent être de type ordinaire ou spécial.

Les wagons conçus exclusivement pour le transport de conteneurs, de caisses mobiles et de véhicules de transport de marchandises sont exclus.

A.II-29. Wagon-citerne

Wagon conçu pour le transport en vrac de liquides ou de gaz.

A.II-30. Wagon-silo

Wagon conçu pour le transport de produits pulvérulents tels que ciment, farine, plâtre, etc.

A.II-31. Wagon pour le transport intermodal

Wagon spécialement construit ou équipé pour le transport d'unité de transport intermodale (UTI), ou d'autres véhicules routiers de transport de marchandises. (Aussi F.II-10)

A.II-32. Capacité de charge d'un wagon

Poids maximal autorisé qu'un wagon peut porter.

III. ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI

A.III-01. Acteur ferroviaire

Tout acteur privé ou public, agissant principalement en tant qu'entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructures ou entreprise intégrée.

A.III-02. Entreprise ferroviaire

Toute entreprise à statut public ou privé qui fournit des services pour le transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer.

Sont comprises toutes les entreprises qui assurent/fournissent la traction. Sont exclues les entreprises ferroviaires opérant entièrement ou principalement sur des installations industrielles ou similaires telles que les ports, ainsi que celles qui fournissent principalement des services touristiques locaux tels que l'utilisation d'anciens trains à vapeur.

Parfois le terme d'«opérateur ferroviaire» peut être utilisé.

A.III-03. Gestionnaire d'infrastructures

Tout organisme public ou entreprise responsable en particulier de la création et de l'entretien des infrastructures ferroviaires, ainsi que de l'exploitation des systèmes de contrôle et de sécurité.

Un gestionnaire d'infrastructures peut déléguer à un autre acteur ferroviaire les tâches suivantes: entretien des infrastructures ferroviaires et exploitation des systèmes de contrôle et de sécurité.

A.III-04. Entreprise intégrée

Entreprise ferroviaire qui est également un gestionnaire d'infrastructures.

A.III-05. Emploi

Nombre moyen de personnes travaillant au cours d'une période donnée chez un acteur ferroviaire, y compris les personnes travaillant à l'extérieur mais liées à l'acteur par un contrat de travail et rémunérées directement par celui-ci.

Dans les statistiques sont incluses toutes les personnes employées équivalent plein temps pour les activités principales ou auxiliaires de l'acteur (exploitation ferroviaire, renouvellement, nouvelles constructions, services routiers et maritimes, production d'électricité, hôtels et restaurants, etc.).

A.III-06. Types d'emploi

Les principaux types d'emploi sont:

-- Administration générale

Personnel des services administratifs de la Direction générale et des Directions régionales (i.e. des services des Finances, du Contentieux, du Personnel, etc.) ainsi que l'ensemble des Directeurs.

Le personnel administratif des services spécialisés (mouvement et trafic, matériel et traction, installations fixes) est exclu et pris en compte dans les statistiques propres à chacun de ces services.

-- Mouvement et trafic

Personnel des gares (à l'exception des personnes chargées des systèmes de contrôle et de sécurité), personnel d'accompagnement et de contrôle des trains (à l'exclusion du personnel de conduite) ainsi que le personnel administratif correspondant des services centraux ou régionaux, y compris le personnel des services de tourisme et de publicité.

-- Matériel et traction

Personnel de conduite des véhicules moteurs, personnel des ateliers, personnel d'inspection ainsi que le personnel administratif correspondant des services centraux ou régionaux.

-- Installations fixes

Personnel d'entretien et de surveillance des installations fixes (y compris les personnes chargées des systèmes de contrôle et de sécurité).

-- Autres exploitations

Personnel affecté aux services routiers de voyageurs et de marchandises, aux services de navigation, aux usines électriques, aux services d'hôtellerie, etc.

A.III-07. Chiffre d'affaires

Montant total facturé par un acteur ferroviaire durant la période considérée. Ce total correspond aux ventes sur le marché de biens ou de services fournis à des tiers. Le chiffre d'affaires comprend tous les impôts et toutes les taxes qui grèvent les biens ou les services facturés par l'acteur à l'exception de la TVA facturée par l'opérateur à ses clients. Il comprend également toutes les autres charges imputées aux clients. Les remises, ristournes et rabais accordés aux clients, ainsi que la valeur des emballages rendus sont à déduire, mais non les escomptes.

Le chiffre d'affaires n'inclut pas les ventes d'actifs fixes. Les subventions d'exploitation accordées par les autorités publiques sont également exclues.

A.III-08. Produits

Montants exprimés en unités monétaires qui, dans la comptabilité, sont portés au crédit de l'acteur ferroviaire.

A.III-09. Types de produits

Les principaux types de produits sont :

-- Produits des opérations de transport

Dans cette catégorie sont inclus les produits du transport de voyageurs et de marchandises.

-- Montants reçus de l'Etat ou d'autres organismes publics

Dans cette catégorie sont incluses les compensations et les autres subventions.

-- Autres produits

Dans cette catégorie sont inclus les produits non liés aux prestations de transport tels que produits financiers, etc.

A.III-10. Coûts

Montants des ressources disponibles utilisées par l'acteur ferroviaire pour la réalisation d'une opération ou d'une prestation, ou d'un ensemble d'opérations ou de prestations.

A.III-11. Types de coûts

Les principaux types de coûts sont :

-- Charges de personnel

Dans cette catégorie sont inclus les salaires et rémunérations du personnel en activité, les charges de retraites, les charges sociales diverses, etc.

-- Matières et prestations de tiers

Dans cette catégorie sont inclus les achats de matières et de prestations fournies par des tiers. Les coûts liés aux consommations énergétiques pour la traction sont en revanche exclus de cette catégorie.

-- Consommations d'énergie

Dans cette catégorie seules sont prises en compte les dépenses d'énergie utilisée pour la traction.

-- Impôts et taxes

-- Charges financières

-- Autres coûts

Dans cette catégorie sont incluses les dotations d'amortissement et les provisions, etc.

A.III-12. Valeur ajoutée

Production brute (ventes ou recettes et autre revenu, plus variation des stocks) de l'acteur ferroviaire diminuée de la valeur des consommations intermédiaires nécessaires pour cette production. La valeur ajoutée de tous les acteurs ferroviaires d'un pays est égale à leur contribution au produit intérieur brut du pays.

La valeur ajoutée ainsi définie est la valeur ajoutée aux prix du marché.

A.III-13. Investissements corporels

Dépenses consacrées par l'acteur ferroviaire à l'acquisition de biens durables (produits ou achetés à des tiers) neufs ou usagés qui, au bilan de l'entreprise, viennent augmenter la valeur des immobilisations. De ces dépenses est déduit le montant net des ventes de biens similaires d'occasion ou hors d'usage.

La contribution de tous les acteurs ferroviaires à la formation brute de capital fixe (FBCF) du pays est égale au total de leurs investissements corporels diminué de la différence entre les achats et les ventes de terrains réalisés par ces acteurs.

A.III-14. Dépenses d'investissement dans les infrastructures

Sommes consacrées à de nouvelles constructions ou à des extensions d'infrastructures existantes, y compris les reconstructions, renouvellements et gros entretien.

Les infrastructures comprennent les terrains, les constructions de voies et d'installations fixes, les ponts et tunnels, les immeubles, ainsi que les équipements, appareillages et installations fixes connexes (signaux, télécommunication, caténaires, sous-stations électriques) par opposition au matériel roulant.

A.III-15. Dépenses d'investissement dans le matériel roulant

Sommes consacrées à l'achat de nouveaux véhicules ferroviaires.

A.III-16. Dépenses d'entretien des infrastructures

Sommes consacrées à maintenir les infrastructures en état d'utilisation.

A.III-17. Dépenses d'entretien du matériel roulant

Sommes consacrées à maintenir les véhicules ferroviaires en état d'utilisation.

IV. TRAFIC (CIRCULATION)

A.IV-01. Circulation ferroviaire

Tout mouvement d'un véhicule ferroviaire sur une ligne exploitée.

Lorsqu'un véhicule ferroviaire est transporté par un autre véhicule, seuls les mouvements du véhicule transporteur (mode actif) sont pris en compte.

A.IV-02. Manoeuvre

Mouvement d'un véhicule ferroviaire ou d'un ensemble de véhicules ferroviaires effectué dans une gare ou d'autres installations ferroviaires (dépôt, atelier, chantier de triage, etc.).

A.IV-03. Circulation ferroviaire sur le territoire national

Tout mouvement d'un véhicule ferroviaire à l'intérieur d'un territoire national, quel que soit le pays d'immatriculation de ce véhicule.

A.IV-04. Parcours d'un véhicule ferroviaire

Tout mouvement d'un véhicule ferroviaire d'un point initial fixé à un point terminus fixé.

Un parcours peut être divisé en un certain nombre d'étapes ou de sections.

A.IV-05. Train

Un ou plusieurs véhicules ferroviaires remorqués/poussés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices, ou bien une automotrice isolée, circulant sous un numéro déterminé ou sous une désignation distincte, d'un point initial fixé à un point terminus fixé.

Une locomotive haut-le-pied, c'est-à-dire circulant seule, n'est pas considérée comme un train.

A.IV-06. Types de train

Les principaux types de train sont:

- Train de marchandises: train pour le transport des marchandises, composé d'un ou plusieurs wagons et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés.
- Train de voyageurs: train affecté au transport de voyageurs et composé d'un ou plusieurs véhicules de transport de voyageurs et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés.
- Train mixte: train composé de véhicules de transport de voyageurs et de wagons.
- Autres trains: trains circulant exclusivement pour les besoins de l'acteur ferroviaire, n'assurant aucun transport commercial.

A.IV-07. Train-kilomètre

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un train sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue.

A.IV-08. Véhicule moteur-kilomètre

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un véhicule moteur actif sur une distance d'un kilomètre.

Dans les statistiques sont inclus les mouvements haut-le-pied des véhicules moteur. Les mouvements de ces véhicules au cours de manoeuvres sont exclus.

A.IV-09. Véhicule remorqué-kilomètre

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un véhicule ferroviaire remorqué sur une distance d'un kilomètre.

Les mouvements d'automotrices ferroviaires sont inclus. Les mouvements au cours de manoeuvres sont exclus.

A.IV-10. Tonne-kilomètre offerte

Unité de mesure correspondant au déplacement sur un kilomètre d'une tonne offerte dans un véhicule ferroviaire lorsque ce véhicule assure le service auquel il est essentiellement destiné.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue. Les mouvements au cours de manoeuvres et tous les mouvements similaires sont exclus.

A.IV-11. Wagon-kilomètre

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un wagon chargé ou vide sur une distance d'un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue. Les manoeuvres et tous les mouvements similaires sont exclus. Les parcours de tous les wagons sont pris en compte, quel que soit le propriétaire de ces wagons.

A.IV-12. Place-kilomètre offerte

Unité de mesure correspondant au déplacement sur un kilomètre d'une place offerte dans un véhicule ferroviaire de transport de voyageurs lorsque ce véhicule assure le service auquel il est essentiellement destiné.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue. Les manoeuvres et les mouvements similaires sont exclus.

A.IV-13. Tonne-kilomètre brute-brute remorquée

Unité de mesure correspondant au déplacement sur un kilomètre d'une tonne de véhicule ferroviaire, y compris le poids du véhicule moteur.

Les poids des véhicules moteurs, des véhicules remorqués et de leurs chargements sont inclus. Les voyageurs et leurs bagages sont exclus. Les manoeuvres et les autres mouvements similaires sont exclus.

A.IV-14. Tonne-kilomètre brute remorquée

Unité de mesure correspondant au déplacement sur un kilomètre d'une tonne de véhicule ferroviaire remorqué (et d'automotrice) et de son contenu, à l'exclusion du poids du véhicule moteur.

Le poids des automotrices est inclus mais non celui des locomotives. Les voyageurs et leurs bagages sont exclus. Les manoeuvres et les autres mouvements similaires sont exclus.

A.V. MESURE DU TRANSPORT

A.V-01. Transport ferroviaire

Tout mouvement de marchandises et/ou de voyageurs à bord d'un véhicule ferroviaire sur un réseau ferroviaire donné.

Lorsqu'un véhicule ferroviaire est transporté par un autre véhicule, seuls les mouvements du véhicule transporteur (mode actif) sont pris en compte.

A.V-02. Types de transport ferroviaire

Les principaux types de transport ferroviaire sont les suivants:

- Transport commercial: transport effectué pour un tiers contre rémunération.
- Transport de service: transport effectué par un acteur ferroviaire pour les besoins intérieurs de l'exploitation, qu'il produise ou non des recettes comptables.

A.V-03. Transport ferroviaire national

Transport ferroviaire entre deux lieux (un lieu de chargement/d'embarquement et un lieu de déchargement/de débarquement) situés dans le même pays, quel que soit le pays dans lequel le véhicule ferroviaire est immatriculé.

Un tel transport peut nécessiter un transit par un second pays.

A.V-04. Transport ferroviaire international

Transport ferroviaire entre deux lieux (un lieu de chargement/d'embarquement et un lieu de déchargement/de débarquement) situés dans deux pays différents.

Un tel transport peut nécessiter un transit par un ou plusieurs autres pays.

A.V-05. Transport ferroviaire en transit

Transport ferroviaire à travers un pays, réalisé entre deux lieux (un lieu de chargement/d'embarquement et un lieu de déchargement/de débarquement) situés en dehors de ce pays.

Les wagons chargés/déchargés à la frontière de ce pays, d'un autre/sur un autre mode de transport, sont exclus.

A.V-06. Voyageur par chemin de fer

Toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours par chemin de fer.

Les voyageurs effectuant un parcours uniquement par transbordeurs (ferries) ou par autocars exploités par un acteur ferroviaire sont exclus.

A.V-07. Voyageur payant par chemin de fer

Voyageur par chemin de fer détenteur d'un titre de transport pour lequel un montant est perçu.

A.V-08. Voyageur-kilomètre par chemin de fer

Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par chemin de fer sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue par le voyageur sur le réseau considéré. Si ceci n'est pas possible, la distance de taxation ou la distance estimée doit être prise en compte.

A.V-09. Motif de déplacement effectué par un voyageur par chemin de fer

Les motifs de déplacement sont les suivants:

- Travail et éducation (migrations alternantes)
- Affaires
- Vacances
- Autres (courses, loisirs, famille)

A.V-10. Voyageur par chemin de fer embarqué

Voyageur prenant place à bord d'un véhicule ferroviaire pour être transporté par ce véhicule.

Le transbordement direct d'un voyageur entre deux véhicules ferroviaires, quelle que soit l'entreprise ferroviaire, n'est pas considéré comme un débarquement suivi d'un nouvel embarquement.

Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement suivi ultérieurement d'un nouvel embarquement.

A.V-11. Voyageur par chemin de fer débarqué

Voyageur quittant un véhicule ferroviaire après avoir été transporté par ce véhicule.

Le transbordement direct d'un voyageur entre deux véhicules ferroviaires, quelle que soit l'entreprise ferroviaire, n'est pas considéré comme un débarquement suivi d'un nouvel embarquement.

Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement suivi ultérieurement d'un nouvel embarquement.

A.V-12. Relation de transport de voyageurs par chemin de fer

Combinaison du lieu d'embarquement et du lieu de débarquement des voyageurs transportés par chemin de fer, quel que soit l'itinéraire suivi sur le réseau ferroviaire.

A.V-13. Lieu d'embarquement

Lieu où le voyageur monte à bord d'un véhicule ferroviaire pour être transporté par ce véhicule.

Le transbordement direct d'un voyageur entre deux véhicules ferroviaires, quelle que soit l'entreprise ferroviaire, n'est pas considéré comme un débarquement suivi d'un nouvel embarquement.

Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement suivi ultérieurement d'un nouvel embarquement.

A.V-14. Lieu de débarquement

Lieu où le voyageur quitte un véhicule ferroviaire après y avoir été transporté.

Le transbordement direct d'un voyageur entre deux véhicules ferroviaires, quelle que soit l'entreprise ferroviaire, n'est pas considéré comme un débarquement suivi d'un nouvel embarquement.

Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement suivi ultérieurement d'un nouvel embarquement.

A.V-15. Marchandise transportée par chemin de fer

Toute marchandise déplacée par un véhicule ferroviaire.

Le poids pris en compte inclut la tare des emballages et des conditionnements de transport tels que conteneurs, caisses mobiles et palettes ainsi que les véhicules routiers pour le transport de marchandises transportés par fer.

A.V-16. Envoi

Ensemble des marchandises transportées sous le couvert d'un même document de transport, conformément aux règlements ou tarifs en vigueur s'il en existe.

A.V-17. Types d'envoi

Les principaux types d'envoi par chemin de fer sont les suivants:

- Envoi par train complet: tout envoi composé de un ou plusieurs wagons complets remis au transport en même temps par un même expéditeur dans une même gare et acheminés sans modification de composition vers une même gare à l'adresse d'un même destinataire.
- Envoi par wagon complet: envoi de marchandises nécessitant l'usage exclusif d'un wagon, que la capacité de charge du wagon soit utilisée ou non en totalité.
- Envoi de détail: envoi de marchandises dont le transport ne nécessite pas, ou pour lequel il n'est pas exigé l'usage exclusif d'un wagon.

A.V-18. Poids

Le poids à considérer est le poids brut-brut des marchandises.

Le poids pris en compte correspond au poids total des marchandises, des emballages, et à la tare des conditionnements de transport tels que conteneurs, caisses mobiles et palettes contenant les marchandises, ou véhicules routiers pour le transport de marchandises transportés par fer. Lorsque cette tare est exclue, le poids est dit brut.

A.V-19. Tonne-kilomètre par chemin de fer

Unité de mesure correspondant au déplacement par chemin de fer d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue sur le réseau considéré. Si elle n'est pas connue, il convient de retenir la distance facturée ou estimée.

A.V-20. Types de marchandises transportées par chemin de fer

Les types de marchandises transportées par chemin de fer sont ceux définis par la nomenclature internationale des statistiques des transports, approuvée par Eurostat, la CEMT ou la CEE-ONU.

A.V-21. Catégories de marchandises dangereuses

Les catégories de marchandises dangereuses transportées par chemin de fer sont celles définies par le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (RID).

A.V-22. Marchandises chargées

Marchandises placées sur un véhicule ferroviaire et expédiées par rail.

Les transbordements directs d'un véhicule ferroviaire à un autre et les changements de véhicules moteurs ne sont pas considérés comme des chargements/déchargement, contrairement à ce qui est retenu pour les transports routiers et les transports par voies navigables intérieures. Par contre, si les marchandises sont déchargées d'un véhicule ferroviaire, chargées sur un autre mode de transport puis de nouveau chargées sur un autre véhicule ferroviaire, on considère qu'il y a eu déchargement du premier véhicule ferroviaire suivi d'un chargement sur le second véhicule ferroviaire.

A.V-23. Marchandises déchargées

Marchandises débarquées d'un véhicule ferroviaire après avoir été transportées par rail.

Les transbordements directs d'un véhicule ferroviaire à un autre et les changements de véhicules moteurs ne sont pas considérés comme des chargements/déchargement, contrairement à ce qui est retenu pour les transports routiers et les transports par voies navigables intérieures. Par contre, si les marchandises sont déchargées d'un véhicule ferroviaire, chargées sur un autre mode de transport puis de nouveau chargées sur un autre véhicule ferroviaire, on considère qu'il y a eu déchargement du premier véhicule ferroviaire suivi d'un chargement sur le second véhicule ferroviaire.

A.V-24. Transport international de marchandises par rail • marchandises chargées (en partance)

Marchandises transportées par rail entre un lieu de chargement situé dans le pays considéré et un lieu de déchargement situé dans un autre pays.

Les marchandises en transit de bout en bout ne sont pas incluses. Les wagons chargés sur un réseau ferroviaire et sortis du pays par transbordeur (ferry) pour être transportés sur un réseau ferroviaire étranger sont inclus.

A.V-25. Transport international de marchandises par rail • marchandises déchargées (en provenance)

Marchandises transportées par rail entre un lieu de chargement situé dans un pays étranger et un lieu de déchargement situé dans le pays considéré.

Les marchandises en transit de bout en bout ne sont pas incluses. Les wagons chargés sur un réseau ferroviaire étranger et entrés dans le pays par transbordeur (ferry) pour être transportés sur le réseau ferroviaire du pays considéré sont inclus.

A.V-26. Marchandises en transit par rail de bout en bout

Marchandises transportées par rail via le pays considéré entre deux lieux (de chargement et de déchargement) situés hors dudit pays.

Les wagons entrés et/ou sortis du réseau du pays considéré par transbordeur (ferry) sont pris en compte.

A.V-27. Relation de transport de marchandises par chemin de fer

Combinaison du lieu de chargement et du lieu de déchargement des marchandises transportées par chemin de fer, quel que soit l'itinéraire suivi.

A.V-28. Lieu de chargement

Lieu où la marchandise a été chargée sur un véhicule ferroviaire pour être transporté par celui-ci.

Les transbordements directs d'un véhicule ferroviaire à un autre et les changements de véhicules moteurs ne sont pas considérés comme des chargements/déchargement, contrairement à ce qui est retenu pour les transports routiers et les transports par voies navigables intérieures. Par contre, si les marchandises sont déchargées d'un véhicule ferroviaire, chargées sur un autre mode de transport puis de nouveau chargées sur un autre véhicule ferroviaire, on considère qu'il y a eu déchargement du premier véhicule ferroviaire suivi d'un chargement sur le second véhicule ferroviaire.

A.V-29. Lieu de déchargement

Lieu où la marchandise a été déchargée d'un véhicule ferroviaire après avoir été transporté par celui-ci.

Les transbordements directs d'un véhicule ferroviaire à un autre et les changements de véhicules moteurs ne sont pas considérés comme des chargements/déchargement, contrairement à ce qui est retenu pour les transports routiers et les transports par voies navigables intérieures. Par contre, si les marchandises sont déchargées d'un véhicule ferroviaire, chargées sur un autre mode de transport puis de nouveau chargées sur un autre véhicule ferroviaire, on considère qu'il y a eu déchargement du premier véhicule ferroviaire suivi d'un chargement sur le second véhicule ferroviaire.

VI. CONSOMMATION D'ÉNERGIE**A.VI-01. Consommation d'énergie par le transport ferroviaire**

Consommation finale d'énergie des véhicules ferroviaires moteurs pour la traction, les services à bord du train et les équipements (chauffage, climatisation, éclairage, etc.).

A.VI-02. Tonne d'équivalent pétrole (TEP)

Unité de mesure de la consommation d'énergie: 1 TEP = 0,041868 terajoule.

Les coefficients de conversion (tep/tonne) adoptés par l'Agence internationale de l'énergie (AIE) pour 1991 sont les suivants:

-- Essence moteur	1,070
-- Gazole/carburant diesel	1,035
-- Fuel-oil lourd	0,960
-- Gaz de pétrole liquéfié	1,130
-- Gaz naturel	0,917

Pour l'électricité, l'AIE applique le coefficient suivant: 1 TWh = 0,086 Mtep.

A.VI-03. Joule

Unité de mesure de la consommation d'énergie:

1 terajoule = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh,

1 terajoule = 23,88459 TEP.

A.VI-04. Essence moteur

Huile légère d'hydrocarbure utilisée dans les moteurs à allumage commandé à l'exception des moteurs d'aéronefs.

Distillant entre 35°C et 215°C, cette huile est traitée de manière à atteindre un indice d'octane élevé (3 80 IOR). Ce traitement peut s'effectuer par reformage, craquage catalytique et mélange avec une fraction aromatique.

Pouvoir calorifique: 44,8 TJ/1 000 t.

A.VI-05. Gazole/carburant diesel (fuel oil distillé)

Huiles extraites de la dernière fraction issue de la distillation atmosphérique du pétrole brut.

Dans les gazoles/carburants diesel sont inclus les gazoles lourds qui sont obtenus par redistillation sous vide du résidu de la distillation atmosphérique.

Les gazoles/carburants diesel distillent entre 200°C et 380°C, moins de 65% en volume (y compris les pertes) distillant à 250°C, et 80% ou plus à 350°C. Leur point d'éclair est toujours supérieur à 50°C et leur densité dépasse 0,81. Les huiles lourdes obtenues par mélange sont regroupées avec les gazoles, à condition que leur viscosité cinématique ne dépasse pas 25 cST à 40°C.

Pouvoir calorifique: 43,3 TJ/1 000 t.

A.VI-06. Fuel oil lourd (résiduel)

Huile lourde formant le résidu de distillation.

La définition englobe tous les fuels oils résiduels (y compris ceux obtenus par mélange). La viscosité des fuels oils lourds est supérieure à 25 CST à 40°C. Leur point d'éclair est toujours supérieur à 50°C et leur densité dépasse 0,90.

A.VI-07. Gaz de pétrole liquéfié (GPL)

Hydrocarbures légers de la famille des paraffines qui ne s'obtiennent que par la distillation du pétrole brut.

Les GPL comprennent le propane et le butane ou un mélange de ces deux hydrocarbures. Ils peuvent être liquéfiés à basse pression (5-10 atmosphères). A l'état liquide et à la température de 38°C, leur tension de vapeur est égale ou inférieure à 24,5 bars. Leur densité varie de 0,50 à 0,58.

A.VI-08. Charbon (houille)

Sédiment organique fossile naturel, de couleur noire, dont le pouvoir calorifique supérieur dépasse 23 860 kJ/kg (5 700 kcal/kg) sur échantillon exempt de cendres, ayant une teneur en eau correspondant à une température de 30°C et à un degré hygrométrique de 96% et dont l'indice moyen de réflectance de la vitrinite est au moins de 0,6.

A.VI-09. Lignite

Charbon non agglomérant dont le pouvoir calorifique supérieur n'atteint pas 23 860 kJ/kg (5 700 kcal/kg) sur échantillon exempt de cendres humides et contenant plus de 31% de matières volatiles sur produit sec exempt de matières minérales.

A.VI-10. Electricité

Energie produite par les centrales hydroélectriques, géothermiques, nucléaires et thermiques classiques, à l'exclusion de l'énergie produite par les centrales de pompage, mesurée par le pouvoir calorifique de 3,6 TJ/GWh.

Une station de pompage est une centrale avec un réservoir qui est rempli à l'aide de pompes.

B

TRANSPORTS ROUTIERS

B.I. INFRASTRUCTURES

B.I-01. Route

Voie de communication utilisant une assise stabilisée autre que des rails ou des pistes pour avion, ouverte à la circulation publique et destinée essentiellement à l'usage des véhicules routiers automobiles se déplaçant par leurs propres roues.

Sont inclus les ponts, les tunnels, les autres structures d'appui, les embranchements, les carrefours, les échangeurs. Les routes à péage sont également incluses. Les pistes cyclables spécialisées sont exclues.

B.I-02. Réseau routier

Ensemble des routes dans une zone considérée.

B.I-03. Catégories de route

Classification du réseau routier a) selon les types définis par l'administration responsable de sa construction, de son entretien et/ou de son exploitation; b) selon les normes de construction ou c) selon les catégories d'usagers autorisées à l'utiliser.

B.I-04. Autoroute

Route, spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:

- a) sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
- b) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;
- c) est spécialement signalée comme étant une autoroute et est réservée à certaines catégories de véhicules routiers automobiles.

Les voies d'entrées et de sorties des autoroutes sont incluses quel que soit l'emplacement de la signalisation. Les autoroutes urbaines sont également incluses.

B.I-05. Route urbaine

Route à l'intérieur des limites d'une agglomération, les entrées et sorties d'agglomération faisant l'objet d'une signalisation spécifique.

B.I-06. Route E

Le réseau international «E» est constitué d'un système de routes repères tel qu'établi par l'Accord européen sur les Grandes Routes de trafic international à Genève, en date du 15 novembre 1975, et ses amendements.

B. Transports routiers

B.I-07. Chaussée

Partie de la route destinée au mouvement des véhicules routiers automobiles; les parties de route servant à épauler les couches de base ou de surface ne font pas partie de la chaussée; il en est de même des parties de la route destinées à la circulation de véhicules routiers non automobiles ou au stationnement des véhicules, même si elles peuvent, en cas de danger, servir occasionnellement au passage des véhicules automobiles. La largeur d'une chaussée se mesure perpendiculairement à l'axe de la route.

B.I-08. Voie

Bande longitudinale de chaussée, définie ou non par un marquage spécifique longitudinal, dont la largeur est suffisante pour permettre la circulation en une seule file des véhicules routiers automobiles autres que les motocycles.

B.I-09. Voie de tramway

Voie de communication constituée de deux rails et destinée à être utilisée par des tramways.

Ceci inclut aussi bien les voies de tramways établies sur les routes utilisées par d'autres véhicules routiers à moteur que les voies de tramways en site propre.

B.II. MATÉRIEL DE TRANSPORT (VÉHICULES)

B.II-01. Véhicule routier

Véhicule à roues destiné à être utilisé sur les routes.

B.II-02. Parc de véhicules routiers

Nombre de véhicules immatriculés à une date donnée dans un pays et autorisés à utiliser les routes ouvertes à la circulation publique.

Les véhicules exemptés des taxes annuelles de circulation sont inclus. Soit inclus également les véhicules d'occasion importés et les autres véhicules routiers selon les pratiques nationales. Les statistiques excluent les véhicules militaires.

B.II-03. Véhicule routier national

Véhicule routier immatriculé dans le pays considéré et portant des plaques d'immatriculation de ce pays, ou ayant fait l'objet d'un enregistrement spécifique (tramway, trolleybus, etc).

Lorsqu'un pays donné n'immatricule pas les véhicules routiers, on entend par véhicule routier national un véhicule appartenant à ou loué par une société ou une personne ayant statut de résident fiscal dans ce pays.

B.II-04. Véhicule routier étranger

Véhicule routier immatriculé dans un pays autre que le pays considéré et portant les plaques d'immatriculation de ce pays étranger.

B.II-05. Véhicule routier automobile

Véhicule routier pourvu d'un moteur constituant son seul moyen de propulsion, qui sert normalement au transport de personnes ou de marchandises ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises.

Les statistiques excluent les véhicules circulant sur rails.

B.II-06. Véhicule routier pour le transport de voyageurs

Véhicule routier conçu exclusivement ou principalement pour le transport d'une ou plusieurs personnes.

Les véhicules conçus pour à la fois le transport de voyageurs et le transport de marchandises peuvent être classés soit parmi les véhicules routiers pour le transport de voyageurs, soit parmi les véhicules routiers pour le transport de marchandises, selon leur destination principale, définie soit par leurs caractéristiques techniques, soit par leur catégorie fiscale.

B.II-07. Cycle

Véhicule routier à deux roues au moins qui est propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales, d'un levier ou de manivelles (bicyclettes, tricycles, quadricycles et voitures d'infirme par exemple).

B.II-08. Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs

Véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport d'une ou plusieurs personnes.

Les véhicules conçus pour à la fois le transport de voyageurs et le transport de marchandises peuvent être classés soit parmi les véhicules routiers pour le transport de voyageurs, soit parmi les véhicules routiers pour le transport de marchandises, selon leur destination principale, définie soit par leurs caractéristiques techniques, soit par leur catégorie fiscale.

B.II-09. Types de véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs

Classification des véhicules routiers automobiles pour le transport de voyageurs en fonction du type d'énergie consommée par le moteur de ces véhicules.

Les principaux types de véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs sont les suivants:

- Véhicules à essence
- Véhicules diesel
- Véhicules à gaz
- Véhicules électriques
- Autres véhicules

B.II-10. Cyclomoteur

Véhicule routier à deux ou trois roues qui est pourvu d'un moteur de cylindrée inférieure à 50 cm³ et dont la vitesse est limitée, par construction, conformément aux réglementations nationales en vigueur.

B. Transports routiers

B.II-11. Motorcycle

Véhicule routier automobile à deux roues avec ou sans side-car, y compris les scooters, ou tout véhicule routier automobile à trois roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg. Tous les véhicules de ce genre dont la cylindrée est égale ou supérieure à 50 cm³ ainsi que ceux dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ mais qui ne relèvent pas de la catégorie des cyclomoteurs sont inclus.

B.II-12. Voiture particulière

Véhicule routier automobile autre qu'un motorcycle, destiné au transport de voyageurs et conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) égal au maximum à neuf.

Le terme «voiture particulière» couvre donc les voitures (qui se conduisent sans permis), les taxis et les voitures de location à condition qu'elles aient moins de dix places assises.

Cette catégorie peut inclure également les camionnettes pick-up.

B.II-13. Caravane

Véhicule routier automobile non destiné au transport de voyageurs et/ou de marchandises et conçu pour être tracté par une voiture particulière.

Le terme «caravane» correspond à des véhicules routiers destinés principalement à des usages de type «loisirs».

B.II-14. Autocar et Autobus

Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) supérieur à neuf.

Les statistiques incluent aussi les minibus conçus pour plus de 9 places assises (y compris celle du conducteur).

B.II-15. Trolleybus

Véhicule routier pour le transport de voyageurs conçu pour plus de neuf places assises (y compris celle du conducteur), relié à un conducteur électrique et ne circulant pas sur rails.

Ce terme comprend les véhicules utilisés tantôt en trolleybus, tantôt en autobus grâce à un moteur autonome.

B.II-16. Tramway

Véhicule routier pour le transport de voyageurs conçu pour plus de neuf places assises (y compris celle du conducteur), relié à un conducteur électrique ou possédant un moteur diesel et circulant sur rails.

B.II-17. Nombre de places assises/couchettes des autocars, autobus et trolleybus

Nombre de places assises ou couchées, y compris la place du conducteur, dans le véhicule lorsqu'il assure le service auquel il est essentiellement destiné.

En cas de doute, le plus grand nombre disponible de places assises ou couchées sera pris en compte.

B.II-18. Véhicule routier pour le transport de marchandises

Véhicule routier conçu, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises.

Les véhicules conçus pour à la fois le transport de voyageurs et le transport de marchandises peuvent être classés soit parmi les véhicules routiers pour le transport de voyageurs, soit parmi les véhicules routiers pour le transport de marchandises, selon leur destination principale, définie soit par leurs caractéristiques techniques, soit par leur catégorie fiscale.

B.II-19. Types de carrosserie des véhicules routiers pour le transport de marchandises

Classification des véhicules routiers pour le transport de marchandises par type de superstructure de ces véhicules. Les principaux types de carrosserie sont les suivants:

- Benne (1)
 - Bâchée
 - Plateau
- Benne basculante (2)
- Citernes (3)
 - vrac solide
 - vrac liquide
- Fourgon à température dirigée (4)
- Fourgon ordinaire (5)
- Porte conteneur (6)
- Bétaillère (7)
- Autres (8)

B.II-20. Véhicule routier automobile pour le transport de marchandises

Véhicule routier automobile isolé pour le transport de marchandises (camion) ou combinaison de véhicules routiers (camion avec remorque(s), tracteur routier avec semi-remorque et avec ou sans remorque) pour le transport de marchandises.

B.II-21. Camion

Véhicule routier automobile rigide conçu, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises.

Cette catégorie inclut les camionnettes, véhicules routiers rigides conçus, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises, avec un poids maximal autorisé n'excédant pas 3 500 kg. Elle peut inclure également les camionnettes «pick-up».

B.II-22. Tracteur routier

Véhicule routier automobile conçu, exclusivement ou principalement, pour le remorquage d'autres véhicules routiers non automobiles (essentiellement semi-remorques).

Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus dans cette catégorie.

B.II-23. Tracteur agricole

Véhicule automobile conçu, exclusivement ou principalement, pour des utilisations agricoles, qu'il soit autorisé ou non à emprunter les routes ouvertes à la circulation publique.

B. Transports routiers

B.II-24. Remorque

Véhicule routier pour le transport de marchandises conçu pour être remorqué par un véhicule routier automobile.

Les remorques agricoles et les caravanes ne sont pas incluses dans cette catégorie.

B.II-25. Remorque agricole

Véhicule conçu, exclusivement ou principalement, pour des utilisations agricoles, et pour être remorqué par un tracteur agricole, qu'il soit autorisé ou non à emprunter les routes ouvertes à la circulation publique.

B.II-26. Semi-remorque

Véhicule routier pour le transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

B.II-27. Ensemble articulé

Semi-remorque couplée à un tracteur routier.

B.II-28. Train routier

Remorque attelée à un véhicule routier automobile pour le transport de marchandises.

Un ensemble articulé comprenant une remorque supplémentaire est inclus dans cette catégorie.

B.II-29. Véhicule routier à usage spécial

Véhicule routier conçu pour d'autres usages que le transport de voyageurs ou de marchandises.

Cette catégorie inclut par exemple les véhicules de lutte contre l'incendie, les ambulances, les grues mobiles, les rouleaux compresseurs motorisés, les bulldozers à roues métalliques ou à chenilles, les véhicules d'enregistrement pour film, radio ou télévision, les véhicules bibliothèques, les véhicules de remorquage et les véhicules routiers n'entrant dans aucune autre catégorie.

B.II-30. Charge utile

Poids maximal de marchandises déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

B.II-31. Poids maximum autorisé

Total du poids du véhicule (ou d'une combinaison de véhicules) à l'arrêt et en ordre de marche, et du poids du chargement, déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

Dans le poids maximum autorisé est inclus le poids du chauffeur et de toutes les autres personnes transportées en même temps.

B.II-32. Âge du véhicule routier

Durée écoulée depuis la première immatriculation du véhicule routier, quel que soit le pays d'immatriculation.

B.II-33. Cylindrée

La cylindrée du moteur, telle qu'elle est certifiée par l'autorité compétente du pays d'immatriculation.

B.II-34. Poids à vide du véhicule

Le poids à vide du véhicule, tel qu'il est certifié par l'autorité compétente du pays d'immatriculation.

B.II-35. Énergie motrice

Le principal type d'énergie motrice utilisée par le véhicule, tel qu'il est homologué par l'autorité compétente du pays d'immatriculation.

Pour les véhicules mixtes pouvant utiliser plus d'un type d'énergie motrice ou alimentés par deux carburants (par exemple, GPL et essence, ou électricité et gazole, etc.), le principal type d'énergie motrice devrait être, si possible, un carburant de remplacement.

B.II-36. Carburant de remplacement

Un type d'énergie motrice autre que les carburants classiques, l'essence ou le gazole.

Les carburants de remplacement comprennent l'électricité, le GPL, le gaz naturel (LGN ou GNC), des alcools, des mélanges d'alcools avec d'autres carburants, l'hydrogène, des biocarburants (tels que le biogazole), etc. (Cette liste n'est pas limitative). Les carburants de remplacement ne comprennent pas l'essence sans plomb, l'essence à formule modifiée, ou le gazole de ville (à faible teneur en soufre).

B.III. ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI

B.III-01. Transport pour compte d'autrui

Transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour le compte de tiers.

B.III-02. Transport pour compte propre

Transport qui n'est pas réalisé pour compte d'autrui.

B.III-03. Entreprise

Unité institutionnelle, ou plus petit groupement d'unités institutionnelles, qui contrôle directement ou indirectement en les englobant, toutes les fonctions nécessaires à la conduite de ses activités de production ⁽¹⁾.

Pour qu'une entreprise soit considérée comme telle, il faut qu'elle se trouve sous un régime de propriété ou contrôle unique. Elle peut cependant être hétérogène pour ce qui est de son activité économique et de sa situation géographique.

B.III-04. Entreprise de transport routier

Entreprise constituée pour exercer en un ou plusieurs lieux des activités de production de services de transport routier et dont l'activité principale en terme de valeur ajoutée est le transport routier.

Dans les nomenclatures d'activités, les entreprises de transport routier relèvent des classes suivantes:

- *Nomenclature CITI/Rev. 3 ⁽²⁾: Division 60, Groupe 602 - Autres transports terrestres:*
 - classe 6021 - Autres transports terrestres réguliers de voyageurs
 - classe 6022 - Autres transports terrestres non réguliers de voyageurs
 - classe 6023 - Transport routiers de marchandises

- *Nomenclature NACE/Rev. 1 ⁽³⁾: Division 60, Groupe 602 - Transports urbains et routiers*
 - classe 60.21 - Transports de voyageurs réguliers
 - classe 60.22 - Transports de voyageurs par taxis
 - classe 60.23 - Autres transports routiers de voyageurs
 - classe 60.24 - Transports routiers de marchandises

Les entreprises sans personnel salarié sont incluses dans les statistiques. Seules sont prises en compte les unités exerçant effectivement une activité durant la période de référence. Les unités «en sommeil» ou non encore actives sont exclues.

B.III-05. Entreprise de transport routier de voyageurs

Entreprise de transport routier offrant et exploitant des services de transport pour une ou plusieurs personnes (voyageurs) en plus du conducteur et dont l'activité principale en terme de valeur ajoutée est le transport routier de voyageurs.

B.III-06. Entreprise de transport routier de marchandises

Entreprise de transport routier offrant et exploitant des services de transport de marchandises et dont l'activité principale en terme de valeur ajoutée est le transport routier de marchandises.

-
- (1) CITI/Rev. 3 - Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activités économiques, Troisième Révision. Nations Unies, Etudes Statistiques série M n°4/Rev. 3, 1990
 - (2) CITI/Rev. 3 - Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activités économiques, Troisième Révision, Nations Unies, Etudes Statistiques M n°4/Rev. 3, 1990
 - (3) NACE/Rev. 1 - Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne, Journal Officiel L83 du 3 avril 1993.

B.III-07. Entreprise de transport routier urbain de voyageurs

Entreprise de transport routier de voyageurs effectuant des services urbains, métropolitains ou d'une nature semblable, réguliers ou occasionnels, à l'intérieur d'une ou plusieurs zones urbaines et dont l'activité principale en termes de valeur ajoutée est le transport routier urbain de voyageurs.

B.III-08. Entreprise publique de transport routier

Entreprise de transport routier dont le capital est détenu principalement (plus de 50 pour cent du capital) par l'Etat ou des autorités publiques, ou des entreprises leur appartenant.

B.III-09. Emploi

Nombre moyen des personnes travaillant au cours de la période de référence dans une entreprise de transport routier (y compris les propriétaires qui y travaillent, les associés exerçant une activité permanente dans l'entreprise, les aides familiaux non rémunérés) et des personnes travaillant à l'extérieur de l'entreprise mais liées à elle par un contrat de travail et rémunérées directement par elle.

B.III-10. Chiffre d'affaires

Montant total facturé par une entreprise de transport routier durant la période considérée. Ce total correspond aux ventes sur le marché de biens et de services fournis à des tiers. Le chiffre d'affaires comprend tous les impôts et toutes les taxes qui grèvent les biens ou les services facturés par l'entreprise à l'exception de la TVA facturée par l'entreprise à ses clients. Il comprend également toutes les autres charges imputées aux clients. Les remises, ristournes et rabais accordés aux clients, ainsi que la valeur des emballages rendus sont à déduire, mais non les escomptes.

Le chiffre d'affaires ne comprend pas les ventes d'actifs fixes. De même, il exclut les subventions d'exploitation reçues des Pouvoirs Publics.

B.III-11. Produits

Montants exprimés en unités monétaires qui, dans la comptabilité, sont portés au crédit de l'entreprise de transport routier.

B.III-12. Types de produits

Les principaux types de produits sont :

-- Produits des opérations de transport

Dans cette catégorie sont inclus les produits du trafic de voyageurs et de marchandises.

-- Montants reçus de l'Etat ou d'autres organismes publics

Dans cette catégorie sont incluses les compensations et les autres subventions.

-- Autres produits

Dans cette catégorie sont inclus les produits non liés aux prestations de transport tels que produits financiers, etc.

B.III-13. Coûts

Montant des ressources disponibles utilisées par l'entreprise de transport routier pour la réalisation d'une opération ou d'une prestation, ou d'un ensemble d'opérations ou de prestations.

B.III-14. Types de coûts

Les principaux types de coûts sont :

-- Charges de personnel

Dans cette catégorie sont inclus les salaires et rémunérations du personnel en activité, les charges de retraites, les charges sociales diverses, etc.

-- Matières et prestations de tiers

Dans cette catégorie sont inclus les achats de matières et de services fournis par des tiers. Les coûts liés aux consommations énergétiques sont en revanche exclus de cette catégorie.

-- Dépenses liées aux consommations d'énergie

-- Impôts et taxes

-- Charges financières

-- Autres coûts

Dans cette catégorie sont incluses les dotations d'amortissement et les provisions, etc.

B.III-15. Valeur ajoutée

Production brute de l'entreprise de transport routier diminuée de la valeur des consommations intermédiaires nécessaires pour cette production. La valeur ajoutée de toutes les entreprises de transport routier d'un pays est égale à la contribution de ces entreprises au Produit Intérieur Brut du pays.

La valeur ajoutée ainsi définie est la valeur ajoutée aux prix du marché.

B.III-16. Investissements corporels

Dépenses consacrées par l'entreprise de transport routier à l'acquisition de biens durables (achetés à des tiers ou produits par l'entreprise elle-même) neufs ou usagés qui, au bilan de l'entreprise, viennent augmenter la valeur des immobilisations. De ces dépenses est déduit le montant net des ventes de biens similaires d'occasion ou hors d'usage.

La contribution de toutes les entreprises de transport routier d'un pays à la Formation Brute de Capital Fixe (FBCF) du pays est égale au total de leurs investissements corporels diminué de la différence entre les achats et les ventes de terrains réalisés par ces entreprises.

B.III-17. Dépense d'investissement en routes

Sommes consacrées à de nouvelles constructions ou à des extensions de routes existantes, y compris les reconstructions, renouvellements et gros entretien.

B.III-18. Dépense d'investissement en véhicules routiers

Sommes consacrées à l'achat de véhicules routiers.

B.III-19. Dépense d'entretien des routes

Sommes consacrées à maintenir les routes en état d'utilisation.

Ceci comprend l'entretien superficiel et les réparations ordinaires (travaux relatifs à la rugosité du tapis superficiel des chaussées, à l'entretien des abords, etc.)

B.III-20. Dépense d'entretien des véhicules routiers

Sommes consacrées à maintenir les véhicules routiers en état d'utilisation.

B.IV. TRAFIC (CIRCULATION)

B.IV-01. Circulation routière

Tout mouvement d'un véhicule routier sur un réseau donné.

Lorsqu'un véhicule routier est transporté par un autre véhicule, seuls les mouvements du véhicule transporteur (mode actif) sont pris en compte.

B.IV-02. Circulation routière sur le territoire national

Tout mouvement d'un véhicule routier à l'intérieur d'un territoire national, quel que soit le pays d'immatriculation de ce véhicule.

B.IV-03. Circulation routière à vide

Tout mouvement d'un véhicule routier pour lequel le poids brut-brut des marchandises transportées, y compris la tare des conditionnements tels que conteneurs, caisses mobiles et palettes, est nul ainsi que tout mouvement d'autocars et autobus, tramway ou trolleybus vides de voyageurs.

Le mouvement d'un véhicule routier transportant des conditionnements vides tels que conteneurs, caisses mobiles et palettes, n'est pas considéré comme un parcours à vide.

B.IV-04. Circulation routière urbaine

Circulation effectuée sur des routes urbaines ou des voies urbaines de tramways.

Les parcours directs dont seule une proportion relativement faible est effectuée sur des routes urbaines, ne sont pas considérés comme circulation urbaine.

B.IV-05. Parcours routier

Tout mouvement d'un véhicule routier d'un point initial à un point de destination.

Un parcours peut être divisé en un certain nombre d'étapes ou de sections.

B.IV-06. Véhicule-kilomètre

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un véhicule routier automobile sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la longueur de route effectivement parcourue. Les mouvements de véhicules routiers automobiles vides sont inclus. Les ensembles formés par un tracteur et une semi-remorque ou par un camion et une remorque sont comptés comme un seul véhicule.

B.IV-07. Tonne-kilomètre offerte

Unité de mesure correspondant au déplacement sur un kilomètre d'une tonne offerte dans un véhicule routier lorsque ce véhicule routier assure le service auquel il est essentiellement destiné.

La distance prise en compte est la longueur de route effectivement parcourue.

B.IV-08. Place assise/debout-kilomètre offerte

Unité de mesure correspondant au déplacement sur un kilomètre d'une place assise/debout offerte dans un véhicule routier lorsque ce véhicule assure le service auquel il est essentiellement destiné.

La distance prise en compte est la longueur de route effectivement parcourue.

B.IV-09. Véhicule routier entré

Véhicule routier automobile, en charge ou à vide, ayant pénétré dans le pays par la route.

Si le véhicule routier automobile est entré dans le pays au moyen d'un autre mode de transport, seul le mode actif est considéré comme étant entré dans le pays.

B.IV-10. Véhicule routier sorti

Véhicule routier automobile, en charge ou à vide, qui a quitté le pays par la route.

Si un véhicule routier automobile sort du pays au moyen d'un autre mode de transport, seul le mode actif est considéré comme étant sorti du pays.

B.IV-11. Véhicule routier en transit

Véhicule routier automobile, en charge ou à vide, ayant pénétré dans le pays et l'ayant quitté en un lieu différent du point d'entrée par tout mode de transport, à condition que la totalité du parcours à l'intérieur du pays ait été effectuée par route et qu'il n'y ait eu ni chargement, ni déchargement dans le pays.

Les véhicules routiers automobiles qui, à la frontière du pays considéré, sont chargés sur / déchargés d'un autre mode de transport sont inclus.

B.V.MESURE DU TRANSPORT

B.V-01. Transport routier

Tout mouvement de marchandises et/ou de voyageurs à bord d'un véhicule routier sur un réseau routier donné.

Lorsqu'un véhicule routier est transporté par un autre véhicule, seuls les mouvements du véhicule transporteur (mode actif) sont pris en compte.

B.V-02. Transport routier national

Transport routier entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans le même pays, quel que soit le pays dans lequel le véhicule routier automobile est immatriculé; un tel transport peut nécessiter un transit par un second pays.

B.V-03. Cabotage routier

Transport routier national effectué par un véhicule routier automobile immatriculé dans un autre pays.

B.V-04. Transport routier international

Transport routier entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans deux pays différents; un tel transport peut nécessiter un transit par un ou plusieurs autres pays.

B.V-05. Transport routier international effectué par des tiers

Transport routier international effectué par un véhicule routier automobile immatriculé dans un pays tiers.

Un pays tiers est un pays autre que celui de chargement/embarquement ou de déchargement/débarquement.

B.V-06. Transport routier en transit

Transport routier à travers un pays entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement), l'un et l'autre situés dans un autre pays ou dans d'autres pays, pourvu que la totalité de parcours dans le pays ait été effectué par route et qu'il n'y ait eu ni chargement, ni déchargement dans le pays.

Les véhicules routiers automobiles qui, à la frontière du pays considéré, sont chargés sur / déchargés d'un autre mode de transport sont compris.

B.V-07. Transport routier urbain

Transport effectué sur des routes urbaines ou sur des voies urbaines de tramways.

Seuls les transports effectués principalement ou uniquement sur des routes urbaines sont considérés comme transports urbains.

B.V-08. Voyageur par route

Toute personne qui effectue un parcours dans un véhicule routier. Les conducteurs de voitures particulières, à l'exception des chauffeurs de taxis, sont comptés comme voyageurs. Le personnel affecté au service des autobus, autocars, trolleybus, trams et véhicules routiers pour le transport de marchandises n'est pas considéré comme faisant partie des voyageurs.

B.V-09. Voyageur-kilomètre par route

Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par la route sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue par le voyageur.

B.V-10. Motif de déplacement effectué par un voyageur par route

Les motifs de déplacement sont les suivants :

- Travail et éducation (migration alternantes)
- Affaires
- Vacances
- Autres (courses, loisirs, famille)

B.V-11. Voyageur par route embarqué

Voyageur prenant place à bord d'un véhicule routier pour être transporté par ce véhicule.

Le transbordement entre deux véhicules routiers au cours d'un voyage est considéré comme un embarquement après débarquement.

B.V-12. Voyageur par route débarqué

Voyageur quittant un véhicule routier après avoir été transporté par ce véhicule.

Le transbordement entre deux véhicules routiers au cours d'un voyage est considéré comme un débarquement avant réembarquement.

B.V-13. Relation de transport de voyageurs par route

Combinaison du lieu d'embarquement et du lieu de débarquement des voyageurs transportés par la route, quel que soit l'itinéraire suivi.

Les lieux sont définis par des systèmes de classification internationale tels la Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques (NUTS) d'Eurostat.

B.V-14. Lieu d'embarquement

Le lieu pris en compte est le lieu où le voyageur a pris place à bord d'un véhicule routier pour y être transporté.

Le transbordement entre deux véhicules routiers au cours d'un voyage est considéré comme un embarquement après débarquement.

B.V-15. Lieu de débarquement

Le lieu pris en compte est le lieu où le voyageur quitte un véhicule routier après y avoir été transporté.

Le transbordement entre deux véhicules routiers au cours d'un voyage est considéré comme un débarquement avant réembarquement.

B.V-16. Marchandise transportée par route

Toute marchandise déplacée par un véhicule routier pour le transport des marchandises.

Le poids pris en compte inclut la tare des emballages et des conditionnements de transport tels que conteneurs, caisses mobiles et palettes.

B.V-17. Poids

Le poids à considérer est le poids brut-brut des marchandises.

Le poids pris en compte correspond au poids total des marchandises et des emballages, ainsi qu'à la tare des conditionnements de transport tels que conteneurs, caisses mobiles et palettes. Lorsque cette tare est exclue, le poids est dit brut.

B.V-18. Tonne-kilomètre par route

Unité de mesure correspondant au déplacement par la route d'une tonne de marchandises sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance réellement parcourue.

B.V-19. Types de marchandises transportées par route

Les types de marchandises transportées par la route sont ceux définis par les nomenclatures NST/R (Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport / Révisée - Eurostat) ou CSTE (Classification pour les Statistiques de Transport de marchandises en Europe - CEE-ONU).

B.V-20. Marchandises dangereuses

Les types de marchandises dangereuses transportées par la route sont ceux définis par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route (ADR).

B.V-21. Marchandises chargées

Marchandises placées sur un véhicule routier et expédiées par la route.

Les transbordements entre deux véhicules routiers de transport de marchandises ainsi que les changements de tracteurs routiers sont considérés comme des chargements après déchargements.

B.V-22. Marchandises déchargées

Marchandises déchargées d'un véhicule routier après transport par la route.

Les transbordements entre deux véhicules routiers de transport de marchandises ainsi que les changements de tracteurs routiers sont considérés comme des déchargements avant rechargements.

B. Transports routiers

B.V-23. Marchandises sorties du pays par la route (autres que les marchandises en transit par la route de bout en bout)

Marchandises chargées sur un véhicule routier dans le pays, qui ont quitté le pays par la route et ont été déchargées dans un autre pays.

B.V-24. Marchandises entrées dans le pays par la route (autres que les marchandises en transit par la route de bout en bout)

Marchandises chargées sur un véhicule routier dans un autre pays, qui sont entrées dans le pays par la route et y ont été déchargées.

B.V-25. Marchandises en transit par la route de bout en bout

Marchandises qui entrent dans le pays par la route et quittent le pays par la route en un point différent de leur point d'entrée, après avoir été transportées à travers le pays uniquement par la route, dans le même véhicule routier automobile pour le transport de marchandises.

Les transbordements entre deux véhicules routiers de transport de marchandises ainsi que les changements de tracteurs routiers sont considérés comme des chargements/déchargements.

B.V-26. Relation de transport de marchandises par route

Combinaison du lieu de chargement et du lieu de déchargement des marchandises transportées par la route, quel que soit l'itinéraire suivi.

Les lieux sont définis par des systèmes de classification internationale tels la Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques (NUTS) d'Eurostat.

B.V-27. Lieu de chargement

Le lieu pris en compte est le lieu où la marchandise a été chargée sur un véhicule routier automobile pour le transport de marchandises, ou le lieu où le tracteur routier a été changé.

B.V-28. Lieu de déchargement

Le lieu pris en compte est le lieu où la marchandise a été déchargée d'un véhicule routier automobile pour le transport de marchandises, ou le lieu où le tracteur routier a été changé.

B.VI. CONSOMMATION D'ÉNERGIE

B.VI-01. Consommation d'énergie par le transport routier

Consommation finale d'énergie par les véhicules routiers automobiles.

La consommation finale d'énergie par les véhicules routiers automobiles circulant à vide est prise en compte.

B.VI-02. Tonne d'équivalent pétrole (TEP)

Unité de mesure de la consommation d'énergie: 1 TEP = 0,041868 terajoule.

Les coefficients de conversion (tep/tonne) adoptés par l'Agence internationale de l'énergie (AIE) pour 1991 sont les suivants:

-- Essence moteur	1,070
-- Gazole/carburant diesel	1,035
-- Fuel-oil lourd	0,960
-- Gaz de pétrole liquéfié	1,130
-- Gaz naturel	0,917

Pour l'électricité, l'AIE applique le coefficient suivant: 1 TWh = 0,086 Mtep.

B.VI-03. Joule

Unité de mesure de la consommation d'énergie

1 terajoule = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh,

1 terajoule = 23,88459 TEP.

B.VI-04. Essence moteur

Huile légère d'hydrocarbure utilisée dans les moteurs à allumage commandé à l'exception des moteurs d'aéronefs.

Distillant entre 35°C et 215°C, cette huile est traitée de manière à atteindre un indice d'octane élevé (≥ 80 IOR). Ce traitement peut s'effectuer par reformage, craquage catalytique et mélange avec une fraction aromatique.

Pouvoir calorifique: 44,8 TJ/1 000 t.

B.VI-05. Gazole/carburant diesel (fuel oil distillé)

Huiles extraites de la dernière fraction issue de la distillation atmosphérique du pétrole brut.

Dans les gazoles/carburants diesel sont inclus les gazoles lourds qui sont obtenus par redistillation sous vide du résidu de la distillation atmosphérique.

Les gazoles/carburants diesel distillent entre 200°C et 380°C, moins de 65 pour cent en volume (y compris les pertes) distillant à 250°C, et 80 pour cent ou plus à 350°C. Leur point d'éclair est toujours supérieur à 50°C et leur densité dépasse 0,81. Les huiles lourdes obtenues par mélange sont regroupées avec les gazoles, à condition que leur viscosité cinématique ne dépasse pas 25 cST à 40°C.

Pouvoir calorifique: 43,3 TJ/1 000 t.

B.VI-06. Gaz de pétrole liquéfié (GPL)

Hydrocarbures légers de la famille des paraffines qui ne s'obtiennent que par la distillation du pétrole brut.

Les GPL comprennent le propane et le butane ou un mélange de ces deux hydrocarbures. Ils peuvent être liquéfiés à basse pression (5-10 atmosphères). A l'état liquide et à la température de 38°C, leur tension de vapeur est égale ou inférieure à 24,5 bars. Leur densité varie de 0,50 à 0,58.

B.VI-07. Liquides de gaz naturel (LGN)

Hydrocarbures liquides ou liquéfiés obtenus pendant le traitement, la purification et la stabilisation du gaz naturel. Les différents types de LGN vont de l'éthane, du butane et du propane jusqu'aux huiles lourdes. Les LGN sont soit distillés avec du pétrole brut dans les raffineries, mélangés avec des produits pétroliers raffinés, soit utilisés directement, selon leurs caractéristiques.

B.VI-08. Electricité

Energie produite par les centrales hydro-électriques, géothermiques, nucléaires et thermiques classiques, à l'exclusion de l'énergie produite par les centrales de pompage, mesurée par le pouvoir calorifique de 3,6 TJ/GWh.

Une station de pompage est une centrale avec un réservoir qui est rempli à l'aide de pompes.

B.VII. ACCIDENTS DE LA ROUTE

B.VII-01. Accident corporel

Tout accident impliquant au moins un véhicule routier en mouvement, sur une route publique ou sur une route privée à laquelle le public a le droit d'accès, et dans lequel au moins une personne est tuée ou blessée.

Sont visées : les collisions entre véhicules routiers; entre véhicules routiers et piétons; entre véhicules routiers et animaux ou obstacles fixes et dans lesquelles seul un véhicule est impliqué. Sont également visées les collisions entre véhicules routiers et véhicules ferroviaires. Les carambolages sont comptés comme un seul accident à condition qu'il n'y ait que des intervalles de temps très courts entre deux collisions successives quelconques. L'expression accident corporel exclut les accidents n'entraînant que des dommages matériels.

B.VII-02. Accident mortel

Tout accident corporel entraînant la mort d'une personne.

B.VII-03. Accident non mortel

Tout accident corporel autre qu'un accident mortel.

B.VII-04. Victime

Toute personne tuée ou blessée suite à un accident corporel.

B.VII-05. Personne tuée

Toute personne tuée sur le coup ou décédée des suites d'un accident corporel dans les 30 jours. Pour les pays qui n'appliquent pas cette définition, des coefficients de conversion sont définis pour permettre des comparaisons sur la base de la définition fondée sur 30 jours.

France 1,057 Italie 1,03 Lettonie 1,08 Portugal 1,3 Turquie 1,3

B.VII-06. Personne blessée

Toute personne qui n'a pas été tuée dans un accident mais a reçu une blessure suite à un accident corporel et nécessite normalement un traitement médical.

B.VII-07. Personne gravement blessée

Toute personne blessée et qui a été hospitalisée pendant plus de 24 heures.

B.VII-08. Personne légèrement blessée

Toute personne blessée, à l'exception des personnes gravement blessées.

B.VII-09. Conducteur (impliqué dans un accident de la route)

Toute personne impliquée dans un accident corporel et qui conduisait un véhicule routier au moment de l'accident.

B.VII-10. Passager (impliqué dans un accident de la route)

Toute personne, autre que le conducteur, impliquée dans un accident corporel et qui se trouvait dans ou sur un véhicule routier, ou y embarquait ou en débarquait.

B.VII-11. Piéton (impliqué dans un accident de la route)

Toute personne, autre qu'un conducteur ou un passager au sens des définitions ci-dessus, impliquée dans un accident corporel.

Sont visés les occupants ou les personnes poussant ou tirant ou traînant une voiture d'enfant ou d'infirmes, ou tout autre véhicule de petites dimensions et sans moteur. Sont également visées les personnes conduisant à la main et en marchant un cycle ou un cyclomoteur, faisant du patin à roulettes, de la planche à roulettes, skiant ou utilisant des accessoires analogues.

B.VII-12. Accident entre véhicule routier et piéton

Tout accident corporel impliquant un ou plusieurs véhicules routiers et un ou plusieurs piétons.

Sont visés les accidents, qu'un piéton ait été impliqué dans la phase initiale ou dans une phase ultérieure de l'accident, et qu'un piéton ait été blessé ou tué sur la route ou en dehors de la route.

B.VII-13. Accident dans lequel un seul véhicule routier est impliqué

Tout accident corporel dans lequel un seul véhicule routier est impliqué.

Sont visés les accidents impliquant des véhicules tentant d'éviter une collision et sortant de la route, ou les accidents causés par une collision avec des obstacles ou des animaux se trouvant sur la route. Les collisions avec des piétons ou des véhicules en stationnement sont exclues.

B.VII-14. Carambolage

Tout accident corporel impliquant uniquement plusieurs véhicules routiers.

Les types d'accidents corporels impliquant plusieurs véhicules routiers sont les suivants :

a) **Collision arrière**: collision avec un autre véhicule empruntant la même voie d'une chaussée et se déplaçant dans le même sens, qui ralentit ou est temporairement immobilisé.

Sont visées les collisions avec des véhicules en mouvement; à exclure : collisions avec des véhicules en stationnement.

b) **Collision frontale**: collision avec un autre véhicule empruntant la même voie d'une chaussée et se déplaçant dans le sens opposé, ralentissant ou temporairement immobilisé en raison des conditions de circulation.

Sont visées les collisions avec des véhicules ralentissant ou temporairement immobilisés; à exclure: collisions avec des véhicules en stationnement.

c) **Collision avec un véhicule qui traverse la route ou tourne**: collision latérale avec un autre véhicule se déplaçant pour traverser, quitter ou emprunter une route.

À exclure: collisions avec des véhicules qui se sont arrêtés et attendent de pouvoir tourner, à classer sous a) ou b).

d) **Autres collisions, y compris collisions avec des véhicules en stationnement**: collisions entre véhicules roulant côte à côte, ou avec des véhicules effectuant un dépassement ou changeant de voie, ou collisions avec un véhicule garé ou arrêté au bord d'une voie, sur un accotement, des places de stationnement marquées, des chemins pour piétons ou des parcs de stationnement, etc.

Sont visées ici toutes les collisions autres que celles dont il est question en a), b) et c). L'élément à retenir pour la classification des accidents entre véhicules est la première collision sur la chaussée ou le premier impact mécanique sur le véhicule.

B.VII-15. Accident dans lequel il a été signalé que les conducteurs se trouvaient sous l'effet de l'alcool, de drogues ou de médicaments.

Tout accident corporel pour lequel il est signalé qu'au moins un conducteur était sous l'effet de l'alcool, de drogues ou de médicaments altérant son aptitude à la conduite, aux termes des règlements nationaux.

B.VII-16. Dans les agglomérations

Espace délimité des entrées et des sorties signalées par des panneaux appropriés.

B.VII-17. En dehors des agglomérations

Tous espaces, à l'exception de ceux qui sont délimités par des entrées et des sorties signalées par des panneaux appropriés.

Sauf indication contraire, les autoroutes sont incluses.

B.VII-18. En plein jour

S'en remettre aux indications de la police ou d'autres autorités.

B.VII-19. Dans l'obscurité

S'en remettre aux indications de la police ou d'autres autorités.

B.VII-20. Au crépuscule (ou indéterminé)

Catégorie résiduelle couvrant les cas où les conditions diurnes étaient très mauvaises ou pour lesquels l'on ne disposait pas d'informations sur les conditions de luminosité.

B.VII-21. Route sèche

Un revêtement routier non recouvert d'eau, de neige, de glace ou d'autres substances.

B.VII-22. Autre état de la route

Tout état autre que celui d'une route sèche.

C

TRANSPORTS PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

C.I. INFRASTRUCTURES

C.I-01. Voie navigable

Fleuve, rivière, canal, lac ou autre étendue d'eau qui, par ses caractéristiques naturelles ou par l'intervention de l'homme, est apte à la navigation.

Les voies navigables à caractère maritime sont incluses, de telles voies étant celles désignées par le pays déclarant comme aptes à la navigation, principalement de navires de mer. Sont également inclus les estuaires, la limite étant le point le plus proche de la mer où la largeur du fleuve est inférieure à 3 km à marée basse et à 5 km à marée haute (grandes marées).

C.I-02. Voie navigable intérieure

Etendue d'eau ne faisant pas partie de la mer, et sur laquelle des bateaux d'un port en lourd de 50 tonnes au moins peuvent naviguer en charge normale. Le terme s'applique à la fois aux fleuves, rivières et lacs navigables, et aux canaux navigables.

La longueur des fleuves, des rivières et des canaux est mesurée au milieu du chenal. La longueur des lacs ainsi que celle des lagunes correspondent à la distance la plus courte séparant les points les plus éloignés l'un de l'autre entre lesquels sont effectués des transports.

Une voie navigable constituant une frontière entre deux pays est incluse dans les statistiques de chacun de ces pays.

C.I-03. Catégories de voies navigables intérieures

Les catégories de voies navigables intérieures sont définies en utilisant des systèmes internationaux de classification tels ceux élaborés par la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies ou par la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

C.I-04. Fleuve/rivière navigable

Cours d'eau naturel ouvert à la navigation qu'il ait été ou non aménagé à cette fin.

C.I-05. Lac navigable

Etendue d'eau naturelle ouverte à la navigation.

Les lagunes (étendue d'eau saumâtre séparée de la mer par un cordon littoral) sont incluses.

C.I-06. Canal navigable

Cours d'eau construit principalement pour la navigation.

C.I-07. Réseau de voies navigables intérieures

Ensemble des voies navigables intérieures ouvertes à la navigation publique dans une zone considérée.

C.I-08. Voies navigables intérieures régulièrement utilisées pour les transports

Voies d'eau sur lesquelles s'effectue chaque année une quantité minimale de transports; cette quantité, exprimée en tonnes-kilomètres par kilomètre de voie d'eau, est déterminée par l'autorité compétente de chaque pays selon les conditions qui règnent sur le réseau navigable de ce pays.

C.II. MATÉRIEL DE TRANSPORT (BATEAUX)

C.II-01. Bateau pour le transport par voies navigables intérieures

Matériel flottant conçu pour le transport de marchandises ou le transport public de voyageurs par voies navigables intérieures.

Les bateaux en réparation sont inclus.

Les bateaux aptes à la navigation fluviale, mais qui sont autorisés à naviguer sur mer (caboteurs mixtes) sont inclus.

Sont exclus: les embarcations de port, les allèges, les remorqueurs des ports maritimes, les bacs, les bateaux utilisés pour la pêche et pour les travaux de dragage ainsi que pour l'exécution de travaux hydrauliques. Sont également exclus les bateaux utilisés exclusivement pour l'entreposage, les ateliers flottants, les bateaux d'habitation et les bateaux de plaisance.

C.II-02. Bateau national pour le transport par voies navigables intérieures

Bateau pour le transport par voies navigables intérieures immatriculé à une date donnée dans le pays considéré.

Lorsqu'un pays donné n'immatricule pas les bateaux utilisés pour le transport par voie navigable intérieure, on entend par bateau national un bateau appartenant à une société ayant statut de résident fiscal dans ce pays.

C.II-03. Bateau étranger pour le transport par voies navigables intérieures

Bateau pour le transport par voies navigables intérieures immatriculé à une date donnée dans un pays autre que le pays considéré.

C.II-04. Bateau pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures

Bateau d'un port en lourd minimal de 20 tonnes conçu pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures.

C.II-05. Bateau pour le transport de voyageurs par voies navigables intérieures

Bateau conçu exclusivement ou principalement pour le transport public de voyageurs par voies navigables intérieures.

C.II-06. Flotte de navigation intérieure

Nombre de bateaux pour le transport par voies navigables intérieures immatriculés à une date donnée dans un pays et autorisés à utiliser les voies navigables ouvertes à la navigation publique.

Les variations de la flotte se rapportent aux modifications intervenues dans l'ensemble ou pour un type de bateaux de la flotte intérieure du pays déclarant et qui résultent de constructions nouvelles, de modifications du type ou de la capacité, d'achats ou de ventes à l'étranger, de mises à la ferraille, d'accidents ou de transferts de ou vers le registre maritime.

C.II-07. Automoteur

Bateau pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures pourvu d'un moyen de propulsion mécanique propre.

Les chalands, barges ou chalands-barges n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérés comme chalands, barges ou chalands-barges, selon les cas.

Le fait qu'un automoteur puisse être utilisé pour le remorquage ne change pas sa nature.

C.II-08. Automoteur-citerne

Automoteur destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz.

Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc. qui doivent être comptées avec les automoteurs.

C.II-09. Automoteur-pousseur

Automoteur conçu ou aménagé pour pouvoir pousser des barges ou chalands-barges.

C.II-10. Automoteur-pousseur-citerne

Automoteur-pousseur destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz.

Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc. qui doivent être comptées avec les automoteurs-pousseurs.

C.II-11. Automoteur de navigation fleuve-mer

Bateau pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures d'un port en lourd d'au moins 20 tonnes, conçu également pour le transport de marchandises par mer et pourvu d'un moyen de propulsion propre d'une puissance d'au moins 37 kW.

C.II-12. Chaland

Bateau pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures destiné à être remorqué et non muni d'un moyen de propulsion mécanique propre.

Le fait qu'un chaland soit équipé d'un moteur auxiliaire ne change pas sa nature.

C.II-13. Chaland-citerne

Chaland destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz.

Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc. qui doivent être comptées avec les chalands.

C.II-14. Barge

Bateau pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures destiné à être poussé et non muni d'un moyen de propulsion mécanique propre.

Le fait qu'une barge soit équipée d'un moteur auxiliaire ne change pas sa nature.

15. Barge-citerne

Barge destinée au transport en vrac de liquides ou de gaz.

Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc. qui doivent être comptées avec les barges.

C.II-16. Chaland-barge

Bateau pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures destiné à être soit poussé, soit remorqué et non muni d'un moyen de propulsion mécanique propre.

Le fait qu'un chaland-barge soit équipé d'un moteur auxiliaire ne change pas sa nature.

C.II-17. Chaland-barge-citerne

Chaland-barge destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz.

Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc. qui doivent être comptées avec les chalands-barges.

C.II-18. Remorqueur

Bateau pourvu d'une force motrice développant au moins 37 kW et conçu ou aménagé pour la traction de chalands, de chalands-barges ou de radeaux, mais non pour le transport de marchandises.

Les remorqueurs portuaires et maritimes sont exclus.

C.II-19. Pousseur

Bateau pourvu d'une force motrice développant au moins 37 kW et conçu ou aménagé pour le poussage de barges ou de chalands-barges, mais non pour le transport de marchandises.

Les pousseurs portuaires sont exclus.

C.II-20. Remorqueur-pousseur

Bateau pourvu d'une force motrice développant au moins 37 kW et conçu ou aménagé pour la traction de chalands, de chalands-barges ou de radeaux, et pour le poussage de barges ou de chalands-barges, mais non pour le transport de marchandises.

C.II-21. Port en lourd

Poids de marchandises maximum autorisé, exprimé en tonnes, qu'un bateau peut transporter d'après les documents de bord.

C.II-22. Capacité d'un bateau de transport de voyageurs par voies navigables intérieures

Nombre de personnes maximum autorisé qu'un bateau peut transporter d'après les documents de bord.

C.II-23. Puissance (kW)

Puissance mécanique développée par la force motrice de propulsion dont sont pourvus les bateaux.

La puissance doit être mesurée en kilowatts effectifs (puissance développée à l'hélice):

1 kW = 1,36 CV; 1 CV = 0,735 kW.

C.II-24. Année de construction du bateau

Année d'achèvement de la construction de la coque d'origine.

C.III. ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI

C.III-01. Transport pour compte d'autrui

Transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour le compte de tiers.

C.III-02. Transport pour compte propre

Transport qui n'est pas réalisé pour compte d'autrui.

C.III-03. Entreprise

Unité institutionnelle, ou plus petit groupement d'unités institutionnelles, qui contrôle directement ou indirectement en les englobant, toutes les fonctions nécessaires à la conduite de ses activités de production ⁽⁴⁾

Pour qu'une entreprise soit considérée comme telle, il faut qu'elle se trouve sous un régime de propriété ou contrôle unique. Elle peut cependant être hétérogène pour ce qui est de son activité économique et de sa situation géographique.

C.III-04. Entreprise de transport par voies navigables intérieures

Entreprise constituée pour exercer en un ou plusieurs lieux des activités de production de services de transport par voies navigables intérieures et dont l'activité principale en terme de valeur ajoutée est le transport par voies navigables intérieures.

Dans les nomenclatures d'activités, les entreprises de transport par voies navigables intérieures relèvent des classes suivantes:

- Nomenclature CITI/Rev 3 ⁽⁵⁾: classe 6120 - Transports par voies navigables intérieures
- Nomenclature NACE/Rev 1 ⁽⁶⁾ : classe 61.20 - Transports fluviaux

(4) CITI/Rev. 3 - Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activités économiques, Troisième Révision. Nations Unies, Etudes Statistiques série M n°4/Rev. 3, 1990

(5) CITI /Rev. 3 - Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activités économiques, Troisième Révision, Nations Unies, Etudes Statistiques M n°4/Rev. 3, 1990

(6) NACE/Rev. 1 - Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne, Journal Officiel L83 du 3 avril 1993.

C. Transports par voies navigables intérieures

Les entreprises sans personnel salarié sont incluses dans les statistiques. Seules sont prises en compte les unités exerçant effectivement une activité durant la période de référence. Les unités «en sommeil» ou non encore actives sont exclues.

C.III-05. Entreprise publique de transport par voies navigables intérieures

Entreprise de transport par voies navigables intérieures dont le capital est détenu principalement (plus de 50 pour cent du capital) par l'Etat ou des autorités publiques, ou des entreprises leur appartenant.

C.III-06. Emploi

Nombre moyen des personnes travaillant au cours d'une période donnée dans une entreprise de transport par voies navigables intérieures (y compris les propriétaires qui y travaillent, les associés exerçant une activité permanente dans l'entreprise, les aides familiaux non rémunérés) et des personnes travaillant à l'extérieur de l'entreprise mais liées à elle par un contrat de travail et rémunérées directement par elle.

C.III-07. Chiffre d'affaires

Montant total facturé par une entreprise de transport par voies navigables intérieures durant la période considérée. Ce total correspond aux ventes sur le marché de biens et de services fournis à des tiers. Le chiffre d'affaires comprend tous les impôts et toutes les taxes qui grèvent les biens ou les services facturés par l'entreprise à l'exception de la TVA facturée par l'entreprise à ses clients. Il comprend également toutes les autres charges imputées aux clients. Les remises, ristournes et rabais accordés aux clients, ainsi que la valeur des emballages rendus sont à déduire, mais non les escomptes.

Le chiffre d'affaires ne comprend pas les ventes d'actifs fixes. De même, il exclut les subventions d'exploitation reçues des Pouvoirs Publics.

C.III-08. Produits

Montants exprimés en unités monétaires qui, dans la comptabilité, sont portés au crédit de l'entreprise de transport par voies navigables.

C.III-09. Types de produits

Les principaux types de produits sont:

-- Produits des opérations de transport

Dans cette catégorie sont inclus les produits du trafic de voyageurs et de marchandises.

-- Montants reçus de l'Etat ou d'autres organismes publics

Dans cette catégorie sont inclus les compensations et les autres subventions.

-- Autres produits

Dans cette catégorie sont inclus les produits non liés aux prestations de transport tels que produits financiers, etc.

C.III-10. Coûts

Montant des ressources disponibles utilisées par l'entreprise de transport par voies navigables intérieures pour la réalisation d'une opération ou d'une prestation, ou d'un ensemble d'opérations ou de prestations.

C.III-11. Types de coûts

Les principaux types de coûts sont :

-- Charges de personnel

Dans cette catégorie sont inclus les salaires et rémunérations du personnel en activité, les charges de retraites, les charges sociales diverses, etc.

-- Matières et prestations de tiers

Dans cette catégorie sont inclus les achats de matières et de services fournis par des tiers. Les coûts liés aux consommations énergétiques sont en revanche exclus de cette catégorie.

-- Dépenses liées aux consommations d'énergie

-- Impôts et taxes

-- Charges financières

-- Autres coûts

Dans cette catégorie sont incluses les dotations d'amortissement et les provisions etc...

C.III-12. Valeur ajoutée

Production brute de l'entreprise de transport par voies navigables intérieures diminuée de la valeur des consommations intermédiaires nécessaires pour cette production. La valeur ajoutée de toutes les entreprises de transport par voies navigables intérieures d'un pays est égale à la contribution de ces entreprises au Produit Intérieur Brut du pays.

La valeur ajoutée ainsi définie est la valeur ajoutée aux prix du marché.

C.III-13. Investissements corporels

Dépenses consacrées par l'entreprise de transport par voies navigables intérieures à l'acquisition de biens durables (achetés à des tiers ou produits par l'entreprise elle-même) neufs ou usagés qui, au bilan de l'entreprise, viennent augmenter la valeur des immobilisations. De ces dépenses est déduit le montant net des ventes de biens similaires d'occasion ou hors d'usage.

La contribution de toutes les entreprises de transport par voies navigables intérieures d'un pays à la Formation Brute de Capital Fixe (FBCF) du pays est égale au total de leurs investissements corporels diminué de la différence entre les achats et les ventes de terrains réalisés par ces entreprises.

C.III-14. Dépense d'investissement en infrastructures

Sommes consacrées à de nouvelles constructions ou à des extensions d'infrastructures existantes, y compris les reconstructions, renouvellements et gros entretien.

Les sommes consacrées aux écluses sont incluses.

C.III-15. Dépense d'investissement en bateaux

Sommes consacrées à l'achat de bateaux pour le transport par voies navigables intérieures.

C. Transports par voies navigables intérieures

C.III-16. Dépense d'entretien des infrastructures

Sommes consacrées à maintenir l'infrastructure en état d'utilisation.

Les sommes consacrées aux écluses sont incluses.

C.III-17. Dépense d'entretien des bateaux

Sommes consacrées à maintenir les bateaux pour le transport par voies navigables intérieures en état d'utilisation.

C.IV. TRAFIC (CIRCULATION)

C.IV-01. Circulation de navigation intérieure

Tout mouvement d'un bateau de navigation intérieure (bateau pour le transport par voies navigables intérieures) sur un réseau donné.

Lorsqu'un bateau est transporté par un autre véhicule, seuls les mouvements du véhicule transporteur (mode actif) sont pris en compte.

C.IV-02. Circulation de navigation intérieure sur le territoire national

Tout mouvement d'un bateau de navigation intérieure à l'intérieur d'un territoire national, quel que soit le pays d'immatriculation de ce bateau.

C.IV-03. Circulation de navigation intérieure à vide

Tout mouvement d'un bateau pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures pour lequel le poids brut-brut des marchandises transportées, y compris la tare des conditionnements tels que conteneurs, caisses mobiles et palettes, est nul, ainsi que tout mouvement d'un bateau pour le transport de voyageurs par voies navigables intérieures vide de voyageurs.

Le mouvement d'un bateau de navigation intérieure transportant des conditionnements vides tels que conteneurs, caisses mobiles et palettes, n'est pas considéré comme un parcours à vide.

C.IV-04. Parcours de navigation intérieure

Tout mouvement d'un bateau de navigation intérieure d'un point initial à un point de destination.

Un parcours peut être divisé en un certain nombre d'étapes ou de sections.

C.IV-05. Bateau-kilomètre

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un bateau de navigation intérieure sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la longueur de voies navigables intérieures effectivement parcourue. Les mouvements des bateaux vides sont inclus. Dans un convoi, chaque unité est comptée pour un bateau.

C.IV-06. Convoi de navigation intérieure

Ensemble constitué d'un ou plusieurs bateaux de navigation intérieure non motorisés tractés ou poussés par un ou plusieurs bateaux de navigation intérieure motorisés.

C.IV-07. Véhicule-kilomètre

Unité de mesure de trafic correspondant au mouvement d'un bateau isolé ou d'un convoi de navigation intérieure sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la longueur de voies navigables intérieures effectivement parcourue. Les mouvements de bateaux ou de convois vides sont inclus.

C.IV-08. Tonne-kilomètre offerte

Unité de mesure représentant le déplacement sur un kilomètre d'une tonne offerte dans un bateau pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures lorsque ce bateau assure le service auquel il est essentiellement destiné.

La distance prise en compte est la longueur de voies navigables intérieures effectivement parcourue.

C.IV-09. Place-kilomètre offerte

Unité de mesure correspondant au déplacement sur un kilomètre d'une place offerte dans un bateau pour le transport de voyageurs par voies navigables intérieures lorsque ce véhicule assure le service auquel il est essentiellement destiné.

La distance prise en compte est la longueur de voies navigables intérieures effectivement parcourue.

C.IV-10. Bateau de navigation intérieure entré

Bateau de navigation intérieure, en charge ou à vide, ayant pénétré dans le pays par voies navigables intérieures.

Si un bateau de navigation intérieure pénètre dans le pays au moyen d'un autre mode de transport, seul le mode actif est considéré comme étant entré dans ce pays.

C.IV-11. Bateau de navigation intérieure sorti

Bateau de navigation intérieure, en charge ou à vide, qui a quitté le pays par voies navigables intérieures.

Si un bateau de navigation intérieure sort du pays au moyen d'un autre mode de transport, seul le mode actif est considéré comme étant sorti du pays.

C.IV-12. Bateau de navigation intérieure en transit

Bateau de navigation intérieure, en charge ou à vide, ayant pénétré dans le pays et l'ayant quitté en un lieu différent du point d'entrée par tout mode de transport, à condition que la totalité du parcours à l'intérieur du pays ait été effectuée par voies navigables intérieures et qu'il n'y ait eu ni chargement, ni déchargement dans le pays.

Les bateaux de navigation intérieure qui, à la frontière du pays considéré, sont chargés sur/déchargés d'un autre mode de transport sont inclus.

C.V. MESURE DU TRANSPORT

C.V-01. Transport par voies navigables intérieures

Tout mouvement de marchandises et/ou de voyageurs à bord d'un bateau de navigation intérieure sur un réseau de voies navigables intérieures donné.

Lorsqu'un bateau de navigation intérieure est transporté par un autre véhicule, seuls les mouvements du véhicule transporteur (mode actif) sont pris en compte.

C.V-02. Transport national par voies navigables intérieures

Transport par voies navigables intérieures entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans le même pays, quel que soit le pays d'immatriculation du bateau de navigation intérieure; un tel transport peut nécessiter un transit par un second pays.

C.V-03. Cabotage par voies navigables intérieures

Transport national par voies navigables intérieures effectué par un bateau de navigation intérieure immatriculé dans un autre pays.

C.V-04. Transport international par voies navigables intérieures

Transport par voies navigables intérieures entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans deux pays différents; un tel transport peut nécessiter un transit par un ou plusieurs autres pays.

C.V-05. Transport international par voies navigables intérieures effectué par des tiers

Transport international par voies navigables intérieures effectué par un bateau de navigation intérieure immatriculé dans un pays tiers.

Un pays tiers est un pays autre que celui de chargement/embarquement ou de déchargement/débarquement.

C.V-06. Transport par voies navigables intérieures en transit

Transport par voies navigables intérieures à travers un pays entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement), l'un et l'autre situés dans un autre pays ou dans d'autres pays, à condition que la totalité du parcours à l'intérieur du pays ait été effectué par voies navigables intérieures, et qu'il n'y ait eu ni chargement ni déchargement dans le pays.

Les bateaux de navigation intérieure qui, à la frontière du pays considéré, sont chargés sur/déchargés d'un autre mode de transport sont compris.

C.V-07. Transport urbain par voies navigables intérieures

Transport effectué sur des voies navigables intérieures situées à l'intérieur des limites d'une agglomération.

Seuls les transports effectués principalement ou uniquement sur des voies navigables intérieures situées à l'intérieur des limites d'une agglomération, sont considérés comme transports urbains.

C.V-08. Voyageur par voies navigables intérieures

Toute personne qui effectue un parcours à bord d'un bateau de navigation intérieure. Le personnel affecté au service des bateaux de navigation intérieure n'est pas considéré comme faisant partie des voyageurs.

C.V-09. Voyageur-kilomètre par voies navigables intérieures

Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par voies navigables intérieures sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue par le voyageur.

C.V-10. Motif de déplacement effectué par un voyageur par voies navigables intérieures

Les motifs de déplacement sont les suivants :

- Travail et éducation (migrations alternantes)
- Affaires
- Vacances
- Autres (courses, loisirs, famille)

C.V-11. Voyageur par voies navigables intérieures embarqué

Voyageur prenant place à bord d'un bateau de navigation intérieure pour être transporté par ce bateau.

Le transbordement entre deux bateaux de navigation intérieure au cours d'un voyage est considéré comme un embarquement après débarquement.

C.V-12. Voyageur par voies navigables intérieures débarqué

Voyageur quittant un bateau de navigation intérieure après avoir été transporté par ce bateau.

Le transbordement entre deux bateaux de navigation intérieure au cours d'un voyage est considéré comme un débarquement avant réembarquement.

C.V-13. Relation de transport de voyageurs par voies navigables intérieures

Combinaison du lieu d'embarquement et du lieu de débarquement des voyageurs transportés par voies navigables intérieures, quel que soit l'itinéraire suivi.

Les lieux sont définis par des systèmes de classification internationale tels la Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques (NUTS) d'Eurostat.

C.V-14. Lieu d'embarquement

Le lieu pris en compte est le lieu où le voyageur a pris place à bord d'un bateau de navigation intérieure pour y être transporté.

Le transbordement entre deux bateaux de navigation intérieure au cours d'un voyage est considéré comme un embarquement après débarquement.

C. Transports par voies navigables intérieures

C.V-15. Lieu de débarquement

Le lieu pris en compte est le lieu où le voyageur quitte un bateau de navigation intérieure après y avoir été transporté.

Le transbordement entre deux bateaux de navigation intérieure au cours d'un voyage est considéré comme un débarquement avant réembarquement.

C.V-16. Marchandise transportée par voies navigables intérieures

Toute marchandise déplacée par un bateau pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures.

Le poids pris en compte inclut la tare des emballages et les conditionnements de transport tels que conteneurs, caisses mobiles et palettes.

C.V-17. Poids

Le poids à considérer est le poids brut-brut des marchandises.

Le poids pris en compte correspond au poids total des marchandises et des emballages, ainsi qu'à la tare des conditionnements de transport tels que conteneurs, caisses mobiles et palettes. Lorsque cette tare est exclue, le poids est dit brut.

C.V-18. Tonne-kilomètre par voies navigables intérieures

Unité de mesure correspondant au déplacement par voies navigables d'une tonne de marchandises sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue.

C.V-19. Types de marchandises transportées par voies navigables intérieures

Les types de marchandises transportées par voies navigables intérieures sont ceux définis par les nomenclatures NST/R (Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport / Révisée -Eurostat) ou CSTE (Classification pour les Statistiques de Transport de marchandises en Europe - CEE-ONU).

C.V-20. Marchandises dangereuses

Les types de marchandises dangereuses transportées par voies navigables intérieures sont ceux définis par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voies Navigables intérieures (ADN).

C.V-21. Marchandises chargées

Marchandises placées sur un bateau de navigation intérieure et transportées par voies navigables intérieures.

Les transbordements d'un bateau de navigation intérieure à un autre sont considérés comme des chargements après déchargements. Il en est de même des changements de pousseurs ou remorqueurs.

C.V-22. Marchandises déchargées

Marchandises déchargées d'un bateau de navigation intérieure après avoir été transportées par voies navigables intérieures.

Les transbordements d'un bateau de navigation intérieure à un autre sont considérés comme des déchargements avant rechargements. Il en est de même des changements de pousseurs ou remorqueurs.

C.V-23. Marchandises sorties du pays par voies navigables intérieures (autres que les marchandises en transit par voies navigables intérieures de bout en bout)

Marchandises chargées sur un bateau de navigation intérieure dans le pays, qui ont quitté le pays par voies navigables intérieures et ont été déchargés dans un autre pays.

C.V-24. Marchandises entrées dans le pays par voies navigables intérieures (autres que les marchandises en transit par voies navigables intérieures de bout en bout)

Marchandises chargées sur un bateau de navigation intérieure dans un autre pays, qui sont entrées dans le pays par voies navigables intérieures et y ont été déchargées.

C.V-25. Marchandises en transit par voies navigables intérieures de bout en bout

Marchandises qui entrent dans le pays par voies navigables intérieures et quittent le pays par voies navigables intérieures en un point différent de leur point d'entrée, après avoir été transportées à travers le pays uniquement par voies navigables intérieures, dans le même bateau pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures.

Les transbordements entre deux bateaux de navigation intérieure ainsi que les changements de pousseurs ou remorqueurs sont considérés comme des chargements/déchargements.

C.V-26. Relation de transport de marchandises par voies navigables intérieures

Combinaison du lieu de chargement et du lieu de déchargement des marchandises transportées par voies navigables intérieures, quel que soit l'itinéraire suivi.

Les lieux sont définis par des systèmes de classification internationale tels la Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques (NUTS) d'Eurostat.

C.V-27. Lieu de chargement

Le lieu pris en compte est le lieu où la marchandise a été chargée sur un bateau pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures, ou le lieu où le pousseur ou le remorqueur ont été changés.

C.V-28. Lieu de déchargement

Le lieu pris en compte est le lieu où la marchandise a été déchargée d'un bateau pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures, ou le lieu où le pousseur ou le remorqueur ont été changés.

C.VI. CONSOMMATION D'ÉNERGIE

C.VI-01. Consommation d'énergie par le transport par voies navigables intérieures

Consommation finale d'énergie par les bateaux pour le transport par voies navigables intérieures.

La consommation finale d'énergie par les bateaux circulant à vide est prise en compte.

C.VI-02. Tonne d'équivalent pétrole (TEP)

Unité de mesure de la consommation d'énergie: 1 TEP = 0,041868 terajoule.

Les coefficients de conversion (tep/tonne) adoptés par l'Agence internationale de l'énergie (AIE) pour 1991 sont les suivants:

-- Essence moteur	1,070
-- Gazole/carburant diesel	1,035
-- Fuel-oil lourd	0,960
-- Gaz de pétrole liquéfié	1,130
-- Gaz naturel	0,917

Pour l'électricité, l'AIE applique le coefficient suivant: 1 TWh = 0,086 Mtep.

C.VI-03. Joule

Unité de mesure de la consommation d'énergie

1 terajoule = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh,

1 terajoule = 23,88459 TEP.

C.VI-04. Essence moteur

Huile légère d'hydrocarbure utilisée dans les moteurs à allumage commandé à l'exception des moteurs d'aéronefs.

Distillant entre 35°C et 215°C, cette huile est traitée de manière à atteindre un indice d'octane élevé (≥ 80 IOR). Ce traitement peut s'effectuer par reformage, craquage catalytique et mélange avec une fraction aromatique.

Pouvoir calorifique: 44,8 TJ/1 000 t.

C.VI-05. Gazole/carburant diesel (fuel oil distillé)

Huiles extraites de la dernière fraction issue de la distillation atmosphérique du pétrole brut.

Dans les gazoles/carburants diesel sont inclus les gazoles lourds qui sont obtenus par redistillation sous vide du résidu de la distillation atmosphérique.

Les gazoles/carburants diesel distillent entre 200°C et 380°C, moins de 65 pour cent en volume (y compris les pertes) distillant à 250°C, et 80 pour cent ou plus à 350°C. Leur point d'éclair est toujours supérieur à 50°C et leur densité dépasse 0,81. Les huiles lourdes obtenues par mélange sont regroupées avec les gazoles, à condition que leur viscosité cinématique ne dépasse pas 25 cST à 40°C.

Pouvoir calorifique: 43,3 TJ/1 000 t.

D

TRANSPORT PAR OLEODUCS

D.I/II. INFRASTRUCTURES / MATÉRIEL DE TRANSPORT

D.I/II-01. Oléoducs

Canalisations permettant l'acheminement par pompage de produits pétroliers liquides bruts ou raffinés.

Les embranchements sont inclus ainsi que les oléoducs reliant la terre ferme aux plates-formes de forage en mer.

Sont exclus les oléoducs dont la longueur totale est inférieure à 50 kilomètres ou dont le diamètre intérieur est inférieur à 15 cm. Sont également exclus tous les oléoducs utilisés à des fins uniquement militaires ou entièrement situés dans les limites de sièges d'exploitation industrielle ainsi que les oléoducs purement offshore (c'est-à-dire situés uniquement en haute mer).

Les oléoducs internationaux dont la longueur totale est de 50 km ou plus, sont inclus même si la partie installée dans le pays considéré est inférieure à 50 km.

Les oléoducs se composant de deux canalisations (ou plus) posées en parallèle sont comptés deux fois (ou plus le cas échéant).

Seules doivent être prises en compte les unités réellement actives pendant la période de référence. Les unités «dormantes» ou qui ne sont pas encore entrées en activité ne sont pas concernées.

D.I/II-02. Réseau d'oléoducs

Ensemble des oléoducs dans une zone considérée.

Le territoire de la zone considérée inclut le secteur du fond marin rattaché à cette zone par concession.

D.I/II-03. Capacité de transport d'un oléoduc

Tonnage maximal de marchandises qu'un oléoduc peut acheminer pendant la période de référence.

La capacité de transport d'un oléoduc est exprimée en général en «milliers de barils par jour». La clé de conversion du baril en tonne est de 1 tonne pour 7,55 barils pour le pétrole brut (cette clé varie légèrement selon le type de brut). Pour les produits pétroliers, elle est de 1 tonne pour 7,5 barils.

D.III. ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI

D.III-01. Entreprise

Unité institutionnelle, ou plus petit groupement d'unités institutionnelles, qui contrôle directement ou indirectement en les englobant, toutes les fonctions nécessaires à la conduite de ses activités de production.⁽⁷⁾

Pour qu'une entreprise soit considérée comme telle, il faut qu'elle se trouve sous un régime de propriété ou contrôle unique. Elle peut cependant être hétérogène pour ce qui est de son activité économique et de sa situation géographique.

(7) CITI/Rev.3 - Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activités économiques, Troisième Révision. Nations Unies, Etudes Statistiques série M n°4/Rev. 3, 1990.

D.III-02. Entreprise de transport par oléoducs

Entreprise constituée pour exercer en un ou plusieurs lieux des activités de production de services de transport par oléoducs et dont l'activité principale en terme de valeur ajoutée est le transport par oléoducs.

Dans les nomenclatures d'activités, les entreprises de transport par oléoducs relèvent des classes suivantes:

-- Nomenclature CITI/Rev. 3 ⁽⁸⁾ : classe 6030 - Transports par conduites

-- Nomenclature NACE/Rev. 1 ⁽⁹⁾ : classe 60.30 - Transports par conduites

Seules sont prises en compte les unités exerçant effectivement une activité durant la période de référence. Les unités «en sommeil» ou non encore actives sont exclues.

D.III-03. Entreprise publique de transport par oléoducs

Entreprise de transport par oléoducs dont le capital est détenu principalement (plus de 50 pour cent du capital) par l'Etat ou des autorités publiques, ou des entreprises leur appartenant.

D.III-04. Emploi

Nombre moyen des personnes travaillant au cours de la période de référence dans une entreprise de transport par oléoducs et des personnes travaillant à l'extérieur de l'entreprise mais liées à elle par un contrat et rémunérées directement par elle.

D.III-05. Chiffre d'affaires

Montant total facturé par une entreprise de transport par oléoducs durant la période considérée. Ce total correspond aux ventes sur le marché de biens et de services fournis à des tiers. Le chiffre d'affaires comprend tous les impôts et toutes les taxes qui grèvent les biens ou les services facturés par l'entreprise à l'exception de la TVA facturée par l'entreprise à ses clients. Il comprend également toutes les autres charges imputées aux clients. Les remises, ristournes et rabais accordés aux clients, sont à déduire, mais non les escomptes.

Le chiffre d'affaires ne comprend pas les ventes d'actifs fixes. De même, il exclut les subventions d'exploitation reçues des Pouvoirs Publics.

D.III-06. Produits

Montants exprimés en unités monétaires qui, dans la comptabilité, sont portés au crédit de l'entreprise de transport par oléoducs.

(8) CITI/Rev.3 - Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activités économiques, Troisième Révision, Nations Unies, Etudes Statistiques M n°4/Rev. 3, 1990.

(9) NACE/Rev.1 - Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne, Journal Officiel L83 du 3 avril 1993.

D.III-07. Types de produits

Les principaux types de produits sont:

-- Produits des opérations de transport

-- Montants reçus de l'Etat ou d'autres organismes publics

Dans cette catégorie sont inclus les compensations et les autres subventions.

-- Autres produits

Dans cette catégorie sont inclus les produits non liés aux prestations de transport, tels que produits financiers, etc.

D.III-08. Coûts

Montant des ressources disponibles utilisées par l'entreprise de transport par oléoducs pour la réalisation d'une opération ou d'une prestation, ou d'un ensemble d'opérations ou de prestations.

D.III-09. Types de coûts

Les principaux types de coûts sont :

-- Charges de personnel

Dans cette catégorie sont inclus les salaires et rémunérations du personnel en activité, les charges de retraites, les charges sociales diverses, etc...

-- Matières et prestations de tiers

Dans cette catégorie sont inclus les achats de matières et de services fournis par des tiers. Les coûts liés aux consommations énergétiques sont en revanche exclus de cette catégorie.

-- Dépenses liées aux consommations d'énergie

-- Impôts et taxes

-- Charges financières

-- Autres coûts

Dans cette catégorie sont incluses les dotations d'amortissement et les provisions etc.

D.III-10. Valeur ajoutée

Production brute de l'entreprise de transport par oléoducs diminuée de la valeur des consommations intermédiaires nécessaires pour cette production. La valeur ajoutée de toutes les entreprises de transport par oléoducs d'un pays est égale à la contribution de ces entreprises au Produit Intérieur Brut du pays.

La valeur ajoutée ainsi définie est la valeur ajoutée aux prix du marché.

D. Transport par oléoducs

D.III-11. Investissement corporels

Dépenses consacrées par l'entreprise de transport par oléoducs à l'acquisition de biens durables (achetés à des tiers ou produits par l'entreprise elle-même) neufs ou usagés qui, au bilan de l'entreprise, viennent augmenter la valeur des immobilisations. De ces dépenses est déduit le montant net des ventes de biens similaires d'occasion ou hors d'usage.

La contribution de toutes les entreprises de transport par oléoducs d'un pays à la Formation Brute de Capital Fixe (FBCF) du pays est égale au total de leurs investissements corporels diminué de la différence entre leurs achats et leurs ventes de terrains.

D.III-12. Dépense d'investissement en infrastructure

Sommes consacrées à de nouvelles constructions ou à des extensions d'infrastructures existantes, y compris les reconstructions, renouvellements et gros entretien.

Les dépenses relatives aux installations de pompage sont incluses.

D.III-13. Dépense d'entretien des infrastructures

Sommes consacrées à maintenir l'infrastructure en état d'utilisation.

Les dépenses relatives aux installations de pompage sont incluses.

D.IV/V. TRAFIC / MESURE DU TRANSPORT

D.IV/V-01. Transport par oléoducs

Tout mouvement de produits pétroliers liquides bruts ou raffinés sur un réseau d'oléoducs donné.

D.IV/V-02. Transport national par oléoducs

Transport par oléoducs entre deux lieux (un lieu de chargement et un lieu de déchargement) situés dans le même pays ou sur le secteur du fond marin qui lui a été concédé; un tel transport peut nécessiter un transit par un second pays.

D.IV/V-03. Transport international par oléoducs

Transport par oléoducs entre deux lieux (un lieu de chargement et un lieu de déchargement) situés dans deux pays différents ou sur les secteurs du fond marin qui leur ont été concédés; un tel transport peut nécessiter un transit par un ou plusieurs autres pays.

D.IV/V-04. Marchandise transportée par oléoducs

Tout produit pétrolier liquide brut ou raffiné acheminé par oléoducs.

D.IV/V-05. Tonne-kilomètre par oléoducs

Unité de mesure correspondant au transport par oléoducs d'une tonne de marchandises sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue.

D.IV/V-06. Types de marchandises transportées par oléoducs

Les types de marchandises transportées par oléoducs sont ceux définis par les nomenclatures NST/R (Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport / Révisée - Eurostat) ou CSTE (Classification pour les Statistiques de Transport de marchandises en Europe - CEE-ONU).

D.IV/V-07. Tonne-kilomètre offerte

Unité de mesure représentant la capacité de transport par oléoducs mesurée par le déplacement sur un kilomètre d'une tonne susceptible d'être transportée par un oléoduc pendant la période de référence.

D.IV/V-08. Marchandises sorties du pays par oléoducs (autres que les marchandises en transit par oléoducs de bout en bout).

Marchandises chargées dans un oléoduc dans le pays ou le secteur du fond marin qui lui a été concédé, qui ont quitté le pays par oléoducs et ont été déchargés dans un autre pays.

D.IV/V-09. Marchandises entrées dans le pays par oléoducs (autres que les marchandises en transit par oléoducs de bout en bout).

Marchandises chargées dans un oléoduc dans un autre pays ou sur le secteur du fond marin qui lui a été concédé, qui sont entrées dans le pays par oléoducs et y ont été déchargées.

D.IV/V-10. Marchandises en transit par oléoducs de bout en bout

Marchandises qui entrent dans le pays par oléoducs et quittent le pays par oléoducs en un point différent de leur point d'entrée, après avoir été transportées à travers le pays uniquement par oléoducs.

Les marchandises entrées et/ou sorties du pays considéré par bateaux avec chargement/déchargement dans/d'un oléoduc au point frontière sont incluses.

D.IV/V-11. Relation de transport de marchandises par oléoducs

Combinaison du lieu de chargement et du lieu de déchargement des marchandises transportées par oléoducs, quel que soit l'itinéraire suivi.

Les lieux sont définis par des systèmes de classification internationale tels la Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques (NUTS) d'Eurostat.

D.IV/V-12. Lieu de chargement

Le lieu pris en compte est le lieu où la marchandises a été chargée dans un oléoduc.

D.IV/V-13. Lieu de déchargement

Le lieu pris en compte est le lieu où la marchandise a été déchargée d'un oléoduc.

D.VI. CONSOMMATION D'ÉNERGIE

D.VI-01. Consommation d'énergie pour le transport par oléoducs

Consommation finale d'énergie utilisée pour l'acheminement par oléoducs.

D. Transport par oléoducs

D.VI-02. Tonne d'équivalent pétrole (TEP)

Unité de mesure de la consommation d'énergie: 1 TEP = 0,041868 terajoule.

Les coefficients de conversion (tep/tonne) adoptés par l'Agence internationale de l'énergie (AIE) pour 1991 sont les suivants:

-- Essence moteur	1,070
-- Gazole/carburant diesel	1,035
-- Fuel-oil lourd	0,960
-- Gaz de pétrole liquéfié	1,130
-- Gaz naturel	0,917

Pour l'électricité, l'AIE applique le coefficient suivant: 1 TWh = 0,086 Mtep.

D.VI-03. Joule

Unité de mesure de la consommation d'énergie :

1 terajoule = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh,

1 terajoule = 23,88459 TEP.

D.VI-04. Essence moteur

Huile légère d'hydrocarbure utilisée dans les moteurs à allumage commandé à l'exception des moteurs d'aéronefs.

Distillant entre 35°C et 215°C, cette huile est traitée de manière à atteindre un indice d'octane élevé (³ 80 IOR). Ce traitement peut s'effectuer par reformage, craquage catalytique et mélange avec une fraction aromatique.

Pouvoir calorifique: 44,8 TJ/1 000 t.

D.VI-05. Gazole/carburant diesel (fuel oil distillé)

Huiles extraites de la dernière fraction issue de la distillation atmosphérique du pétrole brut.

Dans les gazoles/carburants diesel sont inclus les gazoles lourds qui sont obtenus par redistillation sous vide du résidu de la distillation atmosphérique.

Les gazoles/carburants diesel distillent entre 200°C et 380°C, moins de 65 pour cent en volume (y compris les pertes) distillant à 250°C, et 80 pour cent ou plus à 350° C. Leur point d'éclair est toujours supérieur à 50°C et leur densité dépasse 0,81. Les huiles lourdes obtenues par mélange sont regroupées avec les gazoles, à condition que leur viscosité cinématique ne dépasse pas 25 cST à 40°C.

Pouvoir calorifique: 43,3 TJ/1 000 t.

D.VI-06. Gaz de pétrole liquéfié (GPL)

Hydrocarbures légers de la famille des paraffines qui ne s'obtiennent que par la distillation du pétrole brut.

Les GPL comprennent le propane et le butane ou un mélange de ces deux hydrocarbures. Ils peuvent être liquéfiés à basse pression (5-10 atmosphères). A l'état liquide et à la température de 38°C, leur tension de vapeur est égale ou inférieure à 24,5 bars. Leur densité varie de 0,50 à 0,58.

D.VI-07. Gaz naturel

Gaz constitué essentiellement par du méthane, qui existe à l'état naturel dans des poches souterraines, associé à du pétrole brut ou à du gaz récupéré dans les mines de charbon (grisou).

D.VI-08. Electricité

Energie produite par les centrales hydro-électriques, géothermiques, nucléaires et thermiques classiques, à l'exclusion de l'énergie produite par les centrales hydroélectriques de pompage, mesurée par le pouvoir calorifique de 3,6 TJ/GWh.

E

TRANSPORT MARITIME

E.I. INFRASTRUCTURES**E.I-01 Zone côtière maritime(ZCM)**

Une zone côtière maritime est généralement définie comme une étendue ininterrompue de littoral, incluant les îles au large. Elle est définie soit par rapport à un ou plusieurs ports sur la façade maritime soit en fonction de la latitude et de la longitude des extrémités de la zone côtière.

On peut y inclure les rives de fleuve. Pour certains pays, deux étendues séparées de littoral peuvent être considérées comme une seule zone côtière, comme c'est le cas, par exemple, pour le littoral atlantique et pacifique du Mexique.

E.I-02 Port

Lieu aménagé et équipé permettant aux navires marchands de s'amarrer et de charger ou décharger des marchandises, d'embarquer ou de débarquer des passagers, habituellement directement sur un quai.

E.I-03 Port statistique

Un port statistique est un groupe constitué d'un ou de plusieurs ports ou lieux d'expédition contrôlés par une autorité portuaire pouvant enregistrer les mouvements des navires et du fret.

E.I-04 Port d'éclatement

Port desservi par le transport maritime de ligne de cabotage et hauturier.

E.I-05 UN/LOCODE Dir

Code à cinq positions; les deux premières positions reprennent le code des pays ISO 3166 et les trois autres se réfèrent à la Recommandation CEE-ONU N°16, et aux codes de l'Eurostat pour les ports non encore inclus dans le système de l'ONU.

E.I-06. Accessibilité du port – maritime

L'accessibilité d'un port est définie selon les critères suivants :

- i) La longueur maximale d'un navire qui peut accoster - en mètres
- ii) Le tirant d'eau maximal d'un navire qui peut accoster - en mètres
- iii) La largeur et la profondeur de la route d'approche au-dessus du niveau de la marée basse - en mètres
- iv) La largeur et la profondeur du chenal d'accès au-dessus du niveau de la marée basse - en mètres
- v) La fenêtre de marées avec les heures pendant lesquelles les navires d'un tirant d'eau maximal peuvent entrer dans le port et en sortir.
- vi) Les limitations de hauteur au-dessus du niveau de marée haute - en mètres (ponts)
- vii) Le marnage - en mètres

E.I-07. Installations portuaires terrestres

- i) Superficie totale de la zone portuaire terrestre – en m²
- ii) Aires de stockage de pétrole brut et de produits pétroliers - en m²
- iii) Autre stockage en vrac et aires de gerbage– en m²
- iv) Aires de gerbage pour conteneurs – en m² et EVP

E. Transport maritime

- v) Autres zones – en m²
- vi) Routes – en mètres
- vii) Voies ferrées - en mètres
- viii) Terminaux pour passagers – nombre de terminaux et de navires pouvant y accoster

Les aires de stockage en vrac et de gerbage comportent des installations pour le vrac sec, le bois de construction, le papier, le semivrac, etc. Les voies ferrées comprennent des voies d'évitement.

E.I-08. Zones d'entreposage portuaire

Zone, en m², dans les ports pour l'entreposage, selon le type d'entrepôt. Pour les zones couvertes, la hauteur est donnée en mètres.

- i) À ciel ouvert, non verrouillé
- ii) À ciel ouvert et verrouillé
- iii) Couvert mais non fermé
- iv) Couvert, fermé

Une zone fermée et sécurisée est pourvue de grilles, de murs et/ou d'un système de surveillance.

E.I-09. Linéaire de quais selon l'affectation

Longueur totale du quai en mètres.

Longueur du quai en mètres répartis selon l'utilisation.

- i) Quais multiservices
- Quais spécialisés
- ii) Fret ro-ro
- iii) Conteneurs
- iv) Autre fret général
- v) Vrac sec
- vi) Vrac liquide
- vii) Passagers
- viii) Pêche
- ix) Autres

E.I-10. Linéaire de quais selon la profondeur de l'eau

Longueur de quais, en mètres, d'après la profondeur de l'eau, disponibles pour des bateaux amarrés à marée basse.

Profondeurs proposées:

- i) Plus de 4 mètres*
- ii) De 4 à 6 mètres*
- iii) De 6 à 8 mètres*
- iv) De 8 à 10 mètres*
- v) De 10 à 12 mètres*
- vi) De 12 à 14 mètres*
- vii) Plus de 14 mètres*

E.I-11. Poste roulier

Endroit où un navire roulier peut accoster pour charger et décharger, du navire au quai et vice-versa, par des rampes mobiles, des véhicules à moteur et d'autres unités de roulage.

E.I-12. Grues portuaires par capacité portante

Nombre de grues disponibles dans les ports, par capacité portante.

Les catégories sont les suivantes

- i) Jusqu'à 10 tonnes*
- ii) De 10 à 20 tonnes*
- iii) De 20 à 40 tonnes*
- iv) Plus de 40 tonnes*

E.I-13. Grues portuaires par type

Nombre de grues disponibles dans les ports, par type.

- i) Portiques à conteneurs mobiles
- ii) Autres portiques à conteneurs
- iii) Autres grues

E.I-14. Ateliers du port

Ateliers du port selon le nombre et la taille maximale des bateaux reçus.

- i) Cales sèches
- ii) Docks flottants
- iii) Rampes inclinées
- iv) Quais de réparation spécialisés

E.I-15. Aides à la navigation portuaire et services

Disponibilité ou non d'aides à la navigation et de services a) dans les ports et b) dans les chenaux d'accès.

- i) Services de pilotage
- ii) Fanaux et phares
- iii) Radar et balises radio
- iv) Services de trafic maritime (STM) à l'intérieur du port et services de pilotage le long des côtes autour du port
- v) Remorqueurs pour les manoeuvres dans le port – nombre
- vi) Remorqueurs d'escorte pour navires-citernes – nombre
- vii) Installations de soutage
- viii) Services d'amarrage

E.I-16. Liens avec l'arrière-pays portuaire et cabotage

Disponibilité de transport à faible distance et disponibilité de liens avec l'arrière-pays à partir de l'entrée de port la plus proche (distance en km).

- i) Cabotage
- ii) Gare terminale pour passagers
- iii) Gare terminale pour le fret
- iv) Accès d'autoroute
- v) Liaisons avec les voies fluviales
- vi) Aéroport

E.II. MATERIEL DE TRANSPORT (NAVIRES)

E.II-01. Bâtiment de mer

Construction marine flottante ayant une ou plusieurs coques à déplacement ou à effet de surface.

Cette définition inclut les hydroptères, les aéroglisseurs, les catamarans (engins à grande vitesse), les pontons d'exploitation pétrolière, les bateaux-phares et les barges. Elle inclut également les navires en réparation. Sont exclus les navires navigant exclusivement dans des eaux intérieures, dans des eaux abritées ou dans des zones où s'appliquent les règlements portuaires.

E.II-02. Année de construction du navire

Année d'achèvement de la construction d'un navire.

E.II-03. Année de la dernière refonte ou modification importante

Année au cours de laquelle le navire a subi pour la dernière fois une importante modification ou refonte affectant sa structure.

E.II-04. Barge pour marchandises sèches

Cette catégorie inclut les chalands à pont, les chalands à clapet, les navires porte-chalands, les barges non couvertes pour marchandises sèches, les barges couvertes pour marchandises sèches et autres barges pour marchandises sèches.

E.II-05. Navire

Bâtiment de mer à déplacement ou à effet de surface ayant ses propres moyens de propulsion.

Les catamarans (engins à grande vitesse) sont inclus. Les hydroptères, aéroglisseurs, sous-marins et submersibles sont exclus de cette définition.

Un navire est un bâtiment qui navigue en mer, c'est-à-dire au-delà de la limite où cessent de s'appliquer les règlements techniques de sécurité de navigation intérieure et où les exploitants d'un navire doivent respecter les règlements de navigation maritime.

E.II-06. Navire marchand

Navire conçu pour le transport de marchandises ou le transport de passagers, ou spécialement équipé pour une tâche spécifique.

Sont exclus de cette définition les bâtiments de guerre et les navires utilisés par l'administration publique et les services publics.

Les navires marchands sont divisés en navires de charge et de transport de passagers et navires à usages divers, spécialement équipés pour effectuer une tâche spécifique. Parmi les navires à usage divers sont compris les navires de pêche et les navires-usines, les remorqueurs, les dragueurs, les navires de recherche et hydrographiques, les navires destinés à la production au large des côtes et les navires ravitailleurs.

La liste suivante des types de navires est établie d'après la classification Eurostat (ICST-COM), en conformité avec la classification internationale des types de navires de l'UNCTAD; toutefois, les barges sont traitées séparément et ne sont pas comprises dans la définition d'un navire marchand:

i) Transporteurs de vrac liquide

Sont inclus dans cette catégorie les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques, les transporteurs de gaz liquéfié, les chalands-citernes et autres navires-citernes. Les transporteurs de vrac liquide sont subdivisés en :

(a) Transporteurs de vrac liquide monocoques

(b) Transporteurs de vrac liquide à double coque

ii) Transporteurs de vrac sec

Sont inclus dans cette catégorie les vraquiers-pétroliers et les vraquiers.

iii) Porte-conteneurs

Navires armés pour le transport exclusif de conteneurs et équipés de glissières cellulaires fixes ou mobiles.

iv) Transporteurs spécialisés

Navires spécialement conçus pour le transport de fret spécial.

Sont inclus dans cette catégorie les transporteurs de véhicules, les transporteurs de bétail, les transporteurs de combustibles irradiés, les porte-barges et les chimiquiers.

v) Transporteurs pour fret général, non spécialisés

Navires spécialement conçus pour le transport d'une vaste gamme de marchandises.

Sont inclus dans cette catégorie les navires frigorifiques, les navires rouliers à passagers, les conteneurs rouliers, tout autre navire roll-on/roll-off, les transporteurs mixtes marchandises générales/passagers et les transporteurs mixtes marchandises générales/conteneurs.

Cette catégorie se subdivise en :

(a) engins à grande vitesse pour fret non spécialisé répondant aux exigences du paragraphe 1.4.30 du Recueil HSC/OMI.

(b) Autres engins pour fret non spécialisé

vi) Barges pour cargaisons sèches

Sont inclus dans cette catégorie les barges pontées, les barges à déversoir, les navires porte-chalands, les barges ouvertes pour cargaisons sèches, les barges couvertes pour cargaisons sèches et autres barges/chalands pour cargaisons sèches.

vii) Navires à passagers

Navires spécialement conçus pour transporter plus de 12 passagers payants, avec ou sans cabine.

Cette catégorie se subdivise en :

(a) Engins à passagers à grande vitesse se conformant aux exigences du paragraphe 1.4.30 du Recueil HSC/OMI.

(b) Autres navires à passagers

On appelle parfois «transbordeur» un navire présentant au moins un pont destiné spécifiquement au transport de passagers, et qui est soit dépourvu de cabines pour les passagers, soit pourvu de cabines pour une partie seulement d'entre eux.

Sont exclus les navires rouliers à passagers.

viii) Pêche

Sont inclus dans cette catégorie les bateaux de pêche et les navires-usines pour le traitement du poisson.

ix) Activités au large des côtes

Sont inclus dans cette catégorie les bateaux de forage et d'exploration ainsi que les bateaux de ravitaillement au large des côtes.

x) Remorqueurs

Navires conçus pour remorquer ou pousser d'autres navires ou engins flottants.

E. Transport maritime

Les remorqueurs portuaires sont inclus.

xi) Divers

Cette catégorie comprend e.a. les dragueurs, les navires de recherche et hydrographiques.

Conformément aux exigences de la directive sur les statistiques maritimes 95/64/CE les types de navires suivants sont inclus : transporteurs de vrac liquide, transporteurs de vrac sec, porte-conteneurs, transporteurs spécialisés, navires de charge non spécialisés et les navires à passagers.

E.II-07. Bateau de croisière

Navire à passagers destiné à fournir une expérience touristique complète aux passagers. Tous les passagers disposent d'une cabine. Sont inclus des installations d'animation à bord.

Sont exclus les navires assurant des services réguliers de transport par transbordeur, même si certains passagers considèrent ce service comme une croisière. Sont également exclus les navires transportant du fret et qui accueillent un nombre très limité de passagers disposant de leur cabine.

E.II-08. Nationalité d'enregistrement du navire (État du pavillon)

Pays et/ou territoire autorisant l'immatriculation d'un navire de mer.

Un navire de mer est soumis aux règlements maritimes en ce qui concerne l'équipage, les normes de sécurité et la représentation consulaire en-dehors de son pays et/ou territoire d'immatriculation. Certains pays comme la Norvège et le Danemark prévoient des registres «internationaux» ou «de libre immatriculation» pour lesquels les exigences sont différentes de celles du registre «national».

E.II-09. Navire sous pavillon national

Navire immatriculé dans le pays déclarant.

E.II-10. Navire sous pavillon étranger

Navire immatriculé dans un pays autre que le pays déclarant.

E.II-11. Flotte marchande

Nombre de navires marchands de plus de 100 tonnes jauge brute (GT) immatriculés à une date donnée dans un pays.

Les variations de la flotte correspondent à des variations du total ou d'un type de navire de la flotte maritime du pays déclarant, qui résultent des constructions nouvelles, des modifications du type ou de la capacité, des achats ou ventes à l'étranger, de la mise à la ferraille, des sinistres ou des réimmatriculations dans le registre fluvial ou à partir de celui-ci. Les navires en réparation sont inclus.

E.II-12. Port en lourd

Le port en lourd (tpl) est la différence, exprimée en tonnes, entre le déplacement d'un navire en calaison franc-bord d'été dans une eau d'un poids spécifique de 1,025 et le poids du navire à vide (c'est-à-dire le déplacement, exprimé en tonnes, du navire sans cargaison, sans combustible ni huile de graissage, sans eau de ballastage, sans eau fraîche ni eau potable dans les réservoirs, sans provisions consommables, sans passagers ni équipage ni leurs effets).

E.II-13. Jauge brute (GT)

On entend par jauge brute les dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Jusqu'à l'adoption de la Convention internationale, la Convention d'Oslo de 1947 était applicable avec des tonnages bruts différents pour certains types de navires. Dans certains cas, seuls ces chiffres sont disponibles.

E.II-14. Système d'Identification Automatique

Ce système a pour but de

- fournir de manière automatique des informations - y compris sur l'identité du navire, le type, la position, le cap, la vitesse, les conditions de navigation et autres informations concernant la sécurité - à des stations situées sur terre, à d'autres bateaux ou à des avions;
- recevoir automatiquement des informations de bateaux équipés de façon similaire
- surveiller et suivre les navires;
- échanger des données avec des installations côtières.

E.II-15. Conteneur ISO pour le transport de marchandises

Un conteneur ISO pour le transport de marchandises est un engin de transport qui est:

- i) à caractère durable et, par conséquent, suffisamment résistant pour permettre son usage répété ;
- ii) spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs modes de transport, sans rupture de charge ;
- iii) équipé d'accessoires le rendant facile à manipuler, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre ;
- iv) conçu de façon à être facile à remplir et à vider ;
- v) d'une longueur de 20 pieds au moins.

En outre, les conteneurs doivent être empilables et avoir un volume intérieur d'au moins 1 m³.

Les caisses mobiles sont exclues.

Quoique sans volume intérieur, les flats utilisés dans le transport maritime doivent être considérés comme un type spécial de conteneur et donc inclus dans cette énumération. Pour une description plus détaillée, on se réfèrera à ISO 668 et 1496.

E.II-16. EVP (équivalent vingt pieds)

Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO de 20 pieds (voir rubrique n°17 ci-après) correspond à 1 EVP.

E.II-17. Taille des conteneurs

Principales tailles de conteneurs :

	Équivalent EVP
i) Conteneurs ISO de 20 pieds (20 pieds de long et 8 pieds de large);	1
ii) Conteneurs ISO de 40 pieds (40 pieds de long et 8 pieds de large);	2
iii) Conteneurs ISO de 20 à 40 pieds	1,5
iv) Conteneurs ISO de plus de 40 pieds	2,25

Les conteneurs sont en outre disponibles dans des hauteurs standard de 8 pieds, 8½ pieds et 9½ pieds.

E.II-18. Types de conteneurs

Les principaux types de conteneurs, tels que définis dans le Manuel ISO 668 sur les conteneurs pour le transport des marchandises, sont les suivants:

- i) conteneurs pour usage général;
- ii) conteneurs pour usage spécifique.
 - Conteneur fermé aéré;
 - Conteneur à toit ouvert;
 - Conteneur de type plate-forme à parois latérales ouvertes;
 - Conteneur de type plate-forme à parois latérales ouvertes avec superstructure complète ;
 - Conteneur de type plate-forme à parois latérales ouvertes avec superstructure incomplète et extrémités fixes;
 - Conteneur de type plate-forme à parois latérales ouvertes avec superstructure incomplète et extrémités repliables;
 - Plate-forme (conteneur);
- iii) Conteneurs pour marchandises spécifiques;
 - Conteneur à caractéristiques thermiques;
 - Conteneur isotherme;
 - Conteneur réfrigéré - à réfrigérant renouvelable;
 - Conteneur réfrigéré mécaniquement;
 - Conteneur chauffé;
 - Conteneur réfrigéré et chauffé;
 - Conteneur-citerne;
 - Conteneur pour produits solides en vrac;
 - Conteneur spécialisé (pour automobiles, bétail, etc.)

E.II-19. Caisse mobile

Unité de transport d'une largeur de 2,50 mètres, prévue pour le transport intermodal rail/ route, assez solide pour un usage répété mais trop peu renforcée pour être saisie par le haut ou être empilée sur plus de deux niveaux lorsqu'elle est chargée.

E.II-20. Unité mobile (Ro-Ro)

Équipement à roues destiné au transport de marchandises, tel que camion, remorque ou semi-remorque, qui peut être conduit ou remorqué sur un navire. Le bétail sur pied est inclus.

Les remorques appartenant au port ou au navire sont comprises.

Les classifications doivent suivre la Recommandation CEE/ONU N°21 «Codes des types de fret, des emballages et des matériaux d'emballage».

Sont exclus les véhicules transportés comme fret et non pas comme un moyen de transport pour du fret ou des passagers.

E.II-21. Remorque embarquée

Remorque sur laquelle on charge du fret (par exemple des palettes, des conteneurs, etc.) avant de la rouler sur des navires rouliers.

Remorques MAFI, par exemple.

E.II-22. Palette

Plate-forme surélevée permettant la manipulation plus aisée des marchandises (levage et gerbage).

*Les palettes sont généralement en bois et de dimensions normalisées :
1 000 mm X 1 200 mm (ISO) et 800 mm X 1 200 mm (CEN).*

E.III. ENTREPRISES, PERFORMANCE ECONOMIQUE ET EMPLOI

E.III-01. Transport pour compte d'autrui

Transport contre rémunération de personnes ou de marchandises, effectué pour le compte de tiers.

E.III-02. Transport pour compte propre

Transport qui n'est pas effectué pour compte d'autrui.

Lorsqu'une entreprise transporte son propre fret sans qu'une opération financière n'y soit associée.

E.III-03. Entreprise

Unité institutionnelle, ou plus petit groupement d'unités institutionnelles, qui comprend et contrôle directement ou indirectement, toutes les fonctions nécessaires à la conduite de ses activités de production.

Pour qu'une entreprise soit considérée comme telle, elle doit relever d'un régime de propriété ou de contrôle unique. Elle peut par contre être hétérogène de par son activité économique et son lieu d'implantation. Sont également prises en compte les entreprises sans salariés. Ne devraient être incluses que les unités exerçant effectivement une activité pendant la période considérée. Les sociétés ayant suspendu ou n'ayant pas encore commencé leurs activités sont exclues.

E.III-04. Entreprise de transport maritime

Entreprise exerçant en un ou plusieurs lieux des activités de production de services de transport maritime et dont l'activité principale, en termes de valeur ajoutée, est le transport maritime.

*Dans les nomenclatures d'activité, les entreprises de transport maritime relèvent des classes suivantes:
CITI/Rev.3: classe 6110 - Transports maritimes et côtiers*

NACE/Rév.1: classe 61.10 - Transports maritimes et côtiers

Cette définition inclut les entreprises de gestion de navires qui interviennent au nom des propriétaires du navire ou des armateurs.

Les ports et autres entités fournissant des services de transport annexes et auxiliaires sont exclus. Ils sont repris sous la rubrique 06.

E.III-05. Entreprise publique de transport maritime

Entreprise de transport maritime dont le capital est en majorité (c'est-à-dire à plus de 50%) détenu par l'État ou les collectivités publiques ou des entreprises leur appartenant.

E.III-06. Entreprise portuaire

Entreprise assurant en un ou plusieurs endroits la fourniture de services portuaires et dont l'activité principale en termes de valeur ajoutée concerne les services portuaires.

Les entreprises portuaires de plaisance sont exclues.

La définition inclut les entreprises portuaires autres que les ports de plaisance. D'après la classification des activités, les catégories suivantes sont concernées :

CITI/Rév.3: 6301 - manutention et entreposage

6303 – autres activités de support des transports

NACE/Rév.1: 63.11 - manutention

63.22 – services portuaires, maritimes et fluviaux

Note: NACE 63.22 inclut les ports de plaisance

E.III-07. Entreprise portuaire publique

Entreprise portuaire dont le capital est en majorité (c'est-à-dire à plus de 50%) détenu par l'État ou les collectivités publiques ou des entreprises leur appartenant.

E.III-08. Société de classification

Entreprise chargée d'élaborer les normes de conception et de construction de bâtiments de mer et d'en assurer le respect tout au long de la vie du navire, pour le bien commun, en imposant des normes techniques élevées pour la conception, la fabrication, la construction, l'entretien, le fonctionnement, et les performances, afin de promouvoir la sécurité de la vie et des biens en mer.

E.III-09. Chiffre d'affaires

Montant total facturé par l'entreprise de transport maritime pendant la période de référence. Ce total correspond à des ventes sur le marché de biens ou de services fournis à des tiers. Les «autres recettes d'exploitation» comme, par exemple, les revenus de concessions, de brevets, de marques de fabrique et similaires sont inclus. Le chiffre d'affaires comprend tous les impôts et taxes qui grèvent les biens ou les services facturés par l'entreprise, à l'exception de la TVA facturée par celle-ci aux clients. Il comprend également toutes les autres charges imputées aux clients. Les remises, ristournes et rabais divers, ainsi que la valeur des emballages rendus sont à déduire, mais non les escomptes accordés pour paiement immédiat.

Le chiffre d'affaires ne comprend que des activités normales et exclut donc la vente d'actifs fixes. Il exclut également les subventions d'exploitation reçues des pouvoirs publics ou de l'Union européenne.

E.III-10. Valeur ajoutée aux prix de base

La valeur ajoutée aux prix de base se calcule sur le chiffre d'affaires de l'entreprise, tenant compte des modifications du stock, moins les achats de biens et de services. Il n'est pas tenu compte des adaptations telles que les amortissements.

E.III-11. Valeur ajoutée aux coûts des facteurs

La valeur ajoutée aux coûts des facteurs est calculée en adaptant la valeur ajoutée aux prix de base pour les subventions d'exploitation liées à la fourniture de services et les impôts et taxes liés à la fourniture de services.

Sont inclus dans l'adaptation les subsides à l'emploi ou pour la protection de l'environnement ainsi que les bonifications d'intérêt. Les taxes telles que les droits d'accise, les droits de timbre, les taxes sur

les transactions financières et les opérations en capital, les taxes d'immatriculation des véhicules ainsi que les taxes sur les primes d'assurance, par exemple, sont comprises dans l'adaptation. Les subsides d'investissement et la taxe sur la valeur ajoutée en sont exclus.

E.III-12. Total des achats de biens et de services

Sont inclus tous les biens et services achetés pour la consommation lors des prestations de services ou pour la revente en l'état. Sont exclus les biens d'équipement.

Sont compris des articles tels que les aliments pour consommation à bord, les marchandises destinées à la vente au détail à bord et ailleurs, le matériel d'emballage, le matériel d'entretien et de réparation, les fournitures de bureau et les produits énergétiques. Sont également compris tous les matériaux et composants pour la production par l'entreprise de biens d'équipement.

Tous les services payés à des tiers sont également inclus, y compris les dépenses d'installation, de réparation ou d'entretien de matériel, les études techniques, les honoraires juridiques, les frais de comptabilité, les primes d'assurance, les coûts des réunions d'actionnaires et des conseils d'administration, les cotisations aux associations et aux organismes professionnels, les frais de courrier, de téléphone et de communication électronique, les dépenses de transport pour le personnel, la publicité, les commissions, les loyers, les frais bancaires (à l'exclusion des intérêts) et tous les autres services aux entreprises fournis par les tiers.

Les achats sont estimés au prix d'achat comprenant tous les impôts et taxes sauf la TVA et les autres taxes liées directement au chiffre d'affaires.

E.III-13. Dépenses de personnel

Les dépenses de personnel sont définies comme étant la rémunération, en espèces ou en nature, payable par un employeur à un salarié (occupé en permanence ou temporairement ou travaillant à domicile) en échange d'un travail effectué pendant la période de référence. Les dépenses de personnel comprennent également les charges sociales obligatoires retenues par unité et les cotisations sociales obligatoires ou volontaires de l'employeur.

E.III-14. Paiements pour la location et la location-achat à long terme

Les paiements pour la location à long terme incluent toutes les charges provenant de la location de biens d'investissement pour une période de plus d'un an.

La location-achat désigne toute location qui ne transfère pas substantiellement au locataire tous les risques et bénéfices liés à la propriété d'un bien. On y inclut les paiements pour la location-achat de biens mis à la disposition de l'entreprise, y compris le paiement des intérêts et le remboursement du principal.

Dans ce contexte, l'industrie maritime utilise des termes tels que «charte-partie», « affrètement au voyage», «affrètement en voyages consécutifs» et «affrètement à long terme».

E.III-15. Valeur des biens corporels acquis en crédit-bail

Un contrat de location est un accord par lequel le propriétaire donne au locataire, en échange d'un loyer, le droit d'utiliser un bien pendant un laps de temps défini. Le crédit-bail transfère substantiellement au locataire tous les risques et bénéfices liés à la propriété d'un bien. Le titre de propriété peut éventuellement être transmis. Cette variable comprend la valeur ou l'estimation de la valeur de tous les biens corporels mis à la disposition d'une unité au moyen d'un contrat de location financière. La valeur des biens utilisés au moyen des contrats de location financière doit être incluse pour la période de référence au cours de laquelle le contrat de location commence.

Tous les paiements annuels liés à la location des biens faisant l'objet de la location financière sont exclus. La valeur des biens en location non financière est également exclue.

E.III-16. Investissements bruts en biens corporels

Par investissements en biens corporels on entend les dépenses pour tous les biens corporels neufs ou usagés, dont la durée d'utilisation est supérieure à un an, y inclus l'achat de terrains. Les investissements sont évalués avant toute correction de valeur et avant déduction des cessions. L'évaluation se fait sur base du prix d'achat incluant les frais de transport et d'installation, les honoraires, les droits et redevances et les frais de mutation.

Sont également comprises les adjonctions, transformations, améliorations et réparations qui allongent la durée d'utilisation normale ou qui augmentent la productivité des biens d'équipement.

Ne sont pas comprises les dépenses courantes de réparation et d'entretien, ainsi que la valeur et les dépenses courantes pour les biens d'équipement utilisés sous contrat de location. Les investissements incorporels ne sont pas compris.

E.III-17. Investissements bruts en bâtiments, structures et terrains

Dépenses pour les terrains, les nouvelles constructions, l'achat de bâtiments existants (y compris le terrain, le cas échéant), l'agrandissement d'infrastructures existantes, y inclus la reconstruction, les rénovations et les réparations importantes.

Sont inclus les eaux intérieures, les ports et les approches du port.

E.III-18. Investissements bruts en machines et équipement, y inclus les navires

Sont inclus les navires, les machines (ordinateurs, etc.) et les véhicules, y compris les moyens de transport spéciaux employés par l'entreprise. Les adjonctions, transformations, améliorations et réparations allongeant la durée d'utilisation normale ou augmentant la capacité de ces biens d'équipement sont prises en compte.

Sont exclus les frais courants d'entretien.

E.III-19. Ventes de biens d'investissement corporels, y inclus les navires

Valeur des biens d'investissement corporels y compris des navires vendus à des tiers. L'enregistrement des ventes se fait d'après le prix réel reçu et non pas la valeur comptable, après déduction des droits de mutation supportés par le vendeur.

Sont exclus les ajustements de valeur autres que les ventes.

E.III-20. Effectif

L'effectif est le nombre de personnes employées, c'est à dire le nombre total de personnes qui travaillent dans l'entreprise (y compris les propriétaires actifs, les associés travaillant de façon permanente dans l'entreprise et les travailleurs familiaux non rémunérés), ainsi que les personnes qui travaillent en dehors de l'entreprise, qui font partie de l'entreprise et sont rémunérées par celle-ci (ex.: les représentants commerciaux, le personnel de livraison, les équipes d'entretien et de réparation). L'effectif comprend les personnes absentes pendant une courte période (ex.: congés de maladie, congés payés ou congés spéciaux), et également le personnel en grève, mais pas les personnes absentes pour une durée indéterminée. Il comprend également les salariés à temps partiel en accord avec la législation du pays concerné, qui figurent sur la liste des salariés de l'entreprise, ainsi que les travailleurs saisonniers, les apprentis et les travailleurs à domicile qui perçoivent un salaire.

Le nombre de personnes occupées ne comprend pas la main d'œuvre fournie à l'entreprise par d'autres entreprises, les personnes effectuant des travaux de réparation et de maintenance dans l'entreprise pour

le compte d'autres entreprises, ainsi que celles effectuant leur service militaire obligatoire. En revanche, les personnes qui sont à la disposition d'une entreprise pour des raisons commerciales sur la base d'un contrat de longue durée (par exemple, les vendeurs sur les transbordeurs de passagers) devront être incluses comme salariés de l'entreprise où elles travaillent plutôt que dans l'entreprise avec laquelle elles ont un contrat de travail.

Le terme «Travailleurs familiaux non rémunérés» désigne les personnes qui vivent avec le propriétaire de l'entreprise et travaillent de façon régulière pour l'entreprise, mais n'ont pas de contrat de service et ne reçoivent pas de rémunération déterminée pour le travail effectué. Ce terme désigne exclusivement les personnes qui ne figurent pas sur la liste des salariés d'une autre entreprise au titre d'un emploi principal.

Le nombre de personnes employées correspond au nombre d'emplois tel que défini dans le Système comptable européen 1995 (ESA) et représente une moyenne annuelle.

E.III-21. Catégories d'emploi - personnel d'une entreprise de transport maritime

L'effectif dans une entreprise de transport maritime est réparti comme suit:

- i) Officiers
- ii) Équipage
- iii) Élèves officiers et autres stagiaires
- iv) Autre personnel navigant y compris le personnel de restaurant et celui chargé des divertissements
- v) Personnel non navigant chargé de la gestion, des ventes, des passagers et du fret, etc.

E.III-22. Catégories d'emploi - personnel d'une entreprise portuaire

L'effectif dans une entreprise portuaire est réparti comme suit :

- i) Personnel chargé de la gestion du port et de l'administration
- ii) Pilotes et autre personnel navigant
- iii) Dockers
- iv) Personnel technique et d'entretien
- v) Autres

E.IV. TRAFIC (CIRCULATION)

E.IV-01. Trafic maritime

Tout mouvement d'un navire en mer.

Les voyages liés à un seul port (mouvements d'un navire de mer entre un port et une installation au large des côtes ou un point de rejet en mer, ou entre un point d'exploitation des fonds marins et un port) sont inclus.

Les mouvements en zone fluvio-maritime sont inclus. Les mouvements sur des voies navigables entre ports maritimes et ports de navigation intérieure sont exclus ; ils sont classés sous «circulation de navigation intérieure». Les mouvements de navires à l'intérieur des ports, d'un bassin ou dock vers un autre dans un même port, sont exclus.

E.IV-02. Trafic régulier (trafic maritime de ligne)

Service programmé assuré par des navires, effectué selon un horaire publié ou avec une constance ou fréquence telles qu'il constitue une série systématique évidente.

E.IV-03. Trafic maritime irrégulier

Trafic maritime autre que le trafic régulier.

E.IV-04. Voyage par mer

Circulation par mer à partir d'un point d'origine donné jusqu'à un point de destination donné.

Un voyage peut être divisé en un certain nombre d'étapes ou de sections. Sont inclus les voyages liés à un seul port, entre un port et une installation au large des côtes ou un lieu en mer.

E.IV-05. Étape

Une étape est le mouvement d'un navire directement d'un port à un autre sans escale à un port intermédiaire.

E.IV-06. Voyage marchandises

Mouvement de fret par mer entre le lieu de chargement ou d'embarquement sur un navire et le lieu de déchargement ou de débarquement du navire.

Un parcours maritime peut inclure des escales dans un certain nombre de ports entre le point d'origine donné et le point de destination donné et comporter un certain nombre de voyages avec chargement et déchargement du fret dans un certain nombre de ports.

E.IV-07 Distance de port à port

Pour les statistiques, la distance de port à port est la distance réelle parcourue.

Une estimation de la distance réelle peut être fournie.

E.IV-08 Navire-kilomètre

Unité de mesure représentant le mouvement d'un navire sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue. Les mouvements de navires vides sont inclus.

E.IV-09 Escale d'un navire marchand

Un navire marchand fait escale dans un port lorsqu'il jette l'ancre ou accoste pour charger ou décharger du fret, pour embarquer ou débarquer des passagers ou pour faciliter l'accès à des excursions aux passagers.

Sont exclus le mouillage, sans mouvement de fret ou de passagers, et la traversée du port.

E.IV-10 Escale d'avitaillement

Un navire de charge ou de passagers fait une escale d'avitaillement lorsqu'il fait escale dans un port pour y prendre du combustible de soute ou des provisions.

E.IV-11 Autres escales

Escales autres que les escales décrites en 09 et les escales d'avitaillement effectuées par un navire de charge ou de passagers.

E.IV-12 Arrivée d'un navire

Toute arrivée d'un navire marchand faisant escale dans un port du territoire du pays déclarant.

E.IV-13 Départ d'un navire

Tout départ d'un navire marchand après avoir fait escale dans un port du territoire du pays déclarant.

E.IV-14 Chômage d'un navire marchand

Un navire marchand est au chômage lorsqu'il est amarré au port pour cause de manque de travail.

E.IV-15 Contrôle par l'Etat du port

Inspection effectuée dans le port, par l'Etat du port, de navires marchands afin de vérifier leur navigabilité.

E.IV-16 Immobilisation lors du contrôle par l'Etat du port

Le maintien dans le port, sous contrôle de l'Etat du port, d'un navire marchand pour cause d'innavigabilité.

E.V. MESURE DU TRANSPORT

E.V-01. Transport maritime

Tout mouvement de marchandises et/ou de personnes par navire marchand pour des traversées effectuées entièrement ou partiellement en mer.

Le transport lié à un seul port (mouvements de marchandises entre un port et une installation au large des côtes ou un point de rejet en mer, ou de marchandises provenant d'un point d'exploitation des fonds marins et déchargées dans un port) est inclus. L'avitaillement des navires au port est exclu mais le combustible de soute livré à des navires au large est inclus.

Les mouvements de marchandises par navire marchand en zone fluvio-maritime sont inclus. Les mouvements de marchandises sur des bateaux de navigation intérieure entre ports maritimes et ports de navigation intérieure sont exclus ; ils sont classés sous «transport par voies navigables intérieures». Les mouvements de marchandises transportées d'un bassin ou dock vers un autre dans un même port sont exclus.

E.V-02. Transport maritime commercial

Transport maritime effectué dans un but commercial soit contre paiement (location ou rémunération) soit au nom propre de l'entreprise comme élément d'une activité économique plus large.

E. Transport maritime

E.V-03. Transport maritime national

Transport par mer entre deux ports situés dans le même territoire national ou transport uniportuaire dans le territoire national.

Dans le contexte maritime, le transport national par mer s'appelle également cabotage. Le transport national par mer peut être effectué par un navire marchand immatriculé dans le pays déclarant ou dans un autre pays.

E.V-04. Transport international par mer

Transport par mer autre que national.

Le transport international lié à un seul port est inclus.

E.V-05. Transport international par mer effectué par un navire d'un pays tiers

Transport international par mer entre deux pays effectué par un navire marchand immatriculé dans un pays tiers.

Un pays tiers est un pays autre que le pays de chargement (ou d'embarquement) ou le pays de déchargement (ou de débarquement).

E.V-06. Transport maritime européen à courte distance

Mouvement de fret par mer entre des ports situés en Europe ainsi que entre des ports situés en Europe et ceux situés dans des pays non-européens ayant un littoral donnant sur les mers fermées servant de frontière à l'Europe.

La Mer Méditerranée, la Mer Baltique et la Mer Noire sont parmi les mers fermées servant de frontière à l'Europe. Le trafic à destination et en provenance des ports en Islande est également inclus.

E.V-07. Transport maritime hauturier (Europe uniquement)

Transport de fret par mer autre que le transport maritime européen à courte distance.

E.V-08. Transport unitisé

Le transport par unité de charge est le transport de fret dans des unités multimodales telles que des conteneurs ou des unités mobiles (ro-ro).

Le transport par caisses mobiles est compris.

E.V-09. Transport non-unitisé

Transport autre que le transport unitisé.

Sont inclus le transport de vrac liquide et de vrac sec, les produits forestiers et le fret général.

E.V-10. Tonne-kilomètre (Tkm)

Unité de mesure représentant le transport par un navire marchand d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.

E.V-11. Tonne-kilomètre offerte

Une tonne-kilomètre est offerte lorsque une tonne de charge utile dans un navire marchand est transportée sur une distance d'un kilomètre. Les tonnes-kilomètres offertes équivalent à la charge utile du navire multipliée par la distance de port à port pour toutes les traversées.

Le transport par barges est inclus.

E.V-12. Tonne-kilomètre réalisée

La tonne-kilomètre réalisée est le produit du nombre total de tonnes de fret transporté pour tous les voyages et de la distance de port à port pour chaque trajet.

E.V-13. Taux de remplissage

Tonne-kilomètre réalisée exprimée en pourcentage de tonne-kilomètre offerte.

E.V-14. Tonnes à bord

Tonnes de fret à bord d'un navire marchand à l'arrivée ou au départ d'un port.

E.V-15. EVP-kilomètre

Unité de mesure représentant le mouvement d'un EVP sur une distance d'un kilomètre.

E.V-16. EVP-kilomètre offert

Mouvement d'un EVP dans un porte-conteneurs sur une distance d'un kilomètre. Les EVP-kilomètres offerts correspondent au nombre d'EVP susceptibles d'être transportés par le navire multipliée par la distance de port à port pour tous les parcours.

La capacité d'EVP que peut transporter le navire sera celle enregistrée dans le registre de la société de classification.

E.V-17. EVP-kilomètre réalisé

Somme pour tous les voyages du produit du nombre total des EVP transportés et de la distance de port à port pour chaque voyage.

E.V-18. Capacité de charge EVP

EVP-kilomètres réalisés exprimés en pourcentage des EVP-kilomètres offerts.

E.V-19. EVP à bord

Il s'agit des EVP à bord d'un navire marchand à l'arrivée ou au départ d'un port.

E.V-20. Voyageur par mer

Toute personne qui effectue un voyage sur un navire marchand.

Le personnel affecté au service d'un navire marchand n'est pas considéré comme faisant partie des passagers. Ne sont pas assimilés à des passagers les membres d'équipage voyageant à bord du navire

E. Transport maritime

sans avoir payé leur voyage et qui ne sont pas affectés au service du navire, ainsi que les enfants en bas-âge.

E.V-21. Croisiériste

Passager faisant un voyage en mer à bord d'un bateau de croisière.

E.V-22. Déplacement d'un voyageur par mer

Mouvement d'un passager du port où commence le voyage jusqu'au port où il s'achève. Pour certains passagers, et notamment pour les croisiéristes, il peut s'agir du même port.

La distance à prendre en compte est la distance effectivement parcourue par le passager.

E.V-23. Voyageur-kilomètre

Unité de mesure représentant le transport par un navire marchand d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre.

E.V-24. Voyageur-kilomètre offert

Un voyageur-kilomètre est offert lorsque une unité de capacité passagers est transportée sur une distance d'un kilomètre.

Les voyageurs-kilomètres offerts équivalent à la somme des produits obtenus en multipliant la capacité passagers autorisée pour le navire et la distance de port à port pour tous les voyages.

La capacité de transport de passagers sera celle enregistrée dans le registre de la société de classification.

E.V-25. Passagers à bord

Le nombre de passagers à bord d'un navire marchand à l'arrivée ou au départ d'un port.

E.V-26. Voyageurs-kilomètres réalisés

La somme des produits obtenus en multipliant le nombre de passagers maritimes transportés lors de chaque voyage par la distance de port à port.

E.V-27. Utilisation de la capacité passagers

Voyageurs-kilomètres réalisés exprimés en pourcentage de voyageurs-kilomètres offerts.

E.V-28. But du déplacement d'un voyageur par mer

Les motifs de déplacement sont les suivants:

- i) Travail ou formation (migrations alternantes)
- ii) Affaires
- iii) Vacances
- iv) Autres (achats personnels, loisirs, famille)

E.V-29. Voyageur par mer embarqué

Passager qui embarque à bord d'un navire pour être transporté par ce dernier.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme un embarquement après débarquement. Les croisiéristes en excursion au cours d'une croisière sont exclus.

E.V-30. Voyageur par mer débarqué

Passager débarquant d'un navire à la fin d'un déplacement en mer.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme un débarquement avant rembarquement. Les croisiéristes en excursion au cours d'une croisière sont exclus.

E.V-31. Excursion d'un croisiériste

Lors d'une croisière, brève visite à une attraction touristique liée à un port par un passager qui garde sa cabine à bord.

E.V-32. Relation de transport d'un voyageur par mer

Combinaison du port d'embarquement et du port de débarquement du voyageur transporté par mer quel que soit l'itinéraire suivi.

Ces ports sont des ports maritimes (sauf dans le cas des transports en zone fluvio-maritime, où il peut s'agir de ports de navigation intérieure) auxquels est attribué un codage conforme à un système international de classification tel que UN-LOCODE (Système de codage des ports et autres lieux).

Ces ports peuvent être groupés en fonction de leur position géographique au moyen de systèmes internationaux tels que NUTS (Nomenclature des unités territoriales statistiques) d'Eurostat.

Si le port d'embarquement et le port de débarquement sont les mêmes, il n'y a pas de relation de transport par mer.

E.V-33. Port d'embarquement

Le port où le passager a commencé son voyage.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme embarquement après débarquement. Les croisiéristes en excursion sont exclus.

E.V-34. Port de débarquement

Le port où le passager termine son voyage.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme débarquement avant rembarquement. Les croisiéristes en excursion sont exclus.

E.V-35. Marchandises transportées par mer

Toutes marchandises transportées par un navire marchand.

Cette définition englobe tous les emballages et l'équipement tel que conteneurs, caisses mobiles, palettes ou véhicules routiers.

Sont inclus le courrier, les marchandises transportées dans ou sur des wagons, des camions, des remorques, des semi-remorques ou des barges.

Sont par contre exclus les véhicules terrestres avec conducteur, les véhicules commerciaux et les remorques rentrant à vide, les réservoirs et les provisions de bord, le poisson transporté dans des bateaux de pêche et des navires-usines, les marchandises transportées de différents bassins ou docks à l'intérieur du même port.

E.V-36 Types de fret

Le fret peut être classé en fonction du navire même et/ou d'après l'équipement de manutention requis au port ou sur le navire. Les principales catégories sont les suivantes:

- i) Vrac liquide
- ii) Vrac solide
- iii) Conteneurs
- iv) Roll-on/roll-off (unités autopropulsées)
- v) Roll-on/roll-off (unités non-autopropulsées)
- vi) Autre fret général

E.V-37. Lo-Lo (manutention verticale)

Chargement/déchargement par des grues à bord du navire ou par des grues à terre.

E.V-38. Fret en conteneur

Conteneurs avec ou sans cargaison, chargés sur le navire qui les transporte par mer ou déchargés de celui-ci.

E.V-39. Ro-Ro (Roll-on/roll-off)

Chargement/déchargement par roulage par les portes/rampes du navire avec un moyen de transport sur roues.

Le chargement/déchargement d'animaux sur pied est inclus.

E.V-40. Cargaison roulante

Il s'agit de marchandises, en conteneurs ou non, sur des unités ro-ro, et des unités ro-ro qui sont roulées du et sur le navire qui les transporte par mer.

E.V-41. Poids brut-brut des marchandises

Comprend le poids total des marchandises, tout l'emballage et la tare de l'unité de transport.

E.V-42. Tonnage brut des marchandises

Tonnage des marchandises transportées y compris les emballages mais sans la tare de l'unité de transport.

E.V-43. Tare

Le poids d'une unité de transport (par exemple, conteneur, caisse mobile ou palette, pour contenir des marchandises ainsi que des véhicules routiers pour marchandises, des wagons ou des barges transportés par la mer) avant que du fret n'y soit chargé.

E.V-44. Catégories de marchandises transportées par mer

Les catégories de marchandises transportées par mer sont celles définies par la Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport (NST) d'Eurostat) ou la Classification des marchandises pour les statistiques de transport en Europe (CSTE) de la CEE-ONU.

E.V-45. Marchandises dangereuses

Les catégories sont celles définies dans le chapitre VII de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS,1974) révisées et spécifiées dans le code IMDG (Code maritime international pour le transport de marchandises dangereuses).

E.V-46. Transbordement de navire à navire

Le déchargement de fret d'un navire de marchandises et son chargement sur un autre navire de marchandises même si le fret peut subir un temps de séjour à terre avant de poursuivre le voyage.

Est exclu le transbordement vers d'autres modes de transport.

E.V-47. Marchandises chargées

Marchandises placées sur un navire marchand pour être transportées par mer.

Le transbordement d'un navire vers un autre est considéré comme du chargement après déchargement. Les marchandises chargées comprennent les marchandises nationales, les marchandises transbordées (marchandises nationales ou étrangères arrivant au port par la mer) et des marchandises en transit terrestre (marchandises étrangères arrivant au port par la route, par le rail, par voie aérienne ou par voie navigable intérieure).

E.V-48. Marchandises déchargées

Marchandises enlevées d'un navire marchand.

Le transbordement d'un navire vers un autre est considéré comme du déchargement avant rechargement. Les marchandises déchargées comprennent les marchandises nationales, les marchandises transbordées (marchandises nationales ou étrangères quittant un port par la mer) et les marchandises en transit terrestre (marchandises étrangères quittant un port par la route, le rail, la voie aérienne ou par voie navigable).

E.V-49. Relation de transport de marchandises par mer

Combinaison du port de chargement et du port de déchargement des marchandises transportées par mer, quel que soit l'itinéraire suivi.

Il s'agit de ports maritimes (sauf en ce qui concerne les transports en zone fluvio-maritime pour lesquels il peut s'agir aussi de ports de navigation intérieure), auxquels est attribué un codage conforme à un système international de classification tel que UN-LOCODE (Système de codage des ports et autres lieux). Ces ports peuvent être groupés en fonction de leur position géographique au moyen de systèmes internationaux tels que NUTS (Nomenclature des unités territoriales statistiques) d'Eurostat.

E.V-50. Port de chargement

Port où les marchandises expédiées ont été chargées sur le navire dont elles seront déchargées au port déclarant.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme chargement après déchargement.

E. Transport maritime

E.V-51. Port de déchargement

Port où les marchandises seront déchargées du navire sur lequel elles ont été chargées au port déclarant.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme déchargement avant rechargement.

E.VI. CONSOMMATION D'ÉNERGIE

E.VI-01. Consommation d'énergie des navires marchands

Consommation finale d'énergie des navires.

La consommation finale d'énergie des navires circulant à vide est incluse.

E.VI-02. Tonne d'équivalent pétrole (TEP)

Unité de mesure de la consommation d'énergie: 1 TEP = 0,041868 terajoule (TJ).

Coefficients de conversion adoptés par l'Agence internationale de l'énergie (AIE):

<i>i) Gazole/carburant diesel</i>	<i>1,035</i>
<i>ii) Fuel lourd</i>	<i>0,960</i>

E.VI-03. Joule

Unité de mesure de la consommation d'énergie.

$$1 \text{ TJ} = 10^{12} \text{ J} = 2,78 \times 10^5 \text{ kWh}$$
$$1 \text{ TJ} = 23,88459 \text{ TEP}$$

E.VI-04. Gazole/carburant diesel (distillat)

Huiles extraites de la dernière fraction issue de la distillation atmosphérique du pétrole brut.

Dans les gazoles/carburants diesel sont inclus les gazoles lourds obtenus par redistillation sous vide du résidu de la distillation atmosphérique. La distillation se fait entre 200°C et 380°C (moins de 65% (vol) à 250°C (pertes comprises) et 80% ou plus à 350° C). Les huiles lourdes obtenues par mélange sont regroupées avec les gazoles, à condition que leur viscosité cinématique ne dépasse pas 25cST à 40°C.

Pouvoir calorifique : 43.3 TJ/1000 t.

E.VI-05. Fuel-oil lourd (résidu)

Carburant lourd qui constitue le résidu de distillation.

Cette catégorie inclut tous les fuels de résidus (y compris ceux obtenus par mélange). Les fuels lourds ont une viscosité supérieure à 25 cST à 40°C. Leur point d'éclair est toujours au-dessus de 50°C et leur densité relative dépasse 0,90.

F

TRANSPORT INTERMODAL

F.I. INTRODUCTION

F.I-01. Transport intermodal

Mouvement de marchandises (sur une même unité de charge ou sur un même véhicule) par différents modes de transport successifs sans qu'il y ait manutention des marchandises elles-mêmes lors du changement de mode.

Le véhicule peut être un véhicule routier ou ferroviaire, ou un bateau.

Le voyage de retour des conteneurs ou caisses mobiles vides et des véhicules routiers et remorques de transport de marchandises vides ne relève pas du transport intermodal, car il n'est pas alors transporté de marchandises. Ce voyage cependant est lié au transport intermodal, et il est donc souhaitable de rassembler des données sur les mouvements à vide en même temps que des données sur ce dernier.

Transport multimodal

- * *La Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) définit le transport multimodal comme: «transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents».*
Le transport intermodal est donc un type particulier de transport multimodal.
- * *La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises définit le transport multimodal international comme: «transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent».*

Transport combiné

- * *La CEE/ONU utilise le terme «transport combiné» dans un sens identique à celui de transport intermodal (voir plus haut);*
- * *D'après les règles d'application de la Recommandation No 19 «Code des modes de transport» du Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international de la CEE, la définition de ce terme est: «transport combiné: combinaison de moyens de transport dans laquelle un moyen de transport (passif) est transporté sur un autre (actif) qui assure la traction et consomme de l'énergie»;*
- * *Aux fins de la politique de transport, la CEMT limite la signification du terme «transport combiné» au champ suivant: «Transport intermodal dans lequel la majeure partie du voyage en Europe s'effectue par chemin de fer, par voie navigable intérieure ou par mer et où les trajets de départ et d'arrivée exécutés par route sont aussi courts que possible».*

F.I-02. Transport (mode actif)/(mode passif)

Le transport de marchandises dans lequel on utilise deux modes de transport en combinaison et où un moyen de transport (passif) est transporté sur un autre moyen de transport (actif) qui assure la traction et consomme de l'énergie (transport rail/route, transport mer/route, transport mer/rail ...).

Le transport par feroutage est un synonyme du transport rail/route.

F. Transport intermodal

F.I-03. Transport accompagné mode actif/route

Le transport d'un ensemble routier complet, accompagné de son conducteur, par un autre mode de transport (par exemple mer ou chemin de fer).

F.I-04. Transport non accompagné mode actif/route

Transport de véhicules routiers ou de parties de véhicules, sans présence du conducteur, par un autre mode de transport (par exemple mer ou rail).

F.I-05. Transport de conteneurs ou de caisses mobiles (par mode actif)

Transport de conteneurs ou de caisses mobiles par un mode actif de transport.

F.II. EQUIPEMENT

F.II-01. Unité de chargement

Conteneur ou caisse mobile.

Les «flats», qui sont utilisés en transport maritime, doivent être considérés comme des conteneurs spéciaux, et son donc inclus ici.

F.II-02. Unité de transport intermodale (UTI)

Conteneur, caisse mobile ou semi-remorque/ensemble routier adaptée au transport intermodal.

Cette définition concerne les unités physiques (et non les unités commerciales).

F.II-03. Conteneur

Boîte conçue pour le transport de marchandises, renforcée, empilable et pouvant être transbordée horizontalement ou verticalement.

La définition technique du conteneur est: «élément d'équipement de transport:

- a) de caractère durable et conséquemment assez solide pour supporte des utilisations multiples;
- b) conçu de manière à faciliter le transport des biens par un ou plusieurs modes de transport sans rupture de charge;
- c) équipé d'accessoires permettant une manutention simple et tout particulièrement le transfert d'un mode de transport à un autre;
- d) conçu de manière à être rempli et décharge;
- e) empilable et,
- f) ayant un volume intérieur de 1 m³ ou plus.»

Les caisses mobiles sont exclues de cette définition.

Quoique sans volume intérieur, et ne satisfaisant donc pas au critère f) ci-dessus, les «flats», qui sont utilisés en transport maritime, doivent être considérés comme des conteneurs spéciaux, et sont donc inclus ici.

F.II-04. Tailles des conteneurs

Les principales tailles des conteneurs sont:

- a) Conteneur ISO de 20 pieds (longueur de 20 pieds et largeur de 8 pieds);
- b) Conteneur ISO de 40 pieds: (longueur de 40 pieds et largeur de 8 pieds);
- c) Conteneur de très grande capacité (conteneur surdimensionné);
- d) Conteneur aérien: conteneur adapté aux normes de la navigation aérienne.

Les tailles conteneurs a) à c) sont des «grands conteneurs».

F.II-05. Types de conteneurs

Les principaux types de conteneurs, selon le Recueil de normes ISO «Conteneurs pour le transport de marchandises», sont les suivants:

1. Conteneurs pour usage général;
2. Conteneurs pour usage spécifique
 - conteneur aéré fermé;
 - conteneur à toit ouvert;
 - conteneur type plate-forme à parois latérales ouvertes;
 - conteneur type plate-forme à parois latérales ouvertes et superstructure complète;
 - conteneur type plate-forme à superstructure incomplète et extrémités fixes;
 - conteneur plate-forme à superstructure incomplète et extrémités repliables;
 - conteneur plate-forme.
3. Conteneurs pour marchandises spécifiques
 - conteneur à caractéristiques thermiques;
 - conteneur isotherme;
 - conteneur réfrigéré (à réfrigérant renouvelable);
 - conteneur réfrigéré mécaniquement;
 - conteneur chauffé;
 - conteneur réfrigéré et chauffé;
 - conteneur-citerne;
 - conteneur pour marchandises solides en vrac;
 - conteneur spécialisé;
 - conteneur aérien.

F.II-06. Equivalent 20 pieds (Equivalent Vingt Pieds/Twenty foot Equivalent Unit)

Unité pour mesurer un nombre de conteneurs, de différentes longueurs, notamment en fonction de la capacité de logement des navires spécialisés ou des terminaux. Un conteneur ISO de 20 pieds correspond à 1 EVP/TEU.

Un conteneur ISO de 40 pieds correspond à deux EVP/TEU.

F.II-07. Caisse mobile

Unité conçue pour le transport de marchandises, suffisamment renforcée pour permettre un usage répété, mais trop peu renforcée pour être saisie par le haut, ou empilée lorsqu'elle est chargée; utilisée généralement en transport rail/route.

F.II-08. «Flat» (Châssis)

Plate-forme chargeable n'ayant aucune superstructure mais de même longueur et largeur qu'un conteneur et équipée au-dessus et en-dessous de pièces de coin.

Ceci est un terme alternatif utilisé pour définir certains types de conteneurs à usage spécifique - tels que conteneurs plates-formes et conteneurs avec plate-forme à la base comportant des structures incomplètes.

F.II-09. Palette

Plate-forme permettant une manutention plus facile des marchandises.

Les palettes sont généralement en bois et de dimensions normalisées: 1000 mm x 1200 mm (ISO) et 800 mm x 1200 mm (CEN).

F.II-10. Wagon pour transport intermodal

Wagon spécialement construit ou équipé pour le transport d'unité de transport intermodale (UTI), ou d'autres véhicules routiers de transport de marchandises.

F.II-11. Unite Ro-Ro

Équipement à roues pour le transport de marchandises, tel que camion, remorque ou semi-remorque, que l'on peut faire monter à bord d'un navire ou d'un train en le conduisant ou en le tractant.

Les remorques de port ou de navire sont incluses.

INDEX

A. TRANSPORTS FERROVIAIRES

- Acteur ferroviaire A.III-01
- Administration générale A.III-06
- Automotrice A.II-12
 - Remorque d' - A.II-14
- Calorifique, Wagon – A.II-26
- Capacité de charge d'un wagon A.II-32
- Catégories de marchandises dangereuses A.V.21
- Charbon (houille) A.VI.08
- Charge, Capacité de - d'un wagon A.II.24
- Chargé, Marchandises -es A.V-22
- Chargement
 - Gabarit de – ferroviaire A.I-07
 - Lieu de – A.V.28
- Chemin de fer A.I.01
 - Réseau de – A.I-04
- Chiffre d'affaires A.III-07
- Circulation ferroviaire A.IV-01
 - sur le territoire national A.IV-03
- Citerne, Wagon- A.II-29
- Consommation d'énergie par le transport ferroviaire A.VI-01
- Corporels, Investissements – A.III-13
- Courant, Types de – électrique A.I-17
- Coûts A.III-10
 - Types de – A.III-11
- Couvert , Wagon – A.II-22
- Dangereuses, Catégories de marchandises - A.V-21
- Débarqué, Voyageur par chemin de fer - A.V-11
- Débarquement, Lieu de – A.V-14
- Déchargé, Marchandises –es A.V-23
- Déchargement, Lieu de – A.-.29
- Dépenses
 - d'entretien du matériel roulant A.III-17
 - d'entretien des infrastructures A.III-16
 - d'investissement dans le matériel roulant A.III-15
 - d'investissement dans les infrastructures A.III-14
- Déplacement, Motif de - effectué par un voyageur par chemin de fer A.V-09
- Diesel
 - Gazole/carburant – A.VI-05
 - Locomotive – A.II-11
- Ecartement de la voie A.I-06
- Electricité A.VI-10
- Electrifié
 - Ligne –e A.I-16
 - Voie –e A.I-09
- Electrique, Locomotive – A.II-10
- Embarqué, Voyageur par chemin de fer - A.V-10
- Embarquement, Lieu d' - A.V-13
- Embranchement A.I-10
 - particulier A.I-11

Index

- Emploi A.III-05
 - Types d' - A.III-06
- Energie, Consommation d' - par le transport ferroviaire A.VI-01
- Entreprise
 - ferroviaire A.III-02
 - intégrée A.III-04
- Entretien, Dépenses d' - : voir Dépense
- Envoi A.V-16
 - Types d' - A.V-17
- Essence moteur A.VI-04
- Exploitation, Vitesse d' - maximale A.I-18
- Fourgon A.II-18
- Frigorifique, Wagon - A.II-25
- Fuel oil
 - distillé A.VI-05
 - lourd (résiduel) A.VI-06
- Gabarit de chargement ferroviaire A.I-07
- Gaz de pétrole liquéfié A.VI-07
- Gazole/carburant diesel A.VI-05
- Gestionnaire d'infrastructures A.III-03
- GPL A.VI-07
- Grande vitesse
 - Ligne à - : voir Ligne
 - Véhicule à - : voir Véhicule ferroviaire
- Houille A.VI-08
- International, Transport ferroviaire - A.V-04
- Investissement
 - Dépenses d' - : voir Dépenses
 - s corporels A.III-13
- Isotherme, Wagon – A.II-23
- Joule A.VI-03
- Kilomètre
 - Place- offerte A.IV-12
 - Tonne- : voir Tonne
 - Train- A.IV-07
 - Véhicule moteur- A.IV-08
 - Véhicule remorqué- A.IV-09
 - Voyageur- par chemin de fer A.V-08
 - Wagon- A.IV-11
- Lieu
 - d'embarquement A.V-13
 - de chargement A.V-28
 - de débarquement A.V-14
 - de déchargement A.V-29
- Ligne A.I-12
 - aménagée pour la grande vitesse A.I-14
 - dédiée à la grande vitesse A.I-13
 - électrifiée A.I.12
 - Longueur des -s exploitées A.I-15
- Lignite A.VI-09
- Locomotive A.II-07
 - à vapeur A.II-09
 - diesel A.II-11
 - électrique A.II-10
- Locotracteur A.II-08

- Longueur des lignes exploitées A.I-15
- Manoeuvre A.IV-02
- Marchandises
- transportée par chemin de fer A.V-15
 - chargées A.V-22
 - déchargées A.V-23
 - en transit par rail de bout en bout A.V-26
- Catégories de - dangereuses A.V-21
- Relation de transport de - par chemin de fer A.V-27
- Transport international de - (en partance) A.V-24
- Transport international de - (en provenance) A.V-25
- Types de - transportées par chemin de fer A.V-20
- Métro A.I-02
- s légers (semi-métro) A.I03
- Motif de déplacement effectué par un voyageur par chemin de fer A.V-09
- National
- Circulation ferroviaire sur le territoire - A.IV-03
 - Transport ferroviaire – A.V-03
- Nombre de
- places assises ou couchées A.II-16
 - places debout A.II-17
- Parcours d'un véhicule ferroviaire A.IV-04
- Particulier
- Embranchement – A.I-11
 - Wagon de – A.II-21
- Payant, Voyageur - par chemin de fer A.V-07
- Pétrole
- Gaz de – liquéfié A.VI-07
 - Tonne d'équivalent – A.VI-02
- Places
- assises ou couchées A.II-16
 - debout A.II-17
 - kilomètre offerte A.IV-12
- Plat, Wagon – A.II-28
- Poids A.V-18
- Principale, Voie – A.I-08
- Produits A.III-08
- Types de – A.III-09
- Rame indéformable A.II-05 (voir aussi A.II-12)
- Réfrigérant, Wagon – A.II-24
- Relation de transport de
- marchandises par chemin de fer A.V-27
 - voyageurs par chemin de fer A.V-12
- Remorque d'automotrice A.II-14
- Réseau de chemin de fer A.I-04
- Silo, Wagon- A.II-30
- TEP A.VI.02
- Tombereau, Wagon- A.II-27
- Tonne d'équivalent pétrole A.VI-02
- Tonne-kilomètre
- brute remorquée A.IV-14
 - brute-brute remorquée A.IV-13
 - offerte A.IV-10
 - par chemin de fer A.V-19
- Train A.IV-07

Index

- kilomètre A.IV.06
- Types de – A.IV-06
- Transit
 - Marchandises en - par rail de bout en bout A.V-26
 - Transport ferroviaire en - A.V-05
- Transport ferroviaire A.V-01
 - en transit A.V-05
 - international A.V-04
 - international de marchandises (en partance) A.V-24
 - international de marchandises (en provenance) A.V-25
 - national A.V-03
 - Consommation d'énergie par le - A.VI-01
 - Relation de - : voir Relation de transport
 - Types de – A.V-02
- Transporté
 - Marchandise -e par chemin de fer A.V-15
 - Types de marchandises -es par chemin de fer A.V-20
- Types
 - d'emploi A.III-06
 - d'envoi A.V-17
 - de courant électrique A.I-17
 - de coûts A.III-11
 - de marchandises transportées par chemin de fer A.V-20
 - de produits A. III-09
 - de train A.I-06
 - de transport ferroviaire A.V-02
- Unités multiples A.II-12
- Valeur ajoutée A.III-12
- Vapeur, Locomotive à – A.II-09
- Véhicule ferroviaire A.II-01
 - à grande vitesse A.II-02
 - conventionnel à grande vitesse A.II-04
 - pendulaire à grande vitesse A.II-03
 - de transport voyageurs A.II-13
 - moteur A.II-06
 - moteur-kilomètre A.IV-08
 - remorqué-kilomètre A.IV-09
 - Parcours d'un – A.IV-04
- Vitesse d'exploitation maximale A.I-18
- Voie A.I-05
 - électrifiée A.I-09
 - étroite A.I-06
 - large A. I-06
 - normale A.I-06
 - principale A.I-08
 - Ecartement de la – A.I-06
- Voiture A.II-15
- Voyageur par chemin de fer A-V-06
 - voyageur-kilomètre A.V-08
 - débarqué A.V-11
 - embarqué A.V-10
 - payant A.V-07
 - Motif de déplacement effectué par un – A-V.09
 - Relation de transport de -s A.V-12
 - Véhicule de transport de –s A.II-13

Wagon A.II-19

- appartenant à un acteur ferroviaire A.II-20
- calorifique A.II-26
- citerne A.II-29
- couvert A.II-22
- de particulier A.II-21
- frigorifique A.II-25
- isotherme A.II-23
- kilomètre A.IV-11
- plat A.II-28
- pour le transport intermodal A.II-31
- réfrigérant A.II-24
- silo A. II-30
- tombereau A.II-27
- Capacité de charge d'un - A.II-32

B. TRANSPORTS ROUTIERS

Accident

- au crépuscule (ou indéterminé) B.VII-20
- corporel B.VII-01
- dans lequel il a été signalé que les conducteurs se trouvaient sous l'effet de l'alcool, de drogues ou de médicaments B.VII-15
- dans lequel un seul véhicule routier est impliqué B.VII-13
- dans les agglomérations B.VII-16
- dans l'obscurité B.VII-19
- en dehors des agglomérations B.VII-17
- en plein jour B.VII-18
- entre véhicule routier et piéton B.VII-12
- mortel B.VII-02
- non mortel B.VII-03

Âge du véhicule routier B.II-32

Agricole

- Remorque – B.II-25
- Tracteur – B.II-23

Articulé, Ensemble – B.II-27

Autobus B.II-14

Autocar B.II-14

Automobile, Véhicule routier -: voir Véhicule

Autorisé, Poids maximum - B.II-31

Autoroute B.I-04

Blessée, Personne -: voir Personne

Cabotage routier B.V-03

Camion B.II-21

Carambolage B.VII-14

Caravane B.II-13

Carburant de remplacement B.II-36

Carrosserie, Types de - des véhicules routiers pour le transport de marchandises B.II-19

Catégories de route B.I-03

Charge utile B.II-30

Chargé, Marchandises –es B.V-21

Chargement

- Lieu de – B.V-27
- Transport international – B.V-23

Index

- Chaussée B.I-07
- Chiffre d'affaires B.III-10
- Circulation routière B.IV-01
 - à vide B.IV-03
 - sur le territoire national B.IV-02
 - urbaine B.IV-04
- Collision (arrière, frontale, etc.) B.VII-14
- Compte, Transport pour – propre/d'autrui: voir Transport
- Conducteur (impliqué dans un accident de la route) B.VII-09
- Consommation d'énergie par le transport routier B.VI-01
- Coûts B.III-13
 - Types de – B.III-14
- Cycle B.II-07
- Cyclomoteur B.II-10
- Cylindrée B.II-33
- Dangereuses, Marchandises – B.V-20
- Débarqué, Voyageur par route - B.V-12
- Débarquement, Lieu de – B.V-15
- Déchargé, Marchandises –es B.V-22
- Déchargement, Lieu de –B.V-28
- Dépense
 - d'entretien des routes B.III-19
 - d'entretien des véhicules routiers B.III-20
 - d'investissement en routes B.III-17
 - d'investissement en véhicules routiers B.III-18
- Déplacement, Motif de - effectué par un voyageur par route B.V-10
- «E», Route – B.I-06
- Electricité B.VI-08
- Embarqué, Voyageur par route - B.V-11
- Embarquement, Lieu d' - B.V-14
- Emploi B.III-09
- Energie
 - motrice B.II-35
 - Consommation d' - par le transport routier B.VI-01
- Ensemble articulé B.II-27
- Entré, Véhicule routier - B.IV-09
- Entreprise B.III-03
 - de transport routier B.III-04
 - de transport routier de marchandises B.III-06
 - de transport routier de voyageurs B.III-05
 - de transport routier urbain de voyageurs B.III-07
 - publique de transport routier B.III-08
- Entretien, Dépense d' -: voir Dépense
- Essence moteur B.VI-04
- Etat, Autre - de la route B.VII-22
- Etranger, Véhicule routier - B.II-04
- Fuel oil distillé B.VI-05
- Gaz
 - de pétrole liquéfié B.VI-06
 - Liquides de - naturel B.VI-07
- Gazole/carburant diesel B.VI-05
- GPL B.VI-06
- International
 - Transport routier - B.V-04
 - Transport routier - effectué par des tiers B.V-05

Investissement

- corporels B.III-16
- Dépense d' - : voir Dépense

Joule B.VI-03

Kilomètre

- Place assise/debout- offerte B.IV-08
- Tonne- : voir Tonne
- Véhicule- B.IV-06
- Voyageur- par route B.V-09

LGN B.VI-07

Lieu

- d'embarquement B.V-14
- de chargement B.V-27
- de débarquement B.V-15
- de déchargement B.V-28

Liquides de gaz naturel B.VI-07

Marchandises

- chargées B.V-21
- dangereuses B.V-20
- déchargées B.V-22
- en transit par la route de bout en bout B.V-25
- entrées dans le pays par la route (autres que les m. en transit par la route de bout en bout) B.V-24
- sorties du pays par la route (autres que les m. en transit par la route de bout en bout) B.V-23
- transportées par route B.V-16
- Entreprise de transport routier de – B.III-06
- Relation de transport de – par route B.V-26
- Types de carrosserie des véhicules routiers pour le transport de - B.II-19
- Types de – transportées par route B.V-19
- Véhicule routier automobile pour le transport de - B.II-20
- Véhicule routier pour le transport de - B.II-18

Motif de déplacement effectué par un voyageur par route B.V-10

Motocycle B.II-11

National

- Circulation routière sur le territoire - B.IV-02
- Transport routier - B.V-02
- Véhicule routier - B.II-03

Nombre de places assises/couchettes des autocars, autobus et trolleybus B.II-17

Parc de véhicules routiers B.II-02

Parcours routier B.IV-05

Particulier, Voiture particulière B.II-12

Passager (impliqué dans un accident de la route) B.VII-10

Personne

- blessée B.VII-06
- gravement blessée B.VII-07
- légèrement blessée B.VII-08
- tuée B.VII-05

Pétrole

- Gaz de – liquéfié B.VI-06
- Tonne d'équivalent – B.VI-02

Piéton (impliqué dans un accident de la route) B.VII-11

Place

- assise/debout-kilomètre offerte B.IV-08
- Nombre de -s assises/couchettes des autocars, autobus et trolleybus B.II-17

Poids B.V-17

- à vide du véhicule B.II-34

Index

- maximum autorisé B.II-31
- Produits B.III-11
- Publique, Entreprise - de transport routier B.III-08
- Relation de transport
 - de marchandises par route B.V-26
 - de voyageurs par route B.V-13
- Remorque B.II-24
 - agricole B.II-25
 - Semi- B.II-26
- Rémunéré, Transport – B.III-01
- Réseau routier B.I-02
- Route B.I-01
 - «E» B.I-06
 - sèche B.VII-21
 - urbaine B.I-05
 - Autre état de la – B.VII-22
 - Catégories de – B.I-03
 - Dépense d'entretien des -s B.III-19
 - Dépense d'investissement en -s B.III-17
 - Marchandise transportée par – : voir Marchandise
 - Tonne-kilomètre par – B.V-18
 - Voyageur par - : voir Voyageur
- Semi-remorque B.II-26
- Sorti, Véhicule routier - B.IV-10
- Spécial, Véhicule routier à usage - B.II-29
- TEP B.VI-02
- Tiers, Transport routier international effectué par des - B.V-05
- Tonne
 - d'équivalent pétrole B.VI-02
 - kilomètre offerte B.IV-07
 - kilomètre par route B.V-18
- Tracteur
 - agricole B.II-23
 - routier B.II-22
- Train routier B.II-28
- Tramway B.II-16
 - Voie de – B.I-09
- Transit
 - Marchandise en – par la route de bout en bout B.V-25
 - Transport routier en – B.V-06
 - Véhicule routier en - B.IV-11
- Transport routier B.V-01
 - de marchandises: voir Marchandise
 - de voyageurs: voir Voyageur
 - pour compte d'autrui B.III-01
 - pour compte propre B.III-02
 - en transit B.V-06
 - international B.V-04
 - international chargement B.V-23
 - international déchargement B.V-24
 - international effectué par des tiers B.V-05
 - national B.V-02
 - rémunéré B.III-01
 - urbain B.V-07
- Consommation d'énergie par le - B.VI-01

-
- Entreprise de - : voir Entreprise
 - Relation de – de marchandises par route B.V-26
 - Transporté
 - Marchandise –e par route B.V-16
 - Types de marchandises –es par route B.V-19
 - Trolleybus B.II-15
 - Types de
 - carrosserie des véhicules routiers pour le transport de marchandises B.II-19
 - coûts B.III-14
 - marchandises transportées par route B.V-19
 - produits B.III-12
 - véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs B.II-09
 - Urbain
 - Circulation routière –e B.IV-04
 - Entreprise de transport routier – de voyageurs B.III-07
 - Route –e B.I-05
 - Transport routier – B.V-07
 - Valeur ajoutée B.III-15
 - Véhicule-kilomètre B.IV-06
 - Véhicule routier B.II-01
 - à usage spécial B.II-29
 - automobile B.II-05
 - automobile pour le transport de marchandises B.II-20
 - automobile pour le transport de voyageurs B.II-08
 - en transit B.IV-11
 - entré B.IV-09
 - étranger B.II-04
 - national B.II-03
 - pour le transport de marchandises B.II-18
 - pour le transport de voyageurs B.II-06
 - sorti B.IV-10
 - Age du – B.II-32
 - Dépense d'entretien des -s -s B.III-20
 - Dépense d'investissement en -s -s B.III-18
 - Parc de –s -s B.II-02
 - Poids à vide du - B.II-34
 - Types de - - automobile pour le transport de voyageurs B.II-09
 - Victime B.VII-04
 - Vide, Circulation routière à - B.IV-03
 - Voie B.I-08
 - de tramway B.I-09
 - Voie B.I-08
 - Voiture particulière B.II-12
 - Voyageur
 - kilomètre par route B.V-09
 - par route débarqué B.V-12
 - par route embarqué B.V-11
 - par route B.V-08
 - Entreprise de transport routier de -s B.III-05
 - Entreprise de transport routier urbain de –s B.III-07
 - Motif de déplacement effectué par un – par route B.V-10
 - Relation de transport de –s par route B.V-13
 - Types de véhicule routier automobile pour le transport de -s B.II-09
 - Véhicule routier automobile pour le transport de -s B.II-08
 - Véhicule routier pour le transport de -s B.II-06

C. TRANSPORTS PAR VOIE NAVIGABLES INTERIEURES

Année de construction du bateau C.II-24

Automoteur C.II-07

-citerne C.II-08

- de navigation fleuve/mer C.II-11

-pousseur C.II-09

-pousseur-citerne C.II-10

Barge C.II-14

-citerne C.II-15

Chaland-: voir Chaland

Bateau

-kilomètre C.IV-05

- de navigation intérieure en transit C.IV-12

- de navigation intérieure entré C.IV-10

- de navigation intérieure sorti C.IV-11

- étranger pour le transport par voies navigable intérieures C.II-03

- national pour le transport par voies navigables intérieures C.II-02

- pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures C.II-04

- pour le transport de voyageurs par voies navigables intérieures C.II-05

- pour le transport par voies navigables intérieures C.II-01

Année de construction du – C.II-24

Capacité d'un - de transport de voyageurs par voies navigables intérieures C.II-22

Canal navigable C.I-06

Capacité d'un bateau de transport de voyageurs par voies navigables intérieures C.II-22

Catégorie de voies navigables intérieures C.I-03

Chaland C.II-12

-barge C.II-16

-barge-citerne C.II-17

-citerne C.II-13

Chargées, Marchandises – C.V-21

Chargement

Lieu de – C.V-27

Transport international – C.V-23

Chiffre d'affaires C.III-07

Circulation de navigation intérieure C.IV-01

- à vide C.IV-03

- sur le territoire national C.IV-02

Citerne

Automoteur-: voir Automoteur

Barge- C.II-15

Chaland-: voir Chaland

Compte, Transport pour compte propre/d'autrui : voir Transport

Consommation d'énergie par le transport par voies navigables intérieures C.VI-01

Construction, Année de – du bateau C.II-24

Convoi de navigation intérieure C.IV-06

Corporels, Investissements – C.III-13

Coûts C.III-10

Types de – C.III-11

Dangereuses, Marchandises – C.V-20

Débarqué, Voyageur par voies navigables intérieures - C.V-12

Débarquement, Lieu de – C.V-15

Déchargées, Marchandises – C.V-22

- Déchargement
Lieu de – C.V-28
Transport international – C.V-24
- Dépense
- d'entretien des bateaux C.III-17
- d'entretien des infrastructures C.III-16
- d'investissement en bateaux C.III-15
- d'investissement en infrastructure C.III-14
- Déplacement, Motif de - effectué par un voyageur par voies navigables intérieures C.V-10
- Diesel, Gazole/carburant – C.VI-05
- Embarqué, Voyageur par voies navigables intérieures - C.V-11
- Embarquement, Lieu d' - C.V-14
- Emploi C.III-06
- Energie, Consommation d' - par le transport par voies navigables intérieures C.VI-01
- Entreprise C.III-03
- de transport par voies navigables intérieures C.III-04
- publique de transport par voies navigables intérieures C.III-05
- Entretien, , Dépense d' - : voir Dépense
- Essence moteur C.VI-04
- Etranger, Bateau - pour le transport par voies navigables intérieures C.II-03
- Fleuve/rivière navigable C.I-04
- Flotte de navigation intérieure C.II-06
- Fuel oil distillé C.VI-05
- Gazole/carburant diesel (fuel oil distillé) C.VI-05
- Intérieur, Marchandise par voies navigables –s : voir Marchandise
- Intérieure
Bateau de navigation – : voir Bateau
Circulation de navigation – : voir Circulation
Convoi de navigation - C.IV-06
Flotte de navigation – C.II-06
Parcours de navigation - C.IV-04
Transport par voies navigables –s: voir Transport
Voie navigable – : voir Voie
Voyageur par voies navigables -s : voir Voyageur
- International
Transport - par voies navigable intérieures effectué par des tiers C.V-05
Transport - par voies navigables intérieures C.V-04
- Investissement
Dépense d' - : voir Dépense
-s corporels C.III-13
- Joule C.VI-03
- Kilomètre
Bateau- C.IV-05
Place- offerte C.IV-09
Tonne- offerte C.IV-08
Tonne- par voies navigables intérieures C.V-18
Véhicule- C.IV-07
Voyageur- par voies navigables intérieures C.V-09
- Lac navigable C.I-05
- Lieu
- d'embarquement C.V-14
- de chargement C.V-27
- de débarquement C.V-15
- de déchargement C.V-28

Index

Marchandises

- chargées C.V-21
- dangereuses C.V-20
- déchargées C.V-22
- en transit par voies navigables intérieures de bout en bout C.V-25
- entrées dans le pays par voies navigables intérieures (autres que les marchandises en transit par voies navigables intérieures de bout en bout) C.V-24
- sorties du pays par voies navigables intérieures (autres que les marchandises en transit par voies navigables intérieures de bout en bout) C.V-23
 - transportées par voies navigables intérieures C.V-16
- Bateau pour le transport de - par voies navigables intérieures C.II-04
- Relation de transport de - par voies navigables intérieures C.V-26
- Types de - transportées par voies navigables intérieures C.V-19

Motif de déplacement effectué par un voyageur par voies navigables intérieures C.V-10

National

- Bateau - pour le transport par voies navigables intérieures C.II-02
- Circulation de navigation intérieure sur le territoire - C.IV-02
- Transport - par voies navigables intérieures C.V-02

Navigable

- Canal – C.I-06
- Fleuve/Rivière – C.I-04
- Lac – C.I-05
- Marchandise par voies -s intérieures : voir Marchandise
- Transport par voies -s intérieures : voir Transport
- Voie navigable: voir Voie
- Voyageur par voies -s intérieures : voir Voyageur

Navigation

- Automoteur de – fleuve/mer C.II-11
- Bateau de - intérieure : voir Bateau
- Circulation de - intérieure : voir Circulation
- Convoi de - intérieure C.IV-06
- Flotte de – intérieure C.II-06
- Parcours de - intérieure C.IV-04

Parcours de navigation intérieure C.IV-04

Pétrole, Tonne d'équivalent – C.VI-02

Place-kilomètre offerte C.IV-09

Poids C.V-17

Port en lourd C.II-21

Pousseur C.II-19

Automoteur-: voir Automoteur

Remorqueur- C.II-20

Produits C.III-08

Types de – C.III-09

Publique, Entreprise - de transport par voies navigables intérieures C.III-05

Puissance (kW) C.II-23

Relation de transport

- de marchandises par voies navigables intérieures C.V-26
- de voyageurs par voies navigables intérieures C.V-13

Remorqueur C.II-18

-pousseur C.II-20

Réseau de voies navigables intérieures C.I-07

Rivière navigable C.I-04

TEP C.VI-02

Tiers, Transport international par voies navigable intérieures effectué par des - C.V-05

Tonne

- d'équivalent pétrole C.VI-02
- kilomètre offerte C.IV-08
- kilomètre par voies navigables intérieures C.V-18

Transit

- Bateau de navigation intérieure en - C.IV-12
- Marchandises en - par voies navigables intérieures de bout en bout C.V-25
- Transport par voies navigables intérieures en - C.V-06

Transport par voies navigables intérieures C.V-01

- en transit C.V-06
- international C.V-04
- international chargement C.V-23
- international déchargement C.V-24
- international effectué par des tiers C.V-05
- national C.V-02
- pour compte d'autrui C.III-01
- pour compte propre C.III-02
- urbain C.V-07

Bateau pour le – : voir Bateau

Consommation d'énergie par le - C.VI-01

Entreprise de - : voir Entreprise

Relation de - (marchandises) C.V-26

Relation de - (voyageurs) C.V-13

Transporté, Marchandise -e par voies navigables intérieures C.V-16

Types de

- coûts C.III-11
- marchandises transportées par voies navigables intérieures C.V-19
- de produits C.III-09

Urbain, Transport - par voies navigables intérieures C.V-07

Valeur ajoutée C.III-12

Véhicule-kilomètre C.IV-07

Vide, Circulation de navigation intérieure à – C.IV-03

Voie

- navigable C.I-01
- navigable intérieure C.I-02
- s navigables régulièrement utilisées pour les transports C.I-08
- Bateau pour le transport par -s navigables intérieures: voir Bateau
- Catégorie de -s navigables intérieures C.I-03
- Entreprise de transport par -s navigables intérieures: voir Entreprise
- Marchandise par -s navigables intérieures : voir Marchandise
- Réseau de –s navigables intérieures C.I-07
- Transport par -s navigables intérieures: voir Transport
- Voyageur par –s navigables intérieures : voir Voyageur

Voyageur par voies navigables intérieures C.V-08

- débarqué C.V-12
- embarqué C.V-11

Bateau pour le transport de -s C.II-05

Motif de déplacement effectué par un - C.V-10

Relation de transport de -s C.V-13

Voyageur-kilomètre par voies navigables intérieures C.V-09

D. TRANSPORT PAR OLEODUCS

- Capacité de transport d'un oléoduc D.I/II-03
- Chargement, Lieu de – D.IV/V-12
- Chiffre d'affaires D.III-05
- Consommation d'énergie pour le transport par oléoducs D.VI-01
- Corporels, Investissements – D.III-11
- Coûts D.III-08
 - Types de – D.III-09
- Déchargement, Lieu de – D.IV/V-12
- Dépense
 - d'entretien des infrastructures D.III-13
 - d'investissement en infrastructure D.III-12
- Diesel, Gazole/carburant – D.VI-05
- Electricité D.VI-08
- Emploi D.III-04
- Energie, Consommation d' - pour le transport par oléoducs D.VI-01
- Entreprise D.III-01
 - de transport par oléoducs D.III-02
 - publique de transport par oléoducs D.III-03
- Entretien, Dépense d' - des infrastructures D.III-13
- Essence moteur D.VI-04
- Fuel oil distillé D.VI-05
- Gaz
 - de pétrole liquéfié D.VI-06
 - naturel D.VI-07
- Gazole/carburant diesel (fuel oil distillé) D.VI-05
- GPL D.VI-06
- International, Ttransport – par oléoducs D.IV/V-03
- Investissement
 - s corporels D.III-11
 - Dépense d' - en infrastructure D.III-12
- Joule D.VI-03
- Kilomètre, Tonne-: voir Tonne
- Lieu de
 - chargement D.IV/V-12
 - déchargement D.IV/V-12
- Marchandises
 - transportées par oléoducs D.IV/V-04
 - en transit par oléoducs de bout en bout D.IV/V-10
 - entrées dans le pays par oléoducs (autres que les marchandises en transit par oléoducs de bout en bout) D.IV/V-09
 - sorties du pays par oléoducs (autres que les marchandises en transit par oléoducs de bout en bout) D.IV/V-08
 - Relation de transport de – par oléoducs D.IV/V-11
 - Types de – transportées par oléoducs D.IV/V-06
- National, Transport – par oléoducs D.IV/V-02
- Oléoducs D.I/II-01
 - Capacité de transport d'un – D.I/II-03
 - Réseau d' - D.I/II-02
 - Transport par -: voir Transport
- Pétrole
 - Gaz de – liquéfié D.VI-06
 - Tonne d'équivalent – D.VI-02

Produits D.III-06
 Types de – D.III-07
 Publique, Entreprise - de transport par oléoducs D.III-03
 Relation de transport de marchandises par oléoducs D.IV/V-11
 Réseau d'oléoducs D.I/II-02
 TEP VI.02
 Tonne
 - d'équivalent pétrole D.VI-02
 -kilomètre offerte D.IV/V-07
 -kilomètre par oléoducs D.IV/V-05
 Transit, Marchandises en - par oléoducs de bout en bout D.IV/V-10
 Transport
 - par oléoducs D.IV/V-01
 - international par oléoducs D.IV/V-03
 - national par oléoducs D.IV/V-02
 Capacité de – d'un oléoduc D.I/II-03
 Consommation d'énergie pour le – par oléoducs D.VI-01
 Entreprise de – par oléoducs: voir Entreprise
 Relation de - de marchandises par oléoducs D.IV/V-11
 Types de
 - coûts D.III-09
 - marchandises transportées par oléoducs D.IV/V-06
 - produits D.III-07
 Valeur ajoutée D.III-10

E. TRANSPORT MARITIME

Accessibilité du port - maritime E.I-06
 Achats, Total des - de biens et de services E.III-12
 Aides à la navigation portuaire et services E.I-15
 Année de
 - construction du navire E.II-02
 - la dernière refonte ou modification importante E.II-03
 Arrivée d'un navire E.IV-12
 Ateliers du port E.I-14
 Autres escales E.IV-11
 Barge pour marchandises sèches E.II-04
 Bateau de croisière E.II-07
 Bâtiment de mer E.II-01
 But du déplacement d'un voyageur par mer E.V-28
 Caisse mobile E.II-19
 Capacité de charge EVP E.V-18
 Cargaison roulante E.V-40
 Catégories
 - de marchandises transportées par mer E.V-44
 - d'emploi - personnel d'une entreprise de transport mar. E.III-21
 - d'emploi - personnel d'une entreprise portuaire E.III-22
 Charge, Capacité de - EVP E.V-18
 Chargées, Marchandises - E.V-47
 Chargement, Port de - E.V-50
 Chiffre d'affaires E.III-09
 Chômage d'un navire marchand E.IV-14
 Circulation maritime E.IV-01
 Consommation d'énergie des navires marchands E.VI-01

Index

Conteneur

- ISO pour le transport de marchandises E.II-15
- Taille des -s E.II-17
- Types de -s E.II-18

Contrôle par l'Etat du port E.IV-15

Croisiériste E.V-21

- Excursion d'un - E.V-31

Dangereuses, Marchandises - E.V-45

Débarquement, Port de - E.V-34

Déchargées, Marchandises - E.V-48

Déchargement, Port de - E.V-51

Départ d'un navire E.IV-13

Dépenses de personnel E.III-13

Déplacement d'un voyageur par mer E.V-22

Diesel, Gazole/carburant - (distillat) E.VI-04

Distance de port à port E.IV-07

Effectif E.III-20

Embarquée, Remorque - E.II-21

Embarquement, Port d' - E.V-33

Énergie, Consommation d' - des navires marchands E.VI-01

Enregistrement, Nationalité d' - du navire E.II-08

Entreprise E.III-03

- de transport maritime E.III-04
- portuaire E.III-06
- portuaire publique E.III-07
- publique de transport maritime E.III-05

Équivalent vingt pieds E.II-16

Escale

- d'avitaillement E.IV-10
- d'un navire marchand E.IV-09
- Autres - E.IV-11

Étape E.IV-05

EVP E.II-16

- à bord E.V-19
- kilomètre E.V-15
- kilomètre offert E.V-16
- kilomètre réalisé E.V-17

Excursion d'un croisiériste E.V-31

Flotte marchande E.II-11

Fret

- en conteneur E.V-38
- Types de - E.V-36

Fuel-oil lourd (résidu) E.VI-05

Gazole/carburant diesel (distillat) E.VI-04

Grues portuaires

- par capacité portante E.I-12
- par type E.I-13

Immobilisation lors du contrôle par l'Etat du port E.IV-16

Installations portuaires terrestres E.I-07

Investissements bruts

- en bâtiments, structures et terrains E.III-17
- en biens corporels E.III-16
- en machines et équipement, y inclus les navires E.III-18

Jauge brute (GT) E.II-13

Joule E.VI-03

- Liens avec l'arrière-pays portuaire et cabotage E.I-16
- Linéaire de quais
 - selon la profondeur de l'eau E.I-10
 - selon l'affectation E.I-09
- Location, Paiements pour la - et la location-achat à long terme E.III-14
- Lo-Lo (manutention verticale) E.V-37
- Marchande, Flotte - E.II-11
- Marchandises
 - chargées E.V-47
 - dangereuses E.V-45
 - déchargées E.V-48
 - transportées par mer E.V-35
- Catégories de - transportées par mer E.V-44
- Poids brut-brut des - E.V-41
- Relation de transport de - par mer E.V-49
- Tonnage brut des - E.V-42
- Nationalité d'enregistrement du navire (État du pavillon) E.II-08
- Navire (bateau) E.II-05
 - marchand E.II-06
 - sous pavillon étranger E.II-10
 - sous pavillon national E.II-09
 - kilomètre E.IV-08
- Paiements pour la location et la location-achat à long terme E.III-14
- Palette E.II-22
- Passagers
 - à bord E.V-25
 - Utilisation de la capacité - E.V-27
- Pavillon
 - État du - E.II-08
 - Navire sous - étranger E.II-10
 - Navire sous - national E.II-09
- Personnel
 - Catégories d'emploi - d'une entreprise de transport mar. E.III-21
 - Catégories d'emploi - d'une entreprise portuaire E.III-22
 - Dépenses de - E.III-13
- Poids brut-brut des marchandises E.V-41
- Port E.I-02
 - de chargement E.V-50
 - de débarquement E.V-34
 - de déchargement E.V-51
 - d'éclatement E.I-04
 - d'embarquement E.V-33
 - en lourd (DWT) E.II-12
 - statistique E.I-03
 - Accessibilité du - maritime E.I-06
- Poste roulier E.I-11
- Quais
 - Linéaire de - selon la profondeur de l'eau E.I-10
 - Linéaire de - selon l'affectation E.I-09
- Relation de transport
 - de marchandises par mer E.V-49
 - d'un voyageur par mer E.V-32
- Remorque embarquée E.II-21
- Remplissage, Taux de - E.V-13
- Ro-Ro (Roll-on/roll-off) E.V-39

Index

- Société de classification E.III-08
- Système d'Identification Automatique (AIS) E.II-14
- Taille des conteneurs E.II-17
- Tare E.V-43
- Taux de remplissage E.V-13
- TEP E.VI-02
- Tonnage brut des marchandises E.V-42
- Tonne
 - d'équivalent pétrole (TEP) E.VI-02
 - kilomètre (Tkm) E.V-10
 - kilomètre offerte E.V-11
 - kilomètre réalisée E.V-12
 - s à bord E.V-14
- Total des achats de biens et de services E.III-12
- Trafic
 - maritime irrégulier E.IV-03
 - régulier (trafic maritime de ligne) E.IV-02
- Transbordement de navire à navire E.V-46
- Transport
 - international par mer E.V-04
 - international par mer effectué par un navire d'un pays tiers E.V-05
 - maritime commercial E.V-02
 - maritime E.V-01
 - maritime européen à courte distance E.V-06
 - maritime hauturier (Europe uniquement) E.V-07
 - maritime national E.V-03
 - non-unitisé. E.V-09
 - pour compte d'autrui E.III-01
 - pour compte propre E.III-02
 - unitisé E.V-08
- Types de
 - conteneurs E.II-18
 - de fret E.V-36
- UN/LOCODE E.I-05
- Unité mobile (Ro-Ro) E.II-20
- Utilisation de la capacité passagers E.V-27
- Valeur ajoutée
 - aux coûts des facteurs E.III-11
 - aux prix de base E.III-10
- Valeur des biens corporels acquis en crédit-bail E.III-15
- Ventes de biens d'investissement corporels, y inclus les navires E.III-19
- Voyage
 - marchandises E.IV-06
 - par mer E.IV-04
- Voyageur par mer E.V-20
 - débarqué E.V-30
 - embarqué E.V-29
 - But du déplacement d'un - E.V-28
 - Déplacement d'un - E.V-22
 - Relation de transport d'un - E.V-32
- Voyageur-kilomètre E.V-23
 - offert E.V-24
 - réalisés E.V-26

Zone

- côtière maritime(ZCM) E.I-01
- s d'entreposage portuaire E.I-08

F. TRANSPORT INTERMODAL

Accompagné, Transport – mode actif/route F.I-03

Caisse

mobile F.II-07

Transport de conteneurs ou de -s mobiles (par mode actif) F.I-05

Chargement, Unité de – F.II-01

Combiné, Transport – F.I-01

Conteneur F.II-03

Tailles des –s F.II-04

Transport de -s ou de caisses mobiles (par mode actif) F.I-05

Types de –s F.II-05

Equivalent 20 pieds (Equivalent Vingt Pieds/Twenty foot Equivalent Unit) F.II-06

«Flat» (Chassis) F.II-08

Intermodal, Transport – : voir Transport

Mobile, Caisse - :voir Caisse

Mode, Transport – actif/- passif : voir Transport

Multimodal, Transport – F.I-01

Non accompagné, Transport – mode actif/route F.I-04

Palette F.II-09

Pieds, Equivalent 20 - (Equivalent Vingt Pieds/Twenty foot Equivalent Unit) F.II-06

Ro-Ro, Unité – F.II-11

Tailles des conteneurs F.II-04

Transport

- accompagné mode actif/route F.I-03

- combiné F.I-01

- de conteneurs ou de caisses mobiles (par mode actif) F.I-05

- intermodal F.I-01

- mode actif/mode passif F.I-02

- multimodal F.I-01

- non accompagné mode actif/route F.I-04

Unité de – intermodale F.II-02

Wagon pour – intermodal F.II-10

Types de conteneurs F.II-05

Unité

- de chargement F.II-01

- de transport intermodale F.II-02

- Ro-Ro F.II-11

UTI F.II-02

Wagon pour transport intermodal F.II-10