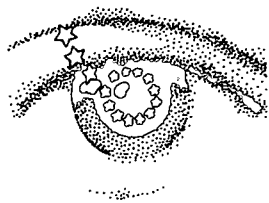


LES TRANSPORTS EN EUROPE

Philippe HUAULT



L'office statistique de la Commission européenne, Eurostat, vient de publier un document synthétique, aussi complet que le permettent les informations disponibles, sur les transports en Europe. Intitulé « panorama des transports », il porte principalement sur les modes routiers ferrés et fluviaux à l'intérieur de l'Union européenne. Cette note en présente quelques résultats parmi les plus significatifs en les commentant.

L'ensemble des pays de l'Union européenne a connu, depuis 1970, d'importantes évolutions structurelles dans le domaine économique, et de grands progrès technologiques. Comme tous les autres secteurs, les transports ont été concernés et ont joué un rôle important dans ces évolutions. L'intégration européenne a d'ailleurs contribué à les renforcer en accélérant le développement économique des pays membres. On peut citer, de façon non exhaustive, quelques facteurs explicatifs, par ailleurs en partie liés :

- la baisse de l'importance des industries lourdes, voire leur déplacement, et le développement des activités de haute technologie et des activités de services avec le desserrement géographique qui en a résulté pour certaines d'entre elles ;
- le considérable essor des parcs automobiles et camions avec les importants progrès technologiques les concernant ;
- l'important développement et les aménagements des réseaux notamment routier et surtout autoroutier ;
- une nouvelle organisation de la production visant à diminuer les coûts et externaliser ou minimiser certaines charges (notamment celles concernant les stocks), tout en cherchant à intégrer parfois de nouvelles prestations aux services de transport (logistique) ;
- des structures d'entreprises très différenciées selon les modes de transport, avec des conditions de travail également différentes entre modes ;
- une importante évolution des rapports de force entre chargeurs et transporteurs au détriment de certains de ces derniers qui a été amplifiée par l'importante hétérogénéité de la structure des uns et des autres ;
- une forte internationalisation des échanges, etc.

**Le secteur
du transport
dans l'Union
européenne**

En intégrant le transport routier de fret pour compte propre, Eurostat estime à environ 5% la part du transport dans le PIB avec 7 millions de salariés (hors production d'automobiles). Avec le transport aérien, la demande de transport « voyageurs » est estimée à 35 kilomètres par personne et par jour en 1996.

Sur la période allant de 1980 à 1996, le taux de croissance moyen annuel du transport de passagers (+ 3,1 %) et du transport de marchandises (+ 2,4 %), évalué ici y compris compte propre dans un cas comme dans l'autre, a été supérieur à celui du PIB (+ 2,1 %).

Croissances annuelles du secteur des transports de 1980 à 1996

	1980-1993*	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1980-1996
PIB	2,6%	2,9%	2,5%	1,7%	2,1%
Transport pour compte d'autrui	3,3%	5,3%			
Transport de passagers (y compris compte propre) en pkm	3,2%	3,0%	2,4%	2,6%	3,1%
Transport de fret (idem) en tkm	1,6%	13,0%	2,3%	1,3%	2,4%
Transport routier de fret (idem) en tkm	2,6%	15,0%	3,2%	1,8%	3,3%
Transport ferré de fret (idem)	-1,0%	5,7%	0,1%	-6,0%	-0,8%
Transport fluvial de fret (idem)	-0,8%	10,4%	-2,7%	-1,1%	-0,3%

Sources : Eurostat : « panorama des transports » et statistiques nationales.

* Note : les séries sont toutes affectées par la réunification de l'Allemagne.

Pkm : passagers kilomètres, tkm : tonnes kilomètres.

Les infrastructures

Globalement, le réseau européen de transport est dense. Les situations diffèrent beaucoup selon les contextes géographiques et démographiques des pays membres, mais on observe surtout que les évolutions depuis 1970 sont contrastées selon les modes et le type d'infrastructure.

La longueur du réseau autoroutier a triplé en 26 ans, celle de l'important réseau routier hors autoroutes a augmenté de près de 22 %. Il convient ici de rappeler que l'entretien de la plus grande partie de ce dernier réseau n'est pas du domaine de gestion de l'administration publique centrale et se trouve donc à la charge des collectivités locales. De même, le réseau des oléoducs s'est allongé de 64 %. Si la Belgique et les Pays-Bas ont les réseaux autoroutiers les plus denses rapportés à leur surface, le développement du réseau espagnol, très peu étendu en 1970, apparaît important et le situe maintenant, tout comme celui de la France, à une densité proche de la moyenne européenne (14,5 km pour 1 000 km²).

Par contre, malgré la création de lignes à très grande vitesse (dont la moitié en France), la longueur du réseau ferroviaire exploité a diminué de 8 % en raison de la désaffectation d'un certain nombre d'anciennes lignes, mais la moitié des lignes existantes sont électrifiées. Quatre états concentrent les deux tiers du réseau ferroviaire, à savoir : l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni et l'Italie. La diminution de la longueur du réseau ferroviaire dépasse 20 % en Belgique et au Portugal, alors que la longueur du réseau ferroviaire italien reste stable. On observe également une baisse de 7 % de la longueur du réseau intérieur de voies navigables dans l'Union européenne.

Evolution de la longueur des différents réseaux dans l'Union européenne de 1970 à 1990

	1970 (en km)	1996 (en km)	Variation
Rail	171 023	156 591	-8,4%
Routes	2 736 675	3 354 534	22,6%
<i>dont autoroutes</i>	15 677	46 845	198,8%
Oléoducs	12 539	20 547	63,9%
Voies navigables			
intérieures	32 468	30 191	-7,0%
Total	2 952 705	3 561 863	20,6%

Source : Eurostat, CEMT, CEE-ONU.

La densité moyenne de population est de 115 habitants par kilomètre carré dans l'Union européenne, mais cette densité moyenne est très différente selon les pays membres ; de 375 aux Pays-Bas et 330 en Belgique, elle avoisine 235 habitants au Royaume-Uni et en Allemagne, descend légèrement sous la barre des 200 pour l'Italie. Elle s'étage entre 122 et 78 pour le Danemark, la France, le Portugal, l'Autriche, la Grèce et l'Espagne pour descendre autour de 18 pour la Suède et la Finlande.

La longueur du réseau autoroutier rapportée à 100 000 habitants dépasse 19 kilomètres au Luxembourg, en Autriche et en Espagne, est proche de 15 kilomètres pour la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, la France, les Pays-Bas et la Suède, est égale à 11 kilomètres pour l'Italie. Les autres pays descendent nettement sous la barre des 10 kilomètres ; en particulier, le Royaume-Uni, l'Irlande et la Grèce ont moins de 6 kilomètres d'autoroute pour 100 000 habitants.

Le même rapport pour le réseau ferroviaire, dépasse 100 kilomètres pour la Suède et la Finlande du fait de la faible densité de population de ces deux pays, mais oscille entre 70 kilomètres et 44 kilomètres pour la plupart des pays (Autriche, Royaume-Uni, Luxembourg, France, Irlande, Allemagne, Danemark) ; il reste proche de 30 kilomètres pour les autres pays à l'exception des Pays-Bas (17,6 kilomètres).

Enfin le réseau de voies navigables, principalement utilisé pour le transport de fret, est surtout développé dans l'Europe du Nord (Benelux et Allemagne). Plusieurs pays n'ont aucun réseau important de ce type. La longueur des réseaux allemands (liaison Rhin-Danube) et danois s'est accrue, alors que celle du réseau français a baissé de 20 %. Celui des Pays-Bas, qui joue un rôle très important, a diminué de 10 %. Certaines de ces baisses sont imputables à l'accroissement de la taille des unités assurant le transport qui rend impossible l'utilisation des canaux aux plus petits gabarits.

En 1994, les Etats membres ont dépensé 67 milliards d'ECU en infrastructures de transports soit, à prix constant, 46 % de plus qu'en 1985. Les trois quarts sont affectés à l'infrastructure routière.

Dans le cadre du développement des réseaux trans-européens, la Banque européenne d'investissement a contribué en 1997 à hauteur de 6,9 milliards d'ECU au financement de projets dans le secteur des transports, dont 43 % pour les routes et autoroutes, 28 % pour le rail et le reste pour les transports aérien et maritime.

Les moyens de transport

Le phénomène majeur est, bien entendu, la multiplication par un facteur 2,75 du parc automobile entre 1970 et 1996. Ce facteur atteint 2,5 pour les camions et les véhicules tracteurs.

Le nombre de voitures particulières pour mille habitants dépasse 500 pour l'Italie, le Luxembourg et l'Allemagne. Par ordre décroissant figurent ensuite la France (477), l'Autriche, la Belgique (424), la Suède, la Finlande, l'Espagne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni (369), le Danemark. Les pays les moins équipés en voitures particulières sont le Portugal, l'Irlande et la Grèce. Les croissances relatives les plus fortes de 1970 à 1996 s'observent en Grèce (facteur 10), dans la péninsule ibérique (facteur 6). Les quatre plus faibles concernent le Royaume-Uni et la Belgique (facteur 2,1) et surtout le Danemark et la Suède (facteur 1,6).

Les parcs et leurs évolutions sur plus de 20 ans

		Dernière année disponible		
		année	indice (base 100 en 1970)	niveau
Route	Voitures	1996	272	165,54 millions
	Bus et autocars	1996	152	483 milliers
	Camions et tracteurs (fret)	1996	247	19 483 milliers
	Remorques et semi remorques (idem)	1996	376	6 360 milliers
Rail	Locomotives	1994	88	41 383 unités
	Unités voyageurs	1996	77	75 505 unités
	Wagons de marchandises	1996	39	585 unités
Fluvial	Bateaux automoteurs	1994	51	15 679 unités

Source : Eurostat, IRF, UIC et statistiques nationales.

Note : Les niveaux en italique correspondent à une estimation. Les unités « voyageurs » du rail correspondent aux voitures passagers, automotrices et remorques. Les wagons de marchandises sont ceux des principales compagnies membres de l'UIC. Les bateaux automoteurs incluent les remorqueurs et les pousseurs.

Le nombre des diverses unités de transport ferroviaire a sensiblement baissé, notamment pour les wagons de marchandises ; il convient toutefois d'interpréter avec prudence le chiffre relatif aux wagons de fret, car un nombre croissant de wagons utilisés par les compagnies de l'UIC ne sont plus achetés mais loués et ne figurent plus dans les statistiques de ces compagnies.

La part des locomotives électriques est passée d'un tiers en 1970 à la moitié en 1996.

On notera la forte croissance du parc de wagons de voyageurs aux Pays-Bas sur la même période (+ 39 %), liée aux problèmes de forte densité urbaine.

Le nombre de bateaux de navigation a été divisé par deux sur la même période, mais le niveau du transport fluvial a peu varié, du fait de son efficacité accrue.

Les entreprises et l'emploi

Ne sont ici pris en compte que les emplois des entreprises dont l'activité principale est le transport (hors production ou vente de matériels).

Hormis le secteur de la gestion des infrastructures, les coûts salariaux sont relativement importants pour les entreprises de transport : le rapport des coûts salariaux à la production du secteur des transports figure parmi les plus élevés après le commerce et les télécommunications. Les services de transports consommés par les entreprises sont des services intermédiaires très liés au niveau de la production et de la distribution et rendent donc cette partie des transports particulièrement sensible aux fluctuations de l'activité économique.

Le tableau ci-dessous, qui ne donne que des valeurs moyennes, passe donc sous silence une caractéristique très importante du domaine des transports, à savoir la très grande hétérogénéité de la structure des entreprises de ce domaine entre les modes et à l'intérieur d'un même mode. Il montre néanmoins que 46% des emplois figurent dans les transports routiers et autres transports terrestres.

Entreprises et emploi en 1994/1995

Secteur	Transport ferroviaire	Route et autres transports terrestres y.c. oléoducs	Maritime et fluvial	Transport aérien	Auxiliaires de transport	Total
Nombre d'entreprises	383	631 494	15 767	3 252	117 237	768 133
Milliers d'emplois	1 062,1	2 860,2	234,9	346,5	1 658,9	6 162,6
Emploi par entreprise	2 773,1	4,5	14,9	106,5	14,1	8,0

Source : Eurostat, statistiques nationales.

Le transport ferroviaire, par exemple, est surtout constitué de quelques grandes entreprises nationales. Cela est dû à l'histoire mais aussi au fait que la production est à rendement croissant, ce qui conduit au « monopole naturel ». C'est dans ce secteur que les diminutions d'emplois ont été les plus importantes depuis 1970, puisque les effectifs ont été divisés par deux. Cette réalité ne s'explique pas par le seul abandon des activités secondaires (restauration, ferries, etc.).

Cette situation où quelques très grosses entreprises dominent le secteur se retrouve dans les transports maritimes et aériens, où les capitaux immobilisés sont importants.

Le transport routier de marchandises, par contre, connaît une forte dispersion de la situation des entreprises. Une part importante de l'activité est due à des petites, voire très petites, entreprises mais un petit nombre de grandes entreprises réalise le quart du chiffre d'affaires. En termes de groupe, si les données étaient disponibles, ce phénomène serait accentué.

L'examen des données nationales fait apparaître une part des emplois du secteur des transports dans l'emploi total inférieure à 3,7 % au Royaume-Uni et en Irlande. Enfin, il convient de signaler la forte proportion des emplois du sous-secteur des auxiliaires de transport en Allemagne (43 % contre 27 % en moyenne dans l'Union européenne dans le total des emplois du secteur des transports).

Le transport de fret

Exprimé en tonnes-kilomètres, le transport de fret réalisé dans les Etats membres par les modes routiers, ferrés, fluviaux et par oléoducs a augmenté de 77 % de 1970 à 1996 pour atteindre 1 575 milliards de tonnes-kilomètres.

Evolution du transport de fret par les transporteurs de l'Union (en milliards de tonnes-kilomètres)

	1970	1980	1990	1996	1996/1970 par an
Route	434	665	944	1 159	3,9%
Rail	283	287	256	219	-1,0%
Fluvial	106	108	109	111	0,2%
Oléoducs	66	93	77	86	1,0%
Total	889	1 153	1 386	1 575	2,2%

Source DG VII, Eurostat, CEMT, statistiques nationales.

La part modale du transport routier, qui était de 49 % en 1970, atteint 74 % en 1996. Elle varie fortement selon les pays et se situe sous la barre des 50 % pour les Pays-Bas, qui ont un important transport fluvial, et l'Autriche où le rail atteint 34 % et les oléoducs 18 %.

Le tableau ci-après montre le poids considérable des transports nationaux dans le total des tonnages transportés (voir la diagonale) mais il est important de remarquer que le parcours moyen du fret (national + international) dans l'Union européenne est inférieur à 90 kilomètres (voir la diagonale) pour la route, de l'ordre de 100 kilomètres pour le transport fluvial et de plus de 200 kilomètres pour le transport ferré. Les tonnages routiers sont très importants mais une grande partie, soit plus de 60 % des tonnages des transports nationaux, sont transportés sur moins de 50 kilomètres.

Les échanges par route les plus importants en termes de tonnages entre Etats membres de l'Union européenne s'élèvent, en 1996, à 61 millions de tonnes entre l'Allemagne et les Pays-Bas, 44 millions de tonnes entre la France et la Belgique, 39 millions de tonnes entre les Pays-Bas et la Belgique, 37 millions de tonnes entre la France et l'Allemagne et enfin 31 millions de tonnes entre l'Allemagne et la Belgique. Ces flux sont du même ordre dans les deux sens.

Il n'en est pas du tout de même pour le transport ferroviaire où les huit principales liaisons orientées et ordonnées sont les suivantes : Allemagne vers Italie (7,8 millions de tonnes), Allemagne vers Autriche, France vers Italie, Belgique vers France (5,2 millions de tonnes), Belgique vers Luxembourg, Pays-Bas vers Allemagne, Belgique vers Pays-Bas et Allemagne vers France (3,8 millions de tonnes). Comme on le constate, aucune des relations inverses ne figure parmi les plus importantes.

De même, les principaux échanges fluviaux entre pays membres sont souvent fortement déséquilibrés : 72 millions de tonnes vont des Pays-Bas vers l'Allemagne contre le tiers en sens inverse, 30 millions de tonnes pour les trajets Pays-Bas vers la Belgique contre environ la moitié en sens opposé. Seuls les tonnages Allemagne-Belgique restent équilibrés.

Sur certaines liaisons, une part non négligeable des tonnages échangés par route entre pays membres est effectuée par des transporteurs européens tiers (i.e. n'appartenant pas à un des deux pays entre lesquels s'effectue l'échange). La proportion est de 22 % sur Allemagne - Belgique, contre 16 % en sens inverse, 16 % entre l'Italie et l'Allemagne dans chaque sens, 12 % pour France - Pays-Bas également dans chaque sens, et enfin 18 % dans le sens Espagne-Allemagne.

EUROPE

Le cabotage routier (possibilité pour un transporteur d'effectuer un transport national dans un pays autre que le sien) s'est progressivement libéralisé de 1993 à 1998. Bien qu'en net développement, sa part (mesurée en tonnes-kilomètres) n'était globalement que de 0,23 % dans les marchés nationaux en 1996. Il atteignait néanmoins 0,7 % sur le marché national allemand qui concentrait 73 % du cabotage réalisé parmi les quinze pays de l'Union européenne (contre 12 % en France, où il ne pesait que 0,2 % du marché français).

Ordres de grandeur des tonnages du fret transporté de pays à pays en 1995/1996 (milliers de tonnes)

Pays de chargement	Mode	Pays de déchargement														Total	
		B	DK	D	Gr	E	F	Ir	I	L	NL	A	P	Fin	S		UK
B	Rail	24 921	33	3 403	0	117	5 223	0	2 095	4 456	4 189	402	0	4	nd	28	nd
	Route	352 047	506	16 961	9	1 148	24 893	23	1 869	2 522	20 830	537	111	13	128	1 474	423 071
	Fluvial	18 641	0	11 426	0	0	3 043	0	0	37	16 672	57	0	0	0	0	49 876
DK	Rail	5	1 952	638	0	0	52	0	407	0	16	6 726	3	78	nd	102	nd
	Route	232	175 950	5 649	9	171	721	7	332	14	704	8 758	346	68	813	2 095	195 869
	Fluvial	0	0	70	0	0	0	0	0	0	5	265	0	0	0	0	340
D	Rail	2 504	612	223 879	30	335	3 908	0	7 818	1 220	2 633	6 726	3	78	nd	102	nd
	Route	14 954	3 788	3 486 368	180	1 443	16 724	41	8 835	2 238	30 945	8 758	346	68	813	2 095	3 577 596
	Fluvial	10 798	0	71 767	0	0	1 722	0	0	612	23 509	265	0	0	0	0	108 673
Gr	Rail	0	0	0	538	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nd	0	nd
	Route	2	6	440	178 037	0	1	0	184	0	8	32	0	0	11	40	178 761
	Fluvial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	Rail	109	4	621	0	17 363	0	0	62	0	42	17	410	0	nd	0	nd
	Route	919	157	3 190	7	588 150	8 520	3	2 201	47	850	179	3 613	101	81	1 344	609 362
	Fluvial	2	0	71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73
F	Rail	3 573	132	2 550	0	1 117	84 603	0	5 778	288	382	313	16	18	nd	440	nd
	Route	19 003	702	20 775	2	10 384	1 324 143	67	8 952	1 606	5 858	573	775	76	201	3 867	1 396 984
	Fluvial	2 609	0	7 365	0	0	23 561	0	0	77	4 067	17	0	0	0	0	37 696
Ir	Rail	0	0	0	0	0	0	3 015	0	0	0	0	0	0	0	0	3 015
	Route	18	12	57	0	19	109	78 531	28	17	1	1	0	0	832	79 625	
	Fluvial	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
I	Rail	1 647	199	3 824	2	68	1 678	0	21 896	7	1 620	750	7	18	nd	315	nd
	Route	1 272	361	11 835	109	2 269	7 669	35	934 626	104	1 535	3 245	506	18	76	1 509	965 169
	Fluvial	0	0	0	0	0	0	0	607	0	0	0	0	0	0	0	607
L	Rail	617	3	485	0	47	965	0	128	2 702	262	18	0	5	nd	7	nd
	Route	1 340	33	2 724	0	58	1 197	0	104	28 682	314	54	6	0	12	100	34 624
	Fluvial	80	0	472	0	0	2	0	0	14	58	0	0	0	0	0	626
NL	Rail	1 510	8	4 369	0	12	1 502	0	649	7	4 319	696	0	5	nd	53	nd
	Route	19 425	970	30 604	26	1 043	7 757	66	2 064	261	391 765	778	123	108	631	1 595	457 216
	Fluvial	29 920	0	71 984	0	0	3 746	0	0	344	79 374	827	0	0	0	0	186 195
A	Rail	335	76	0	0	42	250	0	2 980	1	347	16 288	7	15	nd	115	nd
	Route	441	73	6 943	31	86	565	4	4 558	51	533	nd	4	4	75	186	13 554
	Fluvial	0	0	325	0	0	0	0	2	67	nd	0	0	0	0	0	nd
P	Rail	0	0	3	0	119	0	0	0	0	1	0	7 117	0	nd	39	nd
	Route	43	25	358	0	3 451	692	1	603	16	117	1 263	198	0	2	156	268 663
	Fluvial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fin	Rail	0	10	0	0	0	6	0	6	0	0	7	0	20 236	nd	0	nd
	Route	14	198	143	0	100	48	0	52	0	68	11	1 349	126	1 217	2	350 980
	Fluvial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S	Rail	242	666	0	0	14	410	0	974	0	271	252	0	96	nd	7	nd
	Route	137	2 012	1 119	13	70	253	0	53	5	540	82	2	957	343 212	21	348 476
	Fluvial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
UK	Rail	43	0	93	0	0	376	0	114	5	7	1	0	0	0	95 382	nd
	Route	998	96	2 013	63	871	3 040	973	1 126	46	1 083	177	203	3	22	1 658 409	1 669 123
	Fluvial	1	0	389	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	390
Total	Rail	35 506	3 675	239 865	570	19 234	98 973	3 015	42 907	8 686	14 089	32 196	7 563	20 553	nd	96 590	nd
	Route	410 845	184 889	3 589 179	178 486	609 263	1 396 332	79 751	965 587	35 609	455 151	nd	269 235	350 542	348 126	1 672 893	nd
	Fluvial	62 051	0	163 881	0	0	32 074	0	607	1 086	123 752	nd	0	0	0	0	0

Source : Eurostat. Légende : nd signifie non disponible.

Notes :

Route : données 1993 pour Allemagne et Italie.

Rail : sur la base des réceptions sur l'international, données 1994 pour Portugal et Royaume-Uni, 1993 pour l'Italie et Espagne, 1992 pour Danemark et Luxembourg ; pour les données nationales ferroviaires : 1994 pour Pays-Bas, Royaume-Uni et Irlande, 1993 pour Danemark et Luxembourg.

Fluvial : sur la base des réceptions sur l'international, données 1994 pour Luxembourg et 1992 pour Belgique ; pour le national, données 1994 pour Allemagne et France, 1993 pour Italie et Pays-Bas, 1992 pour Belgique et Luxembourg.

Répartition des transports par produit (en tonnes-kilomètres)

	Chapitres NST/R										Total %	Total Milliards de TK
	0 %	1 %	2 %	3 %	4 %	5 %	6 %	7 %	8 %	9 %		
Route	12,0%	19,3%	0,8%	4,6%	1,5%	5,9%	21,2%	1,3%	6,7%	26,8%	100%	832,8
Rail	7,2%	5,7%	9,4%	9,4%	7,1%	13,9%	12,3%	2,9%	7,4%	24,7%	100%	113,4
Fluvial	4,1%	5,9%	18,9%	18,7%	5,0%	2,9%	33,5%	3,7%	5,2%	2,1%	100%	24,8
Total	11,3%	17,4%	2,2%	5,5%	2,2%	6,7%	20,5%	1,5%	6,8%	25,9%	100%	970,9

Source : Eurostat.

Codes de la NST/R : 0 : Produits agricoles et animaux vivants, 1 : Denrées alimentaires et fourrages, 2 : Combustibles minéraux solides, 3 : Produits pétroliers, 4 : Minerais, 5 : Produits métallurgiques, 6 : Matériaux de construction, 7 : Engrais, 8 : Produits chimiques, 9 : Produits manufacturés.

Le tableau ci-dessus donne la répartition des transports nationaux exprimés en tonnes-kilomètres par produit pour l'ensemble des trois modes (route, rail, fluvial). La répartition modale varie ainsi selon les produits. Les parts du rail et du transport fluvial augmentent avec les vracs et les produits pondéreux à faible valeur. La part du rail atteint presque 50 % pour les combustibles solides et 38 % pour les minerais. Celle du transport fluvial n'atteint 20 % que pour les combustibles solides. En revanche, la part de la route est supérieure à 90 % pour les produits agricoles et les denrées alimentaires et se situe entre 85 % et 90 % pour les produits manufacturés, les produits chimiques et les matériaux de construction. De même, cette part avoisine 73 % pour les produits pétroliers, les produits métallurgiques et les engrais. Elle descend à 57 % pour les minerais.

Le transport de voyageurs

Outre le desserrement urbain permis par l'accroissement du parc de voitures particulières, qui résulte lui-même de la hausse des revenus moyens, l'augmentation du temps libre a permis l'expansion du nombre de déplacements pour les motifs achat, loisir ou personnel, quand la part croissante des activités de service a favorisé celle des déplacements professionnels.

On est ainsi passé de 2,47 milliards de voyageurs-kilomètres effectués par les habitants de l'Union européenne en 1970 à 5,18 milliards de voyageurs-kilomètres en 1996.

Evolution du transport de voyageurs de 1970 à 1996 (milliards de voyageurs-kilomètres)

	1970	1980	1990	1996	1996/1970 par an
Voitures particulières	1 582	2 349	3 317	3 746	3,4%
Bus et autocars	263	338	355	366	1,3%
Chemin de fer urbain	38	40	48	42	0,4%
Autres chemins de fer	216	253	274	279	1,0%
Air	43	96	204	290	7,6%
Total	2 142	3 076	4 198	4 723	3,1%

Sources : CEMT, UIC, UITP, DG VII, AEA, IACA, statistiques nationales et estimations.

Les niveaux et les parts des déplacements en voitures particulières et du transport aérien ont augmenté. La part des autres modes a donc diminué, bien que leurs niveaux aient progressé.

Du fait de leur retard économique initial, qu'ils ont en partie comblé, la Grèce, l'Espagne et le Portugal ont connu des évolutions relativement plus rapides que d'autres Etats de l'Union européenne. C'est en Irlande et au Danemark que la

voiture est la plus utilisée (12 000 kilomètres par an et par personne) ce qui, du fait du faible taux de motorisation irlandais, conduit à un taux d'occupation des véhicules relativement plus élevé. A l'opposé, les Autrichiens ne parcourent que 8 150 kilomètres par an et par personne en voiture particulière.

Les niveaux du transport ferré de voyageurs ont progressé dans tous les pays, à l'exception de la Belgique où on observe une diminution de 10 %. Il en est de même pour les niveaux de transport par autobus et autocars mais le pays qui fait exception est, dans ce cas, le Royaume-Uni avec une baisse de 30 %.

Les questions de sécurité et d'environnement relatives au transport feront l'objet d'une future note de synthèse.

Cette première publication par Eurostat du « Panorama des transports » (en Europe), sous-titré « Aperçu statistique du transport par route, chemin de fer et voies navigables intérieures dans l'Union européenne, Données 1970-1996 », est appelée à devenir une publication régulière. Compte tenu de la progression de l'appareil statistique dans l'Union, cet ouvrage développera, dans un avenir plus ou moins proche, certains aspects encore peu éclairés actuellement, comme en particulier les entreprises de transport, en fonction des données disponibles.

Les données rassemblées par Eurostat ou la DG VII ont largement été utilisées, avec en particulier, pour le transport de fret, les statistiques réalisées en application des directives modales mises en place par la Commission : « transport routier de marchandises » (qui a été remplacée, en 1998, par un règlement), « transport de marchandises par rail » et « transport de marchandises par voies navigables intérieures ».

D'autres sources statistiques ont également été utilisées, en particulier celles rassemblées par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) ou les Nations-Unies (CEE-ONU), mais aussi par des organismes mondiaux comme l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union routière internationale, ainsi que certaines statistiques reprises directement des publications nationales.

Enfin, pour les investissements en infrastructures, ont été reprises les données du rapport 1996 réalisé par le centre d'étude européen sur les infrastructures.

□