




CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS



ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

1970-1997

Conférence Européenne
des Ministres des Transports

ÉVOLUTION
DES
TRANSPORTS
1970-1997

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 39 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Ex-République Yougoslave de Macédoine (E.R.Y.M.), Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Cinq pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande) et trois, un statut de Membre observateur (Arménie, Liechtenstein et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les

Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées chaque année et permettent de connaître la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux sont examinés par les instances appropriées de la Conférence, sous l'autorité du Comité des Suppléants, et servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT est l'un des principaux centres mondiaux de collecte d'informations dans le secteur des transports. Il alimente notamment une base de données TRANSDOC disponible sur CD-ROM ou accessible via les réseaux de télécommunications.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:
TRENDS IN THE TRANSPORT SECTOR 1970-1997

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

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

© CEMT 1999 – *Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,*

2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	7
Évolution des transports dans les pays d'Europe de l'Ouest	9
Transports de marchandises	13
Transports de voyageurs	24
Accidents de la route	27
Évolution des transports dans les pays en transition membres de la CEMT	31
Situation générale	32
Transports de marchandises	42
Transports de voyageurs	53
Accidents de la route	57

LISTE DES GRAPHIQUES

Évolution des transports de voyageurs et de marchandises	12
Évolution des transports de marchandises	14
Transport ferroviaire de conteneurs	16
Transport maritime à courte distance	23
Évolution des transports de voyageurs	25
Évolution de la sécurité routière	27
Évolution des transports de marchandises en Europe de l'Est et dans les pays baltes	42
Évolution des transports de marchandises dans les pays de la CEI	44
Transport ferroviaire de conteneurs en Europe de l'Est et dans les pays baltes	46
Transport maritime de conteneurs en Europe de l'Est et dans les pays baltes	52
Évolution des transports de voyageurs en Europe de l'Est et dans les pays baltes	54
Évolution des transports de voyageurs dans les pays de la CEI	55
Évolution de la sécurité routière en Europe de l'Est et dans les pays baltes	58

LISTE DES TABLEAUX

Évolution de la part de marché des différents modes	22
Évolution de la part de marché des modes de transport terrestre et maritime	23
Évolution de la part de marché des différents modes dans les PECO	53
A. Transports de marchandises	63
A1 Chemins de fer	63
A2 Routes	64
A3 Voies navigables	65
A4 Oléoducs	66
A5 Total marchandises (A1 + A2 + A3 + A4)	67
B. Transports de voyageurs	69
B1 Chemins de fer	69
B2 Voitures particulières	70
B3 Autobus et autocars	71
B4 Transport routier total (B2 + B3)	72
B5 Total voyageurs (B1 + B4)	73
C. Accidents de la route	75
C1 Nombre d'accidents	75
C2 Victimes (tués + blessés)	76
C3 Tués	77

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS 1970-1997

INTRODUCTION

1. L'objectif principal de cette publication est de décrire la situation du secteur des transports en Europe au cours de l'année 1997 et de mettre en évidence, à l'aide notamment de graphiques, les changements intervenus dans ce domaine depuis 1970.

2. L'évolution récente des transports en Europe est analysée sur la base des données communiquées par 37 États¹ Membres de la CEMT, l'activité de ce secteur étant évaluée à partir de statistiques établies en voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres. Afin de calculer les tendances globales en se fondant sur un nombre de pays aussi élevé que possible, les indices utilisés pour plusieurs graphiques comportent des estimations pour certains pays qui ne disposent pas encore de chiffres pour 1997.

3. Le présent document comporte deux parties. La première est consacrée à la situation des transports dans les pays qui appliquent depuis longtemps les règles de l'économie de marché et qui sont de très anciens membres de la CEMT. Il s'agit des 15 États qui appartiennent à l'Union Européenne ainsi que de la Norvège, la Suisse et la Turquie. Pour des raisons de commodité, ces pays seront dénommés ci-après « pays d'Europe de l'Ouest ». La seconde partie décrit l'évolution récente dans 19 « pays en transition », avec pour la première fois des informations relatives à l'Albanie, à l'Azerbaïdjan, à la Fédération de Russie et à l'Ukraine. Du fait de la spécificité de leur système de transport et des profonds changements que connaît celui-ci actuellement, il a semblé

1. Albanie (AL), Allemagne (D), Autriche (A), Azerbaïdjan (AZ), Bélarus (BY), Belgique (B), Bosnie-Herzégovine (BIH), Bulgarie (BG), Croatie (HR), Danemark (DK), Espagne (E), Estonie (EST), Ex-République Yougoslave de Macédoine (MK), Fédération de Russie (RUS), Finlande (FIN), France (F), Grèce (GR), Hongrie (H), Irlande (IRL), Italie (I), Lettonie (LV), Lituanie (LT), Luxembourg (L), Moldova (MD), Norvège (N), Pays-Bas (NL), Pologne (PL), Portugal (P), République slovaque (SK), République tchèque (CZ), Roumanie (RO), Royaume-Uni (UK), Slovénie (SLO), Suède (S), Suisse (CH), Turquie (TR), Ukraine (UA). La Géorgie qui est également membre de la CEMT depuis 1997, n'a pas été en mesure de fournir des données. L'Islande qui est devenue membre de la CEMT en 1998, n'entre pas dans le champ couvert par cette étude.

préférable d'établir pour ces pays des indicateurs globaux spécifiques. Ceux-ci concernent d'une part, 11 pays d'Europe centrale et orientale ainsi que les 3 États baltes (CEMT/PECO), d'autre part, 5 pays appartenant à la Communauté des États Indépendants (CEMT/CEI).

4. Afin de pouvoir disposer de séries relativement homogènes sur une longue période, les données relatives à l'ancienne Tchécoslovaquie (CS) sont prises en compte jusqu'en 1992 ; à partir de 1993, les statistiques utilisées sont celles transmises par la République slovaque et la République tchèque. Par ailleurs, la réunification de l'Allemagne se traduit par une rupture de séries du fait de l'intégration à partir de 1991 des données concernant les nouveaux *Länder*, ce qui augmente d'autant les résultats observés pour l'ensemble de la CEMT.

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DANS LES PAYS D'EUROPE DE L'OUEST

5. Dans les économies occidentales (Europe de l'Ouest et Amérique du Nord), le taux de croissance du *Produit Intérieur Brut* – PIB – a été en 1997 le plus élevé enregistré depuis 1989, ce qui a plus que contrebalancé l'évolution préoccupante de la situation économique en Asie orientale. Ce bon résultat a été grandement influencé par la force de l'économie américaine où le dynamisme de la demande intérieure, dopée à la fois par la consommation des ménages et les investissements fixes, a provoqué une augmentation du PIB de 3.8 pour cent, chiffre jamais atteint aux États-Unis depuis 1988.

En Europe occidentale, l'évolution positive quelque peu hésitante observée depuis 1994, s'est sensiblement renforcée en 1997, la croissance demeurant soutenue dans les pays où l'expansion était déjà parvenue à maturité, et s'étoffant dans ceux où elle était encore dans une phase initiale. Dans les États d'Europe de l'Ouest, la croissance moyenne du PIB s'est en effet établie, en termes réels, aux alentours de 2.7 pour cent ce qui représente une nette progression par rapport à l'année précédente (+1.9 %).

Cette accélération du rythme de croissance des économies ouest-européennes dans leur ensemble, recouvre cependant des situations quelque peu contrastées selon les pays avec d'incontestables décalages dans les phénomènes cycliques. Parmi les grands pays industriels, le Royaume-Uni a continué de bénéficier d'une conjoncture soutenue mais les éléments favorables à la croissance ont également pris de l'ampleur en Allemagne, en France et en Italie dont les économies avaient marqué le pas au cours des années antérieures. Cette évolution a conduit à un profil plus équilibré de la croissance parmi les économies les plus puissantes. Il n'en reste pas moins que l'une des caractéristiques générales du développement des activités en Europe occidentale en 1997, a été une fois de plus la performance remarquable de certaines économies de moindre dimension. Ce phénomène qui se poursuit d'ailleurs dans plusieurs pays sans discontinuité depuis la récession de 1993, a notamment concerné en 1997 les Pays-Bas (+3.3 %), le Danemark (+3.3 %), la Norvège (+3.5 %), la Finlande (+5.9 %) et surtout l'Irlande (+10.6 %) dont le PIB s'est

accru de plus de 40 pour cent en quatre ans. La Turquie dont l'économie est plus volatile, a elle aussi connu une forte progression de son PIB (+6.3 %). Une reprise des activités s'est en outre manifestée en Espagne et au Portugal tandis que la Suisse est enfin sortie d'une période assez longue de stagnation économique même si le taux de croissance de son PIB (+0.7 %) demeure le plus faible des pays d'Europe occidentale.

6. Tirant profit de la vitalité du commerce mondial qui a augmenté de 9.2 pour cent en 1997, soit une accélération sensible par rapport à 1996 (+3.0 %), la croissance économique en Europe de l'Ouest a été principalement stimulée par les *exportations* en 1997. Elle a été également soutenue par une demande intérieure plus vigoureuse qui, à son tour, a suscité des échanges entre les économies très liées de la région. Cette situation a conduit à un boom des exportations de biens et de services qui constituaient déjà le principal soutien de l'activité des pays d'Europe occidentale en 1996. Ces exportations ont en effet augmenté en termes réels de 9.3 pour cent en 1997, s'avérant de loin le composant le plus dynamique de la demande globale. Malgré le développement du commerce intra-européen, l'impulsion externe a eu avant tout pour origine la demande très élevée d'importations de l'Amérique du Nord (+14 %), des pays en transition et des pays en développement hors Asie orientale, facilitées par la dépréciation des monnaies européennes par rapport au dollar et au yen.

De son côté, la demande intérieure des États Membres de la CEMT s'est accrue de près de 2.3 pour cent en 1997 au lieu de 1.7 pour cent en 1996. L'activité domestique a profité du niveau très bas et d'ailleurs en baisse, des taux d'intérêt à long terme ainsi que d'une amélioration de la confiance des consommateurs et des industriels, l'optimisme des ménages ayant pour origine dans de nombreux pays de meilleures perspectives en matière d'emplois et de revenus, celui des industriels se fondant sur une profitabilité accrue, un taux croissant d'utilisation des capacités et des perspectives plus favorables de ventes. La *consommation privée* est certes demeurée assez terne en Europe occidentale en 1997 avec une augmentation moyenne de 2 pour cent seulement contre 2.5 pour cent en 1996 mais ce phénomène s'explique essentiellement par la faiblesse de cette demande en Allemagne et en France alors qu'au contraire au Royaume-Uni et dans un certain nombre d'économies de moindre dimension, la consommation privée s'est envolée par suite d'une forte progression des revenus disponibles et d'une croissance importante des emplois, notamment dans le secteur des services. En raison des politiques fiscales restrictives mises en œuvre par de nombreux pays afin, en particulier, de répondre aux critères de Maastricht en matière de déficit budgétaire, ainsi que des effets des restructurations entreprises dans le secteur étatique, la *consommation publique* n'a connu qu'une hausse limitée, inférieure à 1 pour cent en 1997. La *Formation Brute de Capital Fixe* a été en fait l'élément moteur de la demande intérieure avec une progression très forte dans la majorité

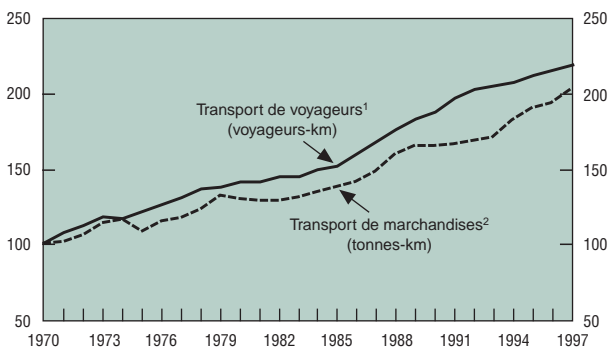
des économies de petite dimension. Si l'investissement des entreprises a commencé à montrer certains signes de reprise en Allemagne et en France après une évolution décevante pendant plusieurs années, la formation de capital fixe est néanmoins demeurée assez léthargique dans les grands pays industriels et a même manqué de vigueur au Royaume-Uni contrairement aux tendances antérieures. En moyenne l'investissement fixe a augmenté de 2.5 pour cent en 1997 (+1.6 % en 1996) en Europe de l'Ouest. Stimulée par le bas niveau des taux d'intérêt, sa croissance a été avant tout la conséquence d'achats de machines et de biens d'équipements liés plus à la rationalisation des processus de production qu'à la création de nouvelles capacités productives. Après un ralentissement en 1996, la reconstitution des stocks a de nouveau apporté une contribution positive à l'activité économique globale en 1997 du fait de l'amélioration des perspectives de ventes.

7. La croissance de la demande tant extérieure qu'intérieure a conduit en Europe de l'Ouest à une reprise significative de la *production industrielle*. Celle-ci a en moyenne augmenté de près de 4 pour cent en 1997 alors qu'elle n'avait enregistré qu'une hausse de 0.6 pour cent l'année précédente. Ce bon résultat s'explique notamment par le redressement sensible de cette production en Allemagne (+4.0 %) et en France (+3.8 %) après une quasi stagnation en 1996. Il tient également aux performances remarquables observées dans ce secteur en Irlande (+15.3 %) où l'expansion des activités industrielles se poursuit à un rythme très élevé depuis plusieurs années, en Turquie (+11.2 %) et en Finlande (+8.9 %) tandis que l'Espagne, l'Italie, le Luxembourg et la Suisse ont retrouvé un taux de croissance souvent largement positif de leur production industrielle après un recul marqué en 1996. Seuls en fait la Grèce, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont signalé pour 1997 une progression inférieure à 2 pour cent de leur production industrielle. Par ailleurs, les pressions inflationnistes sont demeurées très contenues en Europe occidentale en 1997 ; le taux de croissance des prix à la consommation est en effet tombé en moyenne en-dessous de 2 pour cent, traduisant ainsi un nouveau recul de l'inflation. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette situation : l'intensité de la concurrence aussi bien interne qu'externe avec une compétition extrêmement vive entre des économies plus ouvertes et interdépendantes, la stagnation de la situation de l'emploi qui s'est accompagnée d'une déréglementation grandissante du marché du travail, d'une perte d'influence des syndicats et d'une peur persistante du chômage, la mise en œuvre de politiques monétaires rigoureuses dans de nombreux pays.

8. La généralisation et l'accélération de la reprise économique en 1997 dans les pays d'Europe de l'Ouest n'ont pas manqué d'avoir des répercussions sur les **transports de marchandises** dont les prestations en tonnes-kilomètres se sont accrues de plus de 4.6 pour cent (+3.8 % si l'on fait abstraction des transports par oléoducs) cette année-là alors qu'en 1996 elles n'avaient progressé que de moins de 1.5 pour cent par suite du ralentissement marqué

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES

1970 = 100



1. 16 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, N, NL, P, S, TR, UK.

2. 16 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, L, N, NL, S, TR, UK.

de la production. Tous les modes de transport terrestre sans exception ont bénéficié de cette évolution positive du marché mais ce sont les transports par conduites et les transports ferroviaires qui ont connu les taux de croissance les plus élevés, les transports routiers et la navigation intérieure devant chacun se contenter d'une hausse de 3 pour cent environ de leurs prestations. Jamais depuis 1994 les chemins de fer ne s'étaient trouvés dans une situation aussi favorable par rapport à leurs concurrents.

9. S'accroissant en moyenne de près de 2 pour cent dans les pays d'Europe occidentale pour atteindre le total record de 4 526 milliards de voyageurs-kilomètres, les **transports de voyageurs** ont connu une nouvelle avancée en 1997. Cette progression, nettement supérieure à celle de l'année précédente (+1.4 %) où les déplacements de personnes avaient eux aussi été affectés par le contexte relativement déprimé qui caractérisait alors l'économie de nombreux pays, est sans nul doute à porter au crédit de la reprise des affaires dans la quasi totalité des États d'Europe de l'Ouest. La croissance ainsi observée n'en demeure pas moins très éloignée de celle qui avait prévalu de 1986 à 1992 où en moyenne les transports de voyageurs augmentaient à un rythme annuel de près de 4.3 pour cent. Ainsi se trouve confirmée la tendance, apparue depuis 1993, à une moindre croissance (de l'ordre de 1.5 % par an) des déplacements de personnes. Cette inflexion est assurément la conséquence de la stagnation des revenus réels disponibles des ménages et du manque de confiance des consommateurs lié à la persistance d'un chômage élevé. L'augmentation globale des transports de voyageurs constatée en 1997 a affecté dans des proportions à peu près identiques les transports ferroviaires et les transports routiers, les prestations voyageurs de chacun de ces modes s'inscrivant en hausse d'environ

2 pour cent. Ce résultat *a priori* similaire masque en fait une évolution quelque peu contrastée : alors que le rythme de croissance des transports routiers s'est accéléré par rapport à 1996, celui des transports ferroviaires a au contraire marqué le pas. L'un des faits les plus notables qui se dégagent également de l'examen de la situation des transports de voyageurs en 1997, est incontestablement la nette reprise de l'activité des autobus et autocars après plusieurs années de stagnation. A titre de comparaison, les statistiques de l'IATA (International Air Transport Association) montrent une nouvelle fois un développement particulièrement soutenu du transport aérien en 1997 qui amplifie la reprise du trafic amorcée en 1995. C'est ainsi que le nombre de passagers-kilomètres en transport aérien international à l'intérieur de l'Europe s'est accru de 10.7 pour cent (+6.9 % en 1996) tandis que le transport domestique a été supérieur de 10.6 pour cent à celui de l'année précédente.

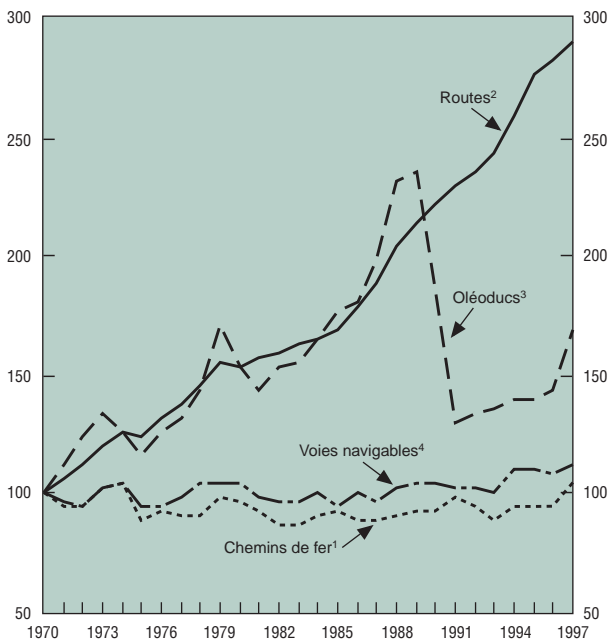
10. Depuis 1994, les renseignements transmis par les différents pays font apparaître un bilan quelque peu contrasté en matière de **sécurité routière** selon le type d'indicateur statistique retenu. L'année 1997 confirme ce phénomène. Alors que cette année-là les accidents ont été nettement plus nombreux et ont occasionné davantage de blessés qu'en 1996, ils ont par contre causé moins de décès, mais la diminution constatée à cet égard est en pourcentage la plus faible observée depuis 1991. Après une incontestable amélioration de la situation en 1996, les résultats enregistrés en 1997 dans le domaine de la sécurité routière ont donc été de nouveau décevants, renforçant de la sorte les inquiétudes qu'avaient déjà suscitées les données relatives aux années 1994 et 1995. Si le nombre de tués sur les routes ouest-européennes en 1997 est le plus bas signalé depuis 1970, il n'en demeure pas moins que l'évolution d'ensemble caractérisée à la fois par une augmentation sensible du nombre d'accidents et de blessés et par une réduction assez limitée du nombre de tués, traduit un certain tassement des résultats obtenus grâce aux actions en faveur de la sécurité routière, faisant ainsi ressortir la fragilité des progrès accomplis depuis plusieurs années. De plus, la situation demeure très variable selon les pays, l'insécurité s'étant encore accrue de manière préoccupante en 1997 sur les réseaux routiers de plusieurs États d'Europe occidentale.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

11. Le **transport ferroviaire de marchandises** des pays d'Europe occidentale a augmenté de près de 7.9 pour cent en 1997. Ce résultat, le meilleur en pourcentage depuis 1979 tranche avec les performances relativement médiocres du chemin de fer sur le marché des transports de marchandises lors des deux années précédentes (+0.7 % en 1995 et -0.1% en 1996). Depuis 1970, à la seule exception de 1974, jamais les réseaux ferroviaires ouest-européens n'avaient acheminé autant de tonnes-kilomètres (plus de 260 milliards de t-km) en une année. Il n'en demeure pas moins

que sur une longue période, les prestations en tonnes-kilomètres de l'ensemble des sociétés de chemin de fer d'Europe occidentale n'ont augmenté que modestement, à peine +2.4 pour cent entre 1970 et 1997. Selon les données publiées par l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer), l'évolution des transports de marchandises par rail en 1997 a été, comme les trois années précédentes, nettement plus favorable dans le domaine international (+12.4 %) que dans le national (+4.3 %). Ces mêmes statistiques font également ressortir une croissance des prestations en tonnes-kilomètres nettement plus élevée que celle des tonnages transportés (+4.0 %) ce qui traduit un allongement sensible des distances d'acheminement. L'examen détaillé de la situation des différents pays en 1997 révèle que les augmentations les plus fortes pour le fret ferroviaire ont été signalées au Portugal (+21.0 %), en Finlande (+11.9 %), au Royaume-Uni (+11.3 %) et en Suisse (+10.6 %), alors que les activités des chemins de fer sur le marché des transports de marchandises n'ont reculé que dans trois pays : l'Irlande (-16.2 %), le Danemark (-7.9 %) et la Grèce (-2.6 %).

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES (tonnes-kilomètres) 1970 = 100



1. 18 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.

2. 16 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, L, N, NL, S, TR, UK.

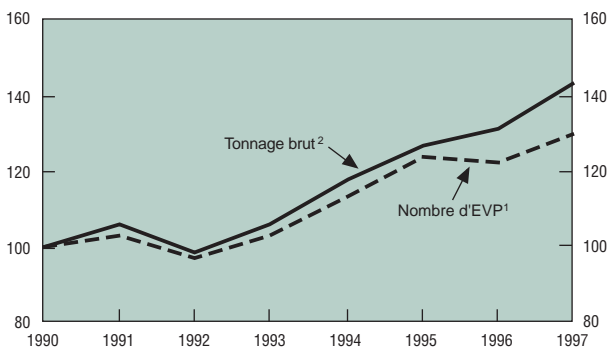
3. 12 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, I, N, NL, TR, UK.

4. 10 pays : A, B, CH, D, F, FIN, I, L, NL, UK.

D'après les premiers renseignements disponibles, les **transports ferroviaires de conteneurs** ont connu une nouvelle avancée en 1997. Après une certaine stagnation en 1996 liée à la morosité du climat économique ambiant, le mouvement ascendant constaté pour ce type de transport depuis 1993 a repris de la vigueur en 1997 sans toutefois retrouver encore un rythme de croissance comparable à celui des années 1994 et 1995. Suivant les informations communiquées par 15 réseaux ferroviaires (A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, P, TR, UK), le nombre de conteneurs acheminés par ces exploitants s'est accru de 3.4 pour cent en 1997 (-0.5 % en 1996) tandis que les tonnages transportés par ce moyen se sont élevés à 98.5 millions de tonnes, soit une progression de 9.3 pour cent par rapport à l'année précédente (+6.4 % en 1996) due pour l'essentiel aux bons résultats des chemins de fer luxembourgeois dont le tonnage ainsi transporté a plus que triplé ainsi que des réseaux turc (+40.4 %), danois (+30.5 %), portugais (+27.4 %) et belge (+22.5 %). La compagnie ferroviaire irlandaise a été la seule qui a dû faire face à une baisse d'activité dans ce domaine (-18.5 %). Le fait qu'en 1997, comme d'ailleurs depuis plusieurs années, le taux de croissance du nombre de conteneurs soit sensiblement inférieur à celui des tonnages acheminés, est le reflet d'un important effort de rationalisation de ce type de transport grâce à une diminution des mouvements à vide et de meilleurs coefficients de chargement. Sur le plan international, le volume de transport de la Société Intercontainer-Interfrigo (ICF) en trafic européen continental a atteint en 1997 un nouveau sommet historique avec 669 314 EVP (Equivalent Vingt Pieds) chargés, ce qui correspond à une hausse en un an de 3.4 pour cent, en léger retrait cependant par rapport à celle de 1996 (+7.6 %). Les prestations en EVP-kilomètres de cette même entreprise ont augmenté de l'ordre de 3 pour cent, la distance moyenne de transport atteignant 1 304 kilomètres. Les performances les plus remarquables à cet égard ont été observées sur les relations avec la Grèce (+50 %), la Grande-Bretagne (+16 %) grâce au développement du trafic par le tunnel sous la Manche, la Turquie (+13 %) ainsi que sur les axes Italie-Scandinavie et Italie-Benelux. Alors qu'en 1996 les transports combinés avec ou *via* la CEI avaient subi un recul significatif, ils ont enregistré en 1997 une progression appréciable de près de 17 pour cent avec une distance moyenne de transport d'un peu plus de 2 000 kilomètres. Seule ombre au tableau les transports combinés assurés par ICF en provenance ou à destination des ports maritimes ont chuté de près de 10 pour cent ; phénomène nouveau, avec près de 617 000 EVP acheminés, ils ne constituent plus en volume que le second secteur d'activité d'ICF. Ce résultat qui s'explique notamment par la perte d'importants trafics sur la liaison Anvers-Rotterdam et par la concurrence de nouveaux opérateurs sur d'autres parcours maritimes, ne saurait masquer toutefois l'expansion particulièrement forte, pour la seconde année consécutive, des transbordements de conteneurs dans les ports méditerranéens. De ce fait, les services développés par ICF pour assurer la liaison entre les ports du Sud de l'Europe et leur arrière-pays ont continué d'évoluer favorablement et de

nouvelles initiatives ont vu le jour telle l'instauration d'une liaison par trains complets entre Gênes et la Suisse. Les statistiques de l'UIRR (Union Internationale des sociétés de transport Rail-Route) confirment les progrès réalisés depuis plusieurs années par le transport rail-route en trafic international, le nombre d'envois (± 2.3 EVP) traités de la sorte ayant progressé d'environ 9 pour cent au cours de l'année 1997 et dépassé le chiffre jamais atteint de 1.1 million d'unités. Le transport international représente désormais 61 pour cent de l'ensemble des tonnes-kilomètres acheminées par les membres de l'UIRR. Les résultats des transports de et vers la Grande Bretagne avec une augmentation de près de 47 pour cent du nombre d'envois effectués par CTL (UK) *via* Euro-tunnel, sont particulièrement satisfaisants alors que ce trafic avait déjà plus que doublé en 1996. Les transports avec les pays d'Europe centrale ont continué également de se développer rapidement grâce aux succès rencontrés par les sociétés Polkombi (PL), Hungarokombi (H) et Adria Kombi (SLO). Une forte croissance est également à noter pour l'entreprise Combiberia (E). Le transit alpin qui représente à lui seul 82 pour cent du trafic international de l'UIRR, a pour sa part bénéficié d'une activité soutenue en 1997 ; rien que sur la relation Allemagne-Italie les sociétés membres de l'UIRR ont transporté tous les jours l'équivalent de 900 camions par sens. Le transport national rail-route qui avait renoué avec la croissance (+3 %) en 1996 après un recul en 1995, a lui aussi enregistré en 1997 une progression sensible de l'ordre de 9 pour cent du nombre de ses envois. Cette augmentation a concerné la quasi totalité des sociétés membres de l'UIRR, l'une des performances les plus significatives à cet égard (+33 %) étant à porter au crédit d'Okombi (A) grâce à la nouvelle route roulante entre Villach et Wels. Seul le trafic national acheminé en Suède par Skan Combi s'est inscrit pour la seconde année consécutive en forte baisse ; cette évolution défavorable s'explique essentiellement par la

TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS 1990 = 100



1. 13 pays : A, B, CH, DK, F, FIN, GR, I, IRL, L, P, TR, UK.

2. 14 pays : A, B, CH, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, P, TR, UK.

concurrence exercée par la société ferroviaire nationale suédoise qui enlève une bonne partie de leur substrat aux opérateurs de transport combiné en procédant elle-même à des ventes directes de ce genre de service. La répartition par technique de l'ensemble du transport combiné assuré en 1997 par les membres de l'UIRR, fait apparaître un nouvel accroissement de la part des caisses mobiles (71 %). La tendance à long terme à un recours accru à ce type de transport se poursuit donc, la part des semi-remorques étant tombée de 27 pour cent en 1988 à 10 pour cent en 1997. Les routes roulantes (environ 19 % des envois rail-route) ont maintenu leur position en 1997 grâce aux succès des relations Oresde-Lovosice et Brenner-Manching.

12. Depuis 1981, le **transport routier de marchandises** a connu chaque année un développement de ses activités exprimées en tonnes-kilomètres. Ce phénomène s'est poursuivi en 1997, les prestations réalisées par ce mode de transport ayant encore augmenté de 3.1 pour cent cette année-là dans les pays européens dont l'économie obéit depuis longtemps aux règles du marché. Cette performance, nettement supérieure à celle de 1996 (+2.0 %), montre que les transports routiers ont eux aussi su tirer parti de la meilleure conjoncture économique prévalant en Europe de l'Ouest. Elle se situe néanmoins très en retrait par rapport aux taux de croissance observés dans ce secteur en 1994 ou 1995 et, à plus forte raison, au cours de la période 1986-1989 qui avait été caractérisée par une expansion très rapide des transports routiers de marchandises à un rythme annuel moyen de plus de 6.1 pour cent. L'évolution positive ainsi constatée en 1997 pour l'ensemble de l'Europe occidentale a été uniquement le fait du transport pour compte d'autrui (+4.4 %) qui, une nouvelle fois, s'est beaucoup mieux comporté que le transport pour compte propre (-1.4 %) en recul pour la troisième année consécutive, reflétant le choix de plus en plus prononcé des entreprises industrielles et commerciales en faveur de l'externalisation – *outsourcing* – de leurs services de transport. Parmi tous les pays ayant communiqué des données à ce sujet, seule la Grèce (-0.8 %) a été confrontée à une baisse de ses transports de marchandises par route en 1997. Ces transports ont, en revanche vivement progressé en Norvège (+11.1 %), en Belgique (+7.1 %), en Finlande (+6.3 %) et en Suède (+6.3 %). Les indicateurs publiés par l'IRU (Union Internationale des Transports Routiers) confirment le développement incontestable mais à un rythme relativement modéré de l'activité du secteur routier sur le marché des transports de marchandises en 1997, les tonnages acheminés par les entreprises de transport par route ayant en effet augmenté de 1.2 pour cent selon cette organisation. Le même constat se dégage des statistiques de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles qui font ressortir une hausse très limitée, de l'ordre de 1.1 pour cent, du nombre d'immatriculations de camions de plus de 3.5 tonnes. Ainsi se trouve conforté le changement de tendance apparu sur le marché des poids lourds à partir du milieu de l'année 1996 ; la vigoureuse reprise qui a caractérisé ce marché depuis le milieu 1993 après une chute de plus de 30 pour cent des ventes en trois ans

semble donc bien stoppée. Nul doute que la morosité de la conjoncture dans la seconde partie de l'année 1995 et en 1996 ait incité les transporteurs à une certaine prudence dans leurs achats de véhicules.

Les informations chiffrées permettant d'apprécier la situation spécifique du *transport routier international* sont fragmentaires, la source douanière s'étant tarie au sein de l'Union Européenne. Les quelques renseignements disponibles à partir de documents nationaux (+4.5 % en France, +22 % en Allemagne où le transit international routier aurait également progressé de 16 pour cent en tonnes-kilomètres) semblent toutefois indiquer que le secteur routier international qui avait été assez touché par le manque de dynamisme d'un grand nombre d'économies en 1996, a su profiter en 1997 de la vitalité retrouvée du commerce extérieur des États européens et, surtout, de l'intégration croissante des pays d'Europe centrale et orientale dans l'économie mondiale. Les statistiques en tonnages relatives au commerce extérieur de l'Union Européenne corroborent cette impression ; selon la base COMEXT, le transport routier international aurait en effet non seulement augmenté de 2.4 pour cent pour les échanges entre les pays membres de l'Union mais il aurait par dessus tout connu une forte progression de l'ordre de 17.9 pour cent sur les relations avec les États non membres de l'Union. Par ailleurs, les données publiées dans ALPINFO sur les mouvements de marchandises à travers les Alpes font apparaître un accroissement d'environ 3.1 pour cent de l'ensemble des tonnages transportés par la route en 1997 dans cette zone entre le Mont Cenis et le Brenner ; ainsi ce type de transport a-t-il retrouvé le chemin de la croissance observée sans discontinuité depuis 1980, à la seule exception de l'année 1996 où avait été noté pour la première fois un recul (-2.3 %) des prestations en tonnages du transport routier sur les axes transalpins. De ce fait, les transports routiers passant par les Alpes ont atteint en 1997 un niveau record d'activité avec près de 53.7 millions de tonnes acheminées. A lui seul, le transit routier international sur les mêmes itinéraires a enregistré une hausse de 3.5 pour cent en tonnages confirmant aussi qu'après avoir marqué le pas en 1996, le transport international par route dopé par un commerce international en expansion, a renoué avec la croissance en 1997. Également révélateur du dynamisme de l'activité routière internationale est le nombre total de carnets TIR émis dont le rythme de progression toujours soutenu (+5.2 % en 1997) a cependant baissé pour la troisième année consécutive malgré une forte demande émanant des pays en transition ; ce phénomène s'explique avant tout par la nouvelle baisse (-6.8 %) du nombre de carnets destinés aux pays d'Europe de l'Ouest (hors Turquie), les États membres de l'Union ayant de moindres besoins en la matière à cause de la liberté de circulation et de transit désormais en vigueur au sein de l'Union.

13. En 1996, le **transport de marchandises par voies navigables**, après deux années d'expansion, avait dû faire face à une baisse

sensible de ses activités (-1.9 %). Le retour à de meilleures conditions économiques en Europe a permis à la batellerie, comme aux autres modes de transport, d'afficher en 1997 des résultats beaucoup plus satisfaisants avec une augmentation de 3 pour cent de ses prestations, celles-ci atteignant même un niveau record avec plus de 118 milliards de tonnes-kilomètres, soit une progression de près de 12 pour cent par rapport à 1970. Si globalement l'évolution des transports par voies d'eau intérieure a donc été positive en 1997 en Europe de l'Ouest, elle n'en recouvre pas moins des situations très différentes selon les pays. Alors que les activités en tonnes-kilomètres de la navigation fluviale se sont accrues aux Pays-Bas (+7.4 %), en France (+3.9 %), ainsi que très fortement en Italie (+60.8 %) où la voie d'eau ne joue cependant qu'un rôle mineur, elles ont au contraire reculé en Finlande (-8.5 %) et en Autriche (-0.7 %).

Prise dans sa globalité, l'année 1997 peut être qualifiée de relativement satisfaisante pour la navigation sur le *Rhin*. En effet, toutes marchandises confondues, les volumes transportés et les prestations fournies ont augmenté tant sur le Rhin traditionnel (entre Bâle et la frontière néerlandaise) que dans le secteur néerlandais du fleuve. Même si elle a été quelque peu perturbée par le gel en début d'année et par une période de relatives basses eaux à la fin de 1997, la navigation a bénéficié sur l'ensemble de l'année d'une assez bonne hydraulité. Les statistiques élaborées par la CCNR (Commission Centrale pour la Navigation du Rhin) et portant sur la totalité des transports empruntant le Rhin, font état d'une progression de l'ordre de 5 pour cent des tonnages acheminés en raison d'un accroissement sensible (+8.6 %) de la contribution du secteur néerlandais du fleuve et plus particulièrement des trafics internationaux entre les Pays-Bas d'une part, la Belgique et la France d'autre part. Pour sa part, le trafic rhénan traditionnel s'est inscrit en hausse de 3.1 pour cent en tonnes, ce qui ne lui a cependant permis de retrouver ses niveaux de 1994 et 1995 ; contrairement à l'évolution enregistrée les années précédentes, la progression en tonnes-kilomètres (+3.0 %) aurait été légèrement inférieure à celle des tonnages. Toutes ces données confirment la poursuite de la tendance observée depuis plusieurs années à savoir une régression du trafic rhénan traditionnel par rapport au trafic rhénan total : en termes de volumes transportés, le trafic rhénan traditionnel ne représente plus que 65.6 pour cent de l'ensemble des transports effectués sur le Rhin (70 % en 1990). La croissance du trafic rhénan traditionnel constatée en 1997 tient uniquement à la bonne performance du trafic vers l'amont (+5.7 %) tandis que les mouvements vers l'aval, poursuivant un mouvement amorcé en 1994, ont accusé un nouveau fléchissement (-1.1 %) et ne représentent plus désormais que 36 pour cent de l'ensemble du trafic traditionnel. Une partie de l'explication de ce phénomène peut être trouvée dans les conséquences de la crise asiatique qui a amené les États européens à accroître leurs importations et à réduire leurs exportations de et vers les pays d'Asie. Des données

publiées par la CCNR, il ressort également que le trafic à la frontière germano-néerlandaise a totalisé près de 156 millions de tonnes, soit le meilleur résultat de tous les temps, le précédent record datant de 1989. Parmi les marchandises acheminées en trafic traditionnel, il convient de signaler la forte augmentation des transports de produits manufacturés et de machines (+12.7 %) ainsi que de minerais pour la métallurgie (+9.7 %) et de produits métallurgiques (+9.2 %) ; ces deux derniers types de transport avaient été extrêmement touchés l'année précédente par la crise de la sidérurgie allemande qui a su tirer profit de la reprise économique de 1997. Les produits agricoles qui avaient eux aussi reculé en 1996, ont retrouvé un rythme de croissance élevé (+7.3 %). À l'inverse, les transports de charbon ont diminué (-1.4 %) malgré une légère progression à la remonte liée à une demande soutenue de l'industrie allemande et notamment des centrales thermiques des « *alte Bundesländer* ». Le recul constaté depuis plusieurs années des transports de matériaux de construction s'est poursuivi en 1997 (-3.1 %) en raison du tarissement des réserves de sables et de graviers dans la plaine du Rhin supérieur et du marasme persistant dans l'industrie du bâtiment en Allemagne. Globalement, en part de marché, le secteur de l'énergie (pétrole et charbon) a représenté 29 pour cent de l'ensemble du trafic rhénan traditionnel précédant de peu par ordre d'importance le secteur de la métallurgie (26 %) et le BTP (21 %). Pour ce qui concerne les transports de conteneurs, la croissance du nombre d'EVP acheminés par la navigation rhénane qui, en pourcentage, avoisine les deux chiffres depuis plusieurs années, a continué en 1997 même si son rythme s'est un peu ralenti. Selon les estimations, le nombre d'EVP ayant franchi la frontière germano-néerlandaise aurait en effet augmenté d'environ 7.4 pour cent portant à près de 30 pour cent la progression de ce trafic depuis 1994. Ce résultat est d'autant plus significatif qu'il s'est accompagné d'une sensible amélioration qualitative se traduisant par une plus grande proportion de « boîtes » chargées, le nombre de conteneurs vides ne s'étant que faiblement accru vers l'amont et ayant nettement baissé (-1.5 %) sur l'aval. La diminution relative du nombre de boîtes vides est à porter au crédit d'une coopération accrue entre les armements maritimes qui s'efforcent de rationaliser par des actions communes l'exploitation de leurs parcs de conteneurs. L'examen de la situation de la navigation rhénane ne serait pas complet sans quelques informations de nature économique. À cet égard il faut tout d'abord remarquer que la part de la flotte néerlandaise dans le trafic rhénan ne cesse de se renforcer ; elle approche désormais les trois-quarts du trafic avalant et près des deux-tiers du trafic à la remonte. Sur le plan des prix, les frets ont enregistré au cours de l'année 1997 une légère hausse particulièrement sensible au quatrième trimestre. Incontestablement les effets de la politique d'assainissement structurel avec la mise en œuvre d'un programme de déchirage ont commencé à se faire sentir par le biais d'une meilleure utilisation de la cale et d'une amélioration de la situation économique des entreprises de ce secteur.

Sur la *Moselle*, les transports ayant franchi l'écluse frontière d'Apach ont atteint près de 8.6 millions de tonnes, soit une augmentation de 3.1 pour cent par rapport à l'année précédente grâce en particulier à la bonne tenue des trafics sidérurgiques. Les quantités ainsi acheminées se sont réparties à raison de 4.5 millions de tonnes (+3.6 %) en remonte et de 4.1 millions de tonnes (+2.5 %) en descente. Alors qu'en trafic amont ce sont surtout les transports de minerais de fer et de ferrailles qui se sont développés, vers l'aval les taux d'accroissement les plus forts ont été observés pour les chargements de graines oléagineuses et de graisses. Toujours sur la *Moselle*, les transports en 1997 à l'écluse de Coblenz se sont accrus de 1.9 pour cent en tonnage avec cependant une évolution assez différenciée entre d'une part, les mouvements à la remonte (-0.7 %) pénalisés par une baisse des transports de charbon et d'autre part, les mouvements à la descente (+6.3 %) qui ont bénéficié d'une hausse significative des transports de sables et de graviers ainsi que de graines oléagineuses et de graisses.

Enfin, pour en terminer avec ce panorama de la situation des transports par voie d'eau en Europe de l'Ouest, il importe de rappeler que sur la *liaison Rhin-Main-Danube* l'activité en 1997 a été entravée tout comme en 1996 par de mauvaises conditions climatiques : glaces sur le canal fermé à tout trafic durant six semaines et basses eaux sur le Danube. Le tonnage recensé à l'écluse de Kelheim qui reflète plus précisément l'activité sur le bief de partage entre les bassins rhénan et danubien, a été de 3.5 millions de tonnes, soit une baisse de plus de 8.6 pour cent, perdant de la sorte 300 000 tonnes sur 1996 et 600 000 tonnes sur 1995, jusque-là la meilleure année. Si les transports en direction du Danube sont restés à peu près constants en 1997 avec 2.1 millions de tonnes acheminées, ils ont par contre substantiellement reculé en sens inverse n'atteignant plus que 1.4 million de tonnes contre 1.7 million en 1996 et 2 millions en 1995. Comme les années précédentes les céréales, denrées alimentaires et fourrages ont représenté la principale composante du tonnage global acheminé sur cette artère mais leur volume a nettement chuté (-16.6 %) tout comme celui des matériaux de construction et des engrais. En revanche, les approvisionnements de la sidérurgie en minerais et ferrailles destinés pour l'essentiel au site autrichien de Linz qui se fournit largement sur le marché d'Amsterdam, ont enregistré une progression de près de 16.2 pour cent. Les flottes allemande (41.8 %) et néerlandaise (34.5 %) ont une nouvelle fois en 1997 assuré l'essentiel du trafic sur la *liaison Main-Danube*.

14. Le nombre de tonnes-kilomètres acheminées par **oléoducs** s'est accru de 18.3 pour cent en 1997 dans les pays ouest-européens (+2.3 % en 1996). Cette performance exceptionnelle s'explique essentiellement par le développement spectaculaire des transports de pétrole à travers la Turquie (+427 %) en raison du rétablissement partiel du trafic avec l'Irak, l'ONU ayant autorisé ce pays à procéder à des exportations limitées de brut dans le cadre d'un accord de troc « pétrole contre

nourriture ». Ainsi se trouve amplifiée la reprise des transports par oléoducs amorcée en 1992 après la chute brutale survenue en 1990 et 1991 à la suite de la guerre du Golfe et de l'interruption des livraisons de pétrole irakien. En dépit de sa levée partielle, l'embargo sur le pétrole irakien a néanmoins continué de faire sentir ses effets en 1997 puisque les prestations en tonnes-kilomètres des transports par oléoducs dans les pays européens ayant une longue pratique de l'économie de marché, affichaient encore un recul de 28 pour cent par rapport à leur niveau record de 1989. Comparé à la même année de référence, le trafic de la Turquie atteignait à peine en 1997 le quart des quantités acheminées à une époque où il représentait à lui seul 54 pour cent des transports par oléoducs des pays qui étaient alors membres de la CEMT. Outre la Turquie, d'autres pays ont également signalé des hausses importantes de leurs transports de produits pétroliers par conduites en 1997, notamment l'Autriche (+13.4 %), le Danemark (+7.1 %), l'Espagne (+6.9 %) et la Belgique (+5.3 %). Les seuls à avoir enregistré une contraction de leurs trafics par oléoducs ont été l'Allemagne (-9.3 %) ainsi que les deux principaux pays producteurs ouest-européens, la Norvège (-9.7 %) et le Royaume-Uni (-3.1 %), la baisse des prix du pétrole rendant moins rentable l'exploitation des gisements de la Mer du Nord. Compte tenu de l'importance du trafic de ces trois pays, la croissance des transports par oléoducs, si l'on fait abstraction de la Turquie, a été en fait relativement limitée (+0.4 %) en 1997 pour l'ensemble de l'Europe occidentale.

15. Depuis de nombreuses années, la *répartition modale* s'est profondément modifiée sur le marché des transports de marchandises. Grâce à leurs bons résultats de 1997, les chemins de fer ont vu leur part de marché augmenter sensiblement cette année-là après un recul significatif en 1995 et 1996. Il n'en demeure pas moins qu'à long terme, ainsi que le montre le tableau suivant établi à partir des données communiquées par 15 pays Membres² de la CEMT, la tendance demeure caractérisée par un changement profond de la répartition modale qui profite au transport routier au détriment du rail et des voies navigables.

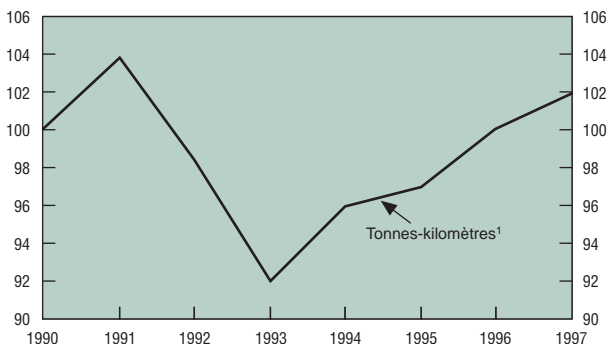
ÉVOLUTION DE LA PART DE MARCHÉ
(EN POURCENTAGE) DES DIFFÉRENTS MODES

Transports de marchandises en t-km

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997
Chemins de fer	31.1	25.0	23.0	21.1	17.1	14.6	14.4	15.0
Routes	55.6	63.4	66.3	69.5	74.5	77.9	78.4	77.9
Voies navigables	13.3	11.6	10.7	9.4	8.4	7.5	7.2	7.1
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

1990 = 100



1. 10 pays : B, DK, E, F, FIN, I, N, P, S, UK.

16. Dans les 10 pays³ disposant sur une longue période de statistiques en la matière, le **transport maritime à courte distance de marchandises** (transport national par mer) a augmenté d'environ 2.5 pour cent en 1997. Ce résultat conforte la reprise qui se manifeste dans ce secteur depuis 1994 après une baisse de plus de 9.5 pour cent entre 1988 et 1993. Ce type de transport a cependant évolué en 1997 de façon différenciée selon les pays avec parfois des variations de fortes amplitudes : les performances les plus remarquables à cet égard ont été celles de la Norvège (+12.5 %), de l'Espagne (+3.9 %) et du Portugal (+3.8 %) alors que la Finlande (-11.4 %) et la Suède (-2.9 %) ont dû faire face à une nette diminution de leurs transports nationaux par mer. Malgré le redressement constaté depuis quatre ans, force est de constater que par rapport à 1980, les prestations en tonnes-kilomètres de ce mode de transport n'ont que peu progressé (+5.5 %) alors qu'elles avaient plus que doublé au cours de la décennie 70. De ce fait la part de marché du cabotage maritime comparée à celle de la route et du rail a, en pourcentage, indiscutablement baissé au fil du temps, comme le révèle le tableau suivant :

ÉVOLUTION DE LA PART DE MARCHÉ (EN POURCENTAGE) DES MODES DE TRANSPORT TERRESTRE ET MARITIME

Transports de marchandises en t-km

	1980	1985	1990	1995	1996	1997
Chemins de fer	19.1	17.2	14.2	12.4	12.4	12.8
Routes	61.0	63.6	69.3	73.1	73.0	72.8
Cabotage maritime	19.9	19.2	16.5	14.5	14.6	14.4
Total	100	100	100	100	100	100

3. B, DK, E, F, FIN, I, N, P, S, UK.

17. Depuis 1990, alors même que l'environnement économique avait pourtant été peu favorable au début de la décennie, le **transport maritime de conteneurs** n'a pas cessé de se développer à un rythme toujours soutenu dans les ports ouest-européens. L'année 1997 a vu la poursuite de cette tendance avec même une accélération du phénomène en raison de la vitalité du commerce international dopé par le dynamisme de l'économie américaine et la généralisation de la reprise économique en Europe occidentale. Le tonnage brut conteneurisé chargé et déchargé dans les ports maritimes des pays européens à économie traditionnellement concurrentielle, a en effet progressé en 1997 de 13.8 pour cent (+8.5 % en 1996), le nombre de « boîtes » ainsi manutentionnées s'accroissant pour sa part de 13.4 pour cent (+9.6 % en 1996). Ces mêmes indicateurs accusent respectivement une hausse de 80.6 pour cent et de 70.5 pour cent par rapport à leur niveau de 1990, la différence entre ces pourcentages traduisant une meilleure utilisation des unités de transport intermodales transbordées dans les installations portuaires ainsi que de moindres transports à vide. En réalité, jamais depuis 1985, année de base des séries statistiques disponibles en la matière, le transport des conteneurs maritimes dans les ports européens n'avait connu, tant en nombre de boîtes qu'en tonnage, une croissance aussi rapide qu'en 1997. L'augmentation, cette année-là, des tonnages conteneurisés ayant transité par les ports ouest-européens a été particulièrement spectaculaire en Italie (+44.0 %) grâce au succès notamment du port de Gioia Tauro, en Finlande (+21.3 %), en Suède (+21.0 %) et en Turquie (+16.5 %). Parmi tous les pays disposant d'une façade maritime qui ont transmis des données à ce sujet⁴, aucun n'a d'ailleurs signalé de baisse des tonnages ainsi traités, le taux de croissance le plus modeste étant celui de l'Allemagne (+4.7 %). Les statistiques relatives au nombre de conteneurs chargés et déchargés confirme que 1997 a bien été une année exceptionnelle pour ce type de transport, les progressions enregistrées allant de +35.3 pour cent en Italie à +7.1 pour cent en Allemagne. Cette situation est sans nul doute liée à l'existence d'un fort courant d'exportations outre-mer des pays européens consécutif à une demande particulièrement vigoureuse de l'Amérique du Nord et des pays en développement hors Asie orientale. Le développement des échanges avec les pays en transition notamment avec la Pologne et l'Estonie explique également en partie l'essor continu du trafic de conteneurs dans les pays maritimes ouest-européens même si ce type de transport a subi en 1997 les conséquences de la crise économique qui a affecté l'Albanie, la Bulgarie et la Roumanie.

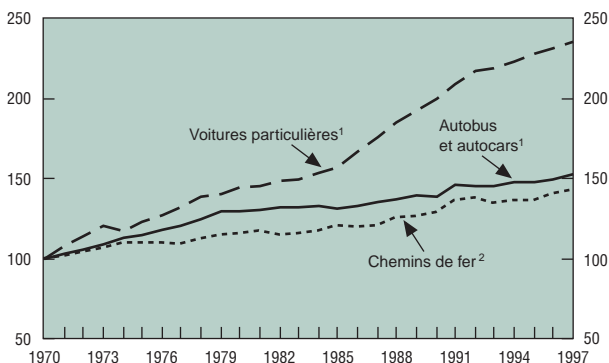
TRANSPORTS DE VOYAGEURS

18. En 1997 le nombre de voyageurs-kilomètres sur les réseaux ferroviaires ouest-européens a augmenté de 1.8 pour cent. Cette performance se situe certes en léger retrait par rapport à celle de

l'année précédente (+2.7 %) où les chemins de fer avaient enregistré leur meilleur résultat depuis 1991 mais celui-ci était largement dû à un phénomène de rattrapage lié à la longue grève qui avait paralysé le trafic des chemins de fer français à la fin de 1995 ; en excluant les données de ce réseau, la croissance des prestations ferroviaires en transport de voyageurs n'aurait été en réalité que de 1.6 pour cent en 1996. Les chiffres de 1997 confirment sans aucun doute la reprise continue de **transport de voyageurs par rail** observée depuis 1994 après un sévère recul en 1993 (-2.0 %), les chemins de fer ayant pour la première fois cette année-là acheminé plus de 301 milliards de voyageurs-kilomètres en Europe de l'Ouest. Toutes les entreprises ferroviaires n'ont cependant pas été logées à la même enseigne en 1997 : alors que les transports ferroviaires de voyageurs se sont nettement accrus en Turquie (+11.7 %), après il est vrai de mauvais résultats l'année précédente, et ont connu un taux de croissance aux alentours de 6 pour cent au Royaume-Uni, en Espagne, en Suisse et en Finlande, ils ont en revanche diminué nettement en Autriche (-10.8 %) ainsi que, de manière un peu moins marquée, en Italie (-1.6 %) et en Allemagne (-1.2 %).

Les statistiques relatives aux transports internationaux de voyageurs par chemins de fer sont extrêmement lacunaires. Les seules informations disponibles émanent de l'UIC et ne portent pour 1997 que sur sept réseaux (A, B, CH, GR, P, N, TR). Ces réseaux auraient été confrontés cette année-là à une baisse assez sensible (-7.4 %) de leurs transports internationaux de voyageurs alors que leurs transports nationaux se seraient inscrits à la hausse. Même si ces données doivent être interprétées avec précaution, elles

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS (voyageurs-kilomètres) 1970 = 100



1. 15 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, N, NL, P, S, UK.

2. 18 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.

semblent néanmoins confirmer la tendance constatée depuis plus de 15 ans à une évolution différenciée des transports nationaux et des transports internationaux de voyageurs, les résultats des chemins de fer étant bien meilleurs pour les premiers que pour les seconds. On notera que pour les marchandises, c'est exactement le phénomène inverse qui se manifeste, les transports internationaux par rail enregistrant de meilleures performances que les transports domestiques.

19. Le **transport routier de voyageurs** – transport public et transport privé – a dépassé en 1997 de près de 2 pour cent son plus haut niveau historique qui datait de l'année précédente. Le taux de croissance ainsi enregistré est nettement supérieur à celui de 1996 (+1.3 %), reflétant de la sorte l'amélioration du climat économique en Europe de l'Ouest. Il s'explique d'abord par l'évolution des *transports en voitures particulières* ; bien que positive (+1.9 %), celle-ci est cependant demeurée d'une ampleur relativement limitée. Ce résultat corrobore le ralentissement de la progression des déplacements individuels noté depuis 1989 après une période de forte expansion du transport automobile qui avait augmenté à un rythme annuel voisin de 5.5 pour cent de 1986 à 1988. Il prouve que la mobilité individuelle a elle aussi été affectée par les contraintes, notamment la situation du marché de l'emploi, qui depuis plusieurs années ont pesé sur les revenus des ménages et leur consommation. Malgré cette situation, les transports en voitures particulières représentent désormais en Europe de l'Ouest près de 85 pour cent des voyageurs-kilomètres acheminés par les modes de transport terrestre motorisés. Parmi les pays ayant communiqué des renseignements statistiques à ce sujet, la Norvège (-0.1 %) est le seul où le recours à l'automobile pour les déplacements a diminué en 1997. C'est en Grèce (+6.0 %), en Espagne (+4.0 %), aux Pays-Bas (+3.6 %) et au Danemark (+3.1 %) qu'ont été signalées les hausses les plus notables à cet égard. De son côté le *transport par autobus et autocars* s'est accru de près de 2 pour cent en 1997 après avoir marqué quelque peu le pas en 1995 (0 %) et 1996 (+1.0 %). C'est là le taux de croissance annuel le plus élevé depuis 1979, la progression supérieure observée en 1991 n'étant due qu'à la rupture de série intervenue dans les statistiques allemandes à la suite de la réunification. Si l'activité des transports publics routiers mesurée en voyageurs-kilomètres a nettement augmenté en Espagne (+16.6 %), alors qu'elle avait baissé dans ce pays l'année précédente, en Norvège (+6.9 %) ainsi que, dans une moindre mesure, en Belgique (+4.4 %), elle est en revanche demeurée stagnante au Danemark, en Finlande, en Italie, au Royaume-Uni et a même légèrement décliné en Allemagne (-0.3 %). Une comparaison sur une longue période fait ressortir un développement différencié des transports privés et des transports publics par route en raison d'une croissance modérée de ces derniers depuis le début des années 80 ; de 1980 à 1997, le transport en voitures particulières s'est en effet accru de 63.1 pour cent et le transport par autobus et autocars de 17.8 pour cent seulement.

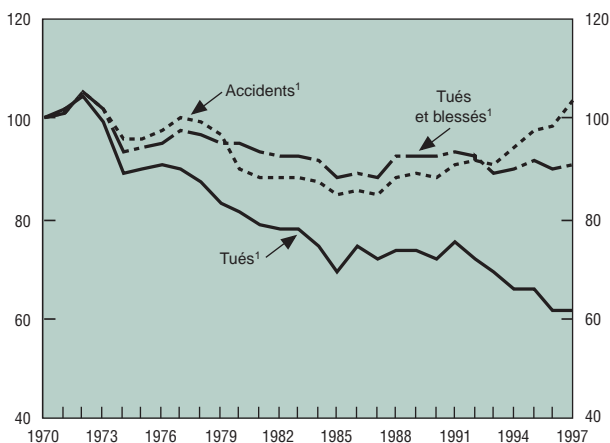
ACCIDENTS DE LA ROUTE

20. Depuis 1985 où la courbe décrivant les changements intervenus dans le nombre d'**accidents de la route** avait atteint son minimum (-15.5 % par rapport à 1970), il faut malheureusement constater une inversion de tendance qui se traduit par une augmentation de cet indicateur de 23.2 pour cent entre 1985 et 1997 avec toutefois des résultats contrastés selon les années. Après une progression de 3.8 pour cent en 1995 et de 1.5 pour cent en 1996, le nombre d'accidents de la circulation en Europe occidentale a de nouveau augmenté de près de 5.2 pour cent en 1997. Jamais depuis 1970 on n'avait enregistré un taux de croissance annuel aussi élevé de ces accidents. Cette évolution inquiétante pour la quatrième année consécutive s'explique principalement en 1997 par une hausse du nombre des accidents sur les réseaux routiers de la Turquie (+20.6 %) où ce phénomène préoccupant est une constante depuis plusieurs années, ainsi que dans une moindre mesure de la Grèce (+4.5 %) et de l'Autriche (+3.8 %). Parmi les pays ayant à l'inverse réalisé des progrès significatifs en ce domaine, il convient de mettre en exergue la Finlande (-4.0 %) où le nombre d'accidents avait déjà diminué significativement l'année précédente, les Pays-Bas (-2.8 %), le Luxembourg (-2.8 %) et l'Irlande (-2.2 %).

21. L'année 1997 a vu également progresser de 0.8 pour cent le nombre total de **victimes**, soit près de 1 860 000 personnes tuées ou blessées sur les routes des pays d'Europe de l'Ouest. Ce

ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

(nombre)
1970 = 100



1. 18 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.

mauvais résultat qui fait suite à ceux de 1994 (+1.4 %) et de 1995 (+1.7 %) malgré un mieux sensible en 1996 (-2.0 %), porte le nombre total de victimes d'accidents de la route à un niveau supérieur à celui atteint tant en 1993 et 1994 que durant les années 1985 à 1987, les meilleures à cet égard. Il faut d'ailleurs noter d'importantes différences selon les pays. Tandis que le nombre de victimes (tués et blessés) a augmenté en 1997 de 6.7 pour cent en Grèce, de 3.9 pour cent en Autriche et de 3.4 pour cent en Belgique, il a au contraire nettement reculé en Finlande (-3.2 %), aux Pays-Bas (-2.0 %), au Luxembourg (-1.9 %) et au Danemark (-1.6 %).

22. Si en 1997, les accidents de la route ont été plus nombreux et ont provoqué davantage de blessés que l'année précédente, leur degré de mortalité a été heureusement moindre. Par rapport à 1996, il y a eu en effet en 1997, 0.4 pour cent de **tués** en moins sur les routes d'Europe de l'Ouest. Cette réduction est toutefois, en pourcentage, la plus faible enregistrée depuis 1991, la dernière année où le nombre de tués s'était inscrit à la hausse. En 1997 plus de 47 700 personnes sont encore décédées des suites d'un accident de la route dans les pays Membres de la CEMT dont l'économie obéit depuis longtemps aux lois du marché, mais jamais au cours de la période 1970-1997, ce chiffre n'avait été aussi bas, portant ainsi à près de 18.7 pour cent la diminution depuis 1991 du nombre annuel de décès sur les réseaux routiers des pays d'Europe occidentale. Ces considérations globales, *a priori* positives même si l'amélioration observée en 1997 est peu marquée, ne sauraient faire oublier que cette année-là, le nombre de tués s'est encore accru de 18.8 pour cent en Norvège où il est revenu à son niveau de 1995 après un net recul en 1996, de 8.4 pour cent en Finlande malgré une réduction du nombre d'accidents, de 7.6 pour cent en Autriche et de 4.2 pour cent en Irlande. Les résultats les plus satisfaisants en la matière ont été ceux du Luxembourg (-22.2 %), du Danemark (-9.2 %), du Portugal (-7.7 %) et de la Suisse (-4.7 %).

23. Le bilan qui ressort de l'étude des accidents de la circulation en 1997 dans les pays d'Europe de l'Ouest apparaît donc quelque peu contrasté selon les indicateurs retenus et dans l'ensemble assez décevant, le seul élément positif étant une légère réduction du nombre de tués. Sur une période plus longue, force est cependant de remarquer alors même que la circulation a fortement augmenté, que le nombre annuel de tués sur les routes de ces pays a diminué de plus de 41 pour cent par rapport à 1972 grâce aux actions menées par les pouvoirs publics depuis le milieu des années 70. Ce succès qui se traduit par plus de 33 000 vies épargnées chaque année comparé au plus haut niveau historique de 1972, est néanmoins fragile comme le prouve l'évolution préoccupante depuis 1985 du nombre de blessés et surtout de celui des accidents malgré une croissance plus modérée des transports en voitures particulières à partir de 1993. Globalement le tribut payé à la route en Europe occidentale apparaît toujours

beaucoup trop élevé sur le plan tant humain qu'économique et social ; selon les experts, à lui seul le coût externe des accidents de la route pourrait représenter jusqu'à 2.5 pour cent du PIB. En outre, il subsiste certaines tendances préoccupantes dans plusieurs pays, notamment ceux qui connaissent encore une progression rapide de leur taux de motorisation. Il s'avère donc plus que jamais nécessaire de veiller sans relâche à l'application des mesures déjà mises en œuvre, et de promouvoir de nouvelles actions afin de combattre efficacement l'insécurité sur les routes ouest-européennes.

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DANS LES PAYS EN TRANSITION MEMBRES DE LA CEMT

24. Les développements qui suivent concernent les États membres de la CEMT situés au Centre et à l'Est du continent européen qui, depuis le début de la décennie 90, sont engagés dans un processus de transition plus ou moins avancé avec le passage d'une économie planifiée à une économie de marché. 19 de ces pays ont été en mesure de fournir des données statistiques sur les prestations de leur secteur des transports, dont pour la première fois, l'Albanie (AL), l'Azerbaïdjan (AZ), la Fédération de Russie (RUS) et l'Ukraine (UA). Les renseignements communiqués par ces quatre pays sont ainsi venus s'ajouter à ceux déjà envoyés les années précédentes par le Bélarus (BY), la Bosnie-Herzégovine (BIH), la Bulgarie (BG), la Croatie (HR), l'Estonie (EST), l'Ex-République Yougoslave de Macédoine (MK), la Hongrie (H), la Lettonie (LV), la Lituanie (LT), la Moldova (MD), la Pologne (PL), la République slovaque (SK), la République tchèque (CZ), la Roumanie (RO) et la Slovénie (SLO). Parmi les pays en transition appartenant à la CEMT à la fin de l'année 1997, seule la Géorgie n'a pas pu transmettre des informations chiffrées sur l'évolution de ses transports en 1997. La création de la République slovaque et de la République tchèque étant intervenue officiellement le 1^{er} janvier 1993, pour les années antérieures les données relatives à l'ancienne Tchécoslovaquie (CS) ont été utilisées afin d'éviter une rupture trop importante dans les séries statistiques.

Les systèmes de transport des pays en transition présentent de notables différences tant au niveau de leurs structures que de leurs dimensions, les volumes acheminés atteignant, par exemple, une ampleur vraiment exceptionnelle dans certains d'entre eux, ne serait-ce qu'en raison de leur superficie ou de la taille de leur population. Par ailleurs, le stade d'avancement des réformes économiques est extrêmement variable selon les États et l'introduction des mécanismes du marché, y compris au niveau du secteur des transports, ne s'effectue pas au même rythme partout. Enfin, les renseignements chiffrés disponibles sous forme de séries chronologiques sont loin de couvrir des périodes identiques dans tous les pays, certains ne disposant d'informations que pour les

dernières années seulement. Afin de construire des indicateurs statistiques agrégés suffisamment homogènes et pertinents pour permettre d'appréhender réellement l'évolution du secteur des transports dans certaines zones de l'Europe, une distinction sera donc établie ci-après entre, d'une part les pays d'Europe centrale et orientale et les États baltes, regroupés sous le vocable « PECO », et d'autre part les pays appartenant à la Communauté des États Indépendants, à savoir l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la Fédération de Russie, la Moldova et l'Ukraine, désignés sous le terme générique de pays de la CEI, pour lesquels les données statistiques ne permettent que difficilement de remonter au-delà de 1990.

SITUATION GÉNÉRALE

25. Le profil inégal de croissance qui a été l'une des spécificités de la performance économique des pays en transition au cours des années récentes, s'est poursuivi en 1997. Cette année a été en effet caractérisée par un mélange d'activités extrêmement soutenues – de manière parfois inattendue – dans certains pays, et de retours en arrière désastreux dans d'autres. Une telle hétérogénéité dans les performances semble inhérente au processus de transformation économique ; elle s'explique largement par de substantielles différences dans le rythme et l'ampleur des réformes mises en œuvre. Les progrès enregistrés dans la voie de la stabilisation, du changement structurel et de l'introduction des mécanismes de marché ont été loin d'être identiques dans tous les pays en transition.

En dépit des ralentissements ou reculs intervenus dans certains États, des taux de croissance relativement élevés ont cependant prévalu en 1997 dans un nombre important de pays en transition si bien que le Produit Intérieur Brut agrégé de l'ensemble de ces pays (Pays d'Europe centrale et orientale, Républiques baltes et États de la CEI) a augmenté pour la première fois depuis le début des réformes politiques et économiques. Cette progression de l'ordre de 1.9 pour cent est la conséquence de la poursuite de la croissance en Europe centrale et orientale, du bond en avant des pays baltes, d'un rétablissement économique remarquable de nombreux pays de la CEI et surtout de la fin d'un long déclin (sept années de recul) de la production en Russie. En général, les développements économiques positifs notés en 1997 reflètent les progrès réalisés dans les réformes économiques ainsi qu'une consolidation économique graduelle dans un nombre assez important de pays d'Europe centrale et dans la région de la Baltique. Cette consolidation se traduit par des performances en matière de production qui apparaissent durablement fortes dans la plupart des secteurs d'activité économique. Les changements structurels observables dans certains pays, par exemple l'Estonie, la Hongrie et la Pologne, suggèrent qu'ils sont sans doute entrés dans une phase plus mature du processus de transformation économique.

26. 1997 a été globalement une année de **croissance économique** forte en Europe centrale et orientale dans la majorité des pays (à l'exception notable de la République tchèque) qui ont conduit le plus rapidement les réformes, ainsi que dans les États baltes. Le taux de croissance moyen du Produit Intérieur Brut en Europe centrale et orientale a certes été plus faible en 1997 (+2.9 %) qu'en 1996 (+4.1 %) mais ce ralentissement est essentiellement lié à la forte baisse du PIB en Albanie (-7.0 %), en Bulgarie (-6.9 %) où ce phénomène se produit pour la seconde année consécutive, et en Roumanie (-6.6 %). Dans ces pays les autorités publiques ont dû mettre en place des politiques économiques rigoureuses et se débattre avec les conséquences des sévères crises financières survenues en 1996 et 1997 en raison de mauvais fondamentaux économiques. A l'origine de ces échecs se trouve le plus souvent le manque de consensus social et politique en faveur d'un programme radical de transformation. Par ailleurs, malgré la levée de l'embargo sur ses transports, le relèvement économique de l'Ex-République Yougoslave de Macédoine a été assez lent (+1 %) et aucun signe d'accélération ne s'est manifesté à cet égard durant l'année 1997.

D'une façon générale, force est de constater une divergence croissante au niveau du développement et des réformes économiques entre, d'une part les pays de l'Europe du Sud-Est et, d'autre part ceux de l'Europe centrale ou de la Baltique. En effet, en dehors de la République tchèque, les taux de croissance des pays d'Europe centrale ont été en 1997 généralement plus élevés qu'attendus en début d'année et supérieurs à ceux enregistrés en 1996. Le PIB a même augmenté de plus de 6 pour cent en Croatie dont l'économie a été dopée par l'activité touristique et le secteur de la construction, en Pologne qui est le seul pays de l'Est dont la production a dépassé son niveau d'avant la période de transition ainsi qu'en Slovaquie où l'économie a été soutenue par la poursuite du programme gouvernemental en matière d'infrastructures et par le dynamisme des activités de services. La Hongrie a connu le taux de croissance de son PIB (+4.0 %) le plus élevé depuis dix ans après la consolidation couronnée de succès de son programme d'ajustement. La performance assez modeste de l'économie tchèque (+1 % au lieu de +3.9 % en 1996) alors que celle-ci était depuis 1989 l'une des plus avancées dans la voie des réformes, s'explique par les sérieuses perturbations qui ont concerné à la fois les marchés financiers – surtout les taux de change – et la performance de l'économie réelle, obligeant les autorités de ce pays à prendre des mesures restrictives afin de réduire les déficits publics et restaurer les équilibres macro-économiques.

Du côté des pays baltes le rétablissement économique semble désormais bien établi avec une croissance qui s'est accélérée et a atteint en 1997, +11.4 pour cent en Estonie, +6.5 pour cent en Lettonie et +5.7 pour cent en Lituanie. Jamais des taux de croissance aussi forts n'avaient été observés dans chacun de ces

États depuis leur indépendance. Ce résultat reflète les progrès considérables réalisés dans la voie de la stabilisation macro-économique et des réformes structurelles.

Dans les pays de la CEI dont le PIB s'est accru en moyenne de plus de 1 pour cent, enregistrant ainsi une évolution positive pour la première fois depuis 1989, le développement macro-économique le plus significatif en 1997 a été l'interruption de la longue période (sept années) de contraction du PIB de la Fédération de Russie. Dans un contexte de légère baisse de l'inflation et d'un recul marqué des taux d'intérêt, l'augmentation du PIB de ce pays a cependant été assez modeste (+0.8 %) ; la situation économique globale de la Russie demeure extrêmement fragile en raison notamment de la précarité du système fiscal avec des problèmes chroniques de recouvrement des impôts et d'une grande dépendance à l'égard des financements extérieurs. La production s'est également inscrite à la hausse en 1997 dans la plupart des autres pays de la CEI avec une reprise significative en Azerbaïdjan (+5.8 %) grâce à un boom des investissements dans le secteur pétrolier, au Bélarus (+10.4 %) dont l'économie a été soutenue par une politique monétaire laxiste qui ne saurait masquer de graves déséquilibres macro-économiques et une propension à de trop fortes interventions administratives, et en Géorgie (+11.3 %) enfin sortie d'une dépression prolongée qui a réduit sa production industrielle au cinquième de son niveau de 1989. La performance économique de la Moldova (+1.3 %) a été en revanche beaucoup plus limitée et surtout, faisant exception, l'Ukraine s'est trouvée une nouvelle fois confrontée à une baisse (-3.0 %) de son PIB du fait de l'absence réelle de réformes structurelles qui conduit à une grande fragilité des finances extérieures de ce pays, une situation fiscale préoccupante et un déficit budgétaire qui s'aggrave. Le renouveau des économies des pays de la CEI observé globalement en 1997 s'explique largement par la mise en œuvre de politiques monétaires restrictives, par une stabilité des taux de change ainsi que par un accroissement de la productivité. La réduction de l'inflation en Russie qui demeure le principal partenaire commercial des autres pays de la CEI, a également contribué à cette reprise des activités.

27. L'amélioration de la performance économique des pays en transition en 1997 trouve son origine tout d'abord dans une série de facteurs liés à la **demande** tant intérieure qu'extérieure. Durant les phases initiales du processus de transformation économique, les caractéristiques de la demande variaient énormément selon les États, même ceux présentant un taux identique de croissance de la production. La présente étape de la transition est dominée par un redressement continu de la demande dans la plupart des pays en transition ; les caractéristiques nationales de cette demande demeurent toutefois très hétérogènes, ce qui se traduit par une contribution très différente des diverses composantes de la demande finale à la croissance du PIB. Un élément commun à un grand nombre d'économies en transition émerge

cependant des évolutions récentes : un décalage systématique entre la croissance de la production et de la demande intérieure ce qui entraîne des déséquilibres extérieurs importants qui vont souvent s'élargissant dans de nombreux pays en transition.

Il apparaît que la **consommation privée** a fortement progressé en 1997 dans les pays d'Europe centrale dont la croissance économique a été soutenue, ainsi que dans les Républiques baltes. Le renforcement de cette consommation est le signe manifeste d'une confiance accrue des populations dans les économies qui se reforment le plus rapidement ; il est aussi le résultat des effets positifs des réformes antérieures. Ce phénomène a été particulièrement sensible en Pologne où le volume du commerce de détail a augmenté de 12.2 pour cent grâce à la croissance des salaires réels et des crédits à la consommation. La consommation privée a connu de même une hausse très marquée dans les pays baltes avec des variations se situant entre +13 pour cent et +15 pour cent ainsi qu'en Croatie et en Slovénie. En revanche une chute brutale de la consommation privée s'est produite en Bulgarie (-33 %) et en Roumanie (-27 %) où les perturbations financières et les mesures restrictives qui s'en sont suivies, ont affecté la confiance des consommateurs. Au sein de la CEI une nette reprise de la consommation privée si l'on se réfère aux activités du commerce de détail, s'est manifestée en Russie (+2.5 %) et en Ukraine (+4.2 %) mais celle-ci a surtout revêtu une ampleur singulière en Géorgie (+27.5 %), Bélarus (+19.6 %) et Azerbaïdjan (+17.3 %). En revanche le recul de cet indicateur s'est poursuivi en Moldova (-5.4 %).

La rapide expansion de l'**investissement** qui dure depuis plusieurs années, a continué en Pologne et s'est même accélérée en 1997. C'est avant tout l'investissement privé qui a été l'élément décisif en la matière, cet investissement se concentrant dans l'industrie manufacturière et étant avant tout tourné vers la formation de capital fixe et non vers la constitution de stocks. En Pologne, la contribution de l'investissement fixe à la croissance du PIB en 1997 a été identique à celle de la consommation. L'investissement a également été très soutenu en Hongrie et en Slovaquie mais, dans ce dernier cas, c'est l'investissement public dans les infrastructures qui a joué un rôle déterminant. En revanche, les ajustements politiques décidés en République tchèque et en Roumanie ont conduit à une baisse sensible des investissements dans ces pays, les dépenses consacrées aux infrastructures routières et ferroviaires ayant été particulièrement affectées en République tchèque.

Globalement de 1991 à 1996, l'investissement réel a nettement augmenté en Pologne, en République slovaque et en République tchèque. Durant le même intervalle de temps, il a également progressé en dépit de certaines fluctuations annuelles, en Croatie, Estonie, Hongrie et Slovénie. Malgré les différences constatées, la tendance générale est à une reprise plus ou moins établie de

l'investissement à la fin de la période dans la plupart des PECO. Dans un grand nombre de pays de la CEI, la performance de l'investissement demeure une source de préoccupation, notamment en Russie et en Ukraine. Dans ces deux États, on observe une chute persistante de l'investissement qui s'est encore poursuivie en 1997 si bien que cet investissement a diminué de près de 70 pour cent en Russie par rapport à son niveau de 1991 et ne représente plus en Ukraine que 22 pour cent du volume atteint en 1991. Une telle évolution ne peut que limiter le potentiel de croissance future de ces deux pays.

Les changements intervenus dans la structure des investissements des pays les plus avancés dans la voie des réformes montrent une croissance relativement forte des investissements dans l'industrie, spécialement en Croatie, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Slovénie ainsi que, dans une certaine mesure, en Hongrie. En même temps, et contrairement aux prévisions, les services ne paraissent pas avoir été le principal destinataire de ces investissements. Même si ce constat s'explique en partie par la faible intensité capitalistique des services, ce phénomène souligne l'importance de l'industrie et notamment des activités manufacturières pour les pays en transition en tant que facteur de redressement et de croissance durant le passage d'une économie planifiée à une économie de marché.

28. Sur le plan extérieur, le **commerce international** des économies en transition a connu une évolution divergente selon les pays en 1997. En Europe centrale et orientale ainsi que dans les pays baltes, les performances à l'exportation ont été en général supérieures à celles de 1996 qui avaient été caractérisées par un ralentissement de la composante extérieure de la demande. La croissance des exportations, particulièrement forte dans la seconde partie de l'année, a été – en valeurs – de +5.9 pour cent dans les pays d'Europe centrale et orientale et de +22.8 pour cent dans les Républiques baltes au lieu de +2.3 pour cent et +17.7 pour cent respectivement en 1996. Alors que les importations ont vu leur développement se ralentir considérablement en Europe centrale et orientale (+6.1 % au lieu de +14.3 % en 1996), celles des pays baltes ont continué de croître à un rythme soutenu pour la seconde année consécutive (+26.5 % en 1997 après +26.3 % en 1996).

A la différence de 1996 où l'expansion des exportations des PECO était liée avant tout aux échanges intrarégionaux, le commerce avec les pays les plus développés a retrouvé de sa vigueur en 1997, les exportations des pays d'Europe centrale et orientale et des États baltes étant particulièrement stimulées par la demande soutenue des pays d'Europe de l'Ouest. Cette évolution a renforcé la place de l'Union Européenne qui représente désormais 60 pour cent des exportations et importations des PECO, l'Allemagne (29 % des exportations et 22 % des importations) étant le principal partenaire. Le commerce avec les pays en transition s'est au contraire ralenti considérablement ou a même chuté dans

certains cas, sa part dans l'ensemble des échanges extérieurs des PECO reculant de près de 1 pour cent en 1997. Des exportations en recul mais des importations en nette progression ont caractérisé le commerce des PECO avec les pays en voie de développement mais ce type d'échanges ne représente qu'environ 6 à 7 pour cent du commerce extérieur total des pays d'Europe de l'Est et des pays baltes.

Si sur le plan géographique, la situation respective des différents marchés extérieurs s'est quelque peu modifiée, on a surtout observé en 1997 des changements importants dans la composition des biens exportés par les PECO. Les ventes à l'étranger de machines et d'équipements se sont beaucoup développées tandis que les exportations du secteur agro-alimentaire se sont redressées, sauf dans les pays du Sud-Est de l'Europe, après une longue période de déclin. Les exportations de matières premières et de pétrole ont au contraire stagné ou décliné dans la plupart des pays. Sur le plan des importations, un trait commun a été, d'un côté le recul de la part des produits pétroliers et des matières premières, de l'autre l'augmentation de celle des machines et de certains produits manufacturés. Les achats à l'étranger de produits alimentaires, boissons et tabacs sont demeurés étales ou ont chuté dans de nombreux pays à l'exception des États baltes.

Les évolutions précédentes font donc ressortir une amélioration incontestable des performances à l'exportation des PECO en 1997, leur déficit commercial bien qu'en hausse, étant finalement inférieur à celui prévu par les experts en début d'année. Ce résultat trouve sa source dans une combinaison de facteurs internes et externes : la reprise de la demande occidentale surtout au second semestre, le volume des importations de l'Europe de l'Ouest ayant par exemple augmenté de 8 pour cent sur l'ensemble de l'année ; l'accroissement de la compétitivité des PECO, la production s'étant accrue alors que la progression des salaires nominaux se ralentissait ; une évolution favorable des taux de change monétaire ; le développement de programmes de promotion des exportations avec la mise en place de systèmes de crédits d'importation et d'assurance ; le démarrage de nouvelles capacités productives dans certains secteurs d'exportation (industrie automobile et électronique, ingénierie, chimie, industrie alimentaire) à la suite notamment des investissements réalisés par des multinationales entre 1991 et 1996. A l'inverse, la baisse du prix en dollars des biens sur les marchés mondiaux a permis de limiter la progression en valeurs des importations.

La récente reprise du commerce extérieur des PECO ne fait que conforter une tendance observée depuis le début du processus de transition, à savoir une croissance des importations et exportations de la région plus rapide que celle du commerce mondial. Ce renforcement de la position des pays d'Europe centrale et orientale ainsi que des États baltes dans le commerce mondial

contraste avec leur recul au cours de la période 1985-1991. Selon les statistiques de l'Union Européenne la part des PECO dans les importations totales de l'UE aurait plus que doublé depuis 1992 représentant désormais 3 pour cent de ces importations et atteignant même 7 pour cent dans le secteur textile et l'habillement.

A l'inverse de l'évolution enregistrée dans les PECO, les exportations des pays de la CEI qui ont affiché une croissance moyenne de l'ordre de 1.6 pour cent en valeurs en 1997, sont demeurées stagnantes ou ont augmenté dans de moindres proportions qu'en 1996 alors que les importations ont continué de croître fortement (+17.8 %). Ces performances médiocres s'expliquent avant tout par les résultats de la Fédération de Russie dont les exportations représentent à elles seules 70 pour cent de celles de la CEI, la part des importations de ce même pays se situant aux alentours de 60 pour cent. Elles ne sauraient toutefois masquer les bons résultats à l'exportation de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie et de l'Ukraine. Les exportations de la Russie ainsi que de nombreux pays de la CEI qui reposent principalement sur le pétrole, les produits métallurgiques et les biens primaires, ont été extrêmement pénalisées par la baisse des prix de ces produits sur les marchés internationaux. Contrastant avec la croissance observée en 1996, le commerce international au sein de la CEI a baissé en valeurs de 3 pour cent en 1997 du fait de la faible demande de la région et de la compétitivité des produits importés hors CEI. En dix ans, la part du commerce intra-CEI a fortement diminué : alors qu'en 1990 les trois-quarts des exportations de la CEI étaient intra-régionales, ces dernières ne représentaient plus qu'un quart des exportations totales des pays de la région en 1997.

Globalement pour l'ensemble des pays en transition (PECO et CEI), les exportations se sont accrues, en valeurs, de 4.6 pour cent et les importations de 10.1 pour cent en 1997. Même si le déficit commercial des PECO a été moindre que prévu, il représentait cependant cette année-là 10.1 pour cent de leur PIB (9.5 % en 1996). Au niveau des balances commerciales l'excédent russe s'est trouvé réduit de manière significative en 1997 alors que le déficit s'est creusé dans les autres pays de la CEI ainsi que dans les États baltes où il représente désormais 22 pour cent du PIB (18.6 % en 1996). Les mêmes tendances se retrouvent pour les balances des paiements courants ; même si les résultats pour l'ensemble des pays en transition ont été un peu meilleurs qu'initialement prévus, les déficits des paiements courants qui dépassent 10 pour cent du PIB en Albanie, Azerbaïdjan, Croatie, Estonie, Lituanie et Moldova, demeurent toujours une source de préoccupations.

29. A côté des facteurs liés à la demande, d'autres éléments caractéristiques de l'**offre** constituent des facteurs explicatifs pertinents pour l'analyse des tendances économiques observées en 1997 dans les pays en transition. Un examen détaillé de l'offre révèle que comme les années précédentes, la croissance

économique dans les pays en transition a été largement fondée en 1997 sur le dynamisme de l'activité industrielle avec des résultats souvent remarquables dans le secteur des industries manufacturières stimulées par les exportations. Si dans les pays d'Europe centrale et orientale, la progression de la **production industrielle** (+5.6 %) a été légèrement moindre qu'en 1996 (+6.5 %), ce phénomène est principalement la conséquence du sévère recul de cette production en Albanie, Bulgarie et Roumanie. La production industrielle s'est au contraire accrue de plus de 10 pour cent en Hongrie où elle a été la principale force d'accélération de la croissance économique avec notamment des performances remarquables dans le secteur des machines et équipements, et en Pologne où elle connaît pour la cinquième année consécutive une croissance qui bénéficie à l'ensemble de l'industrie manufacturière et porte à plus de 76 pour cent l'augmentation de la production de ce secteur depuis 1993. L'activité industrielle a également été particulièrement dynamique dans les pays baltes (+5.6 %), principalement en Estonie où elle a bénéficié d'importantes restructurations sous la pression notamment d'investissements étrangers directs, et elle a retrouvé pour la première fois le chemin de la croissance dans les pays de la CEI (+2.3 %), l'élément moteur essentiel du redressement russe ayant été la performance de l'industrie manufacturière, surtout dans les domaines de la construction automobile, l'ingénierie, l'industrie légère, en dépit de la poursuite du déclin des secteurs minier et pétrolier. Comme signalé précédemment, l'industrie a su attirer une large part de l'investissement fixe ; l'investissement industriel a fortement augmenté au cours des années récentes dans de nombreux pays en transition, l'industrie manufacturière drainant par exemple à elle seule la moitié de l'investissement privé en Pologne. Les effets de ces investissements nouveaux ont commencé à se manifester dans des changements de structures et une compétitivité accrue à l'exportation. Contrairement aux attentes antérieures selon lesquelles le secteur des services devait être la principale source de création de nouveaux emplois, au fur et à mesure des progrès du processus de restructuration, l'industrie se révèle être en fait le premier générateur d'emplois dans le secteur privé. Ainsi, loin de développer une économie postindustrielle dominée par les services, la plupart des pays d'Europe centrale et orientale, après mise au rebut des vieilles capacités, semblent être embarqués dans un processus de réindustrialisation avec une orientation très marquée vers l'exportation.

30. Malgré des taux de croissance de la production assez élevés en 1997, la plupart des **marchés du travail** des pays en transition n'ont connu que peu d'améliorations cette année-là même si le nombre total de chômeurs (environ 14 millions) a, pour la première fois depuis le début du processus de transition, reculé légèrement pour l'ensemble de ces pays (-2 %). Dans les États d'Europe centrale et orientale, la croissance de l'emploi est demeurée très modeste avec une progression d'à peine 0.3 pour cent, l'emploi n'augmentant réellement qu'en Pologne grâce à un développement remarquable du

secteur des services et demeurant stagnant ou en baisse dans les autres pays. De ce fait, le taux de chômage a légèrement diminué dans cette zone passant de 11.8 pour cent à 11.7 pour cent en raison principalement des progrès enregistrés en Pologne ainsi que, dans une moindre mesure, en Hongrie et en Slovaquie. Dans tous les autres pays le chômage a en revanche augmenté et il n'est inférieur à 10 pour cent qu'en République tchèque et en Roumanie où il a d'ailleurs sensiblement progressé en 1997.

Dans les pays baltes, en raison de la croissance économique très soutenue, le mouvement de baisse de l'emploi qui se poursuivait depuis cinq ans, s'est inversé en 1997 mais dans de modestes proportions. Le taux de chômage de ces pays se situe désormais aux alentours de 6.3 pour cent, en léger repli grâce surtout à la performance de l'Estonie en ce domaine et, de façon un peu moins marquée, de la Lettonie.

L'accélération de la reprise économique dans un grand nombre de pays de la CEI a eu peu de conséquences sur la situation du marché du travail, l'emploi continuant de décliner dans la plupart de ces États, le recul ayant même tendance dans certains d'entre eux à s'amplifier par rapport à 1996. Il n'en demeure pas moins que le taux officiel de chômage (6.2 %) demeure bas dans les pays de la CEI mais il serait en réalité beaucoup plus élevé, les chiffres communiqués reflétant à la fois l'excès de main d'œuvre employée dans les entreprises et l'absence d'enregistrement des personnes réellement au chômage.

Sur une longue période, l'analyse fait ressortir une forte diminution de l'emploi total dans les pays en transition depuis 1989 : -16 pour cent dans les pays d'Europe centrale et orientale, -20 pour cent dans les Républiques baltes, -10 pour cent dans les États de la CEI. Le maintien de taux relativement élevés de chômage suggère que le processus de restructuration économique s'est traduit avant tout par des gains significatifs de productivité avec, jusqu'ici, peu ou pas de création nette d'emplois. Le secteur industriel notamment public a été particulièrement touché au début de la phase de transition tandis que l'emploi est demeuré inchangé dans le secteur des services et a connu dans l'agriculture une évolution contrastée selon les pays. Les quelques statistiques disponibles montrent une croissance significative de l'emploi dans le secteur privé depuis le début de la transition : la part de l'emploi privé qui se situait à un niveau modeste n'excédant pas en général 10 pour cent en 1990, atteint désormais 60 pour cent dans de nombreux pays, les exceptions en la matière étant la Roumanie (50 %), la Bulgarie et la Russie (40 %). Il n'en demeure pas moins que dans la plupart des pays le nombre d'emplois créés par le secteur privé a été insuffisant pour compenser le nombre de ceux perdus dans le secteur étatique.

31. En dépit de sérieux revers constatés dans plusieurs États du Sud-Est de l'Europe, les taux d'**inflation** ont reculé de manière

significative dans la plupart des pays en transition au cours de ces dernières années. Le processus de désinflation s'est poursuivi en 1997 dans un grand nombre de ces pays. Il a cependant été particulièrement prononcé dans les États baltes et les pays de la CEI alors que les progrès à cet égard ont été moins marqués en Europe centrale et orientale. Dans cette dernière région, le taux annuel d'inflation a diminué seulement en Hongrie, en Pologne et en Slovénie ; l'augmentation des prix s'est en revanche accélérée dans les autres pays tout en demeurant inférieure à 10 pour cent en Croatie, en République slovaque et en République tchèque ainsi que dans l'Ex-République Yougoslave de Macédoine. Si l'on fait abstraction de l'Albanie (+33 %), de la Bulgarie (+1 083 %) et de la Roumanie (+155 %) où l'inflation a présenté un caractère explosif, la hausse moyenne des prix à la consommation dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes s'est établie en 1997 dans une fourchette allant de 4 pour cent en Croatie à plus de 18 pour cent en Hongrie. Dans les pays baltes, les taux d'inflation ont en effet continué de baisser pour la quatrième année consécutive tombant à 7 pour cent en Lettonie, 8,5 pour cent en Lituanie et 12,3 pour cent en Estonie, la moins bonne performance de ce pays s'expliquant par une augmentation prononcée des salaires réels et donc de la demande des consommateurs. Dans la grande majorité des pays de la CEI, l'inflation a également nettement diminué en 1997 grâce à la poursuite de politiques monétaires restrictives et à la stabilisation des taux de change. La réduction a été sensible en Russie (+11 %), en Azerbaïdjan, en Géorgie, en Moldova et en Ukraine. Seul le Bélarus (+63,4 %) s'est trouvé confronté à une accélération de son inflation.

Dans la majorité des pays en transition, ce sont les prix des services qui ont eu tendance à augmenter le plus rapidement en raison d'une faible exposition à la concurrence étrangère et d'une progression insuffisante de la productivité dans ce secteur. En outre, une part importante de l'inflation des PECO résulte des ajustements importants intervenus dans les prix jusque-là contrôlés de nombreux services (transports publics, énergie, santé, loyers...) et des phénomènes de rattrapage consécutifs à la suppression progressive de l'encadrement administratif de ces prix. Au contraire, les prix des produits alimentaires ont généralement progressé moins vite que ceux des autres composants de l'indice des prix, la meilleure performance en la matière étant cependant à mettre au crédit des biens de consommation non alimentaires en raison de la pression exercée par les importations favorisées par des monnaies locales fortes et la baisse des prix internationaux.

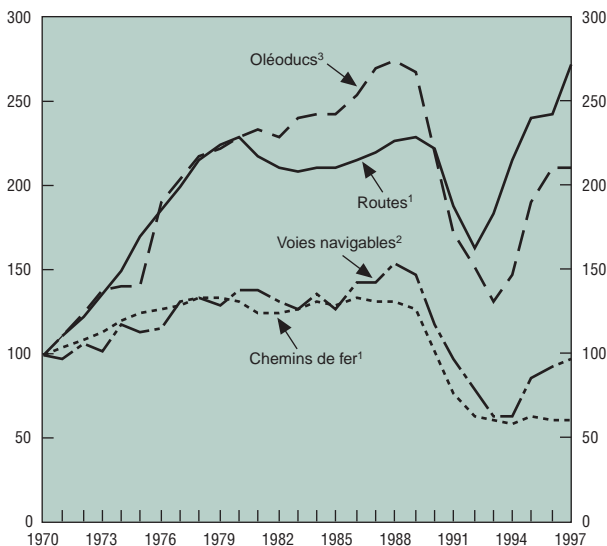
32. Compensant les déficits des balances de paiements courants, une arrivée nouvelle de capitaux étrangers s'est produite en 1997 dans les économies en transition. Un flux record d'investissements directs étrangers a notamment été observé avec une croissance de plus de 50 pour cent de ces investissements par rapport à 1996. Selon les experts, malgré certaines évolutions positives en 1997, il existe cependant encore de nombreuses sources d'instabilité

qui rendent les économies en transition très vulnérables et les exposent à divers troubles, ne serait-ce qu'en raison de leur dépendance à l'égard des financements externes ou de la fragilité de la situation budgétaire de certains États.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

33. Les difficultés engendrées par la transformation du système économique et politique des pays en transition ainsi que par la disparition de l'Union Soviétique, le recul marqué de la production qui s'en est suivi, les troubles liés à l'éclatement de l'ancienne Yougoslavie n'ont pas manqué de se répercuter sur les transports de marchandises tant des *pays d'Europe centrale et orientale* que des *États baltes*. Les prestations de ce secteur exprimées en tonnes-kilomètres, ont en effet diminué de 46.4 pour cent entre 1988 et 1992 dans les PECO avec, par exemple, un recul de près de 21.6 pour cent pour la seule année 1991. A partir de 1993, en raison de l'apparition de signes avant-coureurs de reprise économique dans certains États, les transports de marchandises ont vu progressivement redémarrer leurs activités avec une augmentation

**ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES
EN EUROPE DE L'EST ET DANS LES PAYS BALTES**
(tonnes-kilomètres)
1970 = 100



1. 14 pays : AL, BG, BIH, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

2. 10 pays : BG, CZ, EST, H, HR, LT, LV, PL, RO, SK.

3. 8 pays : BG, CZ, H, HR, LT, LV, PL, RO.

de leurs prestations de 0.7 pour cent en 1993 et de 5.0 pour cent en 1994. L'accélération de la croissance économique, sa généralisation à la plupart des pays et le développement soutenu de la production industrielle conjugués avec le retour progressif à la paix dans l'ex-Yougoslavie, n'ont pas été sans conséquences sur les transports de marchandises des PECO qui ont enregistré en 1995 une très forte progression de l'ordre de 10 pour cent. Le tassement des activités observé en 1996 a tout naturellement été ressenti au niveau des transports de marchandises, le nombre de tonnes-kilomètres acheminées par voie terrestre dans les PECO n'ayant que peu varié cette année là : +0.7 pour cent. Confirmant la dépendance du secteur des transports à l'égard de la conjoncture économique et malgré la crise survenue dans plusieurs pays du Sud-Est de l'Europe, la croissance marquée du PIB dans la plupart des États d'Europe centrale et dans les pays baltes s'est traduite en 1997 dans les PECO par une augmentation des transports de marchandises (+4.6 %) bien supérieure à celle enregistrée l'année précédente.

La situation en 1997 a cependant été très contrastée selon les pays. Si les transports de marchandises se sont fortement accrus en République tchèque (+11.8 %), en Pologne (+5.1 %), dans les États baltes (+29.2 % en Estonie, +12.5 % en Lituanie) ainsi qu'en Bosnie-Herzégovine qui retrouve peu à peu des conditions économiques plus normales après plusieurs années de conflit, ils ont en revanche nettement diminué dans les pays du Sud-Est de l'Europe confrontés à une grave crise économique (-40.5 % en Albanie, -6.5 % en Bulgarie, -4.7 % en Roumanie) ainsi qu'en République slovaque (-5.3 %).

Tous les modes de transport n'ont pas bénéficié dans les mêmes proportions de la croissance générale des flux de marchandises constatée en 1997 dans les PECO. Si les transports par routes et par voies navigables intérieures ont vu leurs prestations en tonnes-kilomètres progresser significativement, les chemins de fer ont encore dû faire face à un recul de leurs activités marchandises ; ainsi se trouve confirmée la rechute du fret ferroviaire observée l'année précédente après la reprise de 1995 qui avait mis fin à six années d'effondrement des trafics. De leur côté, les transports par oléoducs ont été également confrontés à une légère baisse de leurs acheminements qui constitue une rupture par rapport à la tendance haussière des trois années précédentes. Sur une longue période, il convient de souligner que les différents modes de transport n'ont pas ressenti de manière semblable l'évolution globalement négative qui a caractérisé les transports de marchandises de 1989 à 1992 dans les PECO. Ils n'ont pas non plus profité de façon identique du retournement économique consécutif aux progrès du processus de transition. C'est ainsi que le transport routier a réussi dès 1993 à enrayer le déclin de ses activités qui n'avait été sensible qu'à partir de 1990, alors que les chemins de fer et les transports par voies navigables qui ont vu leurs prestations marchandises reculer sans cesse depuis 1989,

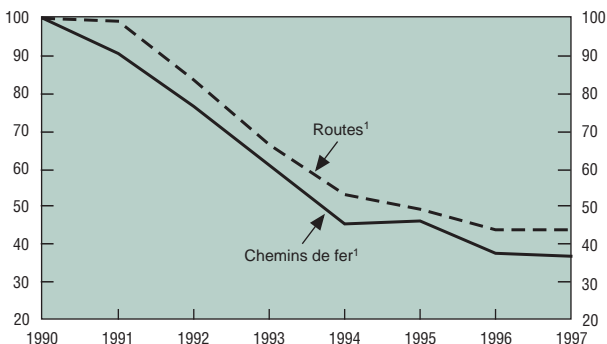
ont dû attendre respectivement 1995 et 1994 pour que s'interrompe ce phénomène.

34. L'évolution des transports de marchandises au cours des dernières années dans *les pays de la CEI* ne présente pas le même profil que dans les PECO. Elle porte incontestablement la marque des difficultés rencontrées par ces pays pour réformer leurs systèmes économiques et a été très affectée par les retards du processus de transition au niveau de la mise en œuvre des politiques de stabilisation, de la réalisation des changements structurels ou de l'introduction des mécanismes de marché. La crise économique majeure qui en est résulté, a entraîné une baisse continue de la production avec une diminution du PIB de près de 45 pour cent et de la production industrielle de près de 50 pour cent entre 1989 et 1996. Cet effondrement a eu de lourdes conséquences pour les transports de marchandises. Les statistiques disponibles qui ne concernent que les transports par rail et par route, font ressortir une chute de plus de 62 pour cent des prestations marchandises de ces deux modes confondus entre 1990 et 1997. L'amélioration de la situation économique en 1997 avec pour la première fois depuis 1989 une évolution positive du PIB pour l'ensemble des pays de la CEI, a permis de limiter à 1.1 pour cent le recul des activités en tonnes-kilomètres des transports de marchandises. Ce résultat, bien qu'encore dans le rouge, représente une nette rupture par rapport à la tendance antérieure où la perte de substance du secteur des transports de marchandises avait certaines années revêtu une ampleur spectaculaire dans les pays de la CEI : -19.8 pour cent en 1993, -24.5 pour cent en 1994 et -17.7 pour cent en 1996. Il est dû à une nette progression des transports de marchandises au Bélarus (+14.8 %) et en Azerbaïdjan (+5.3 %) alors

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANS LES PAYS DE LA CEI

(tonnes-kilomètres)

1990 = 100



que ces transports ont connu un nouveau repli en Russie (-1.5 %) et en Ukraine (-2.2 %). Contrairement aux PECO, les développements constatés respectivement pour le rail et pour la route ne sont guère différents avec une baisse prononcée des activités de ces deux modes depuis 1990. Tout au plus peut-on signaler que la diminution des prestations marchandises de la route dans l'intervalle a été un peu inférieure en pourcentage à celle des chemins de fer. En outre, pour la première fois depuis 1990, les transports routiers ont enregistré en 1997 une légère augmentation de leurs acheminements en tonnes-kilomètres alors que les prestations ferroviaires ont encore diminué, bien que dans des proportions beaucoup plus modestes que les années antérieures.

35. Après une embellie en 1995 où ils avaient renoué avec la croissance (+6.2 %), les **chemins de fer** des PECO avaient été confrontés à une rechute de leurs transports de marchandises (-1.4 %) en 1996. Ces transports ont de nouveau reculé de près de 0.5 pour cent en 1997. Selon l'UIC et à la différence de l'année précédente, cette baisse serait due cette fois à une contraction des activités nationales (-3.4 %) alors que les transports internationaux auraient au contraire nettement augmenté (+6.1 %). La contre-performance d'ensemble des réseaux ferroviaires des PECO en 1997 s'explique principalement par les mauvais résultats des chemins de fer albanais (-45.4 %), tchèques (-13.5 %) et roumains (-7.8 %). En revanche les administrations ferroviaires des pays baltes, du fait notamment du dynamisme du trafic avec la Fédération de Russie, ont bénéficié d'une forte progression de leurs transports de marchandises pour la seconde année consécutive : +21.5 % en Estonie, +12.6 % en Lettonie et +6.4 % en Lituanie. En dehors de ces trois pays, une hausse importante des prestations marchandises du rail a également été signalée en Hongrie (+5.6 %), en République slovaque (+3.9 %) ainsi que dans les États issus du démembrement de l'ex-Yougoslavie qui ont profité du retour progressif à des conditions économiques et politiques plus normales dans la région : Bosnie-Herzégovine (+150 %), Slovénie (+11.8 %), Croatie (+9.3 %) et E.R.Y.M. (+3.0 %).

Dans les États de la CEI, les transports ferroviaires de marchandises qui avaient fortement chuté (-18.5 %) en 1996, ont vu leur situation se stabiliser quelque peu en 1997 même s'ils ont encore diminué de plus de 1.3 pour cent. Ce recul, le moins élevé observé depuis 1990 à la seule exception de l'année 1995, trouve son origine dans la baisse des prestations des chemins de fer russes (-1.9 %) et ukrainiens (-1.8 %). Les réseaux de l'Azerbaïdjan (+26.6 %), du Bélarus (+18.1 %) et, dans une moindre mesure, de la Moldova (+1.1 %) ont connu par contre une activité beaucoup plus soutenue que l'année précédente, notamment en trafic international.

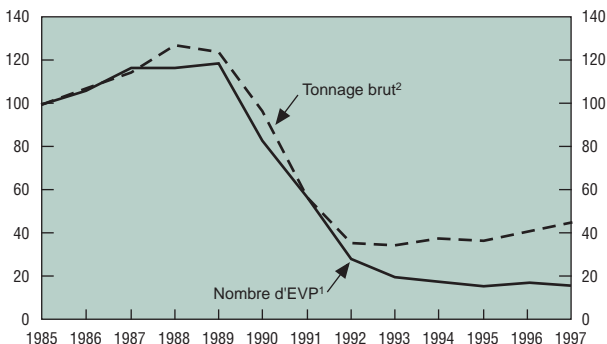
A la suite de l'évolution ainsi observée en 1997, les prestations en tonnes-kilomètres des chemins de fer des PECO accusaient cette année-là un recul de près de 54 pour cent par rapport à leur

niveau record atteint en 1988. Pour leur part, les réseaux des pays de la CEI ont perdu près de 63 pour cent de leur substance comparé à 1990. Les entreprises ferroviaires des pays en transition depuis la chute du rideau de fer ont été à l'évidence lourdement affectées par les difficultés économiques de ces pays et par le changement de leurs structures industrielles moins tournées désormais vers des activités génératrices de trafics de pondéreux (matières premières, minerais et charbon). Elles ont également subi les conséquences de la transformation et de la réorientation des échanges commerciaux de ces pays qui généraient par le passé d'importants transports de masse, souvent en transit, en provenance ou à destination de l'ex-Union Soviétique.

Le transport ferroviaire de *conteneurs* a largement contribué au déclin brutal des activités des chemins de fer durant les premières années du processus de transition. Ce type de transport particulièrement développé pour les relations avec l'ex-Union Soviétique en raison de la différence d'écartement des voies ferrées, s'est complètement effondré. Entre 1989 et 1995 le nombre de conteneurs acheminés par le rail dans les PECO a diminué de près de 87 pour cent tandis que le tonnage transporté par ce moyen chutait de plus de 71 pour cent. Pour l'essentiel, la baisse du tonnage conteneurisé s'est produite de 1990 à 1992. Après une relative stabilisation de 1993 à 1995, on a assisté à une incontestable reprise de ce mode d'acheminement en 1996 avec une augmentation de +12.2 pour cent en tonnage, qui s'est confirmée en 1997 (+8.6 %). Le résultat de 1997 tient avant tout à la bonne performance (en tonnage) des chemins de fer de la Lituanie (+23.8 %), de la Pologne (+21.4 %), de la République tchèque (+18.4 %) ainsi que de la Bulgarie confrontée, il est vrai, à un écroulement de ce trafic les deux années précédentes. En revanche, les tonnages

TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS EN EUROPE DE L'EST ET DANS LES PAYS BALTES

1985 = 100



1. 8 pays : BG, CZ, H, HR, LT, RO, SK, SLO.
2. 10 pays : BG, CZ, H, HR, LT, LV, PL, RO, SK, SLO.

conteneurisés traités par les réseaux estonien (-17.9 %) et lettonien (-7.5 %) qui avaient considérablement augmenté en 1996, ont connu une nette rechute, une forte diminution de ces tonnages étant également constatée en Slovaquie (-32.5 %), en Roumanie (-14.2 %) et en Croatie (-11.7 %). L'examen des changements intervenus depuis le début du processus de transition tant en ce qui concerne le nombre de conteneurs transportés par le rail que le tonnage acheminé de la sorte, fait ressortir une évolution divergente de ces deux indicateurs à partir de 1992. C'est ainsi que depuis cette année de référence le nombre de conteneurs – à la seule exception de 1996 – n'a jamais cessé de diminuer alors que les tonnages conteneurisés se sont presque toujours inscrits à la hausse. En 1997, par exemple, le nombre de conteneurs acheminés par rail dans les PECO a encore baissé de près de 10.2 pour cent contrairement aux tonnages en sensible augmentation. Ce phénomène traduit sans nul doute une certaine rationalisation de ce genre de transport et une meilleure utilisation des unités de transport intermodal véhiculées par les chemins de fer.

Les données statistiques sur les transports ferroviaires de conteneurs dans les pays de la CEI sont très incomplètes car elles ne concernent que l'Azerbaïdjan et l'Ukraine. Dans ces deux pays, ce type de transport s'est véritablement effondré perdant, durant la période 1992-1997, près de 94 pour cent de sa substance en nombre de boîtes et de 91 pour cent en tonnage. A la différence de l'Azerbaïdjan où les tonnages conteneurisés sont à la hausse depuis 1996, les derniers renseignements communiqués par l'Ukraine ne montrent aucun signe véritable de ralentissement du mouvement à la baisse des transports de conteneurs : en 1997 tant les tonnages conteneurisés que le nombre d'unités acheminées par les chemins de fer de ce pays ont encore diminué de plus de 30 pour cent.

A l'exception de la société polonaise Polkombi qui est toujours dans une phase de démarrage et qui enregistre une forte progression du nombre de ses envois (± 2.3 EVP) tant en trafic international (+180 %) que national (+86 %), toutes les sociétés de *ferroulage* est-européennes membres de l'UIRR ont un point commun : elles opèrent en trafic international et utilisent très largement la technique de la route roulante. Ces sociétés se sont pour la plupart bien comportées en 1997. C'est ainsi que la société hongroise Hungarokombi a vu son nombre d'envois s'accroître de 20 pour cent tandis que la firme slovène Adria Kombi a affiché un résultat en hausse de 8 pour cent. Seule l'entreprise tchèque, Bohemiakombi a fait état en 1997, comme l'année précédente, d'une diminution de ses envois (-7 %).

36. Les chiffres concernant les **transports routiers** dans les pays en transition doivent être interprétés avec beaucoup de précaution. Ce secteur est en effet en pleine transformation avec la privatisation, souvent accompagnée d'un morcellement, de grandes firmes publiques qui bénéficiaient par le passé d'un quasi-monopole,

l'apparition d'un nombre considérable de petites entreprises privées de transport routier ainsi que la disparition de certains transports assurés pour leur propre compte par d'énormes conglomérats industriels. Si les appareils statistiques des pays concernés permettaient par le passé de connaître avec beaucoup de précision les transports routiers qui étaient alors pour l'essentiel effectués par quelques grosses entreprises publiques, ils s'avèrent par contre souvent inadaptés pour saisir aujourd'hui les activités d'un secteur caractérisé par un émiettement croissant de la profession et une multiplication du nombre d'intervenants sur le marché. L'exemple de la République tchèque est révélateur à ce propos. Après avoir procédé à des enquêtes couvrant l'ensemble des entreprises de transport routier et non plus seulement, comme par le passé, celles employant plus de 25 personnes, ce pays a dû réviser à plusieurs reprises les séries statistiques qu'il publie. Ces changements de méthodologie qui entraînent des ruptures de série, expliquent par exemple en partie l'augmentation des activités routières constatée pour la seule année 1994 dans le domaine des marchandises. De son côté, la Lettonie a également transmis pour 1997 des données qui, pour la première fois, intègrent le transport pour compte propre et sont donc difficilement comparables avec celles des années précédentes.

Des informations disponibles, il ressort néanmoins que le recul des prestations réalisées par les transports routiers de marchandises dans les pays d'Europe centrale et orientale ainsi que dans les États baltes, ne s'est manifesté qu'à partir de 1990 alors que tous les autres modes ont été touchés dès 1989, et qu'il a été beaucoup moins prononcé que pour ces autres modes. Plus adapté aux nouvelles structures économiques qui se mettaient en place et dynamisé par l'arrivée d'opérateurs privés, le transport routier a relativement mieux résisté que ses concurrents à la chute spectaculaire des mouvements de marchandises qui a accompagné le processus de transition dans les PECO. De plus, contrairement au chemin de fer et à la navigation intérieure, la situation du transport routier a cessé de se dégrader dès 1993 où les prestations de ce mode ont retrouvé le chemin de la croissance après trois années de déclin. Cette tendance s'est amplifiée en 1994 et 1995, le transport par route ayant su tirer largement profit de l'augmentation des trafics induite par la généralisation de la reprise économique dans la plupart des pays d'Europe centrale et orientale. Ces années-là, le nombre de tonnes-kilomètres acheminées par la route a en effet augmenté respectivement de 16.3 pour cent et 11.9 pour cent, le taux de progression pour 1994 étant le plus élevé jamais constaté depuis 1970. Le rythme de la croissance économique s'étant quelque peu ralenti dans les PECO en 1996, cette inflexion a tout naturellement eu des conséquences sur les activités des entreprises de transport routier de marchandises dont les prestations en tonnes-kilomètres ne se sont accrues que de 0.8 pour cent, un pourcentage sensiblement inférieur à celui calculé pour chacune des trois années précédentes. Le retour à de meilleures conditions économiques en 1997 s'est traduit, à son

tour, par une nette reprise du transport routier de marchandises (+12.1 %) dans les PECO. Cette croissance marquée s'explique avant tout par une forte hausse des acheminements de fret par la route dans les pays baltes (+46.2 % en Estonie, +22.8 % en Lituanie) ainsi qu'en République tchèque (+35.2 %) et en Pologne (+12.7 %). De même, la normalisation progressive de la situation en Bosnie-Herzégovine a permis un redémarrage de ce type de transport (+130.2 %). A l'opposé, la crise économique qui a affecté plusieurs pays du Sud-Est de l'Europe n'a pas manqué de se répercuter sur leurs transports routiers de marchandises : -40.4 pour cent en Albanie, -9.0 pour cent en Bulgarie. Ce mode d'acheminement a également chuté en Hongrie (-1.5 %), en Croatie (-6.9 %) et en Slovaquie (-26.9 %).

Dans les pays de la CEI, les informations statistiques qui ne sont disponibles que depuis 1990 pour la Fédération de Russie et l'Ukraine, font ressortir un déclin rapide du transport routier de marchandises entre 1990 et 1996 : -56 pour cent dans l'ensemble. Cette baisse continue semble enfin avoir trouvé son terme en 1997. Le secteur routier, bénéficiant d'une amélioration de la situation économique de la plupart des pays de la CEI, a en effet connu une légère augmentation de ses prestations marchandises (+0.7 %) grâce aux bons résultats de la Russie (+1.3 %) et surtout du Bélarus (+4.8 %). Ces prestations ont en revanche encore considérablement diminué en Azerbaïdjan (-40.4 %) et en Ukraine (-52.7 %). L'interprétation de ces chiffres nécessite certaines précautions. Les données transmises par la plupart des pays de la CEI ne concernent en effet que le transport routier pour compte d'autrui et se limitent souvent aux seules entreprises publiques. Elles ne permettent donc pas de décrire la situation réelle d'un secteur en pleine mutation avec l'apparition d'entreprises privées et le développement du transport pour compte propre.

Les indicateurs statistiques susceptibles de décrire les activités spécifiquement internationales des transports routiers des pays en transition sont quasiment inexistantes. L'un des seuls éléments d'information à cet égard est le nombre de carnets TIR émis. Le coup de frein intervenu en 1996 dans le développement des échanges extérieurs des pays en transition s'était aussi répercuté sur le nombre de carnets distribués à ces pays. Ce nombre n'avait en effet accusé qu'une hausse de 6 pour cent cette année-là, la plus faible observée depuis 1990. En 1997 le nombre de carnets TIR émis au profit des pays en transition a, selon l'IRU, progressé un peu plus rapidement qu'en 1996, reflétant de la sorte le dynamisme retrouvé du commerce international en Europe. L'augmentation globale de 8.6 pour cent du nombre de carnets TIR alloués à l'ensemble des pays en transition en 1997 est toutefois assez différenciée selon les États, les PECO n'enregistrant qu'une croissance de 3.9 pour cent de ce nombre tandis que la demande des pays de la CEI (+27.1 %) a été particulièrement forte. Dans une perspective à plus long terme, il convient de noter que la quantité de carnets TIR délivrés chaque année aux transporteurs routiers

des pays en transition a été multipliée par 8.7 par rapport à 1989, témoignant d'une participation de plus en plus active de ces pays aux échanges internationaux.

37. Dans les PECO, les prestations de la **navigation intérieure**, mesurées en tonnes-kilomètres, ont augmenté de 5.9 pour cent en 1997, soit une performance comparable à celle de l'année précédente. Après le redressement spectaculaire de ce type de transport en 1995 (+36 %) consécutif à la reprise du trafic sur le Danube et de la normalisation de la situation politique dans cette région, les résultats de 1996 et de 1997 confirment le renouveau du transport par voies navigables intérieures qui, en Europe centrale et orientale, s'était véritablement effondré entre 1989 et 1994 perdant près de 60 pour cent de sa substance dans l'intervalle.

En 1997 les transports par voies d'eau intérieures ont enregistré une forte croissance en Hongrie (+22.9 %) et en Roumanie (+14.6 %). Ils se sont également inscrits à la hausse en Pologne (+9.3 %) et en Bulgarie (+8.0 %). En revanche ils ont reculé de manière significative en Croatie (-50.0 %), en République tchèque (-32.4 %) ainsi que, dans une moindre mesure, en République slovaque (-4.9 %). La reprise des activités de la batellerie depuis 1995 ne saurait cependant faire oublier que le transport assuré par la navigation intérieure dans les PECO en 1997, ne représentait encore que 63 pour cent du volume record acheminé par ce mode en 1988.

Parmi les pays de la CEI, seul le Bélarus a transmis des données récentes relatives aux transports par voies d'eau intérieures. Ces données font ressortir une progression de 17 pour cent des prestations de la batellerie dans ce pays en 1997 mais il n'en reste pas moins que le nombre de tonnes-kilomètres ainsi acheminées cette année-là accusait un recul de plus de 94 pour cent par rapport à 1990. Par ailleurs, les informations communiquées par la Fédération de Russie à la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies font état d'une réduction de plus de 58 pour cent des activités de ce mode de transport entre 1990 et 1995 au sein de cette Fédération.

38. L'année 1997 a été caractérisée dans les PECO par une certaine rechute des transports par **oléoducs** (-0.6 %) après une très nette reprise des activités de ce mode de transport de 1994 à 1996 (+61.1 % en trois ans) qui n'avait toutefois pas permis de compenser totalement l'important recul survenu entre 1989 et 1993 par suite notamment de l'effondrement du trafic de transit en provenance de l'ex-URSS. L'évolution négative constatée en 1997 trouve avant tout son origine dans la forte diminution des acheminements de produits pétroliers des pays du Sud-Est de l'Europe (-27.3 % en Bulgarie, -13.7 % en Roumanie) ainsi que de la République tchèque (-7.3 %) et de la Pologne (-2.3 %). Par contre, les prestations en tonnes-kilomètres du transport par oléoducs ont sensiblement

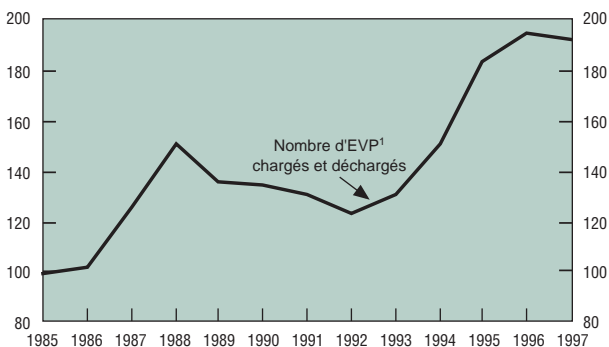
augmenté en Lituanie (+15.1 %) et en Lettonie (+5.0 %) en raison de la bonne tenue des exportations de pétrole russe. Elles ont également progressé en Croatie (+7.1 %) et en Hongrie (+1.8 %). Du côté de la CEI, seule l'Azerbaïdjan a transmis des données statistiques sur les acheminements de produits pétroliers par conduites. Ceux-ci ont augmenté de 7.8 pour cent en 1997 reflétant le dynamisme du secteur pétrolier de ce pays, mais ils sont encore en retrait de plus de 68 pour cent par rapport à leur niveau record de 1986. Selon les statistiques de la CEE/ONU, le trafic des oléoducs en Russie aurait perdu plus de 46 pour cent de sa substance en tonnes-kilomètres entre 1990 et 1995.

39. Les données relatives au **transport maritime de conteneurs** dans les PECO font ressortir pour 1997 une diminution de 0.5 pour cent du nombre de boîtes chargées et déchargées dans les ports de ces pays, et un recul de plus de 4.7 pour cent du tonnage ainsi transporté. Cette contre-performance constitue une rupture par rapport à l'évolution des quatre années précédentes où ce type de transport s'était développé de manière spectaculaire, le nombre de conteneurs maritimes ayant plus que doublé et le tonnage correspondant ayant été multiplié par 2.8 entre 1992 et 1996. Si l'on se réfère aux tonnages conteneurisés chargés et déchargés, la baisse observée globalement en 1997 reflète avant tout les difficultés éprouvées par les ports de la Roumanie (-46.4 %) et de l'Albanie (-36.4 %) confrontés à la crise économique prévalant dans le Sud-Est de l'Europe, ainsi que de la Lituanie (-24.9 %) et de la Lettonie (-7.0 %). Les informations chiffrées concernant le nombre de conteneurs manutentionnés confirment d'ailleurs les mauvais résultats enregistrés par ces ports. Contrastant avec cette situation, les ports polonais ont connu une progression de leurs activités dans ce domaine tant en nombre de boîtes (+8.7 %) qu'en tonnage (+12.4 %). Il en a été de même pour l'Estonie où des progrès sensibles ont été notés contrairement aux deux autres États baltes : +19.8 pour cent en nombre de conteneurs, +11.5 pour cent en tonnage. Les ports de la Bulgarie qui ne dispose d'informations statistiques que sur le nombre de conteneurs chargés et déchargés (+12.1 %), semblent avoir mieux résisté en la matière que leurs concurrents des pays voisins.

Malgré d'importantes différences selon les États, le transport maritime de conteneurs a donc incontestablement marqué une pause en 1997 dans les PECO. Il n'en demeure pas moins que depuis 1992 il a connu une expansion remarquable en Europe de l'Est et dans la région de la Baltique. Ce phénomène est en tout premier lieu la conséquence de l'augmentation et de la réorientation des échanges extérieurs des pays en transition mais il est également manifeste que certains d'entre eux ont trouvé dans le mode maritime une alternative à des acheminements terrestres rendus difficiles par l'insécurité persistante dans certaines régions, l'insuffisance des infrastructures de transport et l'imposition par plusieurs États de taxes de transit très élevées sur les camions. Nul doute que la reprise de certains modes traditionnels d'acheminement des ex-

TRANSPORT MARITIME DE CONTENEURS EN EUROPE DE L'EST ET DANS LES PAYS BALTES

1985 = 100



1. 6 pays : BG, HR, LT, PL, RO, SLO.

portations et importations russes après les perturbations engendrées par la chute du rideau de fer, a aussi contribué à la croissance des trafics maritimes de conteneurs dans les PECO.

Dans la CEI, les informations communiquées par la Fédération de Russie et l'Ukraine ne permettent de remonter que jusqu'en 1993, rendant impossible toute analyse sur une longue période. Après une baisse significative en 1994, les transports maritimes de conteneurs se sont vivement redressés dans ces deux pays : +30 pour cent en tonnage de 1995 à 1997. La croissance des tonnages conteneurisés chargés et déchargés dans les ports maritimes en 1997 (+7.8 %) est cependant la plus faible signalée depuis trois ans, ce ralentissement s'expliquant par la stagnation des activités des ports ukrainiens alors que les tonnages en conteneurs ayant transité par les ports russes ont augmenté de 10.4 pour cent cette année-là.

40. La transformation des structures économiques et politiques des pays en transition membres de la CEMT ainsi que l'application progressive des règles de l'économie de marché au secteur des transports en lieu et place d'une planification très directive, n'ont pas été sans effets sur la répartition des transports entre les différents modes, du moins dans les PECO. Le tableau suivant, établi à partir des données communiquées par 14 pays⁵ situés en Europe centrale et orientale ainsi que dans la région de la Baltique met bien en évidence le changement intervenu. Le transport routier en est le grand bénéficiaire. Ce tableau montre également combien la structure de la répartition modale de ces pays avec encore une prépondérance des chemins de fer, diffère de celle des États membres de la CEMT appartenant à l'Europe de l'Ouest.

ÉVOLUTION DE LA PART DE MARCHÉ
(EN POURCENTAGE) DES DIFFÉRENTS MODES DANS LES PECO

Transports de marchandises en t-km

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997
Chemins de fer	80.6	76.1	72.0	73.1	67.4	54.5	53.9	51.0
Routes	16.5	21.4	25.4	24.3	29.9	42.8	43.3	46.1
Voies navigables	2.9	2.5	2.6	2.6	2.7	2.7	2.8	2.9
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Les données statistiques relatives aux pays de la CEI ne concernent que les transports ferroviaires et les transports routiers. De plus elles portent seulement sur la période 1990-1997. Dans cet intervalle, la répartition modale a peu varié et demeure caractérisée par un quasi-monopole des chemins de fer pour le transport de marchandises. La part du rail en tonnes-kilomètres est en effet passée de 90.0 pour cent en 1990 à 88.3 pour cent en 1997. De tels chiffres prouvent que l'introduction des réformes économiques et des mécanismes du marché a sans doute pris beaucoup de retard dans le domaine des transports de marchandises au sein de la CEI ; la répartition entre les modes demeure encore très fortement marquée par l'organisation antérieure au processus de transition où l'acheminement des marchandises était prioritairement dévolu aux chemins de fer. Ils traduisent en outre l'incapacité des statistiques actuelles à refléter les modifications intervenues dans le secteur routier et à saisir véritablement les activités d'une profession en pleine mutation avec, à la fois, l'apparition de nombreuses entreprises privées et l'émergence d'un transport pour compte propre.

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

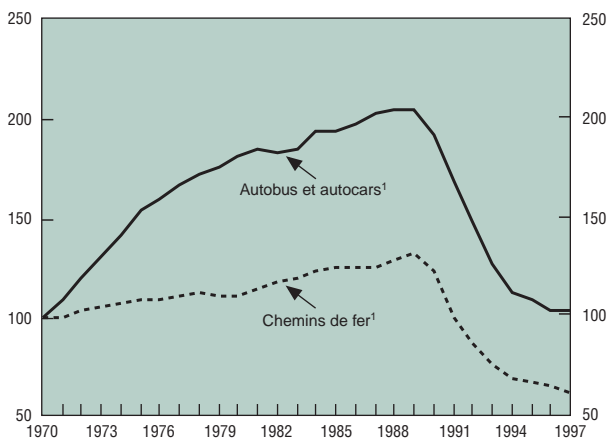
41. Faute d'informations statistiques suffisantes sur les transports effectués en voitures particulières, il est impossible de donner un aperçu complet de la situation des transports de voyageurs dans les pays en transition. Les données disponibles dans la plupart des pays ne concernent en effet que les seuls transports publics et offrent une vision d'autant plus déformée de la situation réelle des transports de voyageurs que le développement de la motorisation individuelle et de la circulation automobile constitue l'un des attributs les plus visibles du processus de transformation de ces pays. A titre d'information complémentaire et pour ne pas se limiter aux seuls déplacements terrestres, il convient de signaler que, selon les statistiques de l'IATA, les compagnies aériennes des PECO et celles des pays de la CEI ont vu le nombre de leurs passagers-kilomètres augmenter respectivement de 4.1 pour cent et de 4.5 pour cent en 1997.

42. Dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes, les transports de voyageurs par **chemins de fer** ont encore

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS EN EUROPE DE L'EST ET DANS LES PAYS BALTES

(voyageurs-kilomètres)

1970 = 100



1. 14 pays : AL, BG, BIH, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

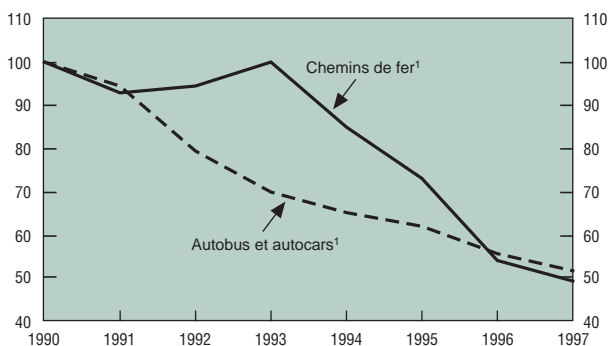
diminué de 5.1 pour cent en 1997 et accusent de la sorte un recul de plus de 52 pour cent par rapport à leur niveau record de 1989. Le déclin continu des activités ferroviaires sur le marché des transports de voyageurs depuis cette dernière année s'est donc poursuivi et même amplifié en 1997 alors que la baisse constatée avait semblé se ralentir quelque peu en 1995 et 1996. Cette tendance négative s'explique tout d'abord par les contraintes qui pèsent sur les revenus des ménages et freinent leur mobilité globale, mais aussi par la hausse souvent importante des tarifs ferroviaires liée à des phénomènes de rattrapage et à une volonté politique de réduire les subventions accordées aux réseaux de chemin de fer. Elle a également pour cause la concurrence accrue de la voiture particulière par suite d'une forte progression du taux de motorisation qui dépasse déjà les 200 voitures pour 1 000 habitants dans plusieurs pays et atteint des valeurs bien plus élevées dans les grandes villes. Un examen détaillé de la situation des différentes administrations ferroviaires montre que le recul significatif des prestations voyageurs du rail observé en 1997 pour l'ensemble des PECO, a en fait frappé un très grand nombre de réseaux, les plus sérieusement affectés étant ceux de l'Albanie (-43.5 %) de la Slovaquie (-18.9 %), de l'Estonie (-15.5 %), de la Roumanie (-14.0 %) et de la Lituanie (-13.8 %). Les seules compagnies ferroviaires à avoir signalé une augmentation du nombre de leurs voyageurs-kilomètres ont été celles de la Bulgarie (+16.2 %), de la Hongrie (+1.0 %), de la Slovénie (+0.5 %) ainsi que celle de la Bosnie-Herzégovine (+40.0 %) qui retrouve progressivement une activité plus normale mais avec des niveaux de trafic encore très

éloignés de ceux réalisés à la fin des années 80. Selon les informations communiquées par l'UIC, la contre-performance des chemins de fer est-européens en 1997 s'expliquerait uniquement par la diminution de leurs prestations en transport national alors que le nombre de voyageurs acheminés en trafic international se serait accru de plus de 9 pour cent.

Dans les pays de la CEI, les chemins de fer qui avaient réussi jusqu'en 1993 à maintenir leurs activités voyageurs à un niveau remarquablement constant comparé à 1990, ont depuis été confrontés à une baisse très rapide de leurs prestations dans ce domaine. Cette tendance récente s'est trouvée confirmée en 1997 où le nombre de leurs voyageurs-kilomètres a encore diminué de près de 8.1 pour cent ; une telle baisse, bien que sensiblement inférieure à celle des trois années précédentes, porte à près de 50 pour cent le recul de cet indicateur depuis 1993 dans les pays membres de la CEMT appartenant à la Communauté des États Indépendants. Une analyse réseau par réseau montre que seuls les chemins de fer du Bélarus ont connu une évolution positive en 1997 (+10.7 %) malgré une contraction de leur trafic international, les autres compagnies ferroviaires ayant toutes vu se réduire sensiblement leurs transports de voyageurs : -12.4 pour cent en Azerbaïdjan, -9.9 pour cent en Russie, -7.8 pour cent en Ukraine.

43. Les statistiques relatives aux transports routiers en **voitures particulières** sont extrêmement fragmentaires pour les PECO et totalement inexistantes pour la CEI. L'Albanie, la Hongrie et la République tchèque ont été en effet les seuls pays à transmettre officiellement des données chiffrées sur leur trafic automobile en 1997. Si le transport en voitures particulières, mesuré en

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS DANS LES PAYS DE LA CEI (voyageurs-kilomètres) 1990 = 100



1. 4 pays : AZ, BY, RUS, UA.

voyageurs-kilomètres, a augmenté cette année-là de 1.9 pour cent en République tchèque, il a par contre encore diminué de 1.4 pour cent en Hongrie, confirmant donc l'évolution divergente observée entre ces deux pays depuis quelque temps. Le recul enregistré pour la quatrième année consécutive en Hongrie alors même que le parc automobile de ce pays continue de progresser, traduit un moindre usage des voitures particulières en raison des coûts d'utilisation des véhicules – notamment du prix de l'essence – qui demeurent très élevés eu égard aux revenus disponibles des ménages. Par ailleurs, des renseignements communiqués par l'Albanie, il ressort que les transports en voitures particulières de ce pays (-30 %) ont été rudement affectés en 1997 par la crise économique traversée par cet État. La même année, selon des sources non officielles, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés par automobile se serait accru d'environ 3.2 pour cent en République slovaque. Globalement depuis 1993, si l'on prend également en compte certains calculs effectués pour leur pays par des chercheurs polonais, le transport de voyageurs en voitures particulières aurait augmenté d'environ 50 pour cent dans cinq pays d'Europe centrale et orientale⁶. Ce résultat, bien qu'à interpréter avec précaution du fait des nombreuses estimations qui lui servent de support, traduit assez bien ce qui saute aux yeux de tout observateur, à savoir un changement profond de la structure du marché des transports de personnes qui est en train de se produire dans les PECO avec un formidable développement des modes individuels motorisés de déplacement. Les données concernant le parc automobile confirment d'ailleurs cette tendance. En progression très forte, le taux de motorisation pour 1 000 habitants dépasse d'ores et déjà les 300 voitures en République tchèque et atteint 280 voitures en Estonie, 221 voitures en Hongrie et 208 voitures en Pologne. A titre de comparaison, le taux de motorisation le plus élevé dans la CEI est celui de la Russie avec environ 105 voitures pour 1 000 habitants ; cette proportion tombe à 37 voitures en Azerbaïdjan. Il est donc manifeste que, dans les pays appartenant à la zone CEI, les déplacements de personnes sont encore pour l'essentiel assurés par les modes de transport public et que la transformation du marché des transports de voyageurs avec la montée en puissance de l'automobile n'en est encore qu'à un stade tout à fait préliminaire.

44. Les activités du transport par **autobus et autocars**, mesurées en voyageurs-kilomètres, n'ont guère varié en 1997 dans les PECO avec une modeste progression de +0.2 pour cent. Ce résultat faiblement positif constitue toutefois un changement par rapport à la baisse de ce type de transport observée depuis plusieurs années. Il n'en demeure pas moins que par rapport à 1988 les prestations en voyageurs-kilomètres des autobus et autocars accusent encore un recul de près de 50 pour cent, la désaffection à l'égard de ce mode de déplacement ayant pour l'essentiel des causes identiques à celles précédemment mentionnées pour le

transport ferroviaire de voyageurs. La pause constatée en 1997 dans le processus de déclin des activités des autocars et autobus qui se poursuit sans aucune interruption depuis le début de la transition, s'explique principalement par les bonnes performances de ce secteur d'activité en Lettonie (+7.1 %), en Estonie (+7.0 %), en Roumanie (+5.4 %), en Pologne (+3.5 %) ainsi qu'en Bosnie-Herzégovine (+144 %) où les habitants ont retrouvé la liberté de circulation avec la fin du conflit qui a ravagé ce pays. En revanche, la clientèle du transport public routier a encore chuté fortement en Albanie (-14.8 %) en raison des troubles que connaît ce pays, en Lituanie (-9.6 %), en République tchèque (-9.6 %) et en Bulgarie (-9.0 %). Elle a également baissé en Croatie (-6.5 %), en Slovaquie (-4.6 %) et en Hongrie (-1.1 %). Dans les pays de la CEI, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés par les autobus et autocars n'a pas cessé de diminuer depuis 1991. En 1997, il a encore fléchi de plus de 7 pour cent, portant à près de 50 pour cent la perte de substance enregistrée par les transports publics de voyageurs par route depuis 1990. Si ce secteur d'activité en 1997 a connu un certain renouveau en Azerbaïdjan (+10.6 %) et au Bélarus (+3.9 %), il a en revanche éprouvé de sérieuses difficultés en Russie (-1.2 %) et surtout en Ukraine où ses prestations se sont véritablement effondrées.

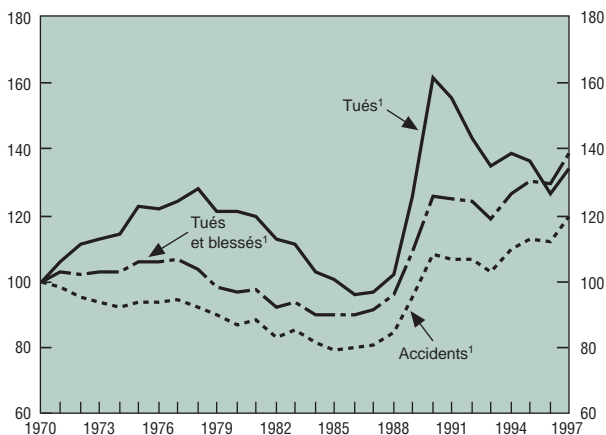
ACCIDENTS DE LA ROUTE

45. L'examen attentif de l'état de la sécurité routière en 1997 fait ressortir un bilan inquiétant pour l'ensemble des pays situés en Europe centrale et orientale et dans la région de la Baltique. Contrastant avec l'année précédente où une évolution favorable simultanée de tous les indicateurs avait été signalée, une détérioration sérieuse de la situation s'est produite en 1997 avec une forte progression à la fois du nombre d'accidents, de blessés et de tués. Après une nette amélioration de 1991 à 1993 faisant suite à trois années (1988 à 1990) marquées par une croissance spectaculaire des accidents et des victimes liés à la circulation, la sécurité routière s'est de nouveau progressivement dégradée à partir de 1994. Ce phénomène qui avait connu une certaine pause en 1996, s'est donc brutalement amplifié en 1997. A la différence des PECO, les données transmises par les pays de la CEI montrent une amélioration constante de la sécurité routière depuis 1991 (année de référence des séries chronologiques disponibles) qu'il s'agisse du nombre d'accidents, de blessés ou de tués. Un tel résultat est cependant à l'évidence le reflet du développement encore très modeste de la circulation automobile dans ces pays.

46. Au cours de l'année 1997 le nombre des **accidents routiers** dans les PECO s'est accru en moyenne de plus de 9.1 pour cent et a atteint un niveau record. Parmi tous les pays d'Europe centrale et orientale et en dehors de la République tchèque (-3.3 %), les seuls à avoir signalé une évolution favorable en ce domaine, ont été la Bulgarie (-5.2 %), l'Albanie (-4.4 %)

ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN EUROPE DE L'EST ET DANS LES PAYS BALTES

(nombre)
1970 = 100



1. 11 pays : BG, CZ, EST, H, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

et la Roumanie (-1.5 %) mais ce phénomène a vraisemblablement pour cause principale une moindre mobilité des ménages du fait des difficultés économiques éprouvées par ces trois pays. La situation s'est au contraire fortement détériorée dans les États baltes (+16.2 % en Lituanie, +13.1 % en Estonie, +5.8 % en Lettonie), en Pologne (+15.0 %), en Slovénie (+9.8 %), en Slovaquie (+7.5 %) ainsi qu'en Bosnie-Herzégovine (+58.4 %) où les relations routières interrompues par la guerre ont été progressivement rétablies. Dans les pays de la CEI le nombre d'accidents de la route a globalement diminué de 2.7 pour cent en 1997 ; les progrès les plus notables ont eu lieu en Azerbaïdjan (-9.0 %) et au Bélarus (-4.4 %) tandis qu'ils sont demeurés plus limités en Russie (-2.5 %).

47. Le nombre total de **victimes** d'accidents de la circulation dans les PECO a augmenté en 1997 de 7.4 pour cent. Jamais depuis 1990 une telle progression de cet indicateur n'avait été enregistrée. En 1997, plus de 233 000 personnes ont été blessées ou tuées sur les routes des pays d'Europe centrale et orientale et celles des États baltes ; ce chiffre qui constitue un record, est supérieur de plus de 37 pour cent à celui atteint en 1988 avant le début du processus de transition. S'il existe de notables différences selon les États, il n'en demeure pas moins que le nombre de victimes n'a baissé en 1997 que dans trois pays : la République tchèque (-6.9 %), la Bulgarie (-5.0 %) et la Roumanie (-0.3 %). Il s'est par contre beaucoup accru dans les pays baltes (+20.3 % en Estonie, +17.5 % en Lituanie, +6.7 % en Lettonie) qui payent là un lourd tribut à leur boom économique, en Pologne (+16.3 %),

en Albanie (+13.6 %), en Slovénie (+10.2 %) ainsi que pour les raisons évoquées précédemment, en Bosnie-Herzégovine (+83 %). Dans les États membres de la CEMT appartenant à la CEI, le nombre des victimes d'accidents de la circulation, suivant en cela une tendance constante depuis 1991, a encore reculé de 1.3 pour cent en 1997 grâce notamment à une réduction significative en Azerbaïdjan (-9.3 %). Le Bélarus (-3.8 %) et, dans une moindre mesure, la Russie (-1.1 %) ont également obtenu des résultats satisfaisants à cet égard.

48. En 1997 les accidents de la circulation dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes ont provoqué la mort de près de 18 000 personnes ce qui représente par rapport à l'année précédente 6.3 pour cent de **tués** en plus. C'est la première fois depuis 1990 qu'est signalée une augmentation annuelle aussi élevée du nombre des tués sur les routes des PECO. Ce nombre demeure cependant encore inférieur de près de 19 pour cent au niveau record atteint la même année 1990 au tout début du processus de transition à un moment où l'usage désormais non contrôlé de la voiture, symbole d'une nouvelle liberté, s'était traduit par une croissance spectaculaire (+58 % en deux ans) de la mortalité routière. La brutale dégradation de la situation en 1997 trouve principalement son origine dans les données communiquées par l'Estonie (+31.5 %), la République slovaque (+27.9 %), la Bosnie-Herzégovine (+15.6 %), la Pologne (+15.0 %) et la Lituanie (+8.8 %). Ces mauvais résultats ne sauraient toutefois cacher les progrès enregistrés à cet égard par la Bulgarie (-9.8 %), la Hongrie (-8.8 %), la Slovénie (-8.2 %) et la Lettonie (-4.5 %). Du côté de la CEI, le nombre de tués par suite d'accidents de la route a de nouveau diminué de plus de 6.1 pour cent en 1997 portant à plus de 27 pour cent la baisse de cet indicateur depuis 1991. C'est en Azerbaïdjan (-20.7 %) que la mortalité routière a le plus reculé en 1997 ; une amélioration sensible a également été notée en Russie (-6.1 %) tandis que le nombre de décès provoqués par des accidents de la circulation n'a guère varié sur les routes du Bélarus (-0.1 %).

49. Après quelques années où la situation avait paru se stabiliser voire s'améliorer, la dégradation spectaculaire de la sécurité routière en 1997 dans les pays d'Europe centrale et orientale ainsi que dans les États baltes, marque incontestablement un retour en arrière et semble malheureusement conforter une tendance lourde du processus de transition, à savoir une augmentation de l'insécurité routière. Depuis 1988, le nombre de tués dans des accidents de la circulation a en effet augmenté de près d'un tiers dans les PECO. Cette tendance préoccupante même si elle est le reflet d'un accès plus large des consommateurs à l'automobile, ne saurait qu'inciter les Pouvoirs Publics à renforcer leurs actions en faveur de la sécurité routière. Cette urgence apparaît tout particulièrement importante dans certains pays où les politiques de prévention des accidents de la route sont encore insuffisamment développées et où il faut s'attendre dans les années à venir à une forte progression de la motorisation.

TABLEAUX

A. TRANSPORTS DE MARCHANDISES

B. TRANSPORTS DE VOYAGEURS

C. ACCIDENTS DE LA ROUTE

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A1 : Chemins de fer

	1970	1980	1990	1996	1997	97/96*
A	9.87	11.00	12.68	13.91	14.79	+6
AL	0.16	0.48	0.58	0.04	0.02	-45
AZ	24.59	33.19	37.29	2.78	3.52	+27
B	7.82	8.00	8.35	7.24	7.47	+3
BG	13.86	17.68	14.13	7.55	7.44	-1
BIH	3.41	4.39	4.01	0.02	0.05	+150
BY	50.09	66.26	75.43	25.95	30.64	+18
CH	6.59	7.39	8.30	7.38	8.17	+11
CS	55.91	66.21	59.49			
CZ				24.29	21.01	-13
D	70.50	63.80	61.40	67.20	72.70	+8
DK	1.85	1.62	1.79	1.76	1.62	-8
E	10.34	11.28	11.61	10.45	11.49	+10
EST	5.05	5.92	6.98	4.20	5.10	+22
F	67.58	66.37	51.53	50.50	54.82	+9
FIN	6.02	8.17	7.88	8.81	9.86	+12
GR	0.69	0.81	0.61	0.35	0.34	-3
H	19.82	24.40	16.78	7.63	8.06	+6
HR	5.68	7.56	6.54	1.72	1.88	+9
I	18.07	18.38	21.22	23.48	25.45	+8
IRL	0.55	0.62	0.59	0.57	0.48	-16
L	0.76	0.67	0.71	0.57	0.61	+7
LT	13.57	18.24	19.26	8.10	8.62	+6
LV	15.52	17.59	18.54	12.41	13.97	+13
MD				2.90		
MK	0.64	0.71	0.77	0.26		
N	1.45	1.66	1.63	1.84	1.95	+6
NL	3.71	3.40	3.07	3.12	3.41	+9
P	0.78	1.00	1.59	1.86	2.25	+21
PL	99.26	134.74	83.53	68.33	68.65	0
RO	48.05	75.54	57.25	26.88	24.79	-8
RUS			2 523.00	979.66	961.43	-2
S	17.31	16.65	19.10	18.45	18.66	+1
SK				11.95	12.43	+4
SLO	3.30	3.85	4.21	2.55	2.85	+12
TR	6.09	5.17	8.03	9.02	9.72	+8
UA			474.00	163.40	160.40	-2
UK	24.55	17.64	16.00	15.14	16.86	+11
CEMT	254.52	243.63	236.09	241.65	260.63	+8
CEMT/PECO	284.21	377.29	292.07	175.94	175.15	0
CEMT/CEI			3 109.72	1 171.78	1 155.98	-1

CEMT = 18 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.

CEMT/PECO = 14 pays : AL, BG, BIH, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

CEMT/CEI = 4 pays : AZ, BY, RUS, UA.

* $-0.5\% < 0 < +0.5\%$.

e = estimation.

c = changement de série.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A2 : Routes

	1970	1980	1990	1996	1997	97/96*
A	2.86 ^l	7.93 ^l	7.06 ^l	9.77 ^l		
AL	0.78 ^l	1.30 ^l	1.20 ^l	2.25 ^l	1.34 ^l	-40 ^l
AZ	3.71 ^l	7.47 ^l	9.26 ^l	1.32 ^l	0.79 ^l	-40 ^l
B	13.09	18.31	32.05	42.01	44.98	+7
BG	7.00	13.07	13.77	15.51	14.11	-9
BIH	0.82	4.43	3.07	0.13	0.29	+130
BY	8.13	16.81	22.36	8.40	8.80	+5
CH	4.85	7.29	11.21	12.86		
CS	10.09	21.34	23.31			
CZ				30.05	40.64	+35
D	78.00	124.40	169.90	236.25	245.66	+4
DK	7.80	7.85	9.35	9.43	9.71	+3
E	51.70	89.50	151.00	190.30	197.34	+4
EST	2.35	4.22	4.51	1.90	2.77	+46
F	66.30	98.10	114.80	158.16 ^c	160.23	+1
FIN	12.40	18.40	25.40	22.10 ^c	23.50	+6
GR	6.96		12.49	12.84	12.74	-1
H	5.82	11.40	15.16	13.10	12.91	-1
HR	1.27 ^l	2.51 ^l	2.02 ^l	0.51 ^l	0.47 ^l	-7 ^l
I	58.70	119.60	177.95	198.30	207.22	+4
IRL		5.01	5.13			
L	0.14	0.28		0.41	0.43	+5
LT	3.44	6.92	7.34	4.19	5.15	+23
LV	2.88	5.13	5.85	2.21	3.35 ^c	
MD				0.10		
MK	0.76	2.53	2.19	0.67		
N	3.19	5.25	8.23	10.65	11.84	+11
NL	12.40	17.67	22.89	27.60	27.65	0
P		11.80	10.92			
PL	15.76	44.55	40.29	56.51	63.69	+13
RO	5.16	11.76	5.92	6.76	6.79	0
RUS			299.36 ^l	140.66 ^l	142.49 ^l	+1 ^l
S	17.80	21.36	26.52	31.19	33.16	+6
SK				5.17 ^l	3.78 ^l	-27 ^l
SLO	2.13	3.91	4.89	2.29		
TR	17.45	37.61	65.71	123.75	124.34	0
UA			14.79 ^l	1.12 ^l	0.53 ^l	-53 ^l
UK	85.00	91.10	132.90	150.19	152.50	+2
CEMT	438.64	673.81	967.84	235.81	273.93 ^e	+3 ^e
CEMT/PECO	58.25	133.07	129.50	141.24	158.31 ^e	+12 ^e
CEMT/CEI			345.78	151.50	152.61	+1

CEMT = 16 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, L, N, NL, S, TR, UK.

CEMT/PECO = 14 pays : AL, BG, BIH, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

CEMT/CEI = 4 pays : AZ, BY, RUS, UA.

l. Transport pour compte d'autrui uniquement.

* -0.5 % < 0 < +0.5 %.

e = estimation.

c = changement de série.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A3 : Voies navigables

	1970	1980	1990	1996	1997	97/96*
A	1.29	1.56	1.66	2.10	2.09	-1
AL						
AZ						
B	6.73	5.85	5.45	5.79		
BG	1.83	2.61	1.61	0.63	0.68	+8
BIH						
BY	1.22	1.92	1.81	0.09	0.10	+17
CH	0.14	0.13	0.20			
CS	2.43	3.59	4.42			
CZ				1.10	0.74	-32
D	48.81	51.44	54.80	61.29	62.15	+1
DK						
E						
EST	0.01	0.01	0.00	0.00	0.00	0
F	12.73	10.87	7.17	5.74	5.97	+4
FIN	4.40	5.20	4.03	3.65	3.34	-8
GR						
H	1.76	2.15	2.04	1.34	1.64	+23
HR	0.25	0.65	0.21	0.01	0.00	-50
I	0.35	0.20	0.12	0.13	0.20	+61
IRL						
L	0.30	0.33	0.34	0.32	0.32	+1
LT	0.12	0.15	0.16	0.01	0.01	+29
LV	0.05	0.09	0.29	0.00	0.00	0
MD						
MK						
N						
NL	30.74	33.48	35.66	35.32	37.92	+7
P						
PL	2.30	2.33	1.03	0.85	0.93	+9
RO	1.35	2.35	2.09	3.77	4.33	+15
RUS			214.00			
S						
SK				1.60	1.52	-5
SLO						
TR						
UA			11.90			
UK		0.40	0.20	0.19	0.19	0
CEMT	105.80	109.45	109.62	114.72 ^e	118.16 ^e	+3 ^e
CEMT/PECO	10.10	13.93	11.86	9.30	9.85	+6
CEMT/CEI						

CEMT = 10 pays : A, B, CH, D, F, FIN, I, L, NL, UK.

CEMT/PECO = 10 pays : BG, CZ, EST, H, HR, LT, LV, PL, RO, SK.

* -0.5 % < 0 < +0.5 %.

e = estimation.

c = changement de série.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

Tableau A4 : Oléoducs

	1970	1980	1990	1996	1997	97/96*
A	3.62	7.05	6.37	7.07	8.02	+13
AL						
AZ	0.96	1.65	1.25	0.53	0.57	+8
B	0.27	1.80	1.02	1.45	1.53	+5
BG		0.75	0.64	0.36	0.26	-27
BIH						
BY						
CH	1.21	1.11	1.17	1.20		
CS	6.36	9.78	7.51			
CZ				2.27	2.11	-7
D	15.12	13.10	11.74	14.50	13.15	-9
DK			2.04	3.49	3.75	+7
E	1.02	3.01	4.22	6.11	6.53	+7
EST						
F	28.18	34.67	20.50	21.90	22.10	+1
FIN						
GR						
H	1.04	4.39	5.29	4.53	4.61	+2
HR			3.58	0.93	1.00	+7
I	9.07	11.94	11.51	12.61	13.20	+5
IRL						
L						
LT				2.31	2.66	+15
LV				6.06	6.36	+5
MD						
MK						
N			2.06	5.13	4.63	-10
NL	4.08	5.04	4.87	5.96	6.04	+1
P						
PL	6.98	17.12	13.89	15.33	14.97	-2
RO	1.84	5.19	5.06	2.66	2.30	-14
RUS			1 240.00			
S						
SK						
SLO						
TR	1.34	13.80	47.81	3.99	21.03	+427
UA			208.00			
UK	2.67	10.08	10.17	11.60	11.24	-3
CEMT	66.58	101.61	123.47	95.02	112.43 ^e	+18 ^e
CEMT/PECO	16.23	37.23	35.95	34.45	34.26	-1
CEMT/CEI						

CEMT = 12 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, I, N, NL, TR, UK.

CEMT/PECO = 8 pays : BG, CZ, H, HR, LT, LV, PL, RO.

* $-0.5\% < 0 < +0.5\%$.

e = estimation.

c = changement de série.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Milliards de tonnes-kilomètres

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

	1970	1980	1990	1996	1997	97/96*
A	17.65 ²	27.54 ²	27.77 ²	32.85 ²		
AL	0.94 ²	1.78 ²	1.78 ²	2.29 ²	1.36 ²	-40 ²
AZ	29.27 ²	42.31 ²	47.80 ²	4.62 ²	4.87 ²	+5 ²
B	27.91	33.97	46.88	56.50		
BG	22.69	34.12	30.14	24.05	22.49	-6
BIH	4.24	8.82	7.08	0.14	0.34	+133
BY	59.45	84.99	99.60	34.43	39.54	+15
CH	12.79	15.91	20.88			
CS	74.80	100.92	94.73			
CZ				57.71	64.50	+12
D	212.43	252.74	297.84	379.24	393.66	+4
DK	9.65	9.47	13.18	14.68	15.08	+3
E	63.06	103.79	166.83	206.86	215.36	+4
EST	7.40	10.15	11.49	6.10	7.88	+29
F	174.79	210.02	194.00	236.30 ^c	243.12	+3
FIN	22.82	31.77	37.31	34.56 ^c	36.70	+6
GR	7.65		13.10	13.20	13.08	-1
H	28.44	42.34	39.27	26.60	27.23	+2
HR	7.20 ²	10.71 ²	12.34 ²	3.16 ²	3.35 ²	+6 ²
I	86.19	150.12	210.79	234.51	246.07	+5
IRL		5.64	5.72			
L	1.20	1.27		1.30	1.37	+5
LT	17.13	25.31	26.76	14.61	16.43	+12
LV	18.46	22.81	24.68	20.68	23.68 ^c	
MD				3.00		
MK	1.39	3.25	2.96	0.93		
N	4.64	6.91	11.92	17.62	18.42	+5
NL	50.92	59.59	66.50	72.00	75.01	+4
P		12.80	12.51			
PL	124.30	198.72	138.74	141.02	148.24	+5
RO	56.39	94.83	70.33	40.07	38.20	-5
RUS			4 276.36 ²			
S	35.11	38.01	45.62	49.64	51.83	+4
SK				18.72 ²	17.72 ²	-5 ²
SLO	5.43	7.77	9.10	4.84		
TR	24.88	56.58	121.55	136.75	155.09	+13
UA			708.69			
UK	112.52	119.22	159.27	177.13	180.79	+2
CEMT	864.21	1 126.87	1 434.85	1 684.77 ^e	1 762.41 ^e	+5 ^e
CEMT/PECO	368.79	561.52	469.38	360.92	377.57 ^e	+5 ^e
CEMT/CEI						

CEMT = 16 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, L, N, NL, S, TR, UK.

CEMT/PECO = 14 pays : AL, BG, BIH, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

2. Sauf transport routier pour compte propre.

* -0.5 % < 0 < +0.5 %.

e = estimation.

c = changement de série.

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B1 : Chemins de fer

	1970	1980	1990	1996	1997	97/96*
A	6.28	7.38	8.46	9.69	8.65	-11
AL	0.25	0.37	0.78	0.17	0.10	-43
AZ	1.68	2.21	1.83	0.56	0.49	-12
B	8.26	6.96	6.54	6.79	6.98	+3
BG	6.22	7.06	7.79	5.07	5.89	+16
BIH	1.74	1.41	1.38	0.03	0.04	+40
BY	7.26	10.99	16.85	11.66	12.91	+11
CH	8.17	9.18	11.06	11.66	12.39	+6
CS	20.49	18.04	19.34			
CZ				8.11	7.72	-5
D	38.48	40.50	43.60	64.80	64.02	-1
DK	3.35	4.31	4.85	4.72	4.99	+6
E	14.99	14.83	16.73	16.80	17.88	+6
EST	1.23	1.55	1.51	0.31	0.26	-16
F	40.98	54.66	63.74	59.77	61.88	+4
FIN	2.16	3.22	3.33	3.25	3.45	+6
GR	1.53	1.46	1.98	1.75	1.81	+3
H	15.17	13.71	11.40	8.58	8.67	+1
HR	3.73	3.62	3.43	1.03	0.98	-5
I	32.46	39.59	45.51	50.30	49.50	-2
IRL	0.76	1.03	1.23	1.30	1.33	+3
L	0.21	0.25	0.21	0.28	0.30	+4
LT	2.13	3.26	3.64	0.89	0.77	-14
LV	3.82	4.77	5.37	1.18	1.15	-3
MD				0.88		
MK	0.34	0.36	0.36	0.12		
N	1.93	2.75	2.43	2.77	2.92	+5
NL	8.01	8.89	11.06	14.13	14.49	+3
P	3.55	6.08	5.66	4.50	4.56	+1
PL	36.89	46.33	50.37	26.57	25.81	-3
RO	17.79	23.22	30.58	18.36	15.80	-14
RUS			274.40	128.96	116.24	-10
S	4.56	7.00	6.34	6.22	6.29	+1
SK				3.77	3.06	-19
SLO	1.50	1.44	1.43	0.61	0.62	0
TR	5.56	6.01	6.41	5.23	5.84	+12
UA			76.00	59.10	54.50	-8
UK	30.41	30.26	33.19	32.14	34.19	+6
CEMT	211.64	244.35	272.34	296.10	301.45	+2
CEMT/PECO	111.32	125.13	137.38	74.79	70.99 ^e	-5 ^e
CEMT/CEI			369.08	200.27	184.14	-8

CEMT = 18 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.

CEMT/PECO = 14 pays : AL, BG, BIH, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

CEMT/CEI = 4 pays : AZ, BY, RUS, UA.

* $-0,5\% < 0 < +0,5\%$.

e = estimation.

c = changement de série.

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

	1970	1980	1990	1996	1997	97/96*
A		43.54	54.10			
AL				5.01	3.53	-30
AZ						
B	49.25	65.38	80.75	92.42	94.03	+2
BG		3.73	4.55			
BIH						
BY						
CH	41.84	61.26	73.27			
CS						
CZ				57.90	59.00	+2
D	350.60	466.50	593.20	730.80	740.50	+1
DK	33.30	38.10	53.60	63.50	65.50	+3
E	64.35	130.90	174.41	219.15	227.83	+4
EST						
F	305.00	453.00	586.00	674.30	685.10	+2
FIN	23.70	33.90	51.20	50.40	51.50	+2
GR			19.15	28.40	30.10	+6
H	7.27	36.00	47.00	43.80	43.20	-1
HR						
I	211.93	324.03	522.59	617.76	633.20	+3
IRL						
L						
LT						
LV						
MD						
MK						
N	17.78	30.44	42.70	45.96	45.92	0
NL	66.30	108.10	134.30	145.90	151.20	+4
P	17.47	41.00	65.00	105.00		
PL						
RO						
RUS						
S	71.80	86.60	90.00	92.70	93.60	+1
SK						
SLO						
TR						
UA						
UK	283.00	367.00	558.00	620.00	630.00	+2
CEMT	1 567.21	2 258.90	3 128.26	3 616.35 ^e	3 683.55 ^e	+2 ^e
CEMT/PECO	9.27	39.73	51.55	109.58 ^{ec}	108.60 ^e	-1 ^e
CEMT/CEI						

CEMT = 15 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, N, NL, P, S, UK.

CEMT/PECO = 2 pays : BG, H jusqu'en 1990,

= 4 pays : AL, BG, CZ, H à partir de 1996.

* $-0.5\% < 0 < +0.5\%$.

e = estimation.

c = changement de série.

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

	1970	1980	1990	1996	1997	97/96*
A		12.45	13.62			
AL	0.78	1.42	2.17	0.22	0.19	-15
AZ	3.08	5.65	6.70	1.61	1.78	+11
B	9.32	9.08	5.04 ^c	5.15	5.37	+4
BG	12.24	21.61	25.88	9.24	8.40	-9
BIH	1.22	4.06	2.74	0.51	1.24	+144
BY	8.43	14.38	19.79	7.76	8.06	+4
CH	3.04	4.36	5.61			
CS	21.42	33.75	43.38			
CZ				9.74	8.80	-10
D	48.60	65.60	56.60	68.20	68.00	0
DK	4.60	7.30	9.30	11.40	11.40	0
E	20.91	28.10	33.36	37.72	43.97	+17
EST	2.61	3.66	4.45	2.09	2.24	+7
F	25.20	38.00	41.30	41.60	42.00	+1
FIN	7.00	8.50	8.50	8.00	8.00	0
GR	4.78	5.82	5.09	5.72	5.83	+2
H	13.55	26.42	24.10	19.03	18.82	-1
HR	3.19	6.82	6.74	3.62	3.85	+6
I	32.00	57.84	83.96	88.07	88.07	0
IRL						
L						
LT	4.91	6.67	6.68	2.88	2.60	-10
LV	3.28	4.55	5.86	1.61	1.72	+7
MD				0.92		
MK	1.03	2.19	1.49	0.87		
N	4.16	4.88	4.63	5.30	5.67	+7
NL	11.10	13.20	13.10	14.40	14.50	+1
P	4.36	7.60	10.30	13.50		
PL	29.14	49.22	46.30	31.99	33.13	+4
RO	7.86	24.02	24.01	12.84	13.53	+5
RUS			262.20	181.30	179.20	-1
S	5.50	7.30	9.00	9.30	9.40	+1
SK				11.10	10.59	-5
SLO	2.64	4.93	6.56	2.36		
TR						
UA			90.32	20.19	6.96	-66
UK	60.00	52.00	46.00	44.00	44.00	0
CEMT	248.56	322.02	345.40	371.83 ^e	379.19 ^e	+2 ^e
CEMT/PECO	103.87	189.31	200.37	108.09	108.34 ^e	0 ^e
CEMT/CEI			379.01	210.86	196.00	-7

CEMT = 15 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, N, NL, P, S, UK.

CEMT/PECO = 14 pays : AL, BG, BIH, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

CEMT/CEI = 4 pays : AZ, BY, RUS, UA.

* $-0.5\% < 0 < +0.5\%$.

e = estimation.

c = changement de série.

TRANSPORTS DE VOYAGEURS
Milliards de voyageurs-kilomètres

Tableau B4 : Transport routier total (B2 + B3)

	1970	1980	1990	1996	1997	97/96*
A		55.99	67.72			
AL	0.78 ^l	1.42 ^l	2.17 ^l	5.23 ^c	3.72	-29
AZ	3.08 ^l	5.65 ^l	6.70 ^l	1.61 ^l	1.78 ^l	+11 ^l
B	58.58	74.45	85.79 ^c	97.56	99.40	+2
BG		25.35	30.43			
BIH	1.22 ^l	4.06 ^l	2.74 ^l	0.51 ^l	1.24 ^l	+144 ^l
BY	8.43 ^l	14.38 ^l	19.79 ^l	7.76 ^l	8.06 ^l	+4 ^l
CH	44.87	65.61	78.88			
CS	21.42 ^l	33.75 ^l	43.38 ^l			
CZ				67.64	67.80	0
D	399.20	532.10	649.80	799.00	808.50	+1
DK	37.90	45.40	62.90	74.90	76.90	+3
E	85.26	159.00	207.77	256.87	271.80	+6
EST	2.61 ^l	3.66 ^l	4.45 ^l	2.09 ^l	2.24 ^l	+7 ^l
F	330.20	491.00	627.30	715.90	727.10	+2
FIN	30.70	42.40	59.70	58.40	59.50	+2
GR			24.23	34.11	35.93	+5
H	20.82	62.42	71.10	62.83	62.02	-1
HR	3.19 ^l	6.82 ^l	6.74 ^l	3.62 ^l	3.85 ^l	+6 ^l
I	243.94	381.87	606.55	705.83	721.27	+2
IRL						
L						
LT	4.91 ^l	6.67 ^l	6.68 ^l	2.88 ^l	2.60 ^l	-10 ^l
LV	3.28 ^l	4.55 ^l	5.86 ^l	1.61 ^l	1.72 ^l	+7 ^l
MD				0.92 ^l		
MK	1.03 ^l	2.19 ^l	1.49 ^l	0.87 ^l		
N	21.94	35.32	47.33	51.26	51.59	+1
NL	77.40	121.30	147.40	160.30	165.70	+3
P	21.83	48.60	75.30	118.50		
PL	29.14 ^l	49.22 ^l	46.30 ^l	31.99 ^l	33.13 ^l	+4 ^l
RO	7.86 ^l	24.02 ^l	24.01 ^l	12.84 ^l	13.53 ^l	+5 ^l
RUS			262.20 ^l	181.30 ^l	179.20 ^l	-1 ^l
S	77.30	93.90	99.00	102.00	103.00	+1
SK				11.10 ^l	10.59 ^l	-5 ^l
SLO	2.64 ^l	4.93 ^l	6.56 ^l	2.36 ^l		
TR	41.31	73.39	134.99	154.84	162.98	+5
UA			90.32 ^l	20.19 ^l	6.96 ^l	-66 ^l
UK	343.00	419.00	634.00	664.00	674.00	+2
CEMT	1 857.07	2 654.31	3 608.65	4 143.02 ^e	4 225.72 ^e	+2 ^e
CEMT/PECO	113.14	229.04	251.92	217.67 ^{ec}	216.94 ^e	0 ^e
CEMT/CEI			379.01 ^l	210.86 ^l	196.00 ^l	-7 ^l

CEMT = 16 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, N, NL, P, S, TR, UK.

CEMT/PECO = 14 pays : AL, BG, BIH, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

CEMT/CEI = 4 pays : AZ, BY, RUS, UA.

l. Sauf transport par voitures particulières.

* -0.5 % < 0 < +0.5 %.

e = estimation.

c = changement de série.

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

	1970	1980	1990	1996	1997	97/96*
A		63.37	76.19			
AL	1.03 ^l	1.79 ^l	2.95 ^l	5.40 ^c	3.82	-29
AZ	4.76 ^l	7.86 ^l	8.53 ^l	2.17 ^l	2.27 ^l	+5 ^l
B	66.84	81.41	92.33 ^c	104.35	106.39	+2
BG		32.40	38.22			
BIH	2.97 ^l	5.46 ^l	4.12 ^l	0.54 ^l	1.28 ^l	+138 ^l
BY	15.69 ^l	25.37 ^l	36.64 ^l	19.42 ^l	20.97 ^l	+8 ^l
CH	53.04	74.79	89.94			
CS	41.91 ^l	51.80 ^l	62.72 ^l			
CZ				75.75	75.53	0
D	437.68	572.60	693.40	863.80	872.52	+1
DK	41.25	49.71	67.75	79.62	81.89	+3
E	100.25	173.82	224.50	273.67	289.68	+6
EST	3.84 ^l	5.21 ^l	5.96 ^l	2.40 ^l	2.50 ^l	+4 ^l
F	371.18	545.66	691.04	775.67	788.98	+2
FIN	32.86	45.62	63.03	61.65	62.95	+2
GR			26.21	35.86	37.74	+5
H	35.98	76.14	82.51	71.41	70.69	-1
HR	6.92 ^l	10.44 ^l	10.17 ^l	4.65 ^l	4.84 ^l	+4 ^l
I	276.40	421.46	652.06	756.13	770.77	+2
IRL						
L						
LT	7.04 ^l	9.93 ^l	10.32 ^l	3.77 ^l	3.37 ^l	-11 ^l
LV	7.10 ^l	9.32 ^l	11.23 ^l	2.79 ^l	2.87 ^l	+3 ^l
MD				1.80 ^l		
MK	1.38 ^l	2.55 ^l	1.85 ^l	0.99 ^l		
N	23.87	38.07	49.76	54.03	54.51	+1
NL	85.41	130.19	158.46	174.43	180.19	+3
P	25.38	54.68	80.96	123.00		
PL	66.03 ^l	95.55 ^l	96.67 ^l	58.56 ^l	58.93 ^l	+1 ^l
RO	25.65 ^l	47.24 ^l	54.59 ^l	31.20 ^l	29.33 ^l	-6 ^l
RUS			536.60 ^l	310.26 ^l	295.44 ^l	-5 ^l
S	81.86	100.90	105.34	108.22	109.29	+1
SK				14.87 ^l	13.64 ^l	-8 ^l
SLO	4.14 ^l	6.36 ^l	7.99 ^l	2.98 ^l		
TR	46.87	79.41	141.40	160.07	168.82	+5
UA			166.32 ^l	79.29 ^l	61.46 ^l	-22 ^l
UK	373.41	449.26	667.19	696.14	708.19	+2
CEMT	2 067.75	2 897.38	3 879.56	4 437.53 ^{e4}	5 255.55 ^e	+2 ^e
CEMT/PECO	224.46	354.18	389.29	292.46 ^{ec}	287.93 ^e	-2 ^e
CEMT/CEI			748.09 ^l	411.13 ^l	380.14 ^l	-8 ^l

CEMT = 16 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, N, NL, P, S, TR, UK.

CEMT/PECO = 14 pays : AL, BG, BIH, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

CEMT/CEI = 4 pays : AZ, BY, RUS, UA.

l. Sauf transport par voitures particulières.

* -0.5 % < 0 < +0.5 %.

e = estimation.

c = changement de série.

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Tableau CI : Nombre d'accidents (milliers)

	1970	1980	1990	1996	1997	97/96*
A	51.63	46.21	46.34	38.25	39.70	+4
AL				0.38	0.37	-3
AZ				2.19	1.99	-9
B	77.00	60.76	62.45	48.75	49.78	+2
BG		5.65	6.48	6.35	6.02	-5
BIH				12.87	20.38	+58
BY				7.22	6.90	-4
CH	28.65	25.65	23.83	21.58	22.08	+2
CS	33.46	24.14	30.15			
CZ				29.34	28.38	-3
D	377.61	379.24	340.04	373.08	380.84	+2
DK	19.78	12.33	9.16	8.03	8.05	0
E	58.00	67.80	101.51	85.59	86.07	+1
EST	2.23	1.66	2.10	1.32	1.49	+13
F	235.11	248.47	162.57	125.41	125.20	0
FIN	11.44	6.79	10.18	7.27 ^c	6.98	-4
GR	18.29	18.23	19.61	23.62	24.68	+4
H	23.23	18.99	27.80	18.39	19.10	+4
HR		47.93	67.95	59.42	61.69	+4
I	307.71	163.77 ^c	161.78	190.07	190.03	0
IRL	6.41	5.68	6.07	8.69	8.50	-2
L	3.13	4.02	4.66	5.38	5.23	-3
LT	4.68	6.19	5.14	4.58	5.32	+16
LV	4.67	4.72	4.33	3.71	3.93	+6
MD				3.21		
MK	3.14	1.94	2.31	2.62		
N	9.30	7.85	8.80	8.78	8.77	0
NL	59.00	49.40	13.25 ^c	11.56	11.24	-3
P	22.66	33.89	45.11	49.27	49.42	0
PL	41.81	40.37	50.53	57.91	66.58	+15
RO	4.90	4.80	9.71	8.93	8.80	-1
RUS			197.36	160.52	156.52	-2
S	17.00	15.23	16.98	15.32	15.70	+2
SK				8.82	9.49	+8
SLO	8.30	6.94	5.18	6.35	6.97	+10
TR	19.21	36.91	115.30	321.37	387.53	+21
UA			50.90	40.10		
UK	272.77	257.28	262.20	235.94	240.05	+2
CEMT	594.69	439.52	409.82	577.96	659.82	+5
CEMT/PECO	132.24	115.41	143.71	148.32	158.68 ^e	+7 ^e
CEMT/CEI				169.93	165.40	-3

CEMT = 18 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.

CEMT/PECO = 11 pays : BG, CZ, EST, H, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

CEMT/CEI = 3 pays : AZ, BY, RUS.

* $-0.5\% < 0 < +0.5\%$.

e = estimation.

c = changement de série.

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Tableau C2 : Victimes [tués + blessés] (milliers)

	1970	1980	1990	1996	1997	97/96*
A	72.65	64.37	62.04	50.70	52.70	+4
AL				0.52	0.59	+14
AZ				3.18	2.89	-9
B	107.78	84.70	88.16	68.26	70.55	+3
BG		7.25	8.39	8.34	7.92	-5
BIH				2.49	4.54	+83
BY				9.23	8.88	-4
CH	37.68	33.57	30.20	27.16	27.87	+3
CS	44.17	31.88	40.36			
CZ				39.31	36.61	-7
D	550.99	513.50	456.06	501.92	503.64	0
DK	26.66	15.75	11.29	10.22	10.05	-2
E	87.00	112.69	162.42	129.64	130.85	+1
EST	2.26	2.08	2.82	1.76	2.12	+20
F	344.75	352.18	236.15	178.20	177.57	0
FIN	17.08	8.99	13.41	9.70 ^c	9.40	-3
GR	25.72	26.67	29.13	33.73	35.99	+7
H	31.94	25.46	39.43	25.31	26.15	+3
HR		22.22	21.15	16.90	16.95	0
I	238.44	231.41	227.65	278.31	277.19	0
IRL	9.81	9.07	9.91	13.77	13.59	-1
L	2.50	2.38	1.73	1.35	1.33	-2
LT	4.93	5.51	6.42	5.89	6.92	+18
LV	4.97	4.55	5.59	4.87	5.20	+7
MD				3.72		
MK	2.72	2.93	3.27	3.55		
N	12.32	10.61	12.22	12.28	12.13	-1
NL	71.41	58.62	15.03 ^c	13.15	12.88	-2
P	30.27	43.36	65.65	68.73	68.46	0
PL	37.84	52.25	66.94	77.78	90.48	+16
RO	6.34	5.62	11.92	10.35	10.31	0
RUS			250.21	207.85	205.59	-1
S	23.54	20.09	23.27	21.35	21.82	+2
SK				12.26	13.36	+9
SLO	11.17	9.93	7.05	8.19	9.03	+10
TR	20.82	28.81	93.98	106.40	106.15	0
UA			63.10	50.70		
UK	371.54	335.86	352.90	320.30	327.54	+2
CEMT	2 050.95	1 952.64	1 891.18	1 845.15	1 859.69	+1
CEMT/PECO	152.78	147.45	192.19	197.61	211.65 ^e	+7 ^e
CEMT/CEI				220.26	217.36	-1

CEMT = 18 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.

CEMT/PECO = 11 pays : BG, CZ, EST, H, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

CEMT/CEI = 3 pays : AZ, BY, RUS.

* $-0.5\% < 0 < +0.5\%$.

e = estimation.

c = changement de série.

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Tableau C3 : Tués (milliers)

	1970	1980	1990	1996	1997	97/96*
A	2.24	1.74	1.39	1.03	1.11	+8
AL				0.26	0.27	+4
AZ				0.76	0.61	-21
B	2.95	2.40	1.98	1.36	1.36	+1
BG		1.20	1.57	1.01	0.92	-10
BIH				0.20	0.23	+16
BY				1.73	1.73	0
CH	1.69	1.25	0.95	0.62	0.59	-5
CS	2.20	1.91	2.02			
CZ				1.56	1.60	+2
D	19.19	13.04	7.91	8.76	8.55	-2
DK	1.21	0.69	0.63	0.53	0.48	-9
E	4.20	5.02	6.95	5.48 ^c	5.60	+2
EST	0.25	0.30	0.44	0.21	0.28	+31
F	15.09	12.54	10.29	8.08	7.99	-1
FIN	1.06	0.55	0.65	0.40	0.44	+8
GR	0.93	1.23	1.74	2.07	2.14	+4
H	1.71	1.63	2.43	1.37	1.25	-9
HR		1.60	1.38	0.72	0.71	-1
I	10.21	8.54	6.62	6.19	6.23	+1
IRL	0.54	0.56	0.48	0.45	0.47	+4
L	0.13	0.10	0.07	0.07	0.06	-22
LT	0.67	0.78	0.93	0.67	0.73	+9
LV	0.65	0.65	0.88	0.55	0.53	-5
MD				0.55		
MK	0.15	0.22	0.21	0.15		
N	0.56	0.36	0.33	0.26	0.30	+19
NL	3.18	2.00	1.38	1.18	1.16	-1
P	1.42	2.26	2.32	2.10	1.94	-8
PL	3.45	6.00	7.33	6.36	7.31	+15
RO	1.94	1.86	3.78	2.85	2.86	+1
RUS			35.37	29.47	27.67	-6
S	1.31	0.85	0.77	0.54	0.54	+1
SK				0.62	0.79	+28
SLO	0.62	0.56	0.52	0.39	0.36	-8
TR	3.98	4.20	6.29	5.21	5.18	-1
UA			9.60	6.60		
UK	7.77	6.24	5.40	3.60	3.60	0
CEMT	77.65	63.56	56.14	47.92	47.74	0
CEMT/PECO	12.46	15.11	20.11	15.74	16.77 ^e	+7 ^e
CEMT/CEI				31.96	30.00	-6

CEMT = 18 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.

CEMT/PECO = 11 pays : BG, CZ, EST, H, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

CEMT/CEI = 3 pays : AZ, BY, RUS.

* $-0.5\% < 0 < +0.5\%$.

e = estimation.

c = changement de série.

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 99 03 2 P) ISBN 92-821-2229-8 - n° 50524 1999