

Glossaire des statistiques de transport

5^{EME} EDITION

2019



Glossaire des statistiques de transport

5^{EME} EDITION

2019

Imprimé par by imprimerie Bietlot en Belgique

Manuscrit achevé en décembre 2018

La Commission européenne ne peut en aucun cas être tenue pour responsable de l'usage fait de cette publication en cas de réutilisation.

Luxembourg: Office des publications de l'Union européenne, 2019

© Union européenne / Nations Unies / FIT / OCDE, 2019

Cet ouvrage est coédité par l'Union européenne, les Nations Unies et le Forum international des transports de l'OCDE. La reproduction est autorisée à des fins non commerciales uniquement, moyennant mention de la source.

Réutilisation autorisée, moyennant mention de la source

La politique de réutilisation des documents de la Commission européenne est régie par la décision 2011/833/UE (JO L 330 du 14.12.2011, p. 39).

Copyright pour les photographies: @Wenjie Dong/Getty Images; @TungCheung/shutterstock; @Kev Gregory/shutterstock; @James Kirkikis/shutterstock; @Joseph Sohm/shutterstock; @Andrij Vatsyk/shutterstock; @ArliftAtoz2205/shutterstock; @Tupungato/shutterstock; @L.F/shutterstock; @TungCheung/shutterstock; @Tim Roberts Photography/shutterstock; @torstengrieger/shutterstock; @Milos Muller/shutterstock; @VGstockstudio/shutterstock; @Eviart/shutterstock; @brickrena/shutterstock; @Hennadii Tantsiura/shutterstock; @Milosz Maslanka/shutterstock; @Tonko Oosterink/shutterstock; @pjhpix/shutterstock; @Silo/shutterstock; @Palto/shutterstock; @Hennadii H/shutterstock; @Travelerpix/shutterstock; @Dirk1983/shutterstock; @NAN728/shutterstock; @Teun van den Dries/shutterstock; @Zoltan Major/shutterstock; @Carlo Emanuele Barbi/shutterstock; @RMIKKA/shutterstock; @rontav/shutterstock; @Tim Roberts Photography/shutterstock.

Toutes les autres images sont dans le domaine public de Wikimedia Commons.

Toute utilisation ou reproduction de photos ou de tout autre matériel dont l'Union européenne ne possède pas les droits d'auteur requiert l'autorisation préalable des titulaires des droits en question.

Pour plus d'informations, veuillez consulter: <https://ec.europa.eu/eurostat/about/policies/copyright>

Les opinions exprimées dans ce document n'engagent que les auteurs et ne doivent pas être considérées comme représentatives de la position officielle de la Commission européenne, des Nations Unies, du Forum international des transports, de l'OCDE ou de ses pays membres.

Thème: Transport

Collection: Manuels et directives

Print ISBN 978-92-76-06212-7 doi:10.2785/71524 KS-GQ-19-004-FR-C

PDF ISBN 978-92-76-06210-3 doi:10.2785/38984 KS-GQ-19-004-FR-N



Introduction

Le Glossaire des statistiques de transport a été publié pour la première fois en 1994 afin d'aider les pays membres dans la collecte de données sur le transport effectuée au moyen du Questionnaire commun mis au point par la CEE-ONU, le FIT et Eurostat. Depuis lors, il a évolué pour couvrir tous les domaines des statistiques de transport.

Cette cinquième édition est le résultat de la bonne coopération entre ces trois organisations qui, grâce à un Groupe de travail intersecrétariat (IWG.Trans), poursuivent l'effort d'harmonisation des statistiques de transport aux niveaux européen et international. L'IWG a apporté une contribution appréciable en ce qui concerne les définitions manquantes, la terminologie désuète ainsi que les définitions qui nécessitaient une reformulation ou une clarification, une révision et une illustration.

Cette nouvelle cinquième édition du Glossaire comprend 744 définitions et constitue un document de référence pour toutes les personnes concernées par les statistiques de transport. En suivant l'orientation exprimée dans ces définitions, il sera possible d'améliorer considérablement la qualité et la comparabilité des données.

Dans cette édition, les chapitres consacrés au transport ferroviaire, au transport routier, au transport par voie navigable intérieure, au transport maritime, au transport aérien et au transport de fret intermodal ont été notablement révisés. En outre, une toute nouvelle section relative aux accidents a été ajoutée au chapitre portant sur le transport maritime.

Un nouveau chapitre «Consommation d'énergie» a été créé. Celui-ci combine et harmonise les sections relatives à l'énergie de chacun des chapitres modaux des précédentes éditions. Les définitions intermodales de chaque mode de transport ont été supprimées de tous les chapitres et intégrées dans le chapitre actualisé sur le transport de fret intermodal.

Le titre de la section III «Entreprises, performance économique et emploi» a été modifié et remplacé par «Entreprises,

La réalisation de cette publication a été coordonnée par:

COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE (CEE-ONU)

Alexander Blackburn

Palais des Nations CH-1211 Geneva 10

Courriel: blackburna@un.org

Internet: www.unece.org/trans/

FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS

Mario Barreto

2 rue André Pascal F-75016 Paris

Courriel: Mario.Barreto@itf-oecd.org

Internet: www.itf-oecd.org

investissement et entretien». Les définitions d'«entreprise», d'«emploi» et de «chiffre d'affaires» ont été supprimées de tous les chapitres, car il s'agit de termes généraux qui ne sont pas propres au transport. De nouveaux chapitres sur l'incidence des transports sur l'environnement et la mobilité des voyageurs ont été élaborés et ajoutés en tant que nouveaux chapitres au glossaire. La nouvelle annexe «Symboles et abréviations» comprend tous les symboles, abréviations, organisations et unités mentionnés dans la cinquième édition du glossaire.

Les définitions proposées ont fait l'objet de discussions approfondies et ont été transposées avec la contribution d'un groupe d'experts, d'organismes sectoriels internationaux compétents, d'agences et d'États membres. Les connaissances et l'expérience des agences de l'Union européenne ont permis d'améliorer et de compléter les définitions figurant dans la section «Accidents» pour les modes de transport. Les actes juridiques européens récemment adoptés dans chaque domaine spécifique ont été pris en considération.

La cinquième édition illustrée a été traduite dans toutes les langues officielles de l'Union européenne. L'objectif de cette version illustrée est de permettre aux utilisateurs de mieux comprendre les concepts sur lesquels les définitions reposent, conformément à l'adage selon lequel une image vaut mieux qu'un long discours.

Les unités de mesure indiquées dans le glossaire sont celles recommandées aux fins de comparaisons internationales. Certains pays souhaiteront peut-être collecter et communiquer les données dans d'autres unités à des fins nationales.

Avertissement:

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

EUROSTAT

Nikolaos Roubanis

Unit E-3 Transport Statistics

5, rue Alphonse Weicker L-2712 Luxembourg

Courriel: Nikolaos.Roubanis@ec.europa.eu

Internet: <https://ec.europa.eu/eurostat>



Remerciements

La présente cinquième édition du Glossaire des statistiques de transport a été élaborée par le Groupe de travail intersecrétariat (IWG.Trans), constitué de MM. Alexander Blackburn (CEE ONU), Nathan Menton (CEE ONU), Mario Barreto (FIT), Nikolaos Roubanis (Eurostat) et Hans Strelow (Eurostat). Au cours du processus de révision, une contribution substantielle a été apportée par M. Paolo Bolsi (DG MOVE), M. Stephane Floch (EMSA), M. Vojtech Eksler (EUAR), M. Ernest Godward (EUAR), Mme Maria Melkersson (TRAFSA Suède), M. Vidar Lund (Statistics Norway), M. Michael Scrim (Statistique Canada) et Artemis Information Management - Luxembourg (Mme Eleonora Heidorn, M. Knut Utvik, M. Mario Colantonio, Mme Virginie Attivissimo, Mme Marie-Noelle Dietsch, M. Richard Butchart et M. Christian Wampera).

De nombreux experts nationaux et fonctionnaires d'organisations internationales et non gouvernementales ont été consultés sur les différents chapitres. Parmi les pays participants figurent l'Autriche, le Canada (coordonnateurs des travaux sur le chapitre ferroviaire), la Croatie, la Tchéquie,

l'Estonie, l'Irlande, la Finlande, la France, l'Allemagne, la Grèce, la Lettonie, la Norvège (coordonnateurs des travaux sur le chapitre maritime), la Pologne, le Portugal, la Fédération de Russie, la Serbie, la Slovénie, l'Espagne, la Suède (coordonnateurs des travaux sur le chapitre routier), la Suisse, la Turquie, le Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord et les États Unis d'Amérique. Les organisations participantes comprennent la Fédération routière internationale, l'Union internationale des chemins de fer, la Commission centrale pour la navigation du Rhin et la Commission du Danube. Les institutions européennes spécialisées associées au projet sont l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'Agence européenne pour la sécurité maritime et l'Agence européenne de la sécurité aérienne. La direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne a apporté une contribution importante tout au long du processus. Le processus de révision a été contrôlé et approuvé par les membres du Groupe de travail de la CEE ONU sur les statistiques du transport (WP.6) lors de sa réunion en juin 2018.



Table des matières

A. Transport ferroviaire	9
A.I INFRASTRUCTURE	9
A.II MATÉRIEL DE TRANSPORT (VÉHICULES)	15
A.III ENTREPRISES, INVESTISSEMENT ET ENTRETIEN	20
A.IV TRAFIC (CIRCULATION)	22
A.V MESURE DU TRANSPORT	24
A.VI ACCIDENTS	29
B. Transport routier	35
B.I INFRASTRUCTURE	35
B.II MATÉRIEL DE TRANSPORT (VÉHICULES)	38
B.III ENTREPRISES, INVESTISSEMENT ET ENTRETIEN	49
B.IV TRAFIC (CIRCULATION)	50
B.V MESURE DU TRANSPORT	53
B.VI ACCIDENTS	58
C. Transport par voie navigable intérieure	63
C.I INFRASTRUCTURE	63
C.II MATÉRIEL DE TRANSPORT (NAVIRE)	66
C.III ENTREPRISES, INVESTISSEMENT ET ENTRETIEN	69
C.IV TRAFIC (CIRCULATION)	71
C.V MESURE DU TRANSPORT	73
C.VI ACCIDENTS	78
D. Transport par pipeline	83
D.I/II INFRASTRUCTURES/MATÉRIEL DE TRANSPORT	83
D.III ENTREPRISES, INVESTISSEMENT ET ENTRETIEN	85
D.IV/V TRAFIC/MESURE DU TRANSPORT	85
E. Transport maritime	91
E.I INFRASTRUCTURE	91
E.II MATÉRIEL DE TRANSPORT (NAVIRE)	94
E.III ENTREPRISES, INVESTISSEMENT ET ENTRETIEN	99
E.IV TRAFIC (CIRCULATION)	101
E.V MESURE DU TRANSPORT	103
E.VI ACCIDENTS	108
F. Transport aérien	113
F.I INFRASTRUCTURE	113
F.II MATÉRIEL DE TRANSPORT (AÉRONEFS)	115
F.III ENTREPRISES, INVESTISSEMENT ET ENTRETIEN	116
F.IV TRAFIC (CIRCULATION)	118
F.V MESURE DU TRANSPORT	122
F.VI ACCIDENTS	127



G. Transport de fret intermodal	131
G.I INTRODUCTION	131
G.II MATÉRIEL DE TRANSPORT	133
H. Consommation d'énergie	141
H.I UNITÉS D'ÉNERGIE	141
H.II SOURCES D'ÉNERGIE	141
H.III CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS	143
I. Incidence des transports sur l'environnement	147
I.I ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)	147
I.II ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES	147
I.III BRUIT	148
I.IV FRAGMENTATION DU PAYSAGE	148
J. Mobilité des voyageurs	151
J.I MOBILITÉ URBAINE ET À COURTE DISTANCE (jusqu'à 300 km)	151
J.II VOYAGES DE MOYENNE ET LONGUE DISTANCE AVEC NUITÉE	152
J.III ZONE URBAINE ET MOBILITÉ URBAINE	153
Symboles et abréviations	155
ORGANISATIONS INTERNATIONALES	157
CLASSIFICATIONS ET NOMENCLATURES	157
ABRÉVIATIONS	157
UNITÉS	158

A

Transport ferroviaire



A. Transport ferroviaire

A.I INFRASTRUCTURE

A.I-01 VOIE

Deux rails sur lesquels peuvent circuler des véhicules ferroviaires et entretenus par un gestionnaire d'infrastructure. Les lignes urbaines de métro, de tramway et de métro léger en sont exclues.

Dans le contexte des déclarations au niveau de l'Union européenne, la longueur cumulée des voies ferrées exclut également les éléments suivants:

- les lignes exclusivement réservées à l'exploitation de trains touristiques et de trains patrimoniaux;
- les lignes construites uniquement pour desservir des mines, des forêts ou d'autres installations industrielles ou agricoles, et non ouvertes au trafic public;
- les lignes privées fermées au trafic public et les réseaux séparés sur le plan fonctionnel (c'est-à-dire autonomes);
- les lignes privées utilisées pour des activités propres de transport de marchandises ou pour des services non commerciaux de transport de voyageurs, et les voies de métro léger utilisées occasionnellement par des véhicules ferroviaires lourds à des fins de connectivité ou de transit.



A.I-01.1 VOIE PRINCIPALE

Voie assurant la continuité d'une ligne de bout en bout et conçue pour la circulation de trains entre stations ou lieux désignés dans les horaires, les documents de référence du réseau, les registres ou autres indications/publications comme points indépendants de départ ou d'arrivée pour le transport des voyageurs ou des marchandises.

A.I-01.2 AUTRES VOIES

Toutes les voies autres que les voies principales:

- les voies entretenues, mais non exploitées par le gestionnaire d'infrastructure;
- les voies des installations de service non utilisées pour la circulation des trains, y compris les embranchements.

Les voies des installations de service qui ne sont pas utilisées pour la circulation des trains sont exclues. La limite de l'installation de service est le point par lequel le véhicule ferroviaire quittant l'installation de service ne peut pas passer sans avoir obtenu une autorisation pour accéder à la voie principale ou à une autre voie similaire. Ce point est généralement mis en évidence par un signal.

Les installations de service sont les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures; les terminaux de marchandises; les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre; les voies de garage; les installations d'entretien; les autres infrastructures techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage; les infrastructures portuaires maritimes et intérieures liées à des activités ferroviaires; les infrastructures d'assistance; les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures.

A.I-02 LIGNE DE CHEMIN DE FER

Ligne de transport par rail destinée exclusivement à l'usage de véhicules ferroviaires et entretenue pour la circulation des trains.

Une ligne est constituée d'une ou de plusieurs voies, selon la définition A.I-01 Voie et les critères d'exclusion correspondants.

Sont exclues:

- les sections de route ou de voie d'eau, quand bien même du matériel roulant y serait transporté, par exemple lors du transport de wagons sur remorques ou par transbordeurs (ferries).



A.I-02.1 LIGNES DE CHEMIN DE FER PRINCIPALES

Lignes de chemin de fer entretenues et exploitées pour la circulation des trains.

La longueur cumulée des lignes de chemin de fer principales sur le territoire d'un pays correspond à la longueur de son réseau de chemin de fer.

A.I-02.2 AUTRES LIGNES

Toutes les lignes autres que les lignes principales, y compris les lignes entretenues en vue d'une éventuelle utilisation future, mais non exploitées.

A.I-03 LIGNE DE CHEMIN DE FER CLASSIQUE

Une ligne de chemin de fer principale qui n'est pas classée comme «ligne de chemin de fer à grande vitesse».

A.I-04 LIGNE DE CHEMIN DE FER À GRANDE VITESSE

Ligne de chemin de fer principale permettant de circuler, sur les segments principaux, à des vitesses égales ou supérieures à 200 km/h sur les lignes aménagées et à 250 km/h sur les lignes spécialement construites.



A.I-04.1 LIGNE DÉDIÉE À LA GRANDE VITESSE

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

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

Inclut les lignes sur lesquelles de nouvelles voies ont été ajoutées aux voies existantes qui ne sont pas aménagées.



A.I-04.2 LIGNE AMÉNAGÉE POUR LA GRANDE VITESSE

Une ligne classique spécialement aménagée pour permettre de circuler à des vitesses égales ou supérieures à 200 km/h sur les segments principaux.

Il peut s'agir de lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, à caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain, dont la vitesse doit être adaptée cas par cas.

A.I-05 LIGNE DE MÉTRO

Ligne ferroviaire électrique utilisée principalement pour le transport urbain et dont la capacité permet des volumes élevés de trafic impliquant de fréquents mouvements de train. Les lignes de métro se caractérisent également par des stations proches les unes des autres.

Ces lignes de métro sont exclues des voies et des lignes.



A.I-06 LIGNE DE MÉTRO LÉGER (SEMIMÉTRO)

Ligne de chemin de fer principalement destinée au transport urbain et interurbain de voyageurs, souvent électrifiée, caractérisée par une vitesse de déplacement plus faible et des arrêts plus fréquents par rapport à une ligne de chemin de fer classique.

Par rapport au métro, les métros légers comportent des structures plus légères, sont conçus pour des volumes de trafic plus faibles et circulent habituellement à des vitesses moins élevées. L'énergie provient normalement d'un câble aérien électrique mis en contact par l'intermédiaire d'un trolley ou d'un pantographe. Il est parfois difficile de distinguer avec précision les métros légers des tramways; généralement, les tramways ne circulent pas sur des voies séparées de la chaussée, alors que les métros légers peuvent être séparés des autres systèmes.

Les lignes de métro léger urbain sont exclues des voies et des lignes.



A.I-07 LIGNE DE TRAMWAY

Ligne de chemin de fer principalement installée dans le réseau routier urbain auquel elle est bien intégrée. Les tramways sont propulsés par un moteur électrique ou diesel, notamment en ce qui concerne les véhicules routiers spéciaux qui se déplacent sur rail.

Aussi appelée «ligne de trolleybus».



A.I-08 EMBRANCHEMENT

Voie bifurquant d'une voie principale.

La longueur des embranchements est comprise dans la longueur des voies s'ils sont accessibles au public et gérés par le gestionnaire de l'infrastructure, les embranchements particuliers étant exclus.

A.I-09 EMBRANCHEMENT PARTICULIER

Infrastructures ferroviaires exploitées par le secteur privé, reliant les installations de chargement (normalement l'industrie et d'autres sites de fabrication) au réseau ferroviaire public.

A.I-10 GARE DE TRIAGE

Site spécialement équipé d'un certain nombre de voies ou d'autres matériels pour le triage des véhicules.

**A.I-11 ARRÊT**

Point d'arrêt généralement ouvert au seul trafic de voyageurs et ne comportant habituellement pas de personnel.

Parfois également appelé «arrêt sur demande».

**A.I-12 GARE**

Établissement ferroviaire utilisé pour l'embarquement et le débarquement de voyageurs et/ou le chargement et le déchargement de marchandises, pour la formation, la répartition, la réception et le stationnement provisoire des trains et/ou pour le stationnement provisoire et le triage du matériel roulant.

Les arrêts en sont exclus.

Parfois également appelée «gare de chemin de fer» ou «gare ferroviaire».





A.I-12.1 GARE DE VOYAGEURS

Gare dédiée au trafic de voyageurs, équipée d'installations spécifiques pour l'accès des voyageurs et la fourniture de services connexes.



A.I-12.2 TERMINAL DE FRET FERROVIAIRE

Gare utilisée exclusivement ou principalement pour le chargement et le déchargement de marchandises, pour la formation, la répartition, la réception et le stationnement provisoire des trains et/ou pour le stationnement provisoire et le triage du matériel roulant.

A.I-13 TERMINAL DE TRANSPORT INTERMODAL

Voir G.I-10.

A.I-14 PASSAGE À NIVEAU

Toute intersection à niveau entre une route et une voie ferrée conforme à l'autorisation du gestionnaire de l'infrastructure et ouverte aux usagers publics ou privés de la route.

Les passages entre quais de gare sont exclus, ainsi que les passages de voies réservés au seul usage du personnel.

Parfois également appelé «croisement à niveau».

A.I-14.1 PASSAGE À NIVEAU ACTIF

Passage à niveau où les usagers du passage sont protégés ou avertis de l'approche d'un train par l'activation de dispositifs lorsqu'il est dangereux pour l'utilisateur de traverser les voies.

La protection au moyen de dispositifs physiques comprend:

- des semi-barrières ou barrières complètes,
- des portails.

Avertissement au moyen d'équipements fixes installés aux passages à niveau:

- dispositifs visibles: feux,
- dispositifs audibles: cloches, sirènes, klaxons, etc.

Les passages à niveau actifs sont classés comme suit:

- a) manuels: passage à niveau où la protection ou l'avertissement côté usagers sont activés manuellement par un membre du personnel ferroviaire;
- b) automatique avec avertissement côté usagers: un passage à niveau où l'avertissement côté usagers est activé par l'approche du train;
- c) automatique avec protection côté usagers: un passage à niveau où la protection côté usagers est activée par l'approche du train. Cette catégorie inclut les passages à niveau avec protection et avertissement côté usagers;
- d) avec protection côté rails: un passage à niveau où un signal ou tout autre système de protection des trains permet au train de continuer dès que le passage à niveau assure pleinement la protection des usagers et qu'il est libre d'obstacles.

Parfois également appelé «croisement à niveau actif».

A.I-14.2 PASSAGE À NIVEAU PASSIF

Passage à niveau sans aucune forme de système d'avertissement et/ou de protection activée lorsqu'il est dangereux pour l'utilisateur de traverser les voies.

Parfois également appelé «croisement à niveau passif».

**A.I-15 VOIE ÉLECTRIFIÉE**

Voie pourvue d'un fil de contact aérien ou d'un rail conducteur pour permettre la traction électrique. Les courants électriques utilisés sont les suivants:

courant alternatif	25 000 volts, 50 Hz
	15 000 volts, 16 2/3 Hz
courant continu	3 000 volts
	1 500 volts
	750 volts
	660 volts
	630 volts

**A.I-15.1 LIGNE ÉLECTRIFIÉE**

Ligne électrifiée comportant au moins une voie électrifiée.

A.I-16 ÉCARTEMENT DE VOIE FERRÉE

Écartement de la voie: la plus petite distance entre deux rails mesurée entre les surfaces intérieures des champignons des rails.

Il convient de distinguer les voies ferrées à écartement large (plus de 1 435 mm), standard (1 435 mm) et étroit (moins de 1 435 mm).

**A.I-17 GABARIT DE CHARGEMENT FERROVIAIRE**

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

A.II MATÉRIEL DE TRANSPORT (VÉHICULES)

A.II-01 VÉHICULE FERROVIAIRE

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

Dans les statistiques relatives à une entreprise ferroviaire sont inclus:

- tous les véhicules ferroviaires qui appartiennent à l'entreprise ferroviaire, ou qui sont pris en location par celle-ci et qui se trouvent effectivement à sa disposition, y compris les véhicules en cours ou en attente de réparation et les véhicules garés qui sont ou ne sont pas en état de marche. Sont également inclus les véhicules étrangers mis à la disposition de l'entreprise ferroviaire ainsi que les véhicules de l'entreprise ferroviaire qui, à titre temporaire, circulent normalement à l'étranger;
- les wagons de particuliers, c'est-à-dire les wagons qui n'appartiennent pas à l'entreprise ferroviaire, mais sont autorisés à circuler pour son compte, dans des conditions déterminées, et les wagons donnés en location par l'entreprise ferroviaire à des tiers et exploités sous le régime des wagons de particuliers;
- dans les statistiques relatives à une entreprise ferroviaire sont exclus les véhicules qui ne se trouvent pas à sa disposition, par exemple:
- les véhicules étrangers ou les véhicules n'appartenant pas à l'entreprise ferroviaire circulant sur le réseau;
- les véhicules qui sont donnés en location ou encore qui sont mis à la disposition d'autres entreprises ferroviaires;
- les véhicules qui sont réservés exclusivement aux transports de service ou qui sont destinés à la vente, à la démolition ou à la radiation.

A.II-02 VÉHICULE FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE

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

A.II-03 VÉHICULE FERROVIAIRE CLASSIQUE À GRANDE VITESSE

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

A.II-04 RAME INDÉFORMABLE

Bloc indivisible du point de vue opérationnel comportant automotrice(s) et remorque(s) d'automotrice(s) ou locomotive(s) et véhicule(s) de transport de voyageurs.

A.II-05 UNITÉ MULTIPLE

Blocs comportant automotrice(s) et remorque(s) d'automotrice(s) ou locomotive(s) et véhicule(s) de transport de voyageurs qui, lorsqu'ils sont attelés à une autre unité multiple, peuvent être contrôlés par un seul conducteur.

A.II-06 VÉHICULE MOTEUR

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

A.II-07 LOCOMOTIVE

Véhicule moteur utilisé pour remorquer des véhicules ferroviaires, mais qui n'est pas destiné à transporter une charge utile et qui peut être dételé en utilisation normale.

Types de locomotive:

- Locomotive électrique:

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

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

- Locomotive diesel:

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

Toutefois, les locomotives électro-diesel qui sont équipées pour être actionnées par l'énergie électrique transmise par fil ou par rail, mais qui sont également équipées d'un moteur diesel (locomotives bimodes) sont classées comme des locomotives électriques.

Les locomotives diesel-électriques qui sont propulsées par des moteurs électriques et qui tirent leur énergie d'un générateur diesel sont considérées comme des locomotives diesel.

- Locomotive à vapeur:

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

A.II-08 LOCOMOTIVE DE MANŒUVRE

Engin de traction conçu pour être utilisé exclusivement dans les gares, les gares de triage et les dépôts.

Parfois également appelée «machine de manœuvre».



A.II-09 AUTOMOTRICE

Véhicule moteur aménagé pour le transport sur rail de voyageurs ou de marchandises.

Les définitions des diverses catégories de locomotives (électriques, diesel) s'appliquent de la même manière aux catégories d'automotrices.

Un bloc composé d'automotrices et de remorques d'automotrices peut être qualifié:

- d'«unité multiple» s'il est modulaire;
- de «rame indéformable» s'il est fixe.

Dans les statistiques des véhicules moteurs, chaque automotrice d'une rame indéformable est comptée séparément; dans les statistiques des véhicules de transport de voyageurs ou de marchandises, chaque élément destiné au transport de voyageurs ou de marchandises (véhicule moteur ou non) est compté pour une unité. Qu'elle comporte ou non des compartiments de conduite, chaque unité dotée de sa propre puissance de traction doit être considérée comme un véhicule moteur. Lorsque deux unités automotrices disposent d'un bogie de traction commun, ces deux unités sont à considérer comme les véhicules moteurs.

A.II-10 VÉHICULE DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

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

Sont compris dans ces véhicules, les véhicules spéciaux tels que voitures-lits, voitures-salons, voitures-restaurants, voitures sanitaires et fourgons transportant des véhicules destinés au transport routier de voyageurs. Chaque véhicule d'une rame indéformable permettant le transport de voyageurs est compté comme un véhicule de transport de voyageurs. Les automotrices destinées au transport de voyageurs sont également prises en compte.

A.II-11 VÉHICULE DE MÉTRO

Véhicule de chemin de fer électrique conçu pour être utilisé sur une ligne de métro.

L'énergie provient habituellement d'un troisième rail.

A.II-12 TRAMWAY

Véhicule routier pour le transport de voyageurs ou de marchandises conçu pour plus de neuf places assises (y compris celle du conducteur) ou pour le transport de marchandises, circulant sur rail et relié à des conducteurs électriques ou propulsé par un moteur diesel. En règle générale, le tramway est intégré au réseau routier urbain.

Également mentionné sous la définition B.II-18.

A.II-13 TRAMTRAIN

Un véhicule de transport de voyageurs conçu pour une utilisation combinée à la fois sur les infrastructures ferroviaires légères et sur les infrastructures ferroviaires lourdes.

A.II-14 VÉHICULE DE MÉTRO LÉGER

Véhicule ferroviaire conçu pour être utilisé sur une ligne de métro léger.

A.II-15 REMORQUE D'AUTOMOTRICE

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

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

A.II-16 VOITURE FERROVIAIRE

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

**A.II-17 CAPACITÉ DE TRANSPORT DE VOYAGEURS: PLACES ASSISES OU COUCHÉES**

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

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

A.II-18 CAPACITÉ DE TRANSPORT DE VOYAGEURS: PLACES DEBOUT

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

A.II-19 FOURGON FERROVIAIRE

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

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

Parfois également appelé «fourgon à bagages».

**A.II-20 WAGON DE MARCHANDISES OU WAGON**

Véhicule ferroviaire normalement destiné au transport de marchandises.

**A.II-21 WAGON APPARTENANT À UNE ENTREPRISE FERROVIAIRE**

Tout wagon appartenant à une entreprise ferroviaire.

Sont exclus les wagons de particuliers.

A.II-22 WAGON DE PARTICULIER

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

A.II-23 WAGON COUVERT

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

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

Parfois également appelé «wagon fermé».

A.II-24 WAGON ISOTHERME

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

- IN = wagon isotherme normal – caractérisé par un coefficient K égal ou inférieur à 0,7 W/m²°C
- IR = wagon isotherme renforcé – caractérisé par un coefficient K égal ou inférieur à 0,4 W/m²°C

Wagon destiné aux marchandises périssables (viande, poisson, huile, légumes, fruits, etc.). Il existe des wagons mécaniquement réfrigérés (réfrigération mécanique et chauffage électrique) et des wagons réfrigérants (réfrigération à l'eau glacée ou à la glace salée et chauffage par fours temporaires) selon le mode de réfrigération et le mode de chauffage.

A.II-24.1 WAGON RÉFRIGÉRANT

Wagon isotherme disposant d'une source de froid. Il peut s'agir:

- de glace hydrique, avec ou sans addition de sel,
- de plaques eutectiques; glace carbonique, avec ou sans réglage de sublimation,
- de gaz liquéfiés, avec ou sans réglage d'évaporation, de dispositifs autres qu'un équipement mécanique ou à «absorption».

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

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

A.II-24.2 WAGON MÉCANIQUEMENT RÉFRIGÉRÉ

Wagon isotherme muni d'un dispositif de production de froid individuel ou collectif avec d'autres unités du même type. Ces dispositifs de production de froid incluent:

- les compresseurs mécaniques,
- des machines à «absorption».

Ce type de wagon permet, par une température extérieure moyenne de +30 °C, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite de manière permanente à des niveaux constants conformément aux normes définies ci-après:

- classe A: la température intérieure du wagon doit être maintenue entre +12 °C et 0 °C inclus;
- classe B: la température intérieure du wagon doit être maintenue entre +12 °C et -10 °C inclus;
- classe C: la température intérieure du wagon doit être maintenue entre +12 °C et -20 °C inclus.

A.II-24.3 WAGON CALORIFIQUE

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

- classe A: wagon calorifique pour une température moyenne extérieure de -10 °C;
- classe B: wagon calorifique pour une température moyenne extérieure de -20 °C.

A.II-25 WAGON-TOMBEREAU

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

Parfois également appelé «wagon à bords hauts».

A.II-26 WAGON PLAT

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

A.II-27 WAGON-CITERNE

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

A.II-28 WAGON-SILO

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

A.II-29 WAGON POUR TRANSPORT INTERMODAL

Voir G.II-12.

Parfois également appelé «wagon intermodal».

**A.II-30 CAPACITÉ DE CHARGE D'UN WAGON**

Poids maximal autorisé qu'un wagon peut porter.

A.II-31 ÂGE D'UN VÉHICULE FERROVIAIRE

Nombre d'années écoulées depuis la première immatriculation d'un véhicule ferroviaire, quel que soit le pays d'immatriculation.

A.II-32 TRAIN À SUSTENTATION MAGNÉTIQUE

Un train utilisant des aimants qui contrôlent la stabilité et la vitesse du train pour sa propulsion.

A.III ENTREPRISES, INVESTISSEMENT ET ENTRETIEN**A.III-01 ENTREPRISE DE CHEMINS DE FER**

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

Toute entreprise dont l'activité principale n'est pas liée aux chemins de fer peut être prise en compte si elle détient une part suffisante du marché du rail. Seules les activités en rapport avec les chemins de fer doivent être déclarées.

A.III-02 ENTREPRISE DE TRANSPORT FERROVIAIRE/OPÉRATEUR FERROVIAIRE

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

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

Parfois également appelée «chemin de fer».

A.III-03 GESTIONNAIRE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Toute entité ou entreprise chargée notamment de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande.

Parfois également appelé «opérateur».

A.III-04 ENTREPRISE INTÉGRÉE

Entreprise de transport ferroviaire qui est également gestionnaire d'infrastructure.

A.III-05 RECETTES TARIFAIRES ET DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Montant total des recettes perçues sur la prestation de services de transport ferroviaire durant la période de référence, à l'exclusion d'autres recettes, telles que celles générées par la restauration, les services en gare et les services à bord.

A.III-06 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Dépenses d'investissement dans de nouvelles infrastructures ferroviaires ou dans l'extension de chemins de fer existants, y compris la reconstruction, le renouvellement (travaux importants de substitution sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas ses performances globales) et les réaménagements (travaux importants de modification qui améliorent la performance ou la capacité initiale de l'infrastructure).

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

A.III-07 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT DANS LE MATÉRIEL ROULANT

Dépenses d'investissement pour l'achat de véhicules ferroviaires ou pour la modernisation de véhicules existants.

A.III-08 DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Dépenses autres qu'en capital pour maintenir l'état et la capacité d'origine de l'infrastructure ferroviaire existante.

A.III-09 DÉPENSES D'ENTRETIEN DU MATÉRIEL ROULANT

Dépenses autres qu'en capital pour maintenir les véhicules ferroviaires en état de marche sans améliorer leur performance ou leur capacité.

A.III-10 CAPITAL-ACTIONS DES CHEMINS DE FER

Valeur monétaire estimée reflétant le stock actuel d'actifs d'infrastructure physique de transport ferroviaire.

À des fins statistiques, il est recommandé d'utiliser la valeur nette du capital, qui tient compte de l'amortissement.

Il existe différentes méthodes, telles que la «méthode du coût de remplacement» ou la «méthode de l'inventaire permanent (MIP)», qui fournissent la valeur nette des actifs.

A.IV TRAFIC (CIRCULATION)**A.IV-01 CIRCULATION FERROVIAIRE**

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

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

A.IV-02 CIRCULATION FERROVIAIRE SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

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

A.IV-03 MANŒUVRE

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

A.IV-04 PARCOURS D'UN VÉHICULE FERROVIAIRE

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

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

A.IV-05 TRAIN

Un ou plusieurs véhicules ferroviaires remorqués/poussés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices, ou bien une automotrice isolée, circulant sous un numéro déterminé ou sous une désignation distincte, d'un point initial fixé à un point terminus fixé, y compris une locomotive hautlepiéd, c'est-à-dire une locomotive circulant seule.

A.IV-06 TYPES DE TRAIN

Les principaux types de train sont les suivants:

- a) train de marchandises: train pour le transport des marchandises, composé d'un ou plusieurs wagons et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés;
- b) train de voyageurs: train affecté au transport de voyageurs et composé d'un ou plusieurs véhicules de transport de voyageurs et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés;
- c) train mixte: train composé de véhicules de transport de voyageurs et de wagons;
- d) autres trains: trains circulant exclusivement pour les besoins de l'entreprise ferroviaire, ce qui implique aucun paiement à des tiers.

Les sous-catégories de trains de voyageurs comprennent:

- *les trains touristiques: trains pour le transport de voyageurs non destinés à un transport pratique, mais utilisés principalement dans le cadre d'un circuit ou d'une activité à des fins touristiques, récréatives et/ou éducatives, y compris les trains patrimoniaux;*
- *les trains patrimoniaux: conçus pour servir de musée ou d'attraction à des fins touristiques, récréatives et/ou éducatives.*

A.IV-07 TRAIN-KILOMÈTRE

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

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue.

A.IV-08 VÉHICULE MOTEUR-KILOMÈTRE

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

Les mouvements haut-le-pied des véhicules moteurs sont inclus. Les mouvements au cours de manœuvres sont exclus.

A.IV-09 VÉHICULE REMORQUÉ-KILOMÈTRE

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

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

A.IV-10 TONNE-KILOMÈTRE OFFERTE

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

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

A.IV-11 WAGON-KILOMÈTRE

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

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue (chaque pays compte les km effectués sur son territoire). Les manœuvres et les autres mouvements similaires sont exclus. Les parcours de tous les wagons sont pris en compte, quel que soit le propriétaire de ces wagons.

A.IV-12 PLACE-KILOMÈTRE OFFERTE

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

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

A.IV-13 TONNE-KILOMÈTRE BRUTE-BRUTE REMORQUÉE

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

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

A.IV-14 TONNE-KILOMÈTRE BRUTE REMORQUÉE

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

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

A.V MESURE DU TRANSPORT

A.V-01 TRANSPORT FERROVIAIRE

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

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

A.V-02 TRANSPORT FERROVIAIRE NATIONAL

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

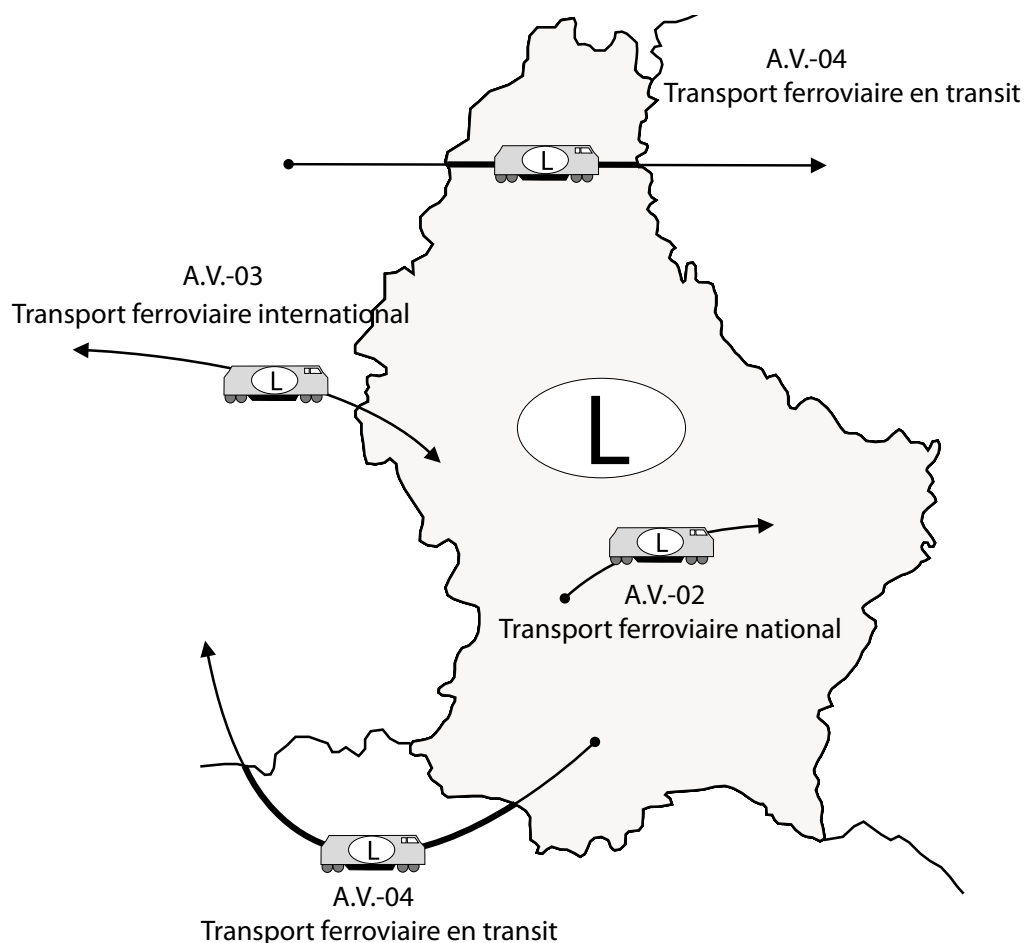
Un tel transport peut nécessiter un transit par un second pays.

Parfois appelé «transport ferroviaire intérieur».

A.V-03 TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL

Transport ferroviaire entre un lieu (de chargement/embarquement ou de déchargement/débarquement) situé dans un pays et un lieu (de chargement/embarquement ou de déchargement/débarquement) situé dans un autre pays.

Un tel transport peut nécessiter un transit par un ou plusieurs autres pays. Pour éviter les comptages en double, chaque pays ne compte que les pkm ou tkm effectués sur son territoire. Le nombre de voyageurs ou le poids du fret transporté est compté dans chaque pays.



A.V-04 TRANSPORT FERROVIAIRE EN TRANSIT

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

Les opérations impliquant un «changement d'écartement» entre deux écartements de voies différents dans un pays sont considérées comme du transit et non comme un déchargement et un chargement.

Les opérations de transport impliquant le chargement/l'embarquement ou le déchargement/le débarquement d'un véhicule ferroviaire à la frontière de ce pays à partir de/sur un autre mode de transport, par exemple une transition entre le transport ferroviaire et le transport maritime dans les ports, ne sont pas considérés comme du transport en transit.

A.V-05 VOYAGEUR PAR CHEMIN DE FER

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

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

Sont également inclus les voyageurs pour le transport desquels une entreprise ferroviaire ne perçoit pas de rémunération commerciale.

Les passagers clandestins ou les utilisateurs non autorisés à bord des trains de marchandises et les «surfeurs» de trains de voyageurs sont exclus.

A.V-06 VOYAGEUR-KILOMÈTRE PAR CHEMIN DE FER (PKM)

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

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue par le voyageur sur le réseau considéré. Pour éviter les comptages en double, chaque pays ne doit compter que les pkm effectués sur son territoire. Si cette distance n'est pas connue, il convient de retenir la distance facturée ou estimée.

A.V-07 VOYAGEUR PAR CHEMIN DE FER EMBARQUÉ

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

Le transbordement direct d'un voyageur entre deux véhicules ferroviaires, quelle que soit l'entreprise de transport ferroviaire, n'est pas considéré comme un débarquement suivi d'un nouvel embarquement. Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement suivi ultérieurement d'un nouvel embarquement.

A.V-08 VOYAGEUR PAR CHEMIN DE FER DÉBARQUÉ

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

Le transbordement direct d'un voyageur entre deux véhicules ferroviaires, quelle que soit l'entreprise de transport ferroviaire, n'est pas considéré comme un débarquement suivi d'un nouvel embarquement. Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement suivi ultérieurement d'un nouvel embarquement.

A.V-09 RELATION DE TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR CHEMIN DE FER

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



A.V-10 LIEU D'EMBARQUEMENT

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

Le transbordement direct d'un voyageur entre deux véhicules ferroviaires, quelle que soit l'entreprise de transport ferroviaire, n'est pas considéré comme un débarquement suivi d'un nouvel embarquement. Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement suivi ultérieurement d'un nouvel embarquement.

A.V-11 LIEU DE DÉBARQUEMENT

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

Le transbordement direct d'un voyageur entre deux véhicules ferroviaires, quelle que soit l'entreprise de transport ferroviaire, n'est pas considéré comme un débarquement suivi d'un nouvel embarquement. Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement suivi ultérieurement d'un nouvel embarquement.

A.V-12 ENVOI

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

A.V-13 TYPES D'ENVOI

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

- a) envoi par train complet: tout envoi composé d'un ou plusieurs wagons complets remis au transport en même temps par un même expéditeur dans une même gare et acheminés, sans modification de composition, d'un point de chargement unique à un point de déchargement unique;

Parfois également appelé «train entier».

- b) envoi par wagon complet: tout envoi de marchandises nécessitant l'usage exclusif d'un wagon durant tout le trajet, que la capacité de charge du wagon soit utilisée ou non en totalité; les wagons d'un train complet ne sont pas pris en compte;

- c) envoi de détail: tout envoi de marchandises autre que les envois par train complet ou par wagon complet.

Parfois également appelé «train de détail».

A.V-14 MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CHEMIN DE FER

Toute marchandise déplacée par un véhicule ferroviaire.

Le poids pris en compte inclut tous les emballages et les conditionnements de transport tels que les unités de transport intermodal (UTI) et palettes ainsi que les véhicules routiers pour le transport de marchandises transportés par chemin de fer.

Parfois également appelées «fret ferroviaire».

A.V-15 POIDS BRUT-BRUT DES MARCHANDISES

Poids total des marchandises, des emballages et de la tare de l'unité de transport (par exemple conteneurs, caisses mobiles et palettes pour le transport de marchandises ainsi que les véhicules routiers pour le transport de marchandises transportés par chemin de fer).

C'est le poids à utiliser dans l'établissement des statistiques de transport ferroviaire.

A.V-16 TONNAGE BRUT DES MARCHANDISES

Poids total des marchandises, y compris des emballages mais à l'exclusion de la tare de l'unité de transport (par exemple, conteneurs, caisses mobiles et palettes pour le transport de marchandises ou véhicules routiers pour le transport de marchandises).

A.V-17 TARE

Le poids d'une unité de transport (par exemple, conteneurs, caisses mobiles et palettes pour le transport de marchandises ainsi que les véhicules routiers contenant des marchandises et transportés par chemin de fer) avant que du fret n'y soit chargé.

A.V-18 TONNE-KILOMÈTRE (TKM)

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

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue sur le réseau considéré. Pour éviter les comptages en double, chaque pays ne doit compter que les tkm effectués sur son territoire. Si cette distance n'est pas connue, il convient de retenir la distance facturée ou estimée.

A.V-19 TYPES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CHEMIN DE FER

Les marchandises transportées peuvent être classées par type.

Des exemples de systèmes de classification sont la NST 2007 (nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport) qui remplace la CSTE (classification pour les statistiques de transport de marchandises en Europe – CEE-ONU) et la NST/R (nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport/révisée – Eurostat).

A.V-20 TYPES DE FRET

Les marchandises transportées peuvent être classées selon la recommandation CEE-ONU n° 21 «Codes de types de fret, des emballages et des matériaux d'emballage», Genève, mars 1986. Les classes de fret sont les suivantes:

- vrac liquide,
- vrac solide,
- grands conteneurs,
- autres conteneurs,
- marchandises palettisées,
- marchandises pré-élinguées,
- unités mobiles autopropulsées,
- autres unités mobiles,
- autres types de fret.

A.V-21 EVP-KILOMÈTRE

Unité de mesure représentant le mouvement d'un EVP sur une distance d'un kilomètre.

A.V-22 MARCHANDISES DANGEREUSES

Les classes de marchandises dangereuses transportées par rail sont celles définies par les recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses:

- a) classe 1: matières et objets explosibles,
- b) classe 2: gaz,
- c) classe 3: liquides inflammables,
- d) classe 4: matières solides inflammables, matières sujettes à l'inflammation spontanée, matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables,
- e) classe 5: matières comburantes et peroxydes organiques,
- f) classe 6: matières toxiques et matières infectieuses,
- g) classe 7: matières radioactives,
- h) classe 8: matières corrosives,
- i) classe 9: matières et objets dangereux divers, y compris les matières dangereuses pour l'environnement.

A.V-23 MARCHANDISES CHARGÉES

Marchandises placées sur un véhicule ferroviaire et expédiées par chemin de fer.

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

A.V-24 MARCHANDISES DÉCHARGÉES

Marchandises débarquées d'un véhicule ferroviaire après avoir été transportées par chemin de fer.

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

A.V-25 TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER – MARCHANDISES CHARGÉES (EN PARTANCE)

Marchandises transportées par chemin de fer entre un lieu de chargement (sur un véhicule ferroviaire) situé dans le pays déclarant et un lieu de déchargement d'un véhicule ferroviaire situé dans un autre pays.

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

A.V-26 TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER – MARCHANDISES DÉCHARGÉES (EN PROVENANCE)

Marchandises transportées par chemin de fer entre un lieu de chargement (sur un véhicule ferroviaire) situé dans un pays étranger et un lieu de déchargement d'un véhicule ferroviaire situé dans le pays déclarant.

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

A.V-27 MARCHANDISES EN TRANSIT PAR CHEMIN DE FER DE BOUT EN BOUT

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

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

A.V-28 RELATION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER

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

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

A.V-29 LIEU DE CHARGEMENT

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

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

A.V-30 LIEU DE DÉCHARGEMENT

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

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

A.VI ACCIDENTS

A.VI-01 ACCIDENT

Événement soudain, non voulu ou non intentionnel, ou enchaînement spécifique de tels événements (survenant pendant l'exploitation d'un train) aux conséquences dommageables.

A.VI-02 INCIDENT

Tout événement, autre qu'un accident, qui met en évidence un problème de sécurité potentiel dans l'exploitation ferroviaire.

Parfois aussi appelé «précurseur d'accident» ou «quasi-accident».

A.VI-03 ACCIDENT GRAVE

Tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages importants au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes du trafic. Les accidents survenant dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts ne sont pas pris en considération.

Cette définition est utilisée par l'UIC (Union internationale des chemins de fer).

A.VI-04 DOMMAGE IMPORTANT AU MATÉRIEL ROULANT, AUX VOIES, À D'AUTRES INSTALLATIONS OU À L'ENVIRONNEMENT

Dommege qui dépasse un seuil convenu au plan international.

Le seuil pour des dommages importants, adopté par l'UIC, a été fixé à 150 000 EUR en 2007.

A.VI-05 INTERRUPTION IMPORTANTE DE LA CIRCULATION

Il y a interruption importante de la circulation lorsque des services ferroviaires sur au moins une ligne de chemin de fer principale sont interrompus pendant plus de six heures.

A.VI-06 ACCIDENT CORPOREL

Tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne. Les accidents survenant dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts ne sont pas pris en considération.

Cette définition inclut les accidents provoquant de légères blessures aux personnes et est similaire à celle appliquée dans les statistiques des accidents de la route.

A.VI-07 ACCIDENT ENTRAÎNANT DES DOMMAGES CORPORELS GRAVES

Tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne. Les accidents survenant dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts ne sont pas pris en considération.

Cette définition est normalement utilisée par l'UIC pour les accidents ferroviaires et exclut les accidents provoquant des blessures sans gravité. Les chiffres recueillis selon cette définition ne peuvent être comparés directement au nombre d'accidents routiers, qui incluent les accidents provoquant des blessures sans gravité.

A.VI-08 VICTIME

Toute personne tuée ou blessée à la suite d'un accident corporel, à l'exclusion des tentatives de suicide.

A.VI-09 PERSONNE TUÉE

Toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les 30 jours à la suite d'un accident de chemin de fer, sauf suicides.

Inclut les voyageurs, le personnel des entreprises ferroviaires et d'autres personnes spécifiées ou non spécifiées ayant subi des blessures à la suite d'un accident ferroviaire.

Une personne tuée est exclue si l'autorité compétente déclare que la cause du décès est le suicide, c'est-à-dire un acte délibéré pour s'infliger un dommage corporel entraînant la mort. Pour les pays qui n'appliquent pas le seuil de 30 jours, des coefficients de conversion sont définis pour permettre des comparaisons sur la base de la définition fondée sur 30 jours.

A.VI-10 PERSONNE BLESSÉE

Toute personne qui n'a pas été tuée immédiatement dans un accident entraînant des dommages corporels ou qui n'est pas décédée dans les 30 jours suivants, mais qui a subi une blessure nécessitant normalement un traitement médical, à l'exclusion des tentatives de suicide.

Les blessures comprennent, entre autres, les coupures, les fractures, les entorses ou les amputations.

Les personnes légèrement blessées ayant des coupures sans gravité et des meurtrissures ne sont normalement pas enregistrées comme blessées.

Un blessé est exclu si l'autorité compétente déclare que la cause de la blessure est une tentative de suicide par cette personne, c'est-à-dire un acte délibéré pour s'infliger un dommage corporel entraînant une blessure, mais pas la mort.

A.VI-11 PERSONNE GRAVEMENT BLESSÉE

Toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de 24 heures à la suite d'un accident, à l'exclusion des tentatives de suicide.

A.VI-12 PERSONNE LÉGÈREMENT BLESSÉE

Toute personne blessée nécessitant normalement un traitement médical, à l'exclusion des tentatives de suicide, qui n'est pas classée parmi les blessés graves.

Les personnes légèrement blessées ayant des coupures sans gravité et des meurtrissures ne sont normalement pas enregistrées comme blessées.

A.VI-13 COLLISION

Collision de deux véhicules ferroviaires ou plus

Tout choc (frontal, par l'arrière ou latéral) entre une partie d'un train et une partie d'un autre train ou véhicule ferroviaire, ou avec du matériel roulant de manœuvre.

Collision d'un véhicule ferroviaire avec un obstacle à l'intérieur du gabarit

Choc entre une partie d'un train et des objets fixes ou temporairement présents sur la voie ou à proximité de celle-ci (sauf aux passages à niveau, en cas de perte par un véhicule ou un usager), y compris les chocs avec des lignes aériennes de contact.

A.VI-14 DÉRAILLEMENT

Tous les cas où au moins une roue d'un train quitte les rails.

Les déraillements provoqués par des collisions sont exclus. Ils sont classés en tant que collisions.

A.VI-15 ACCIDENT SE PRODUISANT À UN PASSAGE À NIVEAU

Tout accident se produisant à un passage à niveau et mettant en cause au moins un véhicule ferroviaire et un ou plusieurs véhicule(s) routier(s), d'autres usagers de la route tels que les piétons ou d'autres objets temporairement présents sur les voies ou à leur proximité.

Parfois également appelé «accident se produisant à un croisement à niveau».

A.VI-16 ACCIDENT DE PERSONNE CAUSÉ PAR DU MATÉRIEL ROULANT EN MOUVEMENT

Tout accident d'une ou plusieurs personne(s) subissant une collision avec un véhicule ferroviaire, une partie du véhicule ou un objet qui est attaché au véhicule ou qui s'en est détaché. Sont prises en compte les personnes qui tombent de véhicules ferroviaires ainsi que les personnes qui tombent ou qui sont heurtées par des objets non fixés pendant leur voyage à bord.

A.VI-17 INCENDIES DANS LE MATÉRIEL ROULANT

Incendies et explosions qui surviennent dans des véhicules ferroviaires (ou leur chargement) pendant le trajet entre la gare de départ et la destination, y compris lors d'arrêts dans la gare de départ ou de destination et lors d'arrêts intermédiaires, ainsi que lors d'opérations de formation de trains.



A.VI-18 CATÉGORIE DE PERSONNE PRISE EN COMPTE DANS LES STATISTIQUES D'ACCIDENTS FERROVIAIRES

- Voyageur par chemin de fer: toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours dans un véhicule ferroviaire. Pour les statistiques d'accidents, les voyageurs tentant d'embarquer à bord/de débarquer d'un train en mouvement sont inclus.
- Membre du personnel ou contractant: toute personne dont l'emploi est lié aux chemins de fer et qui est en service au moment de l'accident. Cela comprend le personnel de bord du train et les personnes chargées de la manutention du matériel roulant et des infrastructures.
- Usagers des passages à niveau: personnes empruntant un passage à niveau pour traverser la ligne de chemin de fer à l'aide d'un moyen de transport ou à pied.
- Intrus (personnes non autorisées sur les installations ferroviaires): toute personne présente sur des installations ferroviaires là où cela est interdit, à l'exception des usagers des passages à niveau.
- Autres:
 - Autre personne se trouvant sur un quai: toute personne se trouvant sur un quai de gare qui n'est pas définie comme «voyageur», «membre du personnel ou contractant», «usager des passages à niveau», «autre personne ne se trouvant pas sur un quai» ou «intrus».
 - Autre personne ne se trouvant pas sur un quai: toute personne ne se trouvant pas sur un quai de gare qui n'est pas définie comme «voyageur», «membre du personnel ou contractant», «usager des passages à niveau», «autre personne se trouvant sur un quai» ou «intrus».

A.VI-19 ACCIDENT METTANT EN CAUSE LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Tout accident ou incident qui doit être déclaré conformément au règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

A.VI-20 SUICIDE

Acte commis par toute personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel entraînant la mort, tel qu'enregistré et classé par l'autorité nationale compétente.

A.VI-21 TENTATIVE DE SUICIDE

Acte commis par toute personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel entraînant des blessures graves mais pas la mort, tel qu'enregistré et classé par l'autorité nationale compétente.

B

Transport routier





B. Transport routier

B.I INFRASTRUCTURE

B.I-01 ROUTE

Voie de communication utilisant une assise stabilisée autre que des rails ou des pistes pour avions, ouverte à la circulation publique et destinée essentiellement à l'usage des véhicules routiers automobiles.

Sont incluses les routes pavées et autres routes utilisant une assise stabilisée, par exemple les routes de gravier. Sont également concernés les rues, les ponts, les tunnels, les structures d'appui, les embranchements, les carrefours et les échangeurs. Les routes à péage sont aussi prises en compte. Les pistes cyclables spécialisées sont exclues.

B.I-02 ROUTE REVÊTUE

Route dont le revêtement est constitué soit de concassé (macadam) et de liant hydrocarboné, soit d'agents bituminés, de béton ou de pavés.



B.I-03 ROUTE NON REVÊTUE

Route utilisant une assise stabilisée et dont le revêtement n'est pas constitué de concassé, de liant hydrocarboné ou d'agents bituminés, de béton ou de pavés.



B.I-04 RÉSEAU ROUTIER

Ensemble des routes dans une zone considérée.

Le réseau routier peut être classé selon le type de revêtement, par exemple:

- a) routes revêtues;
- b) routes non revêtues.

B.I-05 CATÉGORIES DE ROUTE

Les routes sont classées en trois catégories internationalement comparables:

- a) autoroute;
- b) route à l'intérieur des agglomérations;
- c) route à l'extérieur des agglomérations (voies rapides, routes en 2+1 et autres).

B.I-06 AUTOROUTE

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

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



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

Les autoroutes urbaines sont également incluses.

B.I-07 VOIE RAPIDE

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

- a) est accessible seulement par des échangeurs ou des carrefours réglementés;
- b) est spécialement signalée comme étant une voie rapide et réservée à certaines catégories de véhicules routiers automobiles;
- c) sur laquelle il est interdit de s'arrêter et de stationner sur la chaussée.

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

Les voies rapides urbaines sont également incluses.

B.I-08 ROUTE EN 2+1

Type de route composée de deux voies dans un sens et d'une voie dans l'autre, avec une alternance généralement après plusieurs kilomètres pour permettre des dépassements réguliers dans les deux sens.

Peut être équipée d'une glissière médiane et peut être classée ou non comme une voie rapide.

B.I-09 ROUTE À L'INTÉRIEUR DES AGGLOMÉRATIONS

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

Sont exclues les autoroutes, les voies rapides et autres routes à grande vitesse traversant les agglomérations si elles ne sont pas signalées en tant que routes urbaines. Les rues sont incluses.

B.I-10 ROUTE À L'EXTÉRIEUR DES AGGLOMÉRATIONS

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

Les autoroutes sont exclues.



B.I-11 ROUTE E

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

Les routes repères et les routes intermédiaires (routes de classe A) sont identifiées par des numéros à deux chiffres; les embranchements, les routes secondaires et les bretelles de raccordement (routes de classe B) sont désignés par des numéros à trois chiffres.

B.I-12 CHAUSSÉE

Partie de la route principalement destinée au mouvement des véhicules routiers; les parties de route servant à épauler les couches de base ou de surface ne font pas partie de la chaussée; il en est de même des parties de la route destinées au stationnement des véhicules, même si elles peuvent, en cas de danger, servir occasionnellement au passage des véhicules automobiles.



B.I-13 VOIE

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



B.I-14 COULOIR D'AUTOBUS

Partie de chaussée conçue pour les autobus et se distinguant du reste de la chaussée par un marquage spécifique longitudinal.

Les taxis et, dans certains cas, les automobiles occupées par plusieurs passagers ou les voitures à faibles émissions peuvent également être autorisés à emprunter ce couloir. Dans certains cas, d'autres véhicules peuvent être autorisés.



B.I-15 LIGNE DE TRAMWAY

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

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

B.I-16 PISTE CYCLABLE

Partie d'une chaussée réservée aux cyclistes et se distinguant du reste de la chaussée par un marquage spécifique longitudinal.

Une distinction peut être opérée entre les pistes cyclables conseillées et obligatoires, selon que d'autres véhicules automobiles sont autorisés ou non à entrer dans la voie de circulation.

Certaines pistes cyclables permettent aux cyclistes de rouler à contresens des rues à sens unique (circulation des cyclistes à contresens).

Certains types de cyclomoteurs peuvent également être autorisés à emprunter une piste cyclable. Certaines voies peuvent être réservées aux autobus et aux cyclistes (voies partagées cycles-autobus).

**B.I-17 ITINÉRAIRE CYCLABLE**

Route indépendante ou partie d'une route réservée aux cycles faisant l'objet d'une signalisation spécifique. Un itinéraire cyclable est séparé des autres routes ou parties de la même route par des moyens structurels.

Certains types de cyclomoteurs peuvent également être autorisés à emprunter un itinéraire cyclable.

**B.I-18 LONGUEUR DE ROUTE**

La longueur de route est la distance entre son point de départ et son point d'arrivée.

Si l'un des sens de la chaussée est plus long que l'autre, la longueur est calculée en faisant la somme de la moitié des distances de chaque sens de la chaussée du premier point d'entrée au dernier point de sortie.

B.II MATÉRIEL DE TRANSPORT (VÉHICULES)**B.II-01 VÉHICULE ROUTIER**

Véhicule à roues destiné à être utilisé sur les routes.

B.II-02 PARC DE VÉHICULES ROUTIERS

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

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



B.II-03 VÉHICULE ROUTIER NATIONAL

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

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

B.II-04 VÉHICULE ROUTIER ÉTRANGER

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

B.II-05 VÉHICULE ROUTIER AUTOMOBILE

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

B.II-06 VÉHICULE ROUTIER POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

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

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

B.II-07 CYCLE

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

Les bicyclettes équipées d'un moteur d'appoint sont incluses (par exemple, bicyclettes électriques, vélos à assistance électrique).

B.II-08 VÉHICULE ROUTIER AUTOMOBILE POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

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

Les véhicules automobiles couvrent:

- a) les motocycles;
- b) les cyclomoteurs;
- c) les voitures particulières;
- d) les autobus, autocars et minibus;
- e) les tramways.

Les véhicules utilitaires légers sont exclus; cf. définition B.II-21.

B.II-09 CYCLOMOTEUR

Véhicule routier à deux ou trois roues qui est pourvu d'un moteur de cylindrée inférieure à 50 cm³ et dont la vitesse est limitée, par construction, conformément aux réglementations nationales en vigueur. Lorsque les limitations relatives à la cylindrée du moteur ne sont pas applicables, une restriction concernant la puissance du moteur peut être en vigueur. Cela renvoie aux catégories L₁ et L₂ de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des Nations unies.

Les cyclomoteurs immatriculés et non immatriculés en circulation sont inclus, qu'ils disposent ou non d'une plaque d'immatriculation. Certains pays n'immatriculent pas tous les cyclomoteurs.

**B.II-10 MOTOCYCLE**

Véhicule routier automobile à deux, trois ou quatre roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg. Tous les véhicules de ce genre dont la cylindrée est égale ou supérieure à 50 cm³ ainsi que ceux dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ mais qui ne relèvent pas de la catégorie des cyclomoteurs sont inclus. Cela renvoie aux catégories L₃, L₅, L₆ et L₇ de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des Nations unies.





B.II-11 VOITURE PARTICULIÈRE

Véhicule routier automobile autre qu'un motorcycle ou qu'un cyclomoteur, destiné au transport de voyageurs et conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) égal au maximum à neuf. Cela renvoie à la catégorie M1 de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des Nations unies.

Sont inclus:

- a) les voitures particulières;
- b) les camionnettes conçues et utilisées principalement pour le transport de passagers;
- c) les taxis;
- d) les voitures de location;
- e) les ambulances;
- f) les autocaravanes;
- g) les voitures particulières spéciales (voitures de police, voitures de pompiers).

Les véhicules utilitaires légers sont exclus, cf. définition B.II-21, ainsi que les autocars et les autobus, cf. définitions B.II-14 et B.II-15, et les minibus/autocars privés, cf. définitions B.II-16.

«Voiture particulière» inclut les voiturettes (qui peuvent être conduites sans permis ou dans les mêmes conditions que les cyclomoteurs), les taxis ainsi que les voitures de location à condition qu'elles ne comportent pas plus de dix places assises.



B.II-12 TAXI

Voiture particulière disposant d'une autorisation et disponible pour la location avec chauffeur sans itinéraires prédéterminés.

La méthode de location est normalement la suivante:

- a) appel d'un taxi dans la rue;
- b) montée à bord d'un véhicule à une station de taxis;
- c) appel téléphonique ou contact par d'autres moyens électroniques pour prise en charge.

B.II-13 CARAVANE

Véhicule routier conçu pour servir de logement et tracté par un véhicule à moteur.

Une caravane est destinée principalement à des usages de type loisirs. Elle ne sert pas au transport de marchandises ou de passagers. Les remorques bâchées en sont exclues. Elles sont considérées comme une remorque pour le transport de marchandises.

B.II-14 AUTOBUS

Véhicule routier automobile conçu pour transporter plus de 24 personnes (y compris le conducteur) en places assises ou en places debout. Cela renvoie aux classes I et II des catégories M₂ et M₃ de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des Nations unies.

Les véhicules peuvent comporter des emplacements pour les voyageurs debout ou être aménagés de manière à faciliter le déplacement ou la station debout des voyageurs dans l'allée centrale.

Les trolleybus sont exclus.

**B.II-15 AUTOCAR**

Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs conçu pour 24 places assises ou plus (y compris celle du conducteur) et construit exclusivement pour le transport de voyageurs assis. Cela renvoie à la classe III des catégories M₂ et M₃ de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des Nations unies.

Les trolleybus sont exclus.

**B.II-16 MINIBUS/AUTOCAR PRIVATIF**

Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) compris entre 10 et 23. Cela renvoie aux classes A et B des catégories M₂ et M₃ de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des Nations unies.

Les véhicules peuvent être construits exclusivement pour transporter des voyageurs assis ou des voyageurs assis et debout.

Les trolleybus sont exclus.

**B.II-17 TROLLEYBUS**

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

Ce terme regroupe les véhicules qui peuvent être utilisés soit comme trolleybus soit comme autobus, s'ils possèdent un moteur indépendant de la principale alimentation électrique.



**B.II-18 TRAMWAY (ÉGALEMENT A.II-11)**

Véhicule routier pour le transport de voyageurs ou de marchandises conçu pour plus de neuf places assises (y compris celle du conducteur) ou pour le transport de marchandises, circulant sur rail et relié à des conducteurs électriques ou propulsé par un moteur diesel. En règle générale, le tramway est intégré au réseau routier urbain.

B.II-19 CAPACITÉ DE TRANSPORT DE VOYAGEURS DES AUTOCARS, DES AUTOBUS ET DES TROLLEYBUS

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

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

B.II-20 VÉHICULE ROUTIER POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Véhicule routier conçu, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises. Inclut les catégories N et O de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E. 3).

Sont inclus:

- a) *les véhicules utilitaires légers dont le poids total en charge ne dépasse pas 3 500 kg, et conçus exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises ou pour être utilisés par des artisans, par exemple les camionnettes, les pick-ups, et les véhicules à deux ou trois roues;*
- b) *les véhicules poids lourds dont le poids total en charge dépasse 3 500 kg, conçus, exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises;*
- c) *les tracteurs routiers;*
- d) *les remorques et semi-remorques;*
- e) *les tracteurs agricoles autorisés à emprunter les routes ouvertes à la circulation publique.*

B.II-21 VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER

Véhicule routier de transport de marchandises, d'un poids total en charge ne dépassant pas 3 500 kg, conçu, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises. Cela renvoie à la catégorie N₁ de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des Nations unies.

Les fourgonnettes conçues spécialement pour le transport de marchandises, les pick-ups, les camionnettes, et les véhicules à deux ou trois roues d'un poids total en charge ne dépassant pas 3 500 kg sont inclus.

B.II-22 POIDS LOURD

Véhicule routier de transport de marchandises, d'un poids total en charge supérieur à 3 500 kg, conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises. Cela renvoie aux catégories N₂ et N₃ de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des Nations unies.

B.II-23 TYPES DE CARROSSERIE DES VÉHICULES ROUTIERS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Classification des véhicules routiers pour le transport de marchandises par type de superstructure de ces véhicules.

Les principaux types de carrosserie sont les suivants:

- a) benne:
 - bâchée;
 - «flat»;
- b) benne basculante;
- c) citerne:
 - vrac solide;
 - vrac liquide;
- d) fourgon à température dirigée;
- e) fourgon ordinaire;
- f) porte-conteneurs;
- g) bétailière;
- h) autres.

B.II-24 VÉHICULE ROUTIER AUTOMOBILE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

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

B.II.25 CAMION

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



B.II-26 TRACTEUR ROUTIER (TRACTEUR POUR SEMI-REMORQUE)

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

Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus dans cette catégorie.



**B.II-27 TRACTEUR AGRICOLE**

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

B.II-28 REMORQUE

Véhicule routier pour le transport de marchandises conçu pour être remorqué par un véhicule routier automobile. Avec les semi-remorques (voir B.II-30), cela renvoie à la catégories O de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des Nations unies.

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

**B.II-29 REMORQUE AGRICOLE**

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

B.II-30 SEMI-REMORQUE

Véhicule routier pour le transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier. Avec les remorques (voir B.II-28), cela renvoie à la catégories O de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des Nations unies.

**B.II.31 ENSEMBLE ARTICULÉ**

Semi-remorque couplée à un tracteur routier.



B.II-32 TRAIN ROUTIER

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

Les véhicules articulés comprenant une remorque supplémentaire figurent dans cette catégorie.

**B.II-33 VÉHICULE ROUTIER À USAGE SPÉCIAL**

Véhicule routier conçu pour d'autres usages que le transport de voyageurs ou de marchandises. Peut être un véhicule des catégories M, N ou O de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des Nations unies.

Cette catégorie comprend:

- a) les véhicules de lutte contre les incendies;
- b) les grues mobiles;
- c) les rouleaux compresseurs motorisés;
- d) les bulldozers équipés de roues métalliques ou de chenilles;
- e) les véhicules d'enregistrement pour film, radio ou télévision;
- f) les bibliobus;
- g) les dépanneuses pour le remorquage de véhicules en panne;
- h) les autres véhicules routiers répondant à des besoins particuliers.

B.II-34 VÉHICULES AUTONOMES (NIVEAUX SAE J3016™)

Véhicules routiers conçus pour utiliser l'information routière en temps réel, être connectés et coopérer entre eux, avec les infrastructures de transport et les usagers vulnérables de la route et prendre progressivement en charge les tâches de conduite, afin d'améliorer la sécurité routière, l'efficacité du trafic et le confort. Les véhicules autonomes sont destinés à être pleinement intégrés dans les flottes existantes, à utiliser les réseaux routiers existants et à interagir de manière transparente avec les systèmes de transport public.

Les véhicules autonomes peuvent être classés selon les niveaux SAE J3016™:

Niveau 0 - Aucune autonomie: le conducteur humain exécute à plein temps tous les aspects de la tâche de conduite dynamique, même lorsqu'elle est renforcée par des systèmes d'alerte ou d'intervention.

Niveau 1 - Aide à la conduite: un système d'aide à la conduite exécute, en fonction du mode de conduite, soit la direction, soit l'accélération/la décélération sur la base d'informations relatives à l'environnement de conduite et en attendant du conducteur humain qu'il exécute tous les autres aspects de la tâche dynamique de la conduite.

Niveau 2 - Autonomie partielle: un ou plusieurs systèmes d'aide à la conduite exécutent, en fonction du mode de conduite, tant la direction, que l'accélération/la décélération sur la base d'informations relatives à l'environnement de conduite et en attendant du conducteur humain qu'il exécute tous les autres aspects de la tâche dynamique de la conduite.

Niveau 3 - Autonomie conditionnelle: un système de conduite automatisé exécute, en fonction du mode de conduite, tous les aspects de la conduite dynamique en attendant du conducteur humain qu'il réponde de façon appropriée à une demande d'intervention.

Niveau 4 - Autonomie élevée: un système de conduite automatisé exécute, en fonction du mode de conduite, tous les aspects de la conduite dynamique, même si un conducteur humain ne répond pas de façon appropriée à une demande d'intervention.

Niveau 5 - Autonomie complète: un système de conduite automatisé exécute à plein temps tous les aspects de la conduite dynamique dans toutes les conditions routières et environnementales qui peuvent être gérées par un conducteur humain.

B.II-35 CHARGE UTILE

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

Lorsque le véhicule routier automobile pour le transport de marchandises est un train routier constitué d'un camion avec remorque, la charge utile du train routier est la somme des charges utiles du camion et de la remorque.

B.II-36 VOLUME DE CHARGEMENT

Volume maximum disponible dans le véhicule (mesure par exemple en mètres cubes) pour le transport de marchandises.

B.II-37 SURFACE DE PLANCHER DISPONIBLE À L'INTÉRIEUR DE LA CAISSE DU VÉHICULE

Surface de plancher maximale à l'intérieur de la caisse du véhicule (mesurée par exemple en mètres carrés) disponible pour le transport de marchandises.

B.II-38 POIDS MAXIMUM AUTORISÉ

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

Le poids maximum autorisé inclut le poids du chauffeur et de toutes les autres personnes transportées en même temps.

B.II-39 ÂGE DU VÉHICULE ROUTIER

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

B.II-40 CYLINDRÉE

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

B.II-41 POIDS À VIDE DU VÉHICULE

Le poids à vide du véhicule (ou d'une combinaison de véhicules) à l'exclusion de sa charge, en stationnement et prêt à rouler, déterminé par l'autorité compétente du pays d'immatriculation.

Le poids à vide peut inclure le poids du chauffeur et du carburant en fonction des pratiques nationales.

B.II-42 ÉNERGIE MOTRICE

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

Les catégories suivantes de véhicules routiers automobiles sont incluses:

- Véhicule à essence: véhicule automobile routier utilisant comme moyen de propulsion de l'essence contenant jusqu'à 10 % de bioéthanol (par exemple, E₅ jusqu'à E₁₀).
- Véhicule hybride essence-électricité: véhicule automobile routier utilisant comme moyen de propulsion de l'essence, doté en outre d'un ou de plusieurs moteurs électriques de propulsion, alimentés par une batterie de traction elle-même chargée par un générateur entraîné par le moteur à essence. Les véhicules hybrides essence-électricité rechargeables sont exclus.
- Véhicule hybride essence-électricité rechargeable: véhicule hybride essence-électricité équipé d'une batterie de traction pouvant également être rechargée à partir d'une source d'électricité extérieure (par exemple, une prise électrique). Les véhicules hybrides essence-électricité sont exclus.
- Véhicule à moteur diesel: véhicule automobile routier utilisant comme moyen de propulsion du gazole contenant jusqu'à 7 % de biodiesel (par exemple, B₂, B₅ ou B₇).

- e) Véhicule hybride diesel-électrique: véhicule automobile routier utilisant du gazole comme moyen de propulsion, doté en outre d'un ou de plusieurs moteurs électriques de propulsion alimentés par une batterie de traction elle-même chargée par un générateur entraîné par le moteur diesel. Les véhicules hybrides diesel-électrique rechargeables sont exclus.
- f) Véhicule hybride diesel-électrique rechargeable: véhicule automobile routier hybride diesel-électrique doté d'une batterie à traction pouvant également être rechargée à partir d'une source d'électricité extérieure (par exemple, sur une prise électrique). Les véhicules hybrides diesel-électrique sont exclus.
- g) Véhicule électrique à batterie: véhicule automobile routier propulsé par un moteur électrique alimenté par des batteries.
- h) Véhicule au gaz naturel: véhicule automobile routier à moteur utilisant comme moyen de propulsion du gaz naturel soit comprimé (GNC) soit liquéfié (GNL).
- i) Véhicule au gaz de pétrole liquéfié: véhicule automobile routier utilisant comme moyen de propulsion du gaz de pétrole liquéfié (GPL).
- j) Véhicule à hydrogène: véhicule automobile routier utilisant comme moyen de propulsion de l'hydrogène. Les véhicules à pile à combustible sont exclus.
- k) Véhicule fonctionnant au biocarburant: véhicule automobile routier utilisant du bioéthanol ou du biodiesel pour sa propulsion.
- l) Véhicule fonctionnant au bioéthanol: véhicule automobile routier utilisant plus de 10 % de bioéthanol comme moyen de propulsion. Les véhicules qui en utilisent jusqu'à 10 % doivent être considérés comme des véhicules à essence.
- m) Véhicule fonctionnant au biodiesel: véhicule automobile routier utilisant plus de 7 % de biodiesel comme moyen de propulsion. Les véhicules qui en utilisent jusqu'à 7 % doivent être considérés comme des véhicules diesel.
- n) Véhicule bicarburant: véhicule automobile routier doté d'un seul moteur et utilisant soit du gazole soit de l'essence plus un autre carburant (GNC, GNL, GPL ou hydrogène) comme moyen de propulsion.

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

B.II-43 CARBURANT DE REMPLACEMENT

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

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

B.II-44 DATE DE LA PREMIÈRE IMMATRICULATION DU VÉHICULE

La date de la première immatriculation d'un véhicule est celle de la première immatriculation du véhicule neuf dans un registre des immatriculations de véhicules à moteur, quelle que soit la nationalité du registre.

La date fixée pour l'immatriculation est celle où l'immatriculation a été enregistrée par le bureau d'immatriculation des véhicules. L'immatriculation d'un véhicule d'occasion importé n'est pas une première immatriculation et doit être considérée comme une ré-immatriculation. B.II.B

B.III ENTREPRISES, INVESTISSEMENT ET ENTRETIEN

B.III-01 TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI

Transport contre rémunération de personnes ou de marchandises, effectué pour le compte de tiers.

B.III-02 TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE

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

Ce type de transport est le déplacement par une entreprise de son propre personnel ou de fret sans qu'une opération financière n'y soit associée. Le cas où ce type de transport peut être assuré par des personnes physiques n'est pas pris en compte dans le présent document.

B.III-03 ENTREPRISE DE TRANSPORT ROUTIER

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

D'après la classification des activités, les catégories suivantes sont concernées:

- a) CITI/Rév.4: Division 49, Groupe 492 – Autres transports terrestres
 - classe 4921 – Transports terrestres de voyageurs par des réseaux urbains et suburbains
 - classe 4922 – Autres transports terrestres de voyageurs
 - classe 4923 – Transports routiers de marchandises
- b) NACE/Rév.2: Division 49, groupe 49.3 – Autres transports terrestres de voyageurs
 - classe 49.31 – Transports urbains et suburbains de voyageurs
 - classe 49.32 – Transports de voyageurs par taxis
 - classe 49.39 – Autres transports terrestres de voyageurs
- c) NACE/Rév.2: Division 49, groupe 49.4 – Transports routiers de fret et services de déménagement
 - classe 49.41 – Transports routiers de fret
 - classe 49.42 – Services de déménagement

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

B.III-04 ENTREPRISE DE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

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

B.III-05 ENTREPRISE DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

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

B.III-06 ENTREPRISE DE TRANSPORT ROUTIER URBAIN DE VOYAGEURS

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

B.III-07 ENTREPRISE PUBLIQUE DE TRANSPORT ROUTIER

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

B.III-08 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Dépenses d'investissement dans de nouvelles infrastructures routières ou dans l'extension de routes existantes, y compris la reconstruction, le renouvellement (travaux importants de substitution sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas ses performances globales) et les réaménagements (travaux importants de modification qui améliorent la performance ou la capacité initiale de l'infrastructure).

Les infrastructures comprennent les terrains, les constructions de voies et d'installations fixes, les ponts et tunnels, les immeubles, ainsi que les équipements, appareillages et installations fixes connexes (signalisation, télécommunications, postes de perception de péages) par opposition aux véhicules routiers.

B.III-09 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN MATIÈRE DE VÉHICULE ROUTIER

Dépenses d'investissement pour l'achat de véhicules routiers ou pour la modernisation de véhicules existants.

B.III-10 DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Dépenses autres qu'en capital pour maintenir l'état et la capacité de l'infrastructure routière existante.

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

B.III-11 DÉPENSES D'ENTRETIEN DES VÉHICULES ROUTIERS

Dépenses autres qu'en capital pour maintenir les véhicules routiers en état de marche sans améliorer leur performance ou leur capacité.

B.III-12 CAPITAL-ACTIONS DES ROUTES

Valeur monétaire estimée reflétant le stock actuel d'actifs d'infrastructure physique de transport routier.

À des fins statistiques, il est recommandé d'utiliser la valeur nette du capital, qui tient compte de l'amortissement. Il existe différentes méthodes, telles que la «méthode du coût de remplacement» ou la «méthode de l'inventaire permanent (MIP)», qui fournissent la valeur nette des actifs.

B.IV TRAFIC (CIRCULATION)**B.IV-01 CIRCULATION ROUTIÈRE**

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

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

B.IV-02 CIRCULATION ROUTIÈRE SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

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



B.IV-03 CIRCULATION À VIDE DE VÉHICULES ROUTIERS

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

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

B.IV-04 CIRCULATION ROUTIÈRE URBAINE

Circulation de véhicules routiers dans une zone urbaine.

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

B.IV-05 CIRCULATION ROUTIÈRE À L'INTÉRIEUR D'UNE AGGLOMÉRATION

Circulation sur des routes à l'intérieur d'agglomérations.

B.IV-06 PARCOURS DE VÉHICULE ROUTIER

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

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

Pour les véhicules routiers pour le transport de marchandises, les parcours peuvent être effectués à vide (il n'y a pas de marchandises dans le camion, la remorque ou la semi-remorque) ou en charge. La distance chargée du véhicule routier automobile pour le transport de marchandises est la distance entre le premier lieu de chargement et le dernier lieu de déchargement (où le véhicule routier automobile pour le transport de marchandises est entièrement déchargé).

B.IV-07 OPÉRATION ÉLÉMENTAIRE DE TRANSPORT

Transport d'un type de marchandise (défini par référence à un niveau donné de nomenclature) entre son lieu de chargement et son lieu de déchargement.

B.IV-08 PARCOURS DE VÉHICULE ROUTIER POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS OFFERT

Unité de mesure représentant le nombre de mouvements de véhicules routiers loués pour le transport de voyageurs disponibles à partir de points d'origine spécifiés vers des lieux de débarquement spécifiés.

B.IV-09 PLACE-KILOMÈTRE OFFERTE

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

B.IV-10 VÉHICULE-KILOMÈTRE

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

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

B.IV-11 VÉHICULE ROUTIER ENTRÉ

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

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

B.IV-12 VÉHICULE ROUTIER SORTI

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

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

B.IV-13 VÉHICULE ROUTIER EN TRANSIT

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

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

B.IV-14 TRANSPORT RÉGULIER PAR AUTOBUS ET AUTOCAR

Activités de véhicules routiers loués pour le transport de voyageurs prévues et effectuées selon un horaire publié ou avec une constance et une fréquence telles qu'elles constituent une série systématique évidente.

Le transport peut être assuré par des entreprises publiques ou privées.

B.IV-15 TRANSPORT OCCASIONNEL PAR AUTOBUS ET AUTOCAR

Activités de véhicules routiers loués pour le transport de voyageurs non couvertes par le transport régulier.

Il s'agit du tourisme par autocar, y compris le tourisme longue distance et courte distance, les activités urbaines et interurbaines.

B.IV-16 TRANSPORT URBAIN

Transport à l'intérieur d'une zone urbaine (un centre-ville et ses zones de navettage).

Voir J.III-01 pour la définition de «Zone urbaine».

B.IV-17 TRAFIC JOURNALIER MOYEN ANNUEL

Nombre total de véhicules routiers automobiles qui franchissent un point d'une route, dans les deux sens, sur une année, divisé par 365.

D'autres types d'indicateurs de volume de trafic peuvent également être discernés en fonction des besoins d'analyse. Par exemple, le trafic journalier moyen annuel en semaine, le trafic journalier moyen annuel le week-end, le trafic aux heures de pointe, le trafic nocturne et le trafic pendant les vacances.

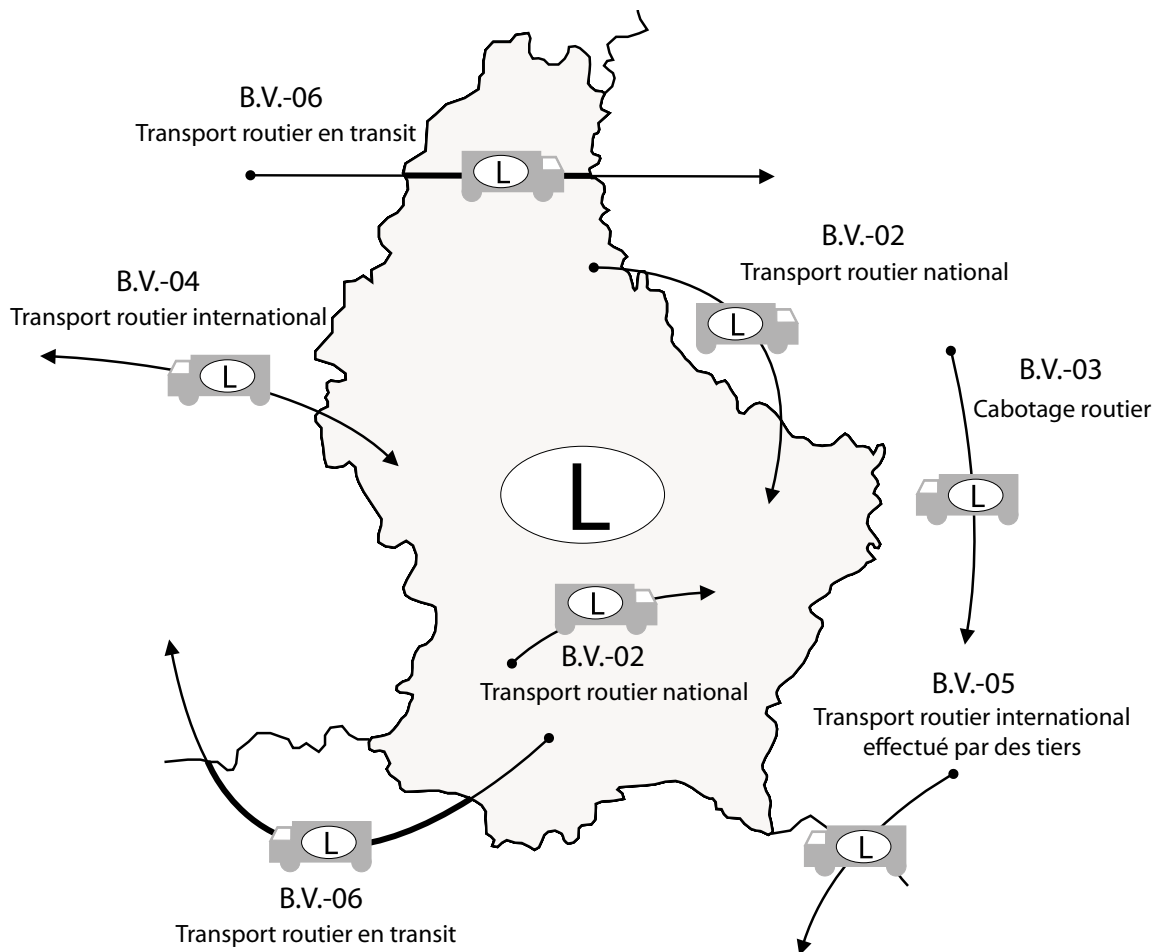


B.V MESURE DU TRANSPORT

B.V-01 TRANSPORT ROUTIER

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

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



B.V-02 TRANSPORT ROUTIER NATIONAL

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

Le décrochage d'une remorque/d'une semi-remorque d'un véhicule routier et l'accrochage de la remorque/de la semi-remorque à un autre véhicule routier sont considérés comme un déchargement et un chargement de marchandises dans la remorque/la semi-remorque.

B.V-03 CABOTAGE ROUTIER

Transport routier effectué dans un pays autre que le pays d'immatriculation par un véhicule routier automobile immatriculé dans le pays déclarant.

B.V-04 TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL

Transport routier entre un lieu de chargement/embarquement ou de déchargement/débarquement situé dans le pays déclarant et un lieu de chargement/embarquement ou de déchargement/débarquement situé dans un autre pays.

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

B.V-05 TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL EFFECTUÉ PAR DES TIERS

Transport routier effectué par un véhicule routier immatriculé dans un pays entre un lieu de chargement/embarquement dans un second pays et un lieu de déchargement/débarquement dans un troisième pays.

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

B.V-06 TRANSPORT ROUTIER EN TRANSIT

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

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

B.V-07 TRANSPORT ROUTIER URBAIN

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

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

B.V-08 VOYAGEUR PAR ROUTE

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

B.V-09 VOYAGEUR-KILOMÈTRE PAR ROUTE

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

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

B.V-10 TRAJET DE VOYAGEURS PAR LA ROUTE

Combinaison entre le lieu d'embarquement et le lieu de débarquement de voyageurs transportés par un véhicule routier.

Le transbordement de voyageurs d'un véhicule directement à un autre du même type, quelle que soit l'entreprise de transport, n'est pas considéré comme un débarquement/embarquement. Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement d'un véhicule suivi d'un nouvel embarquement sur un autre véhicule.

B.V-11 TRANSPORT ROUTIER PUBLIC

Le transport routier public couvre le transport de voyageurs par autobus ou tramway sur un service régulier, exploité par une entreprise publique ou privée.

**B.V-12 TRAJET DE VOYAGEURS PAR ROUTE SUR LE TRANSPORT ROUTIER PUBLIC**

Combinaison entre le lieu d'embarquement et le lieu de débarquement des voyageurs transportés par autobus ou tramway.

Le transbordement de voyageurs d'un véhicule directement à un autre du même type, quelle que soit l'entreprise de transport, n'est pas considéré comme un débarquement/embarquement. Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement d'un véhicule suivi d'un nouvel embarquement sur un autre véhicule.

B.V-13 VOYAGEUR PAR ROUTE EMBARQUÉ SUR UN VÉHICULE ROUTIER DE TRANSPORT PUBLIC

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

Le transbordement de voyageurs d'un véhicule directement à un autre du même type, quelle que soit l'entreprise de transport, n'est pas considéré comme un débarquement/embarquement. Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement d'un véhicule suivi d'un nouvel embarquement sur un autre véhicule.

B.V-14 VOYAGEUR PAR ROUTE DÉBARQUÉ D'UN VÉHICULE ROUTIER DE TRANSPORT PUBLIC

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

Le transbordement de voyageurs d'un véhicule directement à un autre du même type, quelle que soit l'entreprise de transport, n'est pas considéré comme un débarquement/embarquement. Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement d'un véhicule suivi d'un nouvel embarquement sur un autre véhicule.

B.V-15 RELATION DE TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR LA ROUTE

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

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

B.V-16 LIEU D'EMBARQUEMENT

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

Le transbordement d'un voyageur d'un véhicule directement à un autre du même type, quelle que soit l'entreprise, n'est pas considéré comme un débarquement/embarquement. Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement d'un véhicule suivi d'un nouvel embarquement sur un autre véhicule.

B.V-17 LIEU DE DÉBARQUEMENT

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

Le transbordement d'un voyageur d'un véhicule directement à un autre du même type, quelle que soit l'entreprise, n'est pas considéré comme un débarquement/embarquement. Quand, lors du transbordement, un autre mode de transport est utilisé, on considère qu'il y a eu débarquement d'un véhicule suivi d'un nouvel embarquement sur un autre véhicule.

B.V-18 MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LA ROUTE

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

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

B.V-19 POIDS BRUT-BRUT DES MARCHANDISES

Poids total des marchandises, des emballages et de la tare de l'unité de transport (par exemple conteneurs, caisses mobiles et palettes pour le transport de marchandises).

B.V-20 TONNAGE BRUT DES MARCHANDISES

Poids total des marchandises, des emballages mais en excluant la tare de l'unité de transport (par exemple, conteneurs, caisses mobiles et palettes pour le transport de marchandises).

B.V-21 TARE

Le poids de l'unité de transport (par exemple, conteneurs, caisses mobiles et palettes pour le transport de marchandises) avant que le fret ne soit chargé.

B.V-22 TONNE-KILOMÈTRE PAR ROUTE

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

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue.

B.V-23 EVP-KILOMÈTRE PAR ROUTE

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

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue.

B.V-24 TYPES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES

Les marchandises transportées peuvent être classées par type.

Des exemples de systèmes de classification sont la NST 2007 (nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport) qui remplace la CSTE (classification pour les statistiques de transport de marchandises en Europe – CEE-ONU) et la NST/R (nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport/révisée – Eurostat).

B.V-25 TYPES DE FRET

Les marchandises transportées peuvent être classées selon la recommandation CEE-ONU n° 21 «Codes de types de fret, des emballages et des matériaux d'emballage», Genève, mars 1986. Les classes de fret sont les suivantes:

- vrac liquide;
- vrac solide;
- grands conteneurs;
- autres conteneurs;
- marchandises palettisées;
- marchandises pré-élinguées;
- unités mobiles autopropulsées;
- autres unités mobiles;
- autres types de fret.



B.V-26 MARCHANDISES DANGEREUSES

Les classes de marchandises dangereuses transportées par route sont celles définies par les recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses:

- classe 1: matières et objets explosibles;
- classe 2: gaz;
- classe 3: liquides inflammables;
- classe 4: matières solides inflammables; matières sujettes à l'inflammation spontanée; matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables;
- classe 5: matières comburantes et peroxydes organiques;
- classe 6: matières toxiques et matières infectieuses;
- classe 7: matières radioactives;
- classe 8: matières corrosives;
- classe 9: matières et objets dangereux divers, y compris les matières dangereuses pour l'environnement.

B.V-27 MARCHANDISES CHARGÉES

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

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

B.V-28 MARCHANDISES DÉCHARGÉES

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

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

B.V-29 MARCHANDISES SORTIES DU PAYS PAR LA ROUTE (AUTRES QUE LES MARCHANDISES EN TRANSIT PAR LA ROUTE DE BOUT EN BOUT)

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

B.V-30 MARCHANDISES ENTRÉES DANS LE PAYS PAR LA ROUTE (AUTRES QUE LES MARCHANDISES EN TRANSIT PAR LA ROUTE DE BOUT EN BOUT)

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

B.V-31 MARCHANDISES EN TRANSIT PAR LA ROUTE DE BOUT EN BOUT

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

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

B.V-32 RELATION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE

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

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

B.V-33 LIEU DE CHARGEMENT

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

B.V-34 LIEU DE DÉCHARGEMENT

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

B.VI ACCIDENTS**B.VI-01 ACCIDENT CORPOREL**

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

Un suicide ou une tentative de suicide n'est pas un accident mais un incident causé par un acte délibéré pour s'infliger un dommage corporel entraînant la mort. Toutefois, si un suicide ou une tentative de suicide entraîne des blessures pour un autre usager de la route, l'incident est alors considéré comme un accident entraînant des dommages corporels.

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

Les actes terroristes ne sont pas pris en compte.

B.VI-02 ACCIDENT MORTEL

Tout accident corporel entraînant la mort d'une personne.

B.VI-03 ACCIDENT NON MORTEL

Tout accident corporel autre qu'un accident mortel.

B.VI-04 VICTIME

Toute personne tuée ou blessée à la suite d'un accident corporel.

B.VI-05 PERSONNE TUÉE

Toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les 30 jours à la suite d'un accident corporel, sauf suicides.

Une personne tuée est exclue si l'autorité compétente déclare que la cause du décès est le suicide, c'est-à-dire un acte délibéré pour s'infliger un dommage corporel entraînant la mort. Pour les pays qui n'appliquent pas le seuil de 30 jours, des coefficients de conversion sont définis pour permettre des comparaisons sur la base de la définition fondée sur 30 jours.

**B.VI-06 PERSONNE BLESSÉE**

Toute personne qui n'a pas été tuée immédiatement dans un accident entraînant des dommages corporels ou qui n'est pas décédée dans les 30 jours suivants, mais qui a subi une blessure nécessitant normalement un traitement médical, à l'exclusion des tentatives de suicide.

Les personnes légèrement blessées ayant des coupures sans gravité et des meurtrissures ne sont normalement pas enregistrées comme blessées.

Un blessé est exclu si l'autorité compétente déclare que la cause de la blessure est une tentative de suicide par cette personne, c'est-à-dire un acte délibéré pour s'infliger un dommage corporel entraînant une blessure, mais pas la mort.

B.VI-07 PERSONNE GRIÈVEMENT BLESSÉE

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

B.VI-08 PERSONNE LÉGÈREMENT BLESSÉE

Toute personne blessée, à l'exclusion des personnes tuées ou grièvement blessées.

Les personnes légèrement blessées ayant des coupures sans gravité et des meurtrissures ne sont normalement pas enregistrées comme blessées.

B.VI-09 ÉCHELLE MAXIMALE ABRÉGÉE DES TRAUMATISMES

L'échelle maximale abrégée des traumatismes (Maximum Abbreviated Injury Scale – MAIS) est une classification médicale de la gravité des traumatismes.

Les niveaux MAIS 1-2 sont considérés comme des traumatismes légers et les niveaux 3-6 comme des traumatismes graves.

D'autres classifications peuvent être utilisées si elles peuvent être transcodées en MAIS.

B.VI-10 CONDUCTEUR IMPLIQUÉ DANS UN ACCIDENT DE LA ROUTE

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

B.VI-11 PASSAGER IMPLIQUÉ DANS UN ACCIDENT DE LA ROUTE

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

B.VI-12 PIÉTON IMPLIQUÉ DANS UN ACCIDENT DE LA ROUTE

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

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

B.VI-13 ACCIDENT ENTRE VÉHICULE ROUTIER ET PIÉTON

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

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

B.VI-14 ACCIDENT DANS LEQUEL UN SEUL VÉHICULE ROUTIER EST IMPLIQUÉ

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

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

B.VI-15 CARAMBOLAGE

Tout accident corporel impliquant uniquement plusieurs véhicules routiers.

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

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

À exclure: collisions avec des véhicules en stationnement.

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

À exclure: collisions avec des véhicules en stationnement.

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

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

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

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

B.VI-16 ACCIDENT DANS LEQUEL IL A ÉTÉ SIGNALÉ QUE LES CONDUCTEURS SE TROUVAIENT SOUS L'EFFET DE L'ALCOOL, DE DROGUES OU DE MÉDICAMENTS.

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

B.VI-17 SUICIDE

Acte commis par toute personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel entraînant la mort, tel qu'enregistré et classé par l'autorité nationale compétente.

La qualification de suicide doit être déterminée par un médecin légiste, un agent de police public ou une autre autorité publique.

La tentative de suicide en tant qu'acte commis par toute personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel (n'entraînant pas à la mort) est exclue.

Seul le décès de la ou des personnes qui se sont suicidées doit être déclaré comme suicide. Par conséquent, un décès causé à une personne par une autre personne qui s'est suicidée ou qui a tenté de se suicider ne doit pas être déclaré comme un suicide.

B.VI-18 TENTATIVE DE SUICIDE (VOIR A.VI-21)

Acte commis par toute personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel entraînant des blessures graves mais pas la mort, tel qu'enregistré et classé par l'autorité nationale compétente.

C

Transport par voie navigable intérieure





C. Transport par voie navigable intérieure

C.I INFRASTRUCTURE

C.I-01 VOIE NAVIGABLE

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

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

C.I-02 VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Toute étendue d'eau, n'appartenant pas à la mer, dont les caractéristiques naturelles ou artificielles la rendent propre à la navigation, principalement de bateaux de navigation intérieure. Cette expression désigne les rivières, lacs, canaux et estuaires navigables.

La longueur des fleuves, des rivières et des canaux est mesurée au milieu du chenal. La longueur des lacs ainsi que celle des lagunes correspondent à la distance la plus courte séparant les points les plus éloignés l'un de l'autre entre lesquels sont effectués des transports. Une voie navigable constituant une frontière entre deux pays est incluse dans les statistiques de chacun de ces pays.

C.I-03 FLEUVE/RIVIÈRE NAVIGABLE

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

C.I-04 LAC NAVIGABLE

Étendue d'eau naturelle ouverte à la navigation.

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

C.I-05 CANAL NAVIGABLE

Cours d'eau construit principalement pour la navigation.

C.I-06 RÉSEAU DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES

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



C.I-07 CATÉGORIES DE VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Conformément à la classification CEE-ONU/CEMT 1992 des voies navigables intérieures, des canaux, des rivières et des lacs navigables en Europe, les différentes catégories sont définies comme suit:

Classification selon les dimensions horizontales des navires et des convois poussés:

Classe	(longueur/largeur)
I à III	jusqu'à 80/9 m.
IV	80-85/9,50 m.
V a	95-110/11,40 m.
V b	172-185/11,40 m.
VI a	95-110/22,80 m.
VI b	185-195/22,80 m.
VI c	270-280/22,80 m ou 195-200/33-34,20 m.
VII	285/33-34,20 m et plus.

Dans certains cas, la «capacité de charge des navires» peut être utilisée pour classer les voies navigables intérieures.

C.I-08 PORT DE NAVIGATION INTÉRIEURE (VOIR ÉGALEMENT E.I-05)

Une zone de terre ferme et d'eau constituée d'infrastructures et d'équipements permettant, essentiellement, l'accueil des bateaux, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers, de membres d'équipage et d'autres personnes, ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire.

C.I-09 PORT STATISTIQUE DE NAVIGATION INTÉRIEURE (VOIR ÉGALEMENT E.I-06)

Un port statistique est un groupe constitué d'un ou de plusieurs ports contrôlés par une autorité portuaire ou une capitainerie, pouvant enregistrer les mouvements des navires et du fret.

C.I-10 DÉSIGNATION UN/LOCODE (VOIR ÉGALEMENT E.I-08)

Code à cinq caractères; les deux premiers caractères reprennent le code des pays ISO 3166-1 alpha-2 qui peuvent être suivis d'un espace vierge et les trois autres renvoient au nom de lieu (voir la recommandation CEE-ONU n° 16), et aux codes d'Eurostat pour les ports non encore inclus dans le système de l'ONU.

C.I-11 LINÉAIRE DE QUAI

Longueur totale du quai en mètres.

C.I-12 POSTE ROULIER (VOIR ÉGALEMENT E.I-14)

Endroit où un navire roulier peut accoster pour charger et décharger, du navire au quai et vice-versa, par des rampes mobiles, des véhicules à moteur et d'autres unités de roulage.





C.I-13 GRUES PORTUAIRES PAR CAPACITÉ PORTANTE (VOIR ÉGALEMENT E.I-15)

Nombre de grues disponibles dans les ports, par capacité portante.

Les classes de capacité portante peuvent être les suivantes:

- a) jusqu'à 10 tonnes,
- b) de 10 à 20 tonnes,
- c) de 20 à 40 tonnes,
- d) plus de 40 tonnes.

C.I-14 GRUES PORTUAIRES PAR TYPE (VOIR ÉGALEMENT E.I-16)

Nombre de grues disponibles dans les ports, par type:

- a) portiques à conteneurs mobiles;
- b) autres portiques à conteneurs;
- c) autres grues.

C.I-15 LIAISONS AVEC D'AUTRES MODES DE TRANSPORT

Disponibilité et distance des ports aux liaisons à d'autres modes de transport en km:

- a) transport maritime;
- b) connexion avec le transport ferroviaire de voyageurs;
- c) connexion avec le transport ferroviaire de fret;
- d) accès à autoroute;
- e) aéroport.

C.I-16 LIEU D'AMARRAGE/APPONTEMENTS

Lieu réservé à l'embarquement ou au débarquement de passagers sur des navires, non intégré à un port intérieur.

C.I-17 ÉCLUSE

Enceinte dans une voie navigable intérieure comportant des portes à chaque extrémité pour permettre au niveau de l'eau de monter ou de baisser afin d'autoriser le passage des navires. Les écluses à grande chute sont prises en compte.

Les écluses à grande chute sont des machines transportant des navires entre des cours d'eau situés à des niveaux différents.



C.I-18 PORT DE PASSAGERS

Port disposant des installations pour embarquer et débarquer des passagers. Ces ports peuvent également fournir des services tels que l'approvisionnement en eau et en électricité, l'enlèvement des déchets, etc.

C.I-19 ARRÊT DE TRANSPORT DE PASSAGERS

Lieu où les navires de transport de passagers peuvent s'amarrer pour embarquer et/ou débarquer des passagers qui utilisent le réseau de transport.



C.II MATÉRIEL DE TRANSPORT (NAVIRES)

C.II-01 BATEAU POUR LE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Matériel flottant conçu pour le transport de marchandises, le transport public de voyageurs ou spécialement équipé pour une tâche spécifique qui navigue essentiellement sur des voies navigables intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou immédiatement adjacentes à des eaux protégées ou des zones soumises à des réglementations portuaires.

Les navires en réparation sont inclus. Les bateaux aptes à la navigation fluviale, mais qui sont autorisés à naviguer en mer (caboteurs mixtes) sont inclus. Cette catégorie ne comprend pas: les embarcations de port, les allèges, les remorqueurs des ports maritimes, les bacs, les bateaux utilisés pour la pêche et pour les travaux de dragage ainsi que pour l'exécution de travaux hydrauliques. Sont également exclus les bateaux utilisés exclusivement pour l'entreposage, les ateliers flottants, les bateaux d'habitation et les bateaux de plaisance.

C.II-02 BATEAU NATIONAL POUR LE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Bateau pour le transport par voie navigable intérieure immatriculé à une date donnée dans le pays déclarant.

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

C.II-03 BATEAU ÉTRANGER POUR LE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Bateau pour le transport par voie navigable intérieure immatriculé à une date donnée dans un pays autre que le pays déclarant.

C.II-04 BATEAU POUVANT NAVIGUER EN ZONE FLUVIOMARITIME

Tout bateau pour le transport par voie navigable intérieure de conception particulière et autorisé à naviguer en mer.

C.II-05 BATEAU POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Bateau d'une capacité de charge minimale de 20 tonnes conçu pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure.

C.II-06 BATEAU POUR LE TRANSPORT DE CONTENEURS PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Navire armé pour le transport prédominant de conteneurs et équipé de glissières cellulaires fixes ou mobiles.

C.II-07 BATEAU POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Bateau conçu spécifiquement pour transporter plus de 12 passagers payants par voie navigable intérieure.

C.II-08 BATEAU DE CROISIÈRE FLUVIALE PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Bateau pour le transport de passagers par voie navigable intérieure voyageant principalement sur les rivières/ fleuves et destiné à offrir aux passagers une expérience touristique complète. Tous les passagers disposent de cabines pour la nuit. Sont incluses des installations d'animation à bord. Les navires exploitant des services de transbordeurs sont exclus. Sont également exclus les navires transportant du fret et qui accueillent un nombre très limité de passagers disposant de leur cabine. Les bateaux de croisière fluviale s'arrêtent à plusieurs ports en cours de route et peuvent également naviguer sur les lacs et les canaux au cours de leurs croisières.



C.II-09 BATEAU D'EXCURSION D'UNE JOURNÉE PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Bateau pour le transport de passagers par voie navigable intérieure conçu pour proposer aux passagers une excursion de courte durée à des fins touristiques. Ces excursions couvrent des périodes allant jusqu'à une journée, des excursions plus courtes d'une partie de journée, des excursions touristiques et des croisières au clair de lune. Le navire n'est pas équipé de cabines pour tous les passagers. Des services de restauration peuvent être proposés. Pour les croisières au clair de lune, les bateaux peuvent passer une nuit hors du port, mais les passagers ne sont pas logés dans des cabines.

C.II-10 TRANSBORDEUR PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Bateau pour le transport de passagers par voie navigable intérieure conçu pour le transport de passagers le long des voies navigables ou pour faire traverser des voies navigables à des passagers.

Il en existe deux types principaux:

- Transbordeur traversant la voie navigable - Transport de passagers et éventuellement de véhicules entre deux ports de part et d'autre d'une voie navigable.
- Transbordeur suivant la voie navigable - Transport de passagers et éventuellement de véhicules vers plusieurs ports le long d'une voie navigable.

C.II-11 BATEAU DE TRANSPORT URBAIN PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Bateau de transport par voie navigable intérieure exploitant un service de transport urbain par voie navigable intérieure.

C.II-12 BATEAU-BUS

Transbordeur par voie navigable intérieure conçu pour le transport de passagers uniquement sur un service public régulier.

En Amérique du Nord, on peut parler de «bateau-taxi».

C.II-13 BATEAU-TAXI

Bateau pour le transport de passagers par voie navigable intérieure dont la capacité de transport de passagers est limitée et qui assure, à la demande, le transport public de passagers dans une zone urbaine ou assimilée et autour de celle-ci.

La capacité de transport de passagers d'un bateau-taxi dépasse rarement 20 personnes.

C.II-14 FLOTTE DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Nombre de bateaux pour le transport par voie navigable intérieure immatriculés à une date donnée dans un pays et autorisés à utiliser les voies navigables intérieures.

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

C.II-15 AUTOMOTEUR

Embarcation destinée au transport de marchandises par voie navigable intérieure autre que les automoteurs-citernes.

Les chalands, barges ou chalands-barges n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérés comme chalands, barges ou chalands-barges, selon les cas. Le fait qu'un automoteur puisse être utilisé pour le remorquage ne change pas sa nature.



C.II-16 AUTOMOTEUR-CITERNE

Automoteur destiné au transport de liquides ou de gaz dans des réservoirs fixes.

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

C.II-17 AUTOMOTEUR-POUSSEUR

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

Un automoteur-pousseur peut transporter des marchandises.

C.II-18 CHALAND

Bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure destiné à être remorqué et non muni d'un moyen de propulsion mécanique propre.

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

C.II-19 CHALAND-BARGE

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

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

C.II-20 CHALAND-CITERNE

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

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

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

C.II-21 CHALAND-BARGE-CITERNE

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

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

C.II-22 AUTRES EMBARCATIONS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Autre bateau de transport de marchandises par voie navigable intérieure destiné à transporter des marchandises non couvertes par les catégories précédentes.

C.II-23 REMORQUEUR FLUVIAL

Bateau pourvu d'une force motrice développant au moins 37 kW et conçu pour la manœuvre de navires et de barges et pour le remorquage de chalands et de radeaux, mais non pour le transport de marchandises.

Également appelé «remorqueur».

Les remorqueurs portuaires et maritimes sont exclus.

**C.II-24 REMORQUEUR-POUSSEUR FLUVIAL**

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

Également appelé «remorqueur-pousseur».

Les remorqueurs portuaires et maritimes sont exclus.

C.II-25 CAPACITÉ DE CHARGE D'UN BATEAU DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Poids de marchandises maximum autorisé, exprimé en tonnes, qu'un bateau peut transporter.

C.II-26 CAPACITÉ D'UN BATEAU DE TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Nombre maximum autorisé de passagers pouvant être embarqués sur un bateau.

C.II-27 PUISSANCE (KW)

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

La puissance doit être mesurée en kilowatts effectifs (puissance développée à l'hélice): 1 kW=1,36 ch.; 1 ch. = 0,735 kW.

C.II-28 ANNÉE DE CONSTRUCTION DU BATEAU

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

C.III ENTREPRISES, INVESTISSEMENT ET ENTRETIEN**C.III-01 ENTREPRISE DE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE**

Entreprise constituée pour exercer en un ou plusieurs lieux des activités de production de services de transport par voie navigable intérieure et dont les principales activités en terme de valeur ajoutée sont le transport par voie navigable intérieure et les services associés.

D'après la classification des activités, les catégories suivantes sont concernées:

- CITI/Rév.4: classe 50.2 – Transport par voies navigables intérieures

- NACE/Rév.2: classe 50.3 – Transports fluviaux de passagers

classe 50.4 – Transports fluviaux de fret

C.III-02 ENTREPRISE PUBLIQUE DE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Entreprise de transport par voie navigable intérieure dont le capital est en majorité (c'est-à-dire à plus de 50 %) détenu par l'État ou les collectivités publiques ou des entreprises leur appartenant.



C.III-03 ENTREPRISE IMPLANTÉE DANS UN PORT DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Une entreprise qui fournit dans un ou plusieurs lieux des services portuaires sur le réseau de navigation intérieure et dont l'activité principale, en termes de valeur ajoutée, est la fourniture de services portuaires de navigation intérieure. Les entreprises portuaires de plaisance sont exclues.

D'après la classification des activités, les catégories suivantes sont concernées:

- CITI/Rév.4: Classe 52.22 – Activités de services annexes des transports par eau

Classe 52.24 – Manutention

- NACE/Rév.2: Classe 52.22 – Services auxiliaires des transports par eau

Classe 52.24 – Manutention

Note: la CITI 9329 et la NACE 93.29 incluent les ports de plaisance.

C.III-04 ENTREPRISE PUBLIQUE IMPLANTÉE DANS UN PORT DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Entreprise portuaire dont le capital est en majorité (c'est-à-dire à plus de 50 %) détenu par l'État ou les collectivités publiques ou des entreprises leur appartenant.

C.III-05 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Dépenses d'investissement dans de nouvelles infrastructures de transport par voie navigable intérieure ou dans l'extension de voies navigables intérieures existantes, y compris la reconstruction, le renouvellement (travaux importants de substitution sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas ses performances globales) et les réaménagements (travaux importants de modification qui améliorent la performance ou la capacité initiale de l'infrastructure) ou les réparations majeures (réparations importantes qui améliorent la performance ou la capacité initiale de l'infrastructure).

Les infrastructures comprennent les terrains, les chenaux, les constructions de voies fixes, les bâtiments, les écluses de navigation, les dispositifs d'amarrage, les postes de perception de péages, ainsi que les équipements, appareillages et installations fixes connexes (signalisation, télécommunications, etc.) par opposition aux bateaux pour le transport par voie navigable intérieure.

C.III-06 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN BATEAUX POUR LE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Dépenses d'investissement pour l'achat de bateaux pour le transport par voie navigable intérieure ou pour la modernisation de bateaux existants.

C.III-07 DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Dépenses autres qu'en capital pour maintenir l'état et la capacité d'origine des infrastructures existantes de transport par voie navigable intérieure.

C.III-08 DÉPENSES D'ENTRETIEN DES BATEAUX POUR LE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Dépenses autres qu'en capital pour maintenir les bateaux pour le transport par voie navigable intérieure en état de marche sans améliorer leur performance ou leur capacité.



C.III-09 CAPITAL-ACTIONS DU TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Valeur monétaire estimée reflétant le stock actuel d'actifs d'infrastructure physique de transport par voie navigable intérieure.

À des fins statistiques, il est recommandé d'utiliser la valeur nette du capital, qui tient compte de l'amortissement.

Il existe différentes méthodes, telles que la «méthode du coût de remplacement» ou la «méthode de l'inventaire permanent (MIP)», qui fournissent la valeur nette des actifs.

C.IV TRAFIC (CIRCULATION)

C.IV-01 CIRCULATION DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Tout mouvement d'un bateau de navigation intérieure sur un réseau donné de transport par voie navigable intérieure.

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

C.IV-02 CIRCULATION DE NAVIGATION INTÉRIEURE SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

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

C.IV-03 CIRCULATION DE NAVIGATION INTÉRIEURE À VIDE

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

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

C.IV-04 SERVICE DE TRANSBORDEUR PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Un service de transbordeur est un service régulier de courte durée entre deux lieux d'amarrage/appontements, avec ou sans escale. Ce type de service est exploité:

- i) selon un horaire publié, ou
- ii) avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable.

C.IV-05 SERVICE DE TRANSPORT URBAIN PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Un service régulier de transport public par voie navigable intérieure pour le trafic pendulaire et autre trafic local dans une zone urbaine, fonctionnant toute l'année.

Les services assurant par voie navigable intérieure la connectivité entre les localités relativement proches les unes des autres dans une zone géographique définie sont également inclus dans cette définition, par exemple les services dans le delta du Danube.

Pour les zones urbaines, les opérations à l'intérieur des limites des zones urbaines sont incluses tandis que pour les services interurbains, la limite devrait être déterminée au cas par cas.



C.IV-06 PARCOURS DE NAVIGATION INTÉRIEURE

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

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

C.IV-07 NAVIRE-KILOMÈTRE

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

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue. Les déplacements de navires vides sont inclus. Dans un convoi, chaque unité est comptée pour un bateau.

C.IV-08 CONVOI DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Ensemble constitué d'un ou plusieurs bateaux de navigation intérieure non motorisés tractés ou poussés par un ou plusieurs bateaux de navigation intérieure motorisés, y compris les formations côte à côte.



C.IV-09 TONNE-KILOMÈTRE OFFERTE

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

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue.

C.IV-10 PLACE-KILOMÈTRE OFFERTE

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

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue.

C.IV-11 BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE ENTRÉ

Bateau de navigation intérieure, en charge ou à vide, ayant pénétré dans le pays par voie navigable intérieure.

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

C.IV-12 BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE SORTI

Bateau de navigation intérieure, en charge ou à vide, qui a quitté le pays par voie navigable intérieure.

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



C.IV-13 BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE EN TRANSIT

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

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

C.V MESURE DU TRANSPORT

C.V-01 TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Tout mouvement de marchandises et/ou de voyageurs à bord d'un bateau pour le transport par voie navigable intérieure effectué en totalité ou en partie sur des voies navigables intérieures.

Les soutes et les avitaillements mis à la disposition des navires dans les ports sont exclus. Lorsqu'un bateau de navigation intérieure est transporté par un autre véhicule, seul le déplacement du véhicule transporteur (mode actif) est pris en compte.

C.V-02 TRANSPORT NATIONAL PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Tout mouvement de marchandises et/ou de voyageurs à bord d'un bateau de navigation intérieure entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans le même pays, quel que soit le pays d'immatriculation du bateau de navigation intérieure. Le transport national par voie navigable intérieure peut englober le transit par un second pays bien que pour ce pays, ce type de transport doit être déclaré comme un transport en transit.

C.V-03 MOUVEMENT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Tout mouvement de marchandises et/ou de passagers entre des ports de navigation intérieure raccordés par des voies fluviales qui peuvent être rendues navigables par une ou plusieurs structures d'écluse.

C.V-04 CABOTAGE PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Transport national par voie navigable intérieure effectué par un bateau de navigation intérieure immatriculé dans un autre pays.

C.V-05 TRANSPORT INTERNATIONAL PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Transport par voie navigable intérieure entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans deux pays différents. Un tel transport peut nécessiter un transit par un ou plusieurs autres pays. Pour ces derniers pays, ce type de transport doit être déclaré comme transport en transit.

C.V-06 TRANSPORT INTERNATIONAL PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE EFFECTUÉ PAR DES TIERS

Transport par voie navigable intérieure effectué par une entreprise d'un pays entre un lieu de chargement/embarquement dans un second pays et un lieu de déchargement/débarquement dans un troisième pays.

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

C.V-07 TRANSPORT FLUVIOMARITIME (VOIR ÉGALEMENT E.V-02)

Transport effectué en partie par des voies navigables intérieures et en partie par mer sans transbordement. Ce transport peut être assuré par un navire de navigation intérieure ou des navires de mer.

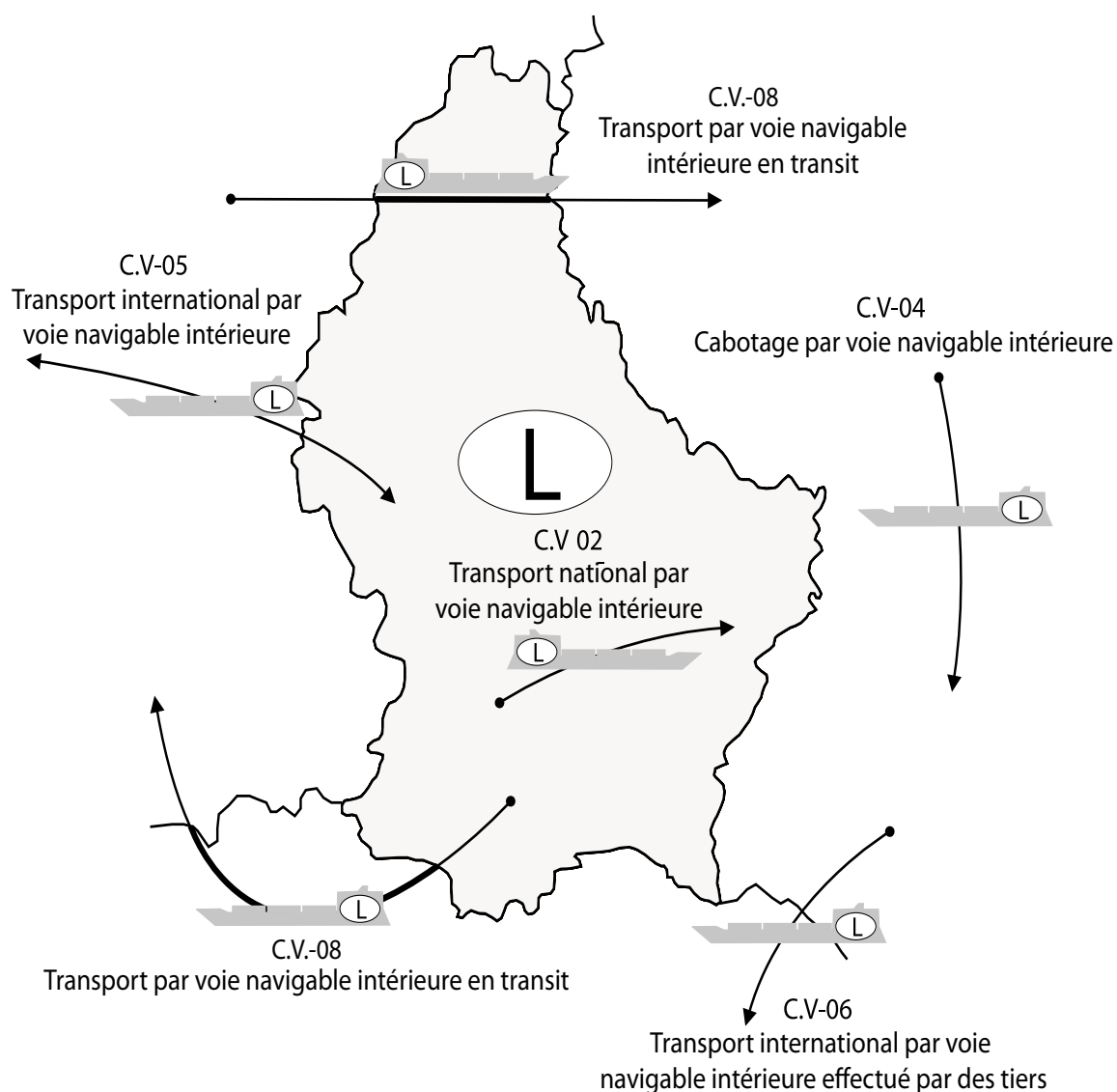
Un bateau de navigation intérieure effectuant un tel transport doit détenir une autorisation appropriée pour opérer en mer.

Ce terme figure également dans le chapitre relatif au transport maritime.

C.V-08 TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE EN TRANSIT

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

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



**C.V-09 TRANSPORT URBAIN PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE**

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

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

C.V-10 VOYAGEUR PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

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

C.V-11 VOYAGEUR-KILOMÈTRE PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par voie navigable intérieure sur un kilomètre.

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

C.V-12 VOYAGEUR PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE EMBARQUÉ

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

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

C.V-13 VOYAGEUR PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE DÉBARQUÉ

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

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

C.V-14 RELATION DE TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

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

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

C.V-15 LIEU D'EMBARQUEMENT

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

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

C.V-16 LIEU DE DÉBARQUEMENT

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

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

C.V-17 EXCURSION D'UN CROISIÉRISTE

Lors d'une croisière, brève visite à une attraction touristique liée à un port/appontement par un passager qui garde sa cabine à bord.



C.V-18 CROISIÈRE FLUVIALE PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Parcours sur les voies navigables intérieures effectué principalement à bord d'un bateau de croisière par voie navigable intérieure pris pour le plaisir et faisant généralement escale à plusieurs endroits. La durée d'une croisière est supérieure à une journée.

C.V-19 PORT D'EMBARQUEMENT

Le port où les passagers sont embarqués à bord d'un navire.

C.V-20 PORT DE DÉBARQUEMENT

Le port où les passagers sont débarqués d'un navire.

C.V-21 MARCHANDISE TRANSPORTÉE PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Toute marchandise déplacée par un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure.

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

C.V-22 POIDS BRUT-BRUT DES MARCHANDISES

Poids total des marchandises, des emballages et tare des unités de transport (par exemple conteneurs, caisses mobiles et palettes pour contenir les marchandises ainsi que des véhicules routiers de transport de marchandises transportés sur le bateau).

C.V-23 TONNAGE BRUT DES MARCHANDISES

Poids total des marchandises y compris des emballages mais à l'exclusion de la tare des unités de transport (par exemple conteneurs, caisses mobiles et palettes pour contenir les marchandises ainsi que des véhicules routiers de transport de marchandises transportés sur le bateau).

C.V-24 TARE

Le poids d'une unité de transport (par exemple, conteneur, caisse mobile ou palette, pour contenir des marchandises ainsi que des véhicules routiers pour marchandises transportés sur le bateau) avant que du fret n'y soit chargé.

C.V-25 TONNE-KILOMÈTRE PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

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

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue dans le pays déclarant.

C.V-26 EVP-KM PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Unité de mesure du transport de marchandises par conteneur correspondant à un EVP transporté sur une distance d'un kilomètre.

Aux fins de déclaration des performances en matière d'EVP-km, seule la distance parcourue sur des voies navigables intérieures dans le pays déclarant doit être prise en considération.



C.V-27 TYPES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Les marchandises transportées peuvent être classées par type.

Des exemples de systèmes de classification sont la NST 2007 (nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport) qui remplace la CSTE (classification pour les statistiques de transport de marchandises en Europe – CEE-ONU) et la NST/R (nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport/révisée – Eurostat).

C.V-28 MARCHANDISES DANGEREUSES

Les classes de marchandises dangereuses transportées par voie navigable intérieure sont celles définies par les recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses:

- classe 1: matières et objets explosibles;
- classe 2: gaz;
- classe 3: liquides inflammables;
- classe 4: matières solides inflammables; matières sujettes à l'inflammation spontanée; matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables;
- classe 5: matières comburantes et peroxydes organiques;
- classe 6: matières toxiques et matières infectieuses;
- classe 7: matières radioactives;
- classe 8: matières corrosives;
- classe 9: matières et objets dangereux divers, y compris les matières dangereuses pour l'environnement.

C.V-29 MARCHANDISES CHARGÉES

Marchandises placées sur un bateau de navigation intérieure et transportées par voie navigable intérieure.

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

C.V-30 MARCHANDISES DÉCHARGÉES

Marchandises déchargées d'un bateau de navigation intérieure après avoir été transportées par voie navigable intérieure.

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

C.V-31 RELATION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

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

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

C.V-32 LIEU DE CHARGEMENT

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



C.V-33 LIEU DE DÉCHARGEMENT

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

C.V-34 PAYS/RÉGION DE CHARGEMENT/D'EMBARQUEMENT

Pays ou région des ports où les marchandises transportées sont chargées ou les passagers embarquent sur un navire.

C.V-35 PAYS/RÉGION DE DÉCHARGEMENT/DÉBARQUEMENT

Pays ou région des ports où les marchandises transportées sont déchargées ou les passagers débarquent d'un navire.

C.VI ACCIDENTS

C.VI-01 ACCIDENT

Événement soudain, non voulu ou non intentionnel, ou enchaînement spécifique de tels événements aux conséquences dommageables.

C.VI-02 ACCIDENT DE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Tout événement qui entraîne:

1. la mort ou la blessure grave d'une personne provoquée par ou dans le cadre de l'exploitation d'un bateau pour le transport par voie navigable intérieure; ou
2. la perte d'une personne se trouvant sur un bateau pour le transport par voie navigable intérieure, provoquée par ou dans le cadre de l'exploitation de ce type de navire; ou
3. la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un bateau pour le transport par voie navigable intérieure; ou
4. des dommages matériels subis par un bateau pour le transport par voie navigable intérieure; ou
5. l'échouement ou l'avarie d'un bateau pour le transport par voie navigable intérieure ou sa mise en cause dans un abordage; ou
6. des dommages matériels à l'infrastructure de transport par voie navigable intérieure extérieure à un navire, susceptibles de compromettre gravement la sécurité du navire ou d'un autre navire ou d'une personne; ou
7. des dommages à l'environnement causés par l'avarie d'un ou de plusieurs bateaux pour le transport par voie navigable intérieure, provoquée par ou dans le cadre de l'exploitation d'un ou de plusieurs de ces bateaux.

Tout accident lié à l'exploitation normale du navire, y compris lorsqu'il se trouve au port ou à l'ancre, est couvert.

Sont exclus les actes terroristes, les autres actes criminels et les actes de guerre. Les suicides sont exclus par définition étant donné qu'il s'agit d'actes délibérés. Les maladies non liées à l'exploitation du navire sont exclues.

C.VI-03 ACCIDENT CORPOREL

Tout accident impliquant au moins un bateau pour le transport par voie navigable intérieure en déplacement sur une voie navigable intérieure et dans lequel au moins une personne est tuée ou blessée.

On considère qu'un navire est en déplacement lorsque le dernier lien avec la rive ou le mouillage est largué. Le navire cesse d'être en déplacement une fois que le premier lien avec la rive ou le mouillage est établi.

Un suicide ou une tentative de suicide est un acte délibéré visant à s'infliger un dommage corporel entraînant la mort et n'est donc pas considéré comme un accident. Toutefois, si un suicide ou une tentative de suicide entraîne des dommages corporels à une autre personne ou des dommages matériels à un bateau pour le transport par voie navigable intérieure, l'incident est considéré comme un accident corporel.

L'expression accident corporel exclut les accidents n'entraînant que des dommages matériels.

**C.VI-04 ACCIDENT MORTEL**

Tout accident corporel entraînant la mort d'une personne.

C.VI-05 ACCIDENT NON MORTEL

Tout accident corporel autre qu'un accident mortel.

C.VI-06 PERSONNE TUÉE

Toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les 30 jours à la suite d'un accident corporel, sauf suicides.

Une personne tuée est exclue si l'autorité compétente déclare que la cause du décès est le suicide, c'est-à-dire un acte délibéré pour s'infliger un dommage corporel entraînant la mort.

En ce qui concerne les pays qui n'appliquent pas le seuil de 30 jours, des coefficients de conversion sont définis pour permettre des comparaisons sur la base de la définition fondée sur 30 jours.

C.VI-07 PERSONNE BLESSÉE

Toute personne qui n'a pas été tuée immédiatement dans un accident entraînant des dommages corporels ou qui n'est pas décédée dans les 30 jours suivants mais qui a subi une blessure nécessitant normalement un traitement médical, à l'exclusion des tentatives de suicide.

Les personnes légèrement blessées ayant des coupures sans gravité et des meurtrissures ne sont normalement pas enregistrées comme blessées.

Un blessé est exclu si l'autorité compétente déclare que la cause de la blessure est une tentative de suicide par cette personne, c'est-à-dire un acte délibéré pour s'infliger un dommage corporel entraînant une blessure, mais pas la mort.

C.VI-08 BLESSURE GRAVE

Blessure subie par une personne et entraînant une incapacité de plus de 72 heures survenant dans un délai de sept jours après l'accident.

C.VI-09 PERSONNE GRIÈVEMENT BLESSÉE

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

C.VI-10 PERSONNE LÉGÈREMENT BLESSÉE

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

Les personnes légèrement blessées ayant des coupures sans gravité et des meurtrissures ne sont normalement pas enregistrées comme blessées.



C.VI-11 ACCIDENT DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Tout événement qui entraîne:

- a) la mort ou la blessure grave d'une personne provoquée par ou dans le cadre de l'exploitation d'un bateau pour le transport par voie navigable intérieure; ou
- b) la perte d'une personne se trouvant sur un bateau pour le transport par voie navigable intérieure, provoquée par ou dans le cadre de l'exploitation de ce type de navire; ou
- c) la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un bateau pour le transport par voie navigable intérieure; ou
- d) des dommages matériels à un bateau pour le transport par voie navigable intérieure; ou
- e) l'échouement ou l'avarie d'un bateau pour le transport par voie navigable intérieure ou sa mise en cause dans un abordage; ou
- f) des dommages matériels provoqués par ou dans le cadre de l'exploitation d'un bateau pour le transport par voie navigable intérieure; ou
- g) des dommages à l'environnement causés par l'avarie d'un ou de plusieurs bateaux pour le transport par voie navigable intérieure, provoquée par ou dans le cadre de l'exploitation d'un ou de plusieurs de ces bateaux.

C.VI-12 ACCIDENT TRÈS GRAVE

Accident entraînant la perte totale d'un bateau pour le transport par voie navigable intérieure, la perte de vies humaines ou une pollution grave.

C.VI-13 ACCIDENT GRAVE

Un accident qui n'appartient pas à la catégorie des accidents très graves et qui implique:

- un incendie, une explosion, un échouement, un contact, des dommages dus au gros temps, des dommages causés par les glaces, des dommages à la coque ou des soupçons de dommages à la coque, etc., provoquant:
- des dommages de structure rendant le bateau pour le transport par voie navigable intérieure non navigable, comme la pénétration d'eau par la coque, l'immobilisation des principaux moteurs, des dommages importants aux emménagements, etc.; ou
- une pollution (quelle qu'en soit l'ampleur); et/ou
- une panne imposant le remorquage ou une aide venant de la berge.

C.VI-14 INCIDENT DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Un fait ou un événement provoqué par ou dans le cadre de l'exploitation d'un bateau pour le transport par voie navigable intérieure, mettant en danger le bateau ou toute personne s'y trouvant et causant des dommages sérieux au bateau, à sa structure ou à l'environnement.

C.VI-15 CAUSES D'UN ACCIDENT DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Actions, omissions, événements, conditions existantes ou préexistantes ou une combinaison de ces facteurs, qui ont été à l'origine de l'accident ou de l'incident de transport par voie navigable intérieure.

D

Transport par pipeline





D. Transport par pipeline

D.I/II INFRASTRUCTURES/MATÉRIEL DE TRANSPORT

D.I/II-01 PIPELINE

Conduit fermé, équipé de pompes, de vannes et de dispositifs de commande, pour l'acheminement de fluides, de gaz ou de solides pulvérulents par pompage ou compression.

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

D.I/II-02 INFRASTRUCTURE DE PIPELINES

Canalisations nouvelles et existantes, droits de passage et tout matériel, installation ou bâtiment utilisé pour l'acheminement de gaz, de liquides dangereux ou d'anhydrides carboniques ou pour le traitement de gaz durant l'acheminement.

D.I/II-03 RÉSEAU DE PIPELINES

Ensemble de pipelines dans une zone déterminée.

Les pipelines sur un territoire national incluent les pipelines sur le fond marin de l'État.

D.I/II-04 OLÉODUC

Ensemble des éléments d'une infrastructure de pipelines par lequel se déplacent le pétrole ou des produits pétroliers, et qui inclut, entre autres, les pipelines de transport, des vannes et d'autres équipements connectés aux pipelines, des unités de pompage, des dispositifs particuliers associés aux unités de pompage, des postes de mesure et des points de livraison équipés de dispositifs spéciaux et de réservoirs de décharge.

D.I/II-05 GAZODUC

Ensemble des éléments d'une infrastructure de pipelines qui inclut, entre autres, les pipelines de transport, des vannes, des stations de compression, des systèmes de communication et des dispositifs de mesure pour l'acheminement de gaz naturel ou de gaz de réserve d'un point à un autre, habituellement d'un point situé dans ou au-delà du champ de production ou de l'installation de traitement vers un autre gazoduc ou vers des points d'utilisation.

D.I/II-06 TYPES D'OLÉODUC ET DE GAZODUC

En règle générale, les pipelines peuvent être classés en trois grandes catégories en fonction de leur usage principal. Ces catégories sont les suivantes:

1. Pipelines de collecte

Groupe de petits pipelines interconnectés formant des réseaux complexes et servant essentiellement à l'acheminement de pétrole brut ou de gaz naturel à partir de plusieurs puits voisins vers une unité de traitement ou une installation de traitement.

Dans ce groupe, les pipelines ont généralement une longueur ne dépassant pas plusieurs centaines de mètres et des diamètres réduits. Les pipelines sous-marins utilisés pour transporter les produits des plates-formes de production en eaux profondes sont également considérés comme des systèmes de collecte.

2. Pipelines de transport (lignes de distribution)

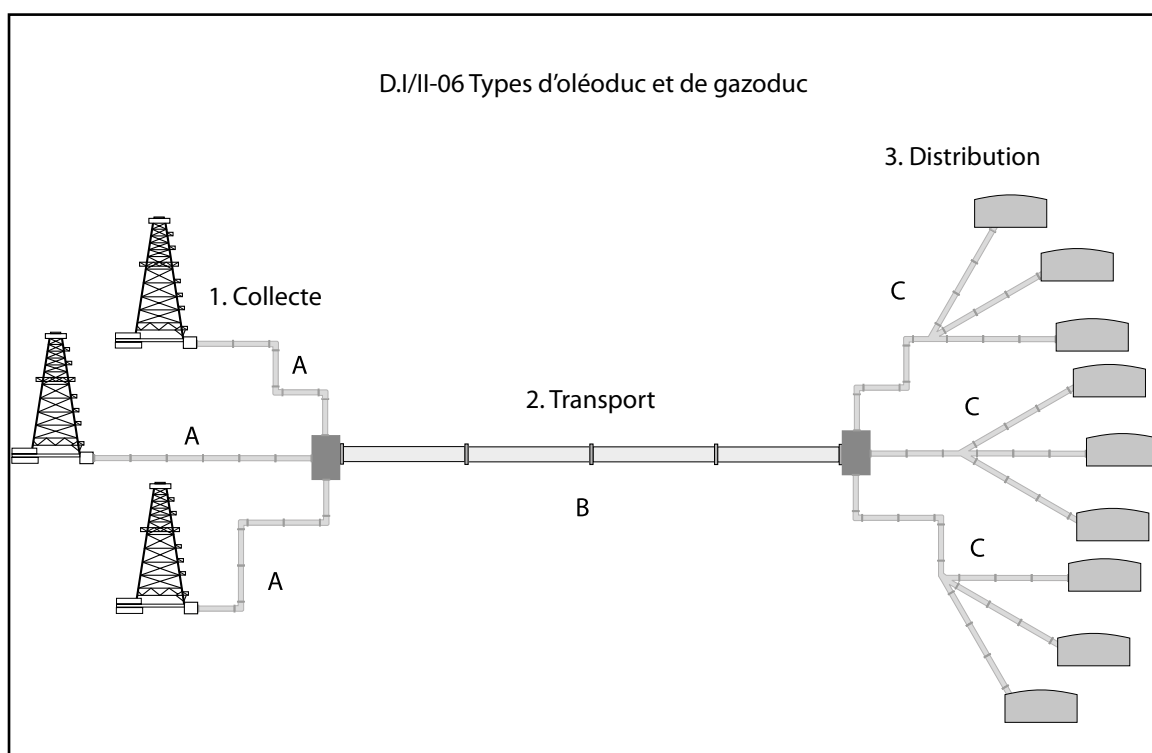
Essentiellement des pipelines de grandes longueurs et de grands diamètres pour le transport de produits (pétrole, gaz, produits raffinés) entre les villes, les pays, voire les continents. Ces réseaux de transport comprennent plusieurs stations de compression échelonnées sur les gazoducs et des stations de pompage sur les oléoducs pour l'acheminement de pétrole brut et de produits multiples.

Les tuyaux de dérivation qui satisfont aux exigences du transport par pipelines sont inclus ainsi que les pipelines entre la terre et les plates-formes de forage en mer. Sont exclus les pipelines dont la longueur totale est inférieure à 50 kilomètres ou dont le diamètre intérieur est inférieur à 15 cm. Sont également exclus tous les pipelines utilisés à des fins uniquement militaires ou entièrement situés dans les limites de sièges d'exploitation industrielle ainsi que les pipelines purement offshore (c'est-à-dire situés uniquement en haute mer). Les pipelines internationaux dont la longueur totale est de 50 km ou plus sont inclus même si la partie installée dans le pays déclarant est inférieure à 50 km. Les pipelines se composant de deux canalisations (ou plus) posées en parallèle sont comptés deux fois (ou plus, le cas échéant).

3. Pipelines de distribution

Ensemble composé de plusieurs pipelines interconnectés de petits diamètres acheminant les produits au consommateur final.

En règle générale, les canalisations d'alimentation distribuent le gaz aux habitations et aux entreprises en aval ou des pipelines aux terminaux distribuent les produits finals à des réservoirs et les installations de stockage sont incluses dans ce groupe.





D.III ENTREPRISES, INVESTISSEMENT ET ENTRETIEN

D.III-01 ENTREPRISE DE TRANSPORT PAR PIPELINES

Entreprise constituée pour exercer en un ou plusieurs lieux des activités de fourniture de services de transport par oléoduc ou gazoduc et dont l'activité principale en termes de valeur ajoutée est le transport de marchandises par oléoduc ou gazoduc.

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

CITI/Rév.4: classe 4930 – Transports par conduites

NACE/Rév.2: classe 49.50 – Transports par conduites

D.III-02 ENTREPRISE PUBLIQUE DE TRANSPORT PAR PIPELINES

Entreprise de transport par pipelines dont le capital est détenu principalement (plus de 50 % du capital) par l'État ou des autorités publiques ou des entreprises leur appartenant.

D.III-03 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES DE PIPELINES

Dépenses d'investissement dans de nouvelles infrastructures de pipelines ou dans l'extension de pipelines existants, y compris la reconstruction, le renouvellement (travaux importants de substitution sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas ses performances globales) et les réaménagements (travaux importants de modification qui améliorent la performance ou la capacité initiale de l'infrastructure).

Les infrastructures comprennent les terrains, les constructions de pipelines, les installations de pompage et de compression, ainsi que les équipements, appareillages et installations fixes connexes (systèmes de sécurité, télécommunications, etc.).

D.III-04 DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE PIPELINES

Dépenses autres qu'en capital pour maintenir l'état et la capacité d'origine des infrastructures de pipelines existantes.

D.III-05 CAPITAL-ACTIONS DU TRANSPORT PAR PIPELINES

Valeur monétaire estimée reflétant le stock actuel d'actifs d'infrastructure physique de transport par pipelines.

À des fins statistiques, il est recommandé d'utiliser la valeur nette du capital, qui tient compte de l'amortissement. Il existe différentes méthodes, telles que la «méthode du coût de remplacement» ou la «méthode de l'inventaire permanent (MIP)», qui fournissent la valeur nette des actifs.

D.IV/V TRAFIC/MESURE DU TRANSPORT

D.IV/V-01 TRANSPORT PAR PIPELINES

Tout mouvement de produits pétroliers liquides bruts ou raffinés ou de gaz sur un réseau de pipelines donné.

D.IV/V-02 TRANSPORT NATIONAL PAR OLÉODUC

Transport par oléoduc entre deux lieux (un lieu de pompage et un lieu de déchargement) situés dans le même pays ou sur le secteur du fond marin qui lui a été concédé. Un tel transport peut nécessiter un transit par d'autres pays.

D.IV/V-03 TRANSPORT NATIONAL PAR GAZODUC

Transport par gazoduc entre deux lieux (une station de compression initiale et une station de décompression) situés dans le même pays ou sur le secteur du fond marin qui lui a été concédé. Un tel transport peut nécessiter un transit par d'autres pays.

D.IV/V-04 TRANSPORT INTERNATIONAL PAR OLÉODUC

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

D.IV/V-05 TRANSPORT INTERNATIONAL PAR GAZODUC

Transport par gazoduc entre deux lieux (une installation de compression initiale et une installation de décompression) situés dans deux pays différents ou sur les secteurs du fond marin qui leur ont été concédés. Un tel transport peut nécessiter un transit par un ou plusieurs autres pays.

D.IV/V-06 CAPACITÉ DE TRANSPORT DES PIPELINES

Tonnage maximum du produit que le pipeline peut acheminer durant une période donnée.

Dans le cas de pipelines multiproduits, seule la densité moyenne des produits ou la densité du principal produit acheminé par le pipeline est utilisée pour convertir la capacité – qui est couramment mesurée en barils ou en mètres cubes par période donnée – en tonnes.

D.IV/V-07 MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR PIPELINE

Gaz, naturel ou non, liquéfié ou à l'état gazeux (division 34 de la CTCL), pétrole brut (classe 333 de la CTCL) ou produits du pétrole raffiné (classe 334 de la CTCL), acheminés par pipeline.

D.IV/V-08 PÉTROLE BRUT

Mélange d'hydrocarbures présents en phase liquide dans des réservoirs naturels du sous-sol mais qui reste liquide à la pression atmosphérique après passage dans des installations de séparation en tête de puits.

D.IV/V-09 PRODUITS PÉTROLIERS RAFFINÉS

Les produits pétroliers raffinés incluent, entre autres, l'essence, le kérosène, des distillats (y compris du fuel n° 2), des gaz de pétrole liquéfié, l'asphalte, des huiles de graissage, des carburants diesel, des fuels résiduels.

D.IV/V-10 GAZ NATUREL

Gaz constitué essentiellement par du méthane, qui existe à l'état naturel dans des poches souterraines, associé à du pétrole brut ou à du gaz récupéré dans les mines de charbon (grisou). Pour faciliter son transport, le gaz naturel peut être converti sous forme liquide en réduisant sa température à -160 °C à la pression atmosphérique. Il devient alors du gaz naturel liquéfié (GNL).

La densité du GNL est comprise entre 0,44 et 0,47 tonne par m³, en fonction de sa composition.

D.IV/V-11 GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉ (GPL)

Le gaz de pétrole est constitué de propane et de butane et est habituellement dérivé du gaz naturel et du raffinage du pétrole brut. Le gaz de pétrole peut être liquéfié à basse pression (5-10 atmosphères) puis devenir du GPL.

Dans des lieux où il n'y a pas de gaz naturel et où la consommation d'essence est faible, le naphte est converti en GPL pour reformage catalytique.

**D.IV/V-12 TONNE-KILOMÈTRE PAR PIPELINE**

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

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue.

D.IV/V-13 MARCHANDISES SORTIES DU PAYS PAR PIPELINE (AUTRES QUE LES MARCHANDISES EN TRANSIT PAR PIPELINE DE BOUT EN BOUT)

Les marchandises qui, après avoir été chargées dans un pipeline par pompage ou compression dans un pays ou dans le secteur du fond marin qui lui a été concédé, ont quitté le pays par pipeline et ont été livrées dans un autre pays.

D.IV/V-14 MARCHANDISES ENTRÉES DANS LE PAYS PAR PIPELINE (AUTRES QUE LES MARCHANDISES EN TRANSIT PAR PIPELINE DE BOUT EN BOUT)

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

D.IV/V-15 TRANSPORT EN TRANSIT PAR PIPELINE

Marchandises entrées dans le pays par pipeline et qui ont quitté le pays par pipelines en un point différent de leur point d'entrée, après avoir été transportées à travers le pays uniquement par pipeline.

Les marchandises entrées dans le pays en question et/ou qui l'ont quitté sur des bateaux avant chargement par pompage ou compression ou après livraison à partir d'un pipeline à la frontière sont prises en compte.

D.IV/V-16 RELATION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR PIPELINE

Combinaison du lieu de chargement par pompage ou compression et du lieu de livraison des marchandises transportées par pipeline, quel que soit l'itinéraire suivi.

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

D.IV/V-17 LIEU DE LA STATION DE POMPAGE OU DE COMPRESSION INITIALE

Le lieu pris en compte est le lieu où les marchandises sont pompées ou comprimées pour la première fois en vue de leur acheminement par pipelines.

D.IV/V-18 LIEU DE LA STATION DE DÉCHARGEMENT OU DE LIVRAISON

Le lieu pris en compte est le lieu où la marchandise a été déchargée d'un pipeline ou livrée à partir de celui-ci.

E

Transport maritime



E. Transport maritime

E.I INFRASTRUCTURE

E.I-01 ZONE CÔTIÈRE MARITIME

Une zone côtière maritime est généralement définie comme une étendue ininterrompue de littoral, incluant les îles au large. Elle est définie soit par rapport à un ou plusieurs ports sur la façade maritime soit en fonction de la latitude et de la longitude des extrémités de la zone côtière.

On peut y inclure les rives de fleuve.

E.I-02 MER TERRITORIALE

Une bande d'eaux côtières s'étendant au plus à 12 milles marins (22,2 km; 13,8 mi) de la ligne de base (habituellement la laisse de basse mer moyenne) d'un État côtier.

E.I-03 EAUX INTERNATIONALES

Toutes les parties de la mer qui ne sont pas comprises dans la mer territoriale ou dans les eaux intérieures d'un pays et où «aucun État» ne peut valablement prétendre soumettre une partie quelconque d'entre elles à sa souveraineté.

E.I-04 ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE

Zone maritime sur laquelle un État a des droits spéciaux concernant l'exploration et l'utilisation des ressources marines, y compris la production d'énergie à partir de l'eau et du vent. Elle s'étend de la ligne de base jusqu'à 200 milles marins de la côte.

La différence entre la mer territoriale et la zone économique exclusive est que la première confère la pleine souveraineté sur les eaux, tandis que la seconde n'est qu'un «droit souverain» qui fait référence aux droits de l'État côtier sous la surface de la mer.

E.I-05 PORT (VOIR ÉGALEMENT C.I-08)

Une zone de terre ferme et d'eau constituée d'infrastructures et d'équipements permettant, essentiellement, l'accueil des bateaux, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers, de membres d'équipage et d'autres personnes, ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire.

E.I-06 PORT STATISTIQUE (VOIR ÉGALEMENT C.I-09)

Un port statistique est un groupe constitué d'un ou de plusieurs ports contrôlés par une autorité portuaire ou une capitainerie, pouvant enregistrer les mouvements des navires, des passagers et du fret.

Tous les ports sous le contrôle d'une seule autorité portuaire ne doivent pas nécessairement être inclus dans un port statistique associé.

E.I-07 PORT D'ÉCLATEMENT

Port desservi par le transport maritime de ligne de cabotage et hauturier où se déroule une activité de transbordement.

E.I-08 DÉSIGNATION UN/LOCODE (VOIR ÉGALEMENT C.I-10)

Code à cinq caractères; les deux premiers caractères reprennent le code des pays ISO 3166-1 alpha-2 qui peuvent être suivis d'un espace vierge et les trois autres renvoient au nom de lieu (voir la recommandation CEE-ONU n° 16), et aux codes d'Eurostat pour les ports non encore inclus dans le système de l'ONU.

E.I-09 ACCESSIBILITÉ DU PORT – MARITIME

L'accessibilité d'un port est définie selon les critères suivants:

- a) la longueur maximale d'un navire qui peut accoster – en mètres;
- b) le tirant d'eau maximal d'un navire qui peut accoster – en mètres;
- c) la largeur et la profondeur de la route d'approche au-dessus du niveau de la marée basse – en mètres;
- d) la largeur et la profondeur du chenal d'accès au-dessus du niveau de la marée basse – en mètres;
- e) la fenêtre de marées avec les heures pendant lesquelles les navires d'un tirant d'eau maximal peuvent entrer dans le port et en sortir;
- f) les limitations de hauteur au-dessus du niveau de marée haute – en mètres (ponts);
- g) le marnage – en mètres.

E.I-10 INSTALLATIONS PORTUAIRES TERRESTRES

- a) Superficie totale de la zone portuaire terrestre – en m²
- b) Aires de stockage de pétrole brut et de produits pétroliers – en m²
- c) Autre stockage en vrac et aires de gerbage – en m²
- d) Aires de gerbage pour conteneurs – en m² et EVP
- e) Autres zones – en m²
- f) Routes – en mètres
- g) Voies ferrées – en mètres
- h) Terminaux pour passagers – nombre de terminaux et de navires pouvant y accoster, capacité des terminaux

Les aires de stockage en vrac et de gerbage comportent des installations pour le vrac sec, le bois de construction, le papier, le semivrac, etc. Les voies de chemins de fer incluent les embranchements.

E.I-11 ZONE D'ENTREPOSAGE PORTUAIRE

Zone, en m², dans les ports pour l'entreposage, selon le type d'entrepôt. Pour les zones couvertes, la hauteur est donnée en mètres.

- a) À ciel ouvert, non verrouillé
- b) À ciel ouvert et verrouillé
- c) Couvert mais non fermé
- d) Couvert, fermé

Une zone fermée et sécurisée est pourvue de grilles, de murs et/ou d'un système de surveillance.

E.I-12 LINÉAIRE DE QUAIS SELON L'AFFECTATION

- a) Longueur totale du quai en mètres.
- b) Longueur du quai en mètres répartis selon l'utilisation.
 - Quais multiservices
 - Quais spécialisés
 - Fret ro-ro
 - Conteneurs
 - Fret général
 - Vrac sec
 - Vrac liquide
 - Passagers
 - Pêche
 - Autres

**E.I-13 LINÉAIRE DE QUAIS SELON LA PROFONDEUR DE L'EAU**

Longueur de quais, en mètres, d'après la profondeur de l'eau, disponible pour des bateaux amarrés à marée basse.

Profondeurs proposées:

- a) plus de 4 mètres;
- b) de 4 à 6 mètres;
- c) de 6 à 8 mètres;
- d) de 8 à 10 mètres;
- e) de 10 à 12 mètres;
- f) de 12 à 14 mètres;
- g) plus de 14 mètres.

E.I-14 POSTE ROULIER (VOIR ÉGALEMENT C.I-12)

Endroit où un navire roulier peut accoster pour charger et décharger, du navire au quai et vice-versa, par des rampes mobiles, des véhicules à moteur et d'autres unités de roulage.

**E.I-15 GRUES PORTUAIRES PAR CAPACITÉ PORTANTE (VOIR ÉGALEMENT C.I-13)**

Nombre de grues disponibles dans les ports, par capacité portante.

Les classes de capacité portante peuvent être les suivantes:

- a) jusqu'à 10 tonnes,
- b) de 10 à 20 tonnes,
- c) de 20 à 40 tonnes,
- d) plus de 40 tonnes.

E.I-16 GRUES PORTUAIRES PAR TYPE (VOIR ÉGALEMENT C.I-14)

Nombre de grues disponibles dans les ports, par type.

- a) Portiques à conteneurs mobiles
- b) Autres portiques à conteneurs
- c) Autres grues

E.I-17 ATELIERS DU PORT

Ateliers du port selon le nombre et la taille maximale des bateaux reçus:

- a) cales sèches;
- b) docks flottants;
- c) rampes inclinées;
- d) quais de réparation spécialisés.

E.I-18 AIDES À LA NAVIGATION PORTUAIRE ET SERVICES

Disponibilité ou non d'aides à la navigation et de services a) dans les ports et b) dans les chenaux d'accès.

- a) Services de pilotage
- b) Fanaux et phares
- c) Radar et balises radio
- d) Services de trafic maritime (STM) à l'intérieur du port et services de pilotage le long des côtes autour du port
- e) Remorqueurs pour les manœuvres dans le port – nombre
- f) Remorqueurs d'escorte pour navires-citernes – nombre
- g) Installations de soutage
- h) Services d'amarrage

E.I-19 LIENS AVEC L'ARRIÈRE-PAYS PORTUAIRE ET CABOTAGE

Disponibilité de transport à faible distance et disponibilité de liens avec l'arrière-pays à partir de l'entrée de port la plus proche (distance en km).

- a) Cabotage
- b) Gare terminale pour passagers
- c) Gare terminale pour le fret
- d) Accès d'autoroute
- e) Liaisons avec les voies fluviales
- f) Aéroport

E.II MATÉRIEL DE TRANSPORT (NAVIRES)**E.II-01 BÂTIMENT DE MER**

Construction marine flottante ayant une ou plusieurs coques à déplacement ou à effet de surface.

Cette définition inclut les hydroptères, les aéroglisseurs, les catamarans (engins à grande vitesse), les pontons d'exploitation pétrolière, les bateaux-phares et les barges. Les navires en réparation sont inclus. Sont exclus les navires naviguant exclusivement dans des eaux intérieures, dans des eaux abritées ou dans des zones où s'appliquent les règlements portuaires.

E.II-02 ANNÉE DE CONSTRUCTION DU NAVIRE

Année d'achèvement de la construction d'un navire.

E.II-03 ANNÉE DE TRANSFORMATION MAJEURE

Année au cours de laquelle le navire a subi pour la dernière fois une importante modification ou refonte affectant sa structure.

E.II-04 BARGE POUR MARCHANDISES SÈCHES

Sont inclus dans cette catégorie les barges pontées, les barges à déversoir, les navires porte-chalands, les barges ouvertes pour cargaisons sèches, les barges couvertes pour cargaisons sèches et autres barges/chalands pour cargaisons sèches.

E.II-05 NAVIRE

Bâtiment de mer à déplacement ou à effet de surface ayant ses propres moyens de propulsion.

Les catamarans (engins à grande vitesse) sont inclus. Les hydroptères, aéroglisseurs, submersibles et sous-marins sont exclus de cette définition. Un navire est un bâtiment qui navigue en mer, c'est-à-dire au-delà de la limite où cessent de s'appliquer les règlements techniques de sécurité de navigation intérieure et où les exploitants d'un navire doivent respecter les règlements de navigation maritime.

E.II-06 NAVIRE MARCHAND

Navire conçu pour le transport de marchandises ou le transport de passagers, ou spécialement équipé pour une tâche spécifique.

Sont exclus de cette définition les bâtiments de guerre et les navires utilisés par l'administration publique et les services publics. Les navires marchands sont divisés en navires de charge et de transport de passagers et navires à usages divers, spécialement équipés pour effectuer une tâche spécifique. Parmi les navires à usage divers sont compris les navires de pêche et les navires-usines, les remorqueurs, les dragueurs, les navires de recherche et hydrographiques, les navires destinés à la production au large des côtes et les navires ravitailleurs.

La liste suivante des types de navires est établie d'après la classification Eurostat (ICST-COM), en conformité avec la classification internationale des types de navires de l'UNCTAD; toutefois, les barges sont traitées séparément et ne sont pas comprises dans la définition d'un navire marchand:

1. Transporteurs de vrac liquide

Sont inclus dans cette catégorie les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques, les transporteurs de GNL et GPL, les chalands-citernes, les transporteurs de matières non inflammables et autres navires-citernes. Les transporteurs de vrac liquide sont subdivisés en:

- a) transporteurs de vrac liquide monocoques
- b) transporteurs de vrac liquide à double coque



2. Transporteurs de vrac sec

Sont inclus dans cette catégorie les vraquiers-pétroliers et les vraquiers.



3. Porte-conteneurs

Navires armés pour le transport exclusif de conteneurs et équipés de glissières cellulaires fixes ou mobiles.



4. Transporteurs spécialisés

Navires spécialement conçus pour le transport de fret spécial.

Sont inclus dans cette catégorie les transporteurs de véhicules, les transporteurs de bétail, les transporteurs de combustibles irradiés, les porte-barges et les chimiquiers.



5. Transporteurs pour fret général, non spécialisés

Navires spécialement conçus pour le transport d'une vaste gamme de marchandises.

Sont inclus dans cette catégorie les navires frigorifiques, les navires rouliers à passagers, les conteneurs rouliers, tout autre navire roll-on/roll-off, les transporteurs mixtes marchandises générales/passagers et les transporteurs mixtes marchandises générales/conteneurs.

Cette catégorie se subdivise en:

- a) engins à grande vitesse pour fret non spécialisé répondant aux exigences du paragraphe 1.4.30 du Recueil HSC/OMI;
- b) autres transporteurs pour fret non spécialisés.

6. Barges pour cargaisons sèches

Sont inclus dans cette catégorie les barges pontées, les barges à déversoir, les navires porte-chalands, les barges ouvertes pour cargaisons sèches, les barges couvertes pour cargaisons sèches et autres barges/chalands pour cargaisons sèches.

7. Navires à passagers

Navires spécialement conçus pour transporter plus de 12 passagers payants, avec ou sans cabine.

Cette catégorie se subdivise en:

- a) engins à passagers à grande vitesse se conformant aux exigences du paragraphe 1.4.30 du Recueil HSC/OMI;
- b) autres navires à passagers.

On appelle parfois «transbordeur» un navire présentant au moins un pont destiné spécifiquement au transport de passagers, et qui est soit dépourvu de cabines pour les passagers, soit pourvu de cabines pour une partie seulement d'entre eux.

Sont exclus les navires rouliers à passagers.



8. Pêche

Sont inclus dans cette catégorie les bateaux de pêche et les navires-usines pour le traitement du poisson.

9. Activités au large des côtes

Sont inclus dans cette catégorie les bateaux de forage et d'exploration ainsi que les bateaux de ravitaillement au large des côtes.

10. Remorqueurs

Navires conçus pour remorquer ou pousser d'autres navires ou engins flottants. Les remorqueurs portuaires sont inclus.

11. Divers

Cette catégorie comprend, entre autres, les dragueurs, les navires de recherche et hydrographiques.

E.II-07 NUMÉRO OMI D'IDENTIFICATION DES NAVIRES

Numéro permanent attribué à chaque navire aux fins d'identification. Le numéro est conservé lorsque le navire change de pavillon et figure sur ses certificats. Le numéro d'identification est composé des trois lettres «IMO» suivi du numéro à sept chiffres attribué à tous les navires par Lloyd's Register Fairplay lors de leur construction. C'est un numéro à sept chiffres unique attribué aux navires marchands de mer à hélice de 100 tonneaux de jauge brute et au-dessus et à la pose de la quille, à l'exception des navires suivants:

- bateaux uniquement affectés à la pêche,
- navires sans moyen mécanique de propulsion,
- bateaux de plaisance,
- navires assurant un service spécial (par exemple, bateaux-feu, bateaux de sauvetage),
- dragues suceuses,
- hydroptères, véhicules sur coussins d'air,
- docks flottants et structures classées dans la même catégorie,
- navires de guerre et transport de troupes,
- navires en bois.

E.II-08 BATEAU DE CROISIÈRE

Navire à passagers destiné à fournir une expérience touristique complète aux passagers. Tous les passagers disposent d'une cabine. Sont incluses des installations d'animation à bord.

Sont exclus les navires assurant des services réguliers de transport par transbordeur, même si certains passagers considèrent ce service comme une croisière. Sont également exclus les navires transportant du fret et qui accueillent un nombre très limité de passagers disposant de leur cabine. De même, les navires destinés uniquement à des excursions à la journée ne sont pas pris en compte.

**E.II-09 TRANSBORDEUR**

Un navire de mer exploitant un service de transbordeur.

Pour le chargement des passagers, des wagons ferroviaires ou des voitures, le transbordeur dispose généralement d'une porte spéciale à l'arrière ou à l'avant avec des ailes solides et bien fermées.

E.II.10 NATIONALITÉ D'ENREGISTREMENT D'UN NAVIRE DE MER (ÉTAT DU PAVILLON)

Pays et/ou territoire autorisant l'immatriculation d'un navire de mer.

Un navire de mer est soumis aux règlements maritimes en ce qui concerne l'équipage, les normes de sécurité et la représentation consulaire en dehors de son pays et/ou territoire d'immatriculation. Certains pays comme la Norvège et le Danemark prévoient des registres «internationaux» ou «de libre immatriculation» pour lesquels les exigences sont différentes de celles du registre «national».

E.II-11 PAYS DE LA SOCIÉTÉ MÈRE

Le pays d'un navire appartenant à une société mère correspond à la nationalité de la société qui détient une participation majoritaire auprès du propriétaire direct.

E.II-12 PAYS DU PROPRIÉTAIRE BÉNÉFICIAIRE

Lorsque le propriétaire enregistré d'un navire est une banque ou une société financière, le pays du «propriétaire bénéficiaire du groupe» est utilisé plutôt que celui de la banque ou société financière. Le «propriétaire bénéficiaire du groupe» est l'organisme qui détient une participation majoritaire dans le navire.

E.II-13 NAVIRE SOUS PAVILLON NATIONAL

Navire immatriculé dans le pays déclarant.

E.II-14 NAVIRE SOUS PAVILLON ÉTRANGER

Navire immatriculé dans un pays autre que le pays déclarant.

E.II-15 FLOTTE MARCHANDE

Nombre de navires marchands de plus de 100 tonnes-jauge brute (GT) immatriculés à une date donnée dans un pays.

Les variations de la flotte correspondent à des variations du total ou d'un type de navire de la flotte maritime du pays déclarant, qui résultent des constructions nouvelles, des modifications du type ou de la capacité, des achats ou ventes à l'étranger, de la mise à la ferraille, des sinistres ou des réimmatriculations dans le registre fluvial ou à partir de celui-ci. Les navires en réparation sont inclus.

E.II-16 PORT EN LOURD

Le port en lourd (tpl) est la différence, exprimée en tonnes, entre le déplacement d'un navire en calaison franc-bord d'été dans une eau d'un poids spécifique de 1,025 et le poids du navire à vide (c'est-à-dire le déplacement, exprimé en tonnes, du navire sans cargaison, sans combustible ni huile de graissage, sans eau de ballastage, sans eau fraîche ni eau potable dans les réservoirs, sans provisions consommables, sans passagers ni équipage ni leurs effets).

E.II-17 JAUGE BRUTE (GT)

On entend par jauge brute les dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. La jauge brute (GT) est déterminée par le volume total de tous les espaces clos du navire en mètres cubes multiplié par un facteur logarithmique.

Jusqu'à l'adoption de la Convention internationale, la Convention d'Oslo de 1947 était applicable avec des tonnages bruts différents pour certains types de navires. Dans certains cas, seuls ces chiffres sont disponibles.

E.II-18 SYSTÈME D'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE (AIS)

Ce système a pour but:

- de fournir de manière automatique des informations – y compris sur l'identité du navire, le type, la position, la route, la vitesse, les conditions de navigation et autres informations concernant la sécurité – à des stations situées sur terre, à d'autres bateaux ou à des avions;
- de recevoir automatiquement des informations de bateaux équipés de façon similaire;
- de surveiller et suivre les navires;
- d'échanger des données avec des installations côtières.

E.III ENTREPRISES, INVESTISSEMENT ET ENTRETIEN

E.III-01 TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI

Transport contre rémunération de personnes ou de marchandises, effectué pour le compte de tiers.

E.III-02 TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE

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

Lorsqu'une entreprise transporte son propre fret sans qu'une opération financière y soit associée.

E.III-03 ENTREPRISE DE TRANSPORT MARITIME

Entreprise exerçant en un ou plusieurs lieux des activités de production de services de transport maritime et dont l'activité principale, en termes de valeur ajoutée, est le transport maritime.

D'après la classification des activités, les catégories suivantes sont concernées:

- CITI Rév.4: Classe 501 - Transports maritimes et côtiers
- NACE/Rév.2: Classe 50.1 Transports maritimes et côtiers de passagers
Classe 50.2 Transports maritimes et côtiers de fret

Cette définition inclut les entreprises de gestion de navires qui interviennent au nom des propriétaires du navire ou des armateurs. Les ports et autres entités fournissant des services de transport annexes et auxiliaires sont exclus. Ceux-ci relèvent de la définition E.III-06 (Entreprise portuaire) ci-dessous.

E.III-04 ENTREPRISE PUBLIQUE DE TRANSPORT MARITIME

Entreprise de transport maritime dont le capital est en majorité (c'est-à-dire à plus de 50 %) détenu par l'État ou les collectivités publiques ou des entreprises leur appartenant.

E.III-05 AUTORITÉ PORTUAIRE

Une autorité portuaire assure la gestion efficace, sûre, sécurisée et efficiente du transport maritime à l'intérieur du port et de ses approches en mer et peut s'occuper du développement, de la construction, de la gestion et de l'exploitation du port et de sa zone industrielle le cas échéant.

E.III-06 ENTREPRISE PORTUAIRE

Entreprise assurant en un ou plusieurs endroits la fourniture de services portuaires et dont l'activité principale en termes de valeur ajoutée concerne les services portuaires. Les entreprises portuaires de plaisance sont exclues.

La définition inclut les entreprises portuaires autres que les ports de plaisance. D'après la classification des activités, les catégories suivantes sont concernées:

- CITI Rév.4: Classe: 5222 – Activités de services annexes des transports par eau.
- NACE/Rév.2: Classe 52.22 – Services auxiliaires des transports par eau.

E.III-07 ENTREPRISE PORTUAIRE PUBLIQUE

Entreprise portuaire dont le capital est en majorité (c'est-à-dire à plus de 50 %) détenu par l'État ou les collectivités publiques ou des entreprises leur appartenant.

E.III-08 CATÉGORIES D'EMPLOI – PERSONNEL D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT MARITIME

L'effectif dans une entreprise de transport maritime est réparti comme suit:

- officiers,
- équipage,
- élèves officiers et autres stagiaires,
- autre personnel navigant y compris le personnel de restaurant et celui chargé des divertissements,
- personnel non navigant chargé de la gestion, des ventes, des passagers et du fret, etc.

E.III-09 CATÉGORIES D'EMPLOI – PERSONNEL D'UNE ENTREPRISE PORTUAIRE

L'effectif dans une entreprise portuaire est réparti comme suit:

- personnel chargé de la gestion du port et de l'administration,
- pilotes et autre personnel navigant,
- dockers,
- personnel technique et d'entretien,
- autres.

E.III-10 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Dépenses d'investissement dans de nouvelles constructions (y compris de nouveaux ports maritimes) ou dans l'extension de ports maritimes existants, y compris la reconstruction, le renouvellement (travaux importants de substitution sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas ses performances globales) et les réaménagements (travaux importants de modification qui améliorent la performance ou la capacité initiale de l'infrastructure).

Les infrastructures comprennent les terrains et les chenaux d'accès au port, les installations, machines et équipements portuaires, les immeubles de bureaux et d'entrepôt, les installations de réparation portuaires, les aides et services à la navigation, les liaisons avec l'arrière-pays, ainsi que les équipements, appareillages et installations fixes connexes (signalisation, télécommunications, etc.).

E.III-11 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN BÂTIMENTS DE MER

Dépenses d'investissement pour l'achat de bâtiments de mer ou pour la modernisation de bâtiments existants.

E.III-12 DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Dépenses autres qu'en capital pour maintenir l'état et la capacité d'origine des infrastructures portuaires existantes et des équipements connexes.

E.III-13 DÉPENSES D'ENTRETIEN DES BÂTIMENTS DE MER

Dépenses autres qu'en capital pour maintenir les bâtiments de mer en état de marche sans améliorer leur performance ou leur capacité.

E.III-14 CAPITAL-ACTIONS DES PORTS

Valeur monétaire estimée reflétant le stock actuel d'actifs d'infrastructure physique des ports maritimes.

À des fins statistiques, il est recommandé d'utiliser la valeur nette du capital, qui tient compte de l'amortissement. Il existe différentes méthodes, telles que la «méthode du coût de remplacement» ou la «méthode de l'inventaire permanent (MIP)», qui fournissent la valeur nette des actifs.

E.IV TRAFIC (CIRCULATION)

E.IV-01 TRAFIC MARITIME

Tout mouvement d'un navire en mer.

Les voyages liés à un seul port (mouvements d'un navire de mer entre un port et une installation au large des côtes ou un point de rejet en mer, ou entre un point d'exploitation des fonds marins et un port) sont inclus. Les mouvements en zone fluvio-maritime sont inclus. Les mouvements sur des voies navigables entre ports maritimes et ports de navigation intérieure sont exclus; ils sont classés sous «circulation de navigation intérieure». Les mouvements de navires à l'intérieur des ports, d'un bassin ou dock vers un autre dans un même port, sont exclus.

E.IV-02 TRAFIC MARITIME RÉGULIER

Trafic programmé assuré par des navires, effectué selon un horaire publié ou avec une constance ou fréquence telles qu'il constitue une série systématique évidente.

E.IV-03 TRAFIC MARITIME NON RÉGULIER

Trafic maritime autre qu'un trafic régulier.

E.IV-04 SERVICE MARITIME AVEC LES ÎLES

Un service maritime entre:

- des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs des îles d'un seul et même pays,
- des ports situés sur les îles d'un seul et même pays.

E.IV-05 SERVICE DE TRANSBORDEUR MARITIME

Un service de transbordeur est un service maritime régulier de courte durée entre deux ports, avec ou sans escale. Ce type de service est exploité:

- i) selon un horaire publié, ou
- ii) avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable.

E.IV-06 VOYAGE PAR MER

Circulation par mer à partir d'un point d'origine donné jusqu'à un point de destination donné.

Un voyage peut être divisé en un certain nombre d'étapes ou de sections. Sont inclus les voyages liés à un seul port, entre un port et une installation au large des côtes ou un lieu en mer. Dans le contexte maritime, les voyages par mer sont également appelés traversées maritimes ou simplement traversées.

E.IV-07 ÉTAPE

Une étape est le mouvement d'un navire directement d'un port à un autre sans escale à un port intermédiaire.

E.IV-08 VOYAGE MARCHANDISES

Mouvement de fret par mer entre le lieu de chargement ou d'embarquement sur un navire et le lieu de déchargement ou de débarquement du navire.

Un parcours maritime peut inclure des escales dans un certain nombre de ports entre le point de chargement donné et le point de déchargement donné et comporter un certain nombre de voyages avec chargement et déchargement du fret dans un certain nombre de ports.

E.IV-09 DISTANCE DE PORT À PORT

Pour les statistiques, la distance de port à port est la distance réelle parcourue.

Une estimation de la distance réelle peut être fournie.

E.IV-10 NAVIRE-KILOMÈTRE

Unité de mesure représentant le mouvement d'un navire sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue. Les déplacements de navires vides sont inclus.

E.IV-11 ESCALE D'UN NAVIRE MARCHAND

Un navire marchand fait escale dans un port lorsqu'il jette l'ancre ou accoste pour charger ou décharger du fret, pour embarquer ou débarquer des passagers ou pour faciliter l'accès à des excursions aux passagers.

Sont exclus le mouillage, sans mouvement de fret ou de passagers, et la traversée du port.

E.IV-12 ESCALE D'AVITAILLEMENT

Un navire de charge ou de passagers fait une escale d'avitaillement lorsqu'il fait escale dans un port pour y prendre du combustible de soute ou des provisions.

E.IV-13 AUTRES ESCALES

Escapes autres que les escapes décrites en 11 et les escapes d'avitaillement effectuées par un navire de charge ou de passagers.

E.IV-14 ARRIVÉE D'UN NAVIRE MARCHAND

Toute arrivée d'un navire marchand faisant escale dans un port.

E.IV-15 DÉPART D'UN NAVIRE MARCHAND

Tout départ d'un navire marchand après avoir fait escale dans un port.

E.IV-16 CHÔMAGE D'UN NAVIRE MARCHAND

Un navire marchand est au chômage lorsqu'il est amarré au port pour cause de manque de travail.

E.IV-17 CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

Inspection effectuée dans le port, par l'État du port, de navires marchands afin de vérifier leur navigabilité.

E.IV-18 IMMOBILISATION LORS DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

Le maintien dans le port, sous contrôle de l'État du port, d'un navire marchand pour cause d'innavigabilité.



E.V MESURE DU TRANSPORT

E.V-01 TRANSPORT MARITIME

Tout mouvement de marchandises et/ou de personnes par navire marchand pour des traversées effectuées entièrement ou partiellement en mer.

Le transport lié à un seul port (mouvements de marchandises entre un port et une installation au large des côtes ou un point de rejet en mer, ou de marchandises provenant d'un point d'exploitation des fonds marins et déchargées dans un port) est inclus. L'avitaillement des navires au port est exclu mais le combustible de soute livré à des navires au large est inclus.

Les mouvements de marchandises par navire marchand en zone fluvio-maritime sont inclus. Les mouvements de marchandises sur des bateaux de navigation intérieure entre ports maritimes et ports de navigation intérieure sont exclus; ils sont classés sous «transport par voies navigables intérieures». Les mouvements de marchandises transportées d'un bassin ou dock vers un autre dans un même port sont exclus.

E.V-02 TRANSPORT FLUVIOMARITIME (VOIR ÉGALEMENT C.V-07)

Transport effectué en partie par des voies navigables intérieures et en partie par mer sans transbordement. Ce transport peut être assuré par un navire de navigation intérieure ou des navires de mer.

Un bateau de navigation intérieure effectuant un tel transport doit détenir une autorisation appropriée pour opérer en mer.

Ce terme figure également dans le chapitre relatif au transport par voie navigable intérieure.

E.V-03 TRANSPORT MARITIME COMMERCIAL

Transport maritime effectué dans un but commercial soit contre paiement (location ou rémunération) soit au nom propre de l'entreprise comme élément d'une activité économique plus large.

E.V-04 TRANSPORT MARITIME NATIONAL

Transport par mer entre deux ports situés dans le même territoire national ou transport uniportuaire dans le territoire national.

Dans le contexte maritime, le transport national par mer s'appelle également cabotage maritime. Le transport national par mer peut être effectué par un navire marchand immatriculé dans le pays déclarant ou dans un autre pays.

E.V-05 TRANSPORT INTERNATIONAL PAR MER

Transport par mer autre que national.

Le transport international lié à un seul port est inclus.

E.V-06 CABOTAGE

Mouvement de fret par mer entre des ports situés dans une zone géographique relativement étroite.

Sont inclus dans de tels mouvements le trafic de transbordeurs et des services de collecte. Mouvement de fret par mer entre des ports situés en Europe ainsi qu'entre des ports situés en Europe et ceux situés dans des pays non européens ayant un littoral donnant sur les mers fermées servant de frontière à l'Europe.

E.V-07 TRANSPORT HAUTURIER

Transport de fret par mer autre que le cabotage, comprenant des routes intercontinentales et/ou traversant des océans.

E.V-08 TRANSPORT UNITISÉ

Le transport par unité de charge est le transport de fret dans des unités multimodales telles que des conteneurs ou des unités mobiles (ro-ro).

Le transport par caisses mobiles est compris.

E.V-09 TRANSPORT NON UNITISÉ

Transport autre que le transport unitisé.

Sont inclus le transport de vrac liquide et de vrac sec, les produits forestiers et le fret général.

E.V-10 TONNE-KILOMÈTRE (TKM)

Unité de mesure représentant le transport par un navire marchand d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.

La tonne-kilomètre réalisée est le produit du nombre total de tonnes de fret transporté pour tous les voyages et de la distance de port à port pour chaque trajet réalisé.

E.V-11 TONNE-KILOMÈTRE OFFERTE

Une tonne-kilomètre est offerte lorsqu'une tonne de port en lourd dans un navire marchand est transportée sur une distance d'un kilomètre. Les tonnes-kilomètres offertes équivalent à la charge utile du navire multipliée par la distance de port à port pour toutes les traversées. Le transport par barges est inclus.

E.V-12 EVP-KILOMÈTRE

Unité de mesure représentant le mouvement d'un EVP sur une distance d'un kilomètre.

Somme pour tous les voyages du produit du nombre total des EVP transportés et de la distance de port à port pour chaque voyage.

E.V-13 EVP-KILOMÈTRE OFFERT

Mouvement d'un EVP d'une capacité totale d'EVP dans un porte-conteneurs sur une distance d'un kilomètre. Les EVP-kilomètres offerts correspondent au nombre d'EVP susceptibles d'être transportés par le navire multiplié par la distance de port à port pour tous les parcours.

La capacité d'EVP que peut transporter le navire sera celle enregistrée dans le registre de la société de classification.

E.V-14 VOYAGEUR PAR MER

Toute personne qui effectue un voyage sur un navire marchand.

Le personnel affecté au service d'un navire marchand n'est pas considéré comme faisant partie des passagers. Ne sont pas assimilés à des passagers les membres d'équipage voyageant à bord du navire sans avoir payé leur voyage et qui ne sont pas affectés au service du navire, ainsi que les enfants en bas-âge.

E.V-15 CROISIÉRISTE

Passager faisant un voyage en mer à bord d'un bateau de croisière.

Les passagers d'excursion à la journée ne sont pas pris en compte.

E.V-16 DÉPLACEMENT D'UN VOYAGEUR PAR MER

Mouvement d'un passager du port où commence le voyage jusqu'au port où il s'achève. Pour certains passagers, et notamment pour les croisiéristes, il peut s'agir du même port.

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

E.V-17 PASSAGER-KILOMÈTRE

Unité de mesure représentant le transport par un navire marchand d'un passager sur une distance d'un kilomètre.

Il s'agit de la somme des produits obtenus en multipliant le nombre de passagers maritimes transportés lors de chaque voyage par la distance de port à port respective.

E.V-18 VOYAGEUR-KILOMÈTRE OFFERT

Un voyageur-kilomètre est offert lorsqu'une unité de capacité passagers est transportée sur une distance d'un kilomètre.

Les voyageurs-kilomètres offerts équivalent à la somme des produits obtenus en multipliant la capacité passagers autorisée pour le navire et la distance de port à port pour tous les voyages.

La capacité de transport de passagers sera celle enregistrée dans le registre de la société de classification.

E.V-19 PASSAGERS À BORD

Le nombre de passagers à bord d'un navire marchand à l'arrivée ou au départ d'un port.

E.V-20 VOYAGEUR PAR MER EMBARQUÉ

Passager qui embarque à bord d'un navire pour être transporté par ce dernier.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme embarquement après débarquement. Les croisiéristes en excursion sont exclus.

E.V-21 VOYAGEUR PAR MER DÉBARQUÉ

Passager débarquant d'un navire à la fin d'un déplacement en mer.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme débarquement avant rembarquement. Les croisiéristes en excursion sont exclus.

E.V-22 EXCURSION D'UN CROISIÉRISTE

Lors d'une croisière, brève visite à des fins touristiques par un passager qui garde sa cabine à bord.

E.V-23 RELATION DE TRANSPORT D'UN VOYAGEUR PAR MER

Combinaison du port d'embarquement et du port de débarquement du voyageur transporté par mer quel que soit l'itinéraire suivi.

Il s'agit de ports maritimes (sauf en ce qui concerne les transports en zone fluvio-maritime pour lesquels il peut s'agir aussi de ports de navigation intérieure), auxquels est attribué un code conformément à un système international de classification tel que la désignation UN-LOCODE (système de codage des ports et autres lieux).

Ces ports peuvent être groupés en fonction de leur position géographique au moyen de systèmes internationaux tels que la NUTS (Nomenclature des unités territoriales statistiques) d'Eurostat.

Si le port d'embarquement et le port de débarquement sont les mêmes, il n'y a pas de relation de transport par mer.

E.V-24 PORT D'EMBARQUEMENT

Le port où le passager a commencé son voyage.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme embarquement après débarquement. Les croisiéristes en excursion sont exclus.

E.V-25 PORT DE DÉBARQUEMENT

Le port où le passager termine son voyage.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme débarquement avant rembarquement. Les croisiéristes en excursion sont exclus.

E.V-26 MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR MER

Toutes marchandises transportées par un navire marchand.

Cette définition englobe tous les emballages et l'équipement tel que conteneurs, caisses mobiles, palettes ou véhicules routiers. Sont inclus le courrier, les marchandises transportées dans ou sur des wagons, des camions, des remorques, des semi-remorques ou des barges. Sont par contre exclus les véhicules terrestres avec conducteur, les véhicules commerciaux et les remorques rentrant à vide, les réservoirs et les provisions de bord, le poisson transporté dans des bateaux de pêche et des navires-usines, les marchandises transportées de différents bassins ou docks à l'intérieur du même port.

E.V-27 POIDS BRUT-BRUT DES MARCHANDISES

Poids total des marchandises transportées, y compris des emballages et tare de l'unité de transport (par exemple conteneurs, caisses mobiles et palettes contenant les marchandises ainsi que des véhicules routiers pour le transport de marchandises, des wagons ou des barges transportés par le navire).

E.V-28 TONNAGE BRUT DES MARCHANDISES

Poids total des marchandises et des emballages à l'exclusion de la tare des unités de transport (par exemple conteneurs, caisses mobiles et palettes contenant les marchandises ainsi que des véhicules routiers pour le transport de marchandises, des wagons ou des barges transportés par le navire).

E.V-29 TARE

Poids d'une unité de transport (par exemple, conteneur, caisse mobile ou palette contenant les marchandises ainsi que des véhicules routiers pour le transport de marchandises, des wagons ou des barges transportés par la mer) avant que du fret n'y soit chargé.

E.V-30 TYPES DE FRET

Le fret peut être classé en fonction du navire même et/ou d'après l'équipement de manutention requis au port ou sur le navire. Les principales catégories sont les suivantes:

- vrac liquide,
- vrac sec,
- conteneurs,
- roll-on/roll-off (unités autopropulsées),
- roll-on/roll-off (unités non-autopropulsées),
- autre fret général.

E.V-31 LO-LO (MANUTENTION VERTICALE)

Chargement/déchargement par des grues à bord du navire ou par des grues à terre.



E.V-32 FRET EN CONTENEUR

Conteneurs avec ou sans cargaison, chargés sur le navire qui les transporte par mer ou déchargés de celui-ci.

E.V-33 RO-RO (ROLL-ON/ROLL-OFF)

Chargement/déchargement par roulage par les portes/rampes du navire avec un moyen de transport sur roues.

Le chargement/déchargement d'animaux sur pied est inclus.

**E.V-34 CARGAISON ROULANTE**

Il s'agit de marchandises, en conteneurs ou non, sur des unités ro-ro, et des unités ro-ro qui sont roulées du et sur le navire qui les transporte par mer.

E.V-35 MARCHANDISES DANGEREUSES

Les catégories sont celles définies dans le chapitre VII de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS, 1974) révisées et spécifiées dans le code IMDG (Code maritime international pour le transport de marchandises dangereuses).

E.V-36 TRANSBORDEMENT DE NAVIRE À NAVIRE

Le déchargement de fret d'un navire de marchandises et son chargement sur un autre navire de marchandises même si le fret peut subir un temps de séjour à terre avant de poursuivre le voyage.

Le transbordement vers d'autres modes de transport est exclu. Sont inclus les transbordements entre navires de haute mer et entre des porte-conteneurs de haute mer et un petit navire collecteur.

E.V-37 SERVICES DE REDISTRIBUTION

Cabotage de conteneurs entre un grand port d'éclatement et un autre port dans le but de consolider ou de redistribuer le fret en provenance ou à destination d'un service en haute mer dans le port d'éclatement.

E.V-38 MARCHANDISES CHARGÉES

Marchandises placées sur un navire marchand pour être transportées par mer.

Le transbordement d'un navire vers un autre est considéré comme du chargement après déchargement. Les marchandises chargées comprennent les marchandises nationales, les marchandises transbordées (marchandises nationales ou étrangères arrivant au port par la mer) et des marchandises en transit terrestre (marchandises étrangères arrivant au port par la route, par le rail, par voie aérienne ou par voie navigable intérieure).

E.V-39 MARCHANDISES DÉCHARGÉES

Marchandises enlevées d'un navire marchand.

Le transbordement d'un navire vers un autre est considéré comme du déchargement avant rechargement. Les marchandises déchargées comprennent les marchandises nationales, les marchandises transbordées (marchandises nationales ou étrangères quittant un port par la mer) et les marchandises en transit terrestre (marchandises étrangères quittant un port par la route, le rail, la voie aérienne ou par voie navigable).

E.V-40 RELATION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

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

Il s'agit de ports maritimes (sauf en ce qui concerne les transports en zone fluvio-maritime pour lesquels il peut s'agir aussi de ports de navigation intérieure), auxquels est attribué un codage conforme à un système international de classification tel que la désignation UN-LOCODE (système de codage des ports et autres lieux).

Ces ports peuvent être groupés en fonction de leur position géographique au moyen de systèmes internationaux tels que la NUTS (Nomenclature des unités territoriales statistiques) d'Eurostat.

E.V-41 PORT DE CHARGEMENT

Port où les marchandises expédiées ont été chargées sur le navire dont elles seront déchargées au port déclarant.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme du chargement après déchargement.

E.V-42 PORT DE DÉCHARGEMENT

Port où les marchandises seront déchargées du navire sur lequel elles ont été chargées au port déclarant.

Le transbordement d'un navire vers un autre est considéré comme du déchargement avant rechargement.

E.VI ACCIDENTS**E.VI-01 ACCIDENT MARITIME**

Un événement, ou une suite d'événements, lié directement à l'exploitation d'un navire et ayant entraîné:

1. la mort d'une personne ou des blessures graves;
2. la disparition d'une personne par-dessus bord;
3. la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un bâtiment de mer;
4. des dommages matériels subis par un bâtiment de mer;
5. l'échouement ou l'avarie d'un bâtiment de mer ou sa mise en cause dans un abordage;
6. des dommages matériels à l'infrastructure maritime extérieure au navire susceptibles de compromettre gravement la sécurité du navire ou d'un autre navire ou d'une personne;
7. des dommages graves à l'environnement, ou la possibilité de dommages graves à l'environnement, résultant des dommages subis par un bâtiment de mer.

Tout accident se produisant durant l'exploitation normale du navire, y compris lorsqu'il se trouve au port ou à l'ancre, est couvert.

Sont exclus les actes terroristes, les autres actes criminels et les actes de guerre. Les suicides sont exclus par définition étant donné qu'il s'agit d'actes délibérés. Les maladies non liées à l'exploitation du navire sont exclues.

Dans le secteur maritime, les événements énumérés aux points 1 à 7 sont également appelés «accidents de mer». Dans ce contexte, on entend par «accident» les dommages causés aux navires et aux infrastructures, ainsi que les dommages corporels ou mortels.

E.VI-02 ACCIDENT CORPOREL

Tout accident impliquant au moins un bâtiment de mer en déplacement et dans lequel au moins une personne est tuée ou blessée.

On considère qu'un navire est en déplacement lorsque le dernier lien avec la rive ou le mouillage est largué. Le navire cesse d'être en déplacement une fois que le premier lien avec la rive ou le mouillage est établi.

**E.VI-03 ACCIDENT MORTEL**

Tout accident corporel entraînant la mort d'une personne.

E.VI-04 ACCIDENT NON MORTEL

Tout accident corporel autre qu'un accident mortel.

E.VI-05 PERSONNE TUÉE

Toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les 30 jours à la suite d'un accident corporel.

En ce qui concerne les pays qui n'appliquent pas le seuil de 30 jours, des coefficients de conversion sont définis pour permettre des comparaisons sur la base de la définition fondée sur 30 jours.

E.VI-06 PERSONNE PERDUE EN MER

Une personne portée disparue en mer, dont on présume qu'elle est passée par-dessus bord.

E.VI-07 PERSONNE BLESSÉE

Toute personne qui n'a pas été tuée dans un accident corporel, mais qui a subi une blessure.

E.VI-08 BLESSURE GRAVE

Blessure subie par une personne et entraînant une incapacité de plus de 72 heures survenant dans un délai de sept jours après l'accident.

E.VI-09 PERSONNE GRIÈVEMENT BLESSÉE

Toute personne qui n'a pas été tuée dans un accident corporel, mais qui a été grièvement blessée.

E.VI-10 PERSONNE LÉGÈREMENT BLESSÉE

Toute personne qui n'a pas été grièvement blessée dans un accident corporel.

E.VI-11 ACCIDENT DE MER TRÈS GRAVE

Accident entraînant la perte totale d'un bâtiment de mer, la perte de vies humaines ou de graves dommages à l'environnement.

E.VI-12 ACCIDENT DE MER GRAVE

Un accident qui n'appartient pas à la catégorie des accidents très graves et qui implique un incendie, une explosion, un échouement, un contact, des dommages dus au gros temps, des dommages causés par les glaces, des dommages à la coque ou des soupçons de dommages à la coque, etc., provoquant:

- des dommages de structure rendant le bâtiment de mer non navigable, comme la pénétration d'eau par la coque, l'immobilisation des principaux moteurs, des dommages importants aux emménagements, etc.; ou
- une pollution (quelle qu'en soit l'ampleur); et/ou
- une panne imposant le remorquage ou une aide à terre.

E.VI-13 INCIDENT DE MER

Événement, ou suite d'événements, autre qu'un accident de mer, causé par un bâtiment de mer en mouvement en mer ou lié à l'exploitation de celui-ci qui compromet ou, si l'on ne prend pas de mesures correctives, risque de compromettre la sécurité du navire, de ses occupants ou de toute autre personne ou de porter atteinte à l'environnement.

E.VI-14 CAUSES D'UN ACCIDENT MARITIME

Actions, omissions, événements, conditions existantes ou préexistantes ou une combinaison de ces facteurs, qui ont été à l'origine de l'accident ou de l'incident de mer.

E.VI-15 CATÉGORIE DE PERSONNE DANS LES STATISTIQUES SUR LES ACCIDENTS OU INCIDENTS DE MER

- Passagers
- Membres d'équipage
- Autres personnes qui ne sont ni des passagers, ni des membres d'équipage

F

Transport aérien



F. Transport aérien

F.I INFRASTRUCTURE

F.I-01 AÉROPORT

Terrain ou plan d'eau (bâtiments, installations et matériels y compris) destiné à être utilisé intégralement ou en partie pour l'arrivée, le départ et le roulage des avions et ouvert aux opérations de transport aérien commercial.

La plupart des aéroports sont désignés par un code OACI de 4 lettres dont la liste figure dans le document OACI 7910. Presque tous sont également désignés par des codes attribués par l'IATA. Les codes d'aéroport de l'OACI peuvent changer mais ne sont pas réutilisés, tandis que ceux de l'IATA peuvent changer et peuvent être réutilisés.

F.I-02 AÉROPORT INTERNATIONAL

Tout aéroport, désigné par les autorités compétentes sur le territoire desquelles il est implanté comme aéroport d'entrée et de départ de trafic aérien international, où les formalités de douanes, d'immigration, de santé publique, de quarantaine et autres procédures similaires sont effectuées, que ces installations soient disponibles à plein temps ou à temps partiel.

F.I-03 AÉROPORT NATIONAL

Tout aéroport non conçu pour gérer un trafic international

F.I-04 TERMINAL D'AÉROPORT

Bâtiment autonome où s'effectue la prise en charge des passagers et/ou du fret.

- Aérogare de passagers

Un terminal aéroportuaire disposant d'installations pour la prise en charge de passagers et notamment leur enregistrement, l'acheminement des bagages, la sécurité, le contrôle d'immigration ainsi que l'embarquement et le débarquement des passagers.

- Aérogare de fret

Terminal aéroportuaire conçu uniquement pour la gestion du fret, ce qui inclut la réception et la livraison du fret, son stockage en lieu sûr, la sécurité et la documentation.

F.I-05 PISTES D'AÉROPORT

Zone rectangulaire délimitée, sur un aéroport destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs et présentant les caractéristiques suivantes:

- Longueur de roulement utilisable au décollage.

Longueur de piste déclarée utilisable et convenant pour le roulage au sol d'un avion au décollage.

- Distance utilisable à l'atterrissage.

Longueur de piste déclarée utilisable et convenant pour le roulage au sol d'un avion à l'atterrissage.



F.I-06 VOIES DE CIRCULATION D'AÉROPORT

Voies délimitées sur un aéroport, aménagées pour la circulation au sol des aéronefs et la liaison entre deux parties de l'aéroport.

**F.I-07 ZONE D'ENREGISTREMENT**

- Classique

Comptoir d'enregistrement classique où le personnel du transporteur aérien s'occupe directement du traitement des billets, de l'étiquetage des bagages et de la délivrance des cartes d'embarquement.

- Bornes d'enregistrement en libre-service

Borne assurant l'enregistrement et permettant le traitement automatique des billets et cartes d'embarquement et, dans certains cas, l'impression des étiquettes destinées aux bagages.

F.I-08 PORTES D'EMBARQUEMENT

Zone dans une aérogare passagers réservée au rassemblement des passagers jusqu'à leur embarquement. Il peut s'agir:

- de portes équipées de passerelles d'embarquement (également appelées «passerelles aéroportuaires» ou «passerelles au contact»)

Porte assurant la liaison avec l'aéronef de manière à permettre l'embarquement des passagers sans qu'ils doivent descendre au niveau du sol et utiliser des escaliers pour embarquer;

- d'autres portes

Portes autres que celles équipées de passerelles d'embarquement

F.I-09 PARCS DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Zones de stationnement des automobiles mises à disposition à l'aéroport.

Pour les parcs de stationnement éloignés, seuls ceux desservis par des autobus de l'aéroport doivent être inclus.

F.I-10 LIAISONS AVEC D'AUTRES MODES DE TRANSPORT

Aménagements à l'intérieur de l'aéroport assurant une liaison avec les modes de transport en surface suivants:

- Train à grande vitesse
- Train grande ligne
- Métro
- Services d'autobus interurbains
- Services d'autobus locaux
- Taxis et voitures particulières

F.II MATÉRIEL DE TRANSPORT (AÉRONEFS)

F.II-01 AÉRONEF

Tout appareil pouvant se maintenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Les dirigeables et véhicules à effet de surface tels que les aéroglisseurs sont exclus. Les types d'aéronef sont répertoriés dans le document OACI 8643. En outre, l'OACI et la Commercial Aviation Safety team (CAST) ont élaboré en commun une nouvelle taxonomie pour l'identification précise des aéronefs. L'ATA attribue également des codes pour les types d'aéronefs.

F.II-02 PARC AÉRIEN

Aéronefs immatriculés à une date donnée dans un pays.

F.II-03 FLOTTE EN ACTIVITÉ

La flotte en activité inclut les aéronefs en service commercial (y compris la totalité des aéronefs qui sont temporairement hors service en raison d'accidents majeurs, de conversions, d'actions de l'État tels que l'immobilisation au sol par des agences réglementaires de l'État).

Les aéronefs utilisés uniquement pour l'entraînement et les communications ainsi que les avions privés ne sont pas inclus dans la flotte en activité.

F.II-04 CLASSIFICATION DES AÉRONEFS EN FONCTION DE LA CONFIGURATION

a) Aéronef de transport de passagers

Un aéronef configuré pour le transport de passagers et de leurs bagages. Le fret, y compris le courrier, est généralement transporté dans des soutes aménagées dans la partie ventrale de l'aéronef.

b) Avion-cargo

Aéronef configuré exclusivement pour le transport de fret et/ou de courrier.

Les personnes accompagnant certains types de cargaison tels que le bétail peuvent également être transportées.

Aéronef de passagers ayant des capacités renforcées pour le transport de fret sur le pont passagers.

c) Avion à conversion rapide

Aéronef conçu pour permettre un passage rapide d'une configuration passagers à une configurant fret et vice-versa.

d) Autres

Aéronef non utilisé pour le transport aérien commercial.

F.II-05 CLASSIFICATION DES AÉRONEFS EN FONCTION DE LEURS CARACTÉRISTIQUES ACOUSTIQUES

a) Aéronef sans certification acoustique

Aéronef non certifié par rapport aux exigences acoustiques internationales.

b) Avion du chapitre II

Aéronef répondant aux spécifications du chapitre II, annexe 16, de la convention OACI de Chicago.

c) Avion du chapitre III

Aéronef répondant aux spécifications du chapitre III, annexe 16, de la convention OACI de Chicago.

d) Avion du chapitre IV

Aéronef répondant aux spécifications du chapitre IV, annexe 16, de la convention OACI de Chicago.

F.II-06 ÂGE DE L'AÉRONEF

Années écoulées depuis la première immatriculation d'un aéronef.

F.III ENTREPRISES, INVESTISSEMENT ET ENTRETIEN

F.III-01 COMPAGNIE AÉRIENNE (EXPLOITANT DE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL)

Entreprise aéronautique exploitant des aéronefs à des fins commerciales qui a) assure des services de transport aérien réguliers ou non réguliers ou les deux, accessibles au public pour le transport de passagers, de courrier et/ou de fret et b) est certifiée à cette fin par l'administration de l'aviation civile de l'État dans lequel est établie.

L'OACI attribue à chaque exploitant de transport aérien dont la liste figure dans le document OACI 8585 un code à 3 lettres requis pour toutes les compagnies aériennes exploitant des lignes internationales. Un identifiant à deux caractères est attribué par l'IATA à chaque compagnie aérienne conformément aux dispositions de la résolution 762 de l'IATA. Ces identifiants sont utilisés pour les réservations, les horaires, les télécommunications, la délivrance de billets, la documentation sur le fret et d'autres besoins en matière juridique, tarifaire et/ou d'autres motifs commerciaux/de trafic. D'après la classification des activités, les catégories suivantes sont concernées:

- CITI/Rév. 4: Division 51 - Transports aériens
- NACE/Rév. 2: Division 51 - Transports aériens

F.III-02 EXPLOITANT D'AÉROPORT

Entreprise assurant l'exploitation d'un aéroport commercial.

D'après la classification des activités, les catégories suivantes sont concernées:

- CITI/Rév. 4: Classe 5223 - Activités de services annexes des transports aériens
- NACE/Rév. 2: Classe 52.23 - Services auxiliaires des transports aériens

F.III-03 ORGANISME DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Entreprise assurant des services de contrôle de la circulation aérienne.

D'après la classification des activités, les catégories suivantes sont concernées:

- CITI/Rév. 4: Classe 5223 - Activités de services annexes des transports aériens
- NACE/Rév. 2: Classe 52.23 - Services auxiliaires des transports aériens

F.III-04 PRESTATAIRE DE SERVICES D'AÉROPORT

Entreprise assurant des services d'aéroport tels que les services d'escale, l'avitaillement en carburant, la maintenance et la sécurité, des services passagers tels que l'enregistrement, la gestion des bagages, la gestion du fret et d'autres services.

D'après la classification des activités, les catégories suivantes sont concernées:

- CITI/Rév. 4: Classe 5223 - Activités de services annexes des transports aériens
Classe 5224 - Manutention
- NACE/Rév. 2: Classe 52.23 - Services auxiliaires des transports aériens
Classe 52.24 - Manutention

F.III-05 TYPES D'EMPLOI

a) Administration générale

Personnel des services administratifs de la direction générale et des directions régionales (c.à.d. des services des finances, du contentieux, du personnel, etc.) ainsi que l'ensemble des directeurs.

Le personnel d'encadrement des départements spécialisés (exploitation et trafic, avion, contrôle de la circulation aérienne, construction et entretien de pistes et de terminal, services d'urgence) est exclu mais pris en compte dans les statistiques spécifiques à chacun de ces services.

b) Exploitation et trafic

Personnel navigant commercial et personnel au sol (hors personnel navigant technique) et bureaux centraux et régionaux associés. Comprend la gestion du tourisme, de la publicité et des terminaux.

c) Aéronefs

Personnel navigant technique, personnel de vérification et d'entretien et bureaux centraux et régionaux associés.

d) Aéroports

Personnel de contrôle de la circulation aérienne, terminaux, construction de pistes et autres installations d'aéroport, personnel de vérification et d'entretien, personnel de services d'escale, personnel de services d'urgence.

e) Autres activités

Services passagers et fret, services d'expédition de fret, etc.

F.III-06 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

Dépenses d'investissement dans de nouvelles constructions (y compris de nouveaux aéroports) ou dans l'extension d'infrastructures aéroportuaires existantes, y compris la reconstruction, le renouvellement (travaux importants de substitution sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas ses performances globales) et les réaménagements (travaux importants de modification qui améliorent la performance ou la capacité initiale de l'infrastructure).

Les infrastructures comprennent les terrains, les installations aéroportuaires et le matériel connexe, les immeubles de bureaux et d'entreposage, les systèmes de navigation aérienne, ainsi que les équipements, appareillages et installations fixes connexes (signalisation, télécommunications, etc.)

F.III-07 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN MATIÈRE D'AÉRONEFS

Dépenses d'investissement pour l'achat d'aéronefs ou pour la modernisation d'aéronefs existants.

F.III-08 DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

Dépenses autres qu'en capital pour maintenir les services aéroportuaires d'origine et la capacité de l'infrastructure existante et des équipements connexes.

F.III-09 DÉPENSES D'ENTRETIEN DES AÉRONEFS

Dépenses autres qu'en capital pour maintenir les aéronefs en état de marche sans améliorer leur performance ou leur capacité.

F.III-10 CAPITAL-ACTIONS DES AÉROPORTS

Valeur monétaire estimée reflétant le stock actuel d'actifs des infrastructures aéroportuaires physiques.

À des fins statistiques, il est recommandé d'utiliser la valeur nette du capital, qui tient compte de l'amortissement. Il existe différentes méthodes, telles que la «méthode du coût de remplacement» ou la «méthode de l'inventaire permanent (MIP)», qui fournissent la valeur nette des actifs.

F.IV TRAFIC (CIRCULATION)

F.IV-01 MOUVEMENT D'AÉRONEF

Décollage ou atterrissage d'un aéronef sur un aéroport.

En termes de circulation d'aéroport, une arrivée et un départ sont comptés comme étant deux mouvements. Sont inclus tous les mouvements d'aéronefs commerciaux et d'aéronefs non commerciaux de l'aviation générale. Sont exclus les vols d'État, les atterrissages posé-décollé, les remises de gaz et les approches manquées.

F.IV-02 MOUVEMENT D'AÉRONEF COMMERCIAL

Mouvement d'aéronef exécuté contre rémunération ou en location.

Les mouvements des services aériens commerciaux et les opérations commerciales de l'aviation générale sont inclus.

F.IV-03 DÉPART D'AÉRONEF

Décollage d'un aéronef

F.IV-04 ARRIVÉE D'AÉRONEF

Atterrissage d'un aéronef

F.IV-05 ESCALE PAYANTE

Escale commerciale ayant pour but d'embarquer et/ou de débarquer un chargement payant.

F.IV-06 ESCALE NON PAYANTE

Escale autre qu'une escale payante.

Ces escales comprennent les escales des vols de mise en place, les vols d'État, les vols militaires, les vols d'entraînement et les escales techniques.

F.IV-07 DÉROUTEMENT

Atterrissage d'un aéronef dans un autre aéroport que celui figurant sur son plan de vol en raison de difficultés techniques ou opérationnelles affectant soit l'aéronef, soit l'aéroport de destination.

Les déroutements peuvent être causés par l'inconduite de passagers, des problèmes techniques à l'aéronef, le mauvais temps, des accidents ou d'autres urgences se produisant à l'aéroport de destination prévu.

F.IV-08 PAIRE D'AÉROPORTS

Désigne deux aéroports entre lesquels un voyage est autorisé par un billet ou une partie de billet, ou entre lesquels les envois de fret et de courrier sont effectués conformément à un document d'expédition ou une partie d'un tel document (lettre de transport aérien ou bordereau de livraison de courrier).

F.IV-09 DISTANCE ENTRE AÉROPORTS

Aux fins des statistiques, la distance entre aéroports désigne la distance orthodromique entre aéroports en kilomètres.

La mesure est basée sur les coordonnées de chaque aéroport et sur une formule de calcul de la distance orthodromique.

F.IV-10 PAIRE DE VILLES – ORIGINE ET DESTINATION PAR VOL (OFOD)

Deux villes entre lesquelles un voyage est autorisé par un billet ou partie de billet (coupon de vol) ou entre lesquelles les envois de fret et de courrier sont effectués conformément à un document d'expédition ou une partie d'un tel document (bordereau d'expédition ou bordereau de livraison de courrier).

On emploie indifféremment «paire de villes» ou «paire d'aéroports».

F.IV-11 ÉTAPE DE VOL (EV)

Vol d'un aéronef depuis le décollage jusqu'à son prochain atterrissage.

Les escales techniques ne sont pas prises en compte.

F.IV-12 ÉTAPE DE VOL INTÉRIEUR

Toute étape de vol effectuée entre des points situés à l'intérieur des frontières d'un État.

Les étapes de vol entre un État et les territoires qui lui appartiennent ainsi que toute étape de vol entre ces territoires doivent être classées comme des vols intérieurs.

F.IV-13 ÉTAPE DE VOL INTERNATIONAL

Étape de vol au cours de laquelle le décollage est effectué dans un pays et l'atterrissage suivant dans un autre pays.

F.IV-14 VOL DIRECT

Parcours d'un aéronef sur une ou plusieurs étapes de vol et sous un numéro de vol unique attribué par la compagnie aérienne.

F.IV-15 VOL SANS ESCALE

Vol unique effectué par un aéronef entre deux aéroports sans escale intermédiaire.

F.IV-16 VOL INTÉRIEUR

Vol composé exclusivement d'étapes de vol intérieur et portant le même numéro de vol.

F.IV-17 VOL INTERNATIONAL

Vol composé d'une ou de plusieurs étapes de vol international lesquelles sont toutes effectuées sous le même numéro de vol.

F.IV-18 VOL COMMERCIAL

Un vol assurant le transport public de passagers et/ou de fret et de courrier, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

F.IV-19 SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX

Vol ou série de vols pour le transport public de passagers et/ou de fret et de courrier, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Les services peuvent être réguliers ou non réguliers.

F.IV-20 SERVICE AÉRIEN RÉGULIER

Service aérien commercial assuré selon un horaire publié ou dont la régularité et la fréquence sont telles qu'il constitue une série de vols systématique aisément reconnaissable.

Comprend les vols supplémentaires occasionnés par un excédent de trafic des vols réguliers.

F.IV-21 SERVICE AÉRIEN NON RÉGULIER

Service aérien commercial autre qu'un service régulier.

F.IV-22 VOL PASSAGERS

Service aérien régulier ou non régulier assuré par un aéronef transportant un ou plusieurs passagers payants ainsi que tout vol annoncé dans les horaires publiés comme étant susceptible de transporter des passagers.

Comprend les vols transportant à la fois des passagers payants ainsi que du fret et du courrier payants.

F.IV-23 VOL FRET/COURRIER

Vol régulier ou non régulier effectué par un aéronef transportant un chargement payant autre que des passagers, c'est-à-dire du fret et du courrier.

Ne comprend pas les vols transportant un ou plusieurs passagers payants et les vols annoncés dans les horaires publiés comme étant susceptibles de transporter des passagers. Le fret et le courrier sont parfois désignés sous l'expression de fret aérien.

F.IV-24 VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE COMMERCIAUX

Tous les vols d'aviation civile commerciaux autres que les services aériens réguliers et les transports aériens non réguliers effectués à titre onéreux ou en location. Les principales catégories de vols d'aviation générale commerciaux sont les suivantes:

- a) taxi aérien,
- b) photographie,
- c) excursions touristiques,
- d) publicité,
- e) épandage agricole,
- f) transport médical/évacuation sanitaire,
- g) autres services commerciaux.

F.IV-25 VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE NON COMMERCIAUX

Tous les vols d'aviation civile non commerciaux autres que les services aériens réguliers et transports aériens non réguliers effectués à titre onéreux ou en location. Les principales catégories de vols d'aviation générale non commerciaux sont les suivantes:

- a) Vol d'État

Tout vol effectué par un aéronef dans le cadre de services de l'État: armée, douane, police ou d'autres services autorisés d'un État. Tout vol déclaré comme «vol d'État» par les autorités de l'État.

- b) Vol d'instruction
- c) Vol privé
- d) Vol d'affaires
- e) Vol de largage de planeur et de parachutistes
- f) Escale technique

g) Vol d'essai

Vol non payant effectué afin de tester l'avion avant sa mise en service.

h) Vol de mise en place

Vol non payant effectué afin de mettre en place un avion pour un vol ou un service régulier ou non régulier.

i) Autres vols non commerciaux

F.IV-26 NUMÉRO DE VOL (AÉRONEF)

Le numéro de vol est le principal numéro de vol publié attribué par l'exploitant de transport aérien à ce vol. Les passagers d'un vol peuvent voyager sous différents numéros de vols. Seul le numéro de vol actif pour le vol est visé par le présent document.

F.IV-27 PARTAGE DE CODES

Utilisation du numéro de vol d'un exploitant pour des services/vols assurés par d'autres exploitants.

Aux fins des statistiques, le trafic est attribué à l'exploitant dont le numéro de vol est utilisé par l'organe de contrôle de la circulation aérienne.

F.IV-28 TEMPS CALE À CALE

Temps total en heures et minutes mesuré depuis le mouvement initial de l'avion à partir de son point de départ jusqu'à son arrêt final à son point d'arrivée.

F.IV-29 HEURES DE VOL

Une heure de vol correspond à une heure d'exploitation de l'aéronef. Les heures de vol sont mesurées sur la base du temps cale à cale.

F.IV-30 UTILISATION MOYENNE QUOTIDIENNE DES AÉRONEFS – HEURES DE VOLS PAYANTES

Nombre total d'heures de vol payantes (services réguliers et non réguliers) effectué par type d'aéronef (cale à cale) durant une période divisée par le nombre correspondant de jours de disponibilité de l'aéronef. «Jours de disponibilité» représente la somme du nombre de jours de disponibilité de chaque aéronef pour une utilisation durant la période en question. Les jours suivants doivent être exclus du nombre total de jours de disponibilité:

- a) jours écoulés entre la date d'achat et la date de mise en service effective,
- b) jours écoulés après le dernier vol payant avant la cession de l'aéronef,
- c) nombre de jours d'indisponibilité en raison d'accidents graves ou de conversions majeures,
- d) nombre de jours durant lesquels un aéronef appartient à d'autres propriétaires ou n'est pas disponible en raison d'une décision de l'État telle qu'une interdiction de vol par des organismes publics de régulation.

Tous les autres jours doivent être considérés comme des sjours de disponibilité», y compris les jours nécessaires aux travaux de maintenance ou de révision.

F.IV-31 KILOMÈTRES AVION PARCOURUS

Les kilomètres avion représentent la somme des produits obtenus en multipliant le nombre de vols effectués sur chaque étape de vol par la distance entre aéroports.

F.IV-32 SIÈGES PASSAGERS OFFERTS

Unité de mesure représentant le nombre total de sièges passagers offerts à la vente sur un aéronef assurant une étape de vol entre une paire d'aéroports.

Comprend les sièges qui sont déjà vendus sur une étape de vol, c'est-à-dire ceux occupés par des passagers en transit direct.

Ne comprend pas les sièges qui ne sont pas effectivement disponibles pour le transport de passagers en raison de limites de poids brut maximal.

F.IV-33 SIÈGE-KILOMÈTRE OFFERT

Unité de mesure correspondant au déplacement sur un kilomètre d'un siège offert

dans un aéronef de transport de passagers lorsque celui-ci assure les services auxquels il est essentiellement destiné.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue en vol.

Les mouvements au sol sont exclus.

F.IV-34 TONNE-KILOMÈTRE OFFERTE

Unité de mesure correspondant au déplacement sur un kilomètre d'une tonne de charge payante dans un aéronef lorsque celui-ci assure les services auxquels il est essentiellement destiné.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue.

F.V MESURE DU TRANSPORT**F.V-01 TRANSPORT AÉRIEN**

Tout mouvement de marchandises et/ou de passagers lors d'un mouvement d'aéronef.

F.V-02 TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

Tout mouvement de marchandises et/ou de passagers lors d'un mouvement d'aéronef commercial.

F.V-03 TRANSPORT AÉRIEN NATIONAL

Transport aérien sur un vol intérieur.

F.V-04 TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

Transport aérien sur un vol international.

F.V-05 ORIGINE ET DESTINATION DU VOL (ODV)

Trafic sur un service aérien commercial identifié par un numéro de vol unique, subdivisé par paires d'aéroports en fonction des points d'embarquement et de débarquement de ce vol.

Pour les passagers, le fret ou le courrier dont l'aéroport d'embarquement n'est pas connu, l'origine de l'aéronef sera considérée comme étant le point d'embarquement; de même, si l'aéroport de débarquement n'est pas connu, la destination de l'aéronef sera considérée comme étant le point de débarquement.

F.V-06 PASSAGER AÉRIEN

Toute personne, à l'exclusion des membres en service du personnel navigant, effectuant un voyage en avion.

Les nourrissons dans les bras sont inclus.

F.V-07 PASSAGER AÉRIEN PAYANT

Passager commercial pour le transport duquel un transporteur aérien reçoit une rémunération.

Cette définition comprend, par exemple, i) les passagers voyageant dans le cadre d'offres promotionnelles ouvertes au public (par exemple «deux-pour-un») ou de programmes de fidélisation (remboursement de points voyage); ii) les passagers voyageant en dédommagement d'un refus d'embarquement; iii) les passagers voyageant aux tarifs sociétés; iv) les passagers voyageant à tarif préférentiel (fonctionnaires, marins, militaires, étudiants, etc.).

Cette définition exclut, par exemple, i) les personnes voyageant gratuitement; ii) les personnes voyageant avec un tarif ou une remise accessibles uniquement aux salariés de transporteurs aériens ou de leurs agents ou uniquement pour les affaires des transporteurs; iii) les nourrissons qui n'occupent pas de place assise.

F.V-08 PASSAGER NON PAYANT

Passagers autres que les passagers payants

F.V-09 PASSAGERS TRANSPORTÉS

Tous les passagers d'un vol particulier (identifié par un numéro de vol) comptés une seule fois et non pour chacune des étapes de ce vol.

Tous les passagers payants et non payants dont le voyage commence ou se termine à l'aéroport déclarant et les passagers en correspondance embarquant ou quittant le vol à l'aéroport déclarant. Les passagers en transit direct ne sont pas pris en compte.

F.V-10 PASSAGERS À BORD

Tous les passagers dont le voyage commence ou se termine à l'aéroport déclarant, y compris les passagers en correspondance et les passagers en transit direct.

F.V-11 PASSAGERS TRANSPORTÉS

Tous les passagers dont le voyage commence ou s'achève à l'aéroport déclarant.

Les passagers en transit direct ne sont pas pris en compte.

F.V-12 PASSAGERS À DESTINATION

Passagers commençant ou terminant leur voyage à l'aéroport désigné.

F.V-13 PASSAGERS EN TRANSIT DIRECT

Passagers qui, après une escale de courte durée, poursuivent leur voyage dans le même aéronef, sur un vol portant le même numéro de vol que celui sur lequel ils sont arrivés. Les passagers qui changent d'aéronef en raison de problèmes techniques mais qui continuent sur un vol ayant le même numéro de vol sont également comptés comme passagers en transit direct.

Sur certains vols comportant des escales intermédiaires, le numéro de vol change à un aéroport pour indiquer le changement entre vol à l'arrivée et vol au départ. Lorsque les passagers pour une destination intermédiaire poursuivent leur voyage sur le même appareil, ils doivent être comptés comme passagers en transit direct.

F.V-14 PASSAGERS EN CORRESPONDANCE OU EN TRANSIT INDIRECT

Passagers arrivant et partant sur un aéronef différent en moins de 24 heures, ou sur un même aéronef portant des numéros de vol différents. Ils sont comptés deux fois: une fois à l'arrivée et une fois au départ.

Sur certains vols comportant des escales intermédiaires, le numéro de vol change à un aéroport pour indiquer le changement entre vol à l'arrivée et vol au départ. Lorsque les passagers pour une destination intermédiaire poursuivent leur voyage sur le même appareil, ils ne doivent pas être comptés comme passagers en correspondance ou en transit indirect à l'aéroport où le numéro de vol est changé.

F.V-15 PASSAGERS AU TERMINAL

Total des passagers à destination et en correspondance.

F.V-16 PASSAGERS À BORD

Tous les passagers qui se trouvent à bord de l'aéronef à l'atterrissage sur l'aéroport de déclaration ou au décollage de cet aéroport.

Tous les passagers payants et non payants à bord d'un aéronef durant une étape de vol. Les passagers en transit direct sont pris en compte.

F.V-17 PASSAGERS-KILOMÈTRES TRANSPORTÉS PAR AIR

Transport d'un passager sur un kilomètre.

F.V-18 TAUX DE REMPLISSAGE

Passagers-kilomètres exprimés en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles.

F.V-19 PASSAGERS-KILOMÈTRES TRANSPORTÉS PAR ÉTAPE DE VOL

Somme des produits obtenus en multipliant le nombre de passagers transporté sur chaque étape de vol par la distance entre aéroports.

F.V-20 PASSAGERS-KILOMÈTRES TRANSPORTÉS PAR AÉROPORTS D'ORIGINE/DE DESTINATION

Résultat obtenu en multipliant le nombre de passagers transportés entre deux aéroports, respectivement d'origine et de destination finale, par la distance entre aéroports.

F.V-21 BAGAGES

Biens personnels des passagers et des membres d'équipage, chargés ou transportés à bord d'un avion en accord avec l'exploitant.

F.V-22 FRET

Tout bien, autre que courrier, provisions de bord et bagages, transporté dans un avion.

Pour l'établissement des statistiques, le fret comprend la messagerie, les colis et valises diplomatiques mais pas les bagages des passagers. Toutes les opérations de camionnage effectuées avec une lettre de transport aérien sont à exclure.

F.V-23 POIDS BRUT-BRUT DES MARCHANDISES

Poids total des marchandises transportées, des emballages et de la tare de l'unité de transport (par exemple conteneur aérien).

F.V-24 TONNAGE BRUT DES MARCHANDISES

Poids total des marchandises transportées, y compris les emballages mais sans la tare des unités de transport (par exemple, conteneurs aériens).

F.V-25 TARE

Poids d'une unité de transport (par exemple, conteneur aérien) avant que du fret n'y soit chargé.

F.V-26 FRET CHARGÉ OU DÉCHARGÉ

Fret chargé ou déchargé d'un aéronef.

Le fret en transit direct n'est pas inclus.

F.V-27 FRET À BORD

Totalité du fret à bord d'un aéronef à l'atterrissage à un aéroport et au décollage d'un aéroport.

Le fret en transit direct est inclus et compté à l'atterrissage comme au décollage.

F.V-28 TONNES-KILOMÈTRES DE FRET RÉALISÉES PAR ÉTAPE DE VOL

Une tonne-kilomètre est une tonne métrique de fret payant transportée sur un kilomètre. Les tonnes-kilomètres réalisées sont obtenues en multipliant le nombre total de tonnes de fret payant transportées sur chaque étape de vol par la distance entre aéroports.

F.V-29 TONNES-KILOMÈTRES DE FRET RÉALISÉES PAR AÉROPORTS D'ORIGINE/DE DESTINATION

Une tonne-kilomètre est une tonne métrique de fret payant transportée sur un kilomètre. Les tonnes-kilomètres réalisées sont obtenues en multipliant le nombre total de tonnes de fret payant transportées entre deux aéroports, respectivement d'origine et de destination finale, par la distance entre aéroports.

F.V-30 COURRIER

Correspondance et autres objets transportés dans un avion, qui ont été expédiés par des administrations postales pour livraison par des administrations postales.

Les envois de messagerie et de colis express sont exclus.

F.V-31 COURRIER CHARGÉ ET DÉCHARGÉ

Tout courrier chargé ou déchargé d'un avion.

Le courrier en transit direct est exclu.

F.V-32 COURRIER À BORD

Tout courrier à bord au cours de chaque étape de vol, y compris le courrier chargé et le courrier en transit direct.

F.V-33 VALISE DIPLOMATIQUE

Sac de courrier utilisé par les gouvernements pour expédier des lettres et dépêches officielles.

F.V-34 TONNES-KILOMÈTRES DE COURRIER RÉALISÉES PAR ÉTAPE DE VOL

Une tonne-kilomètre est une tonne métrique de fret payant transportée sur un kilomètre. Les tonnes-kilomètres réalisées sont obtenues en multipliant le nombre total de tonnes de courrier à chargement payant transportées par la distance entre aéroports.

F.V-35 TONNES-KILOMÈTRES DE COURRIER RÉALISÉES PAR AÉROPORTS D'ORIGINE/DE DESTINATION

Une tonne-kilomètre est une tonne métrique de fret payant transportée sur un kilomètre. Les tonnes-kilomètres réalisées sont obtenues en multipliant le nombre total de tonnes de courrier à chargement payant transportées entre deux aéroports, respectivement d'origine et de destination finale, par la distance entre aéroports.

F.V-36 FRET/COURRIER TOTAL

Somme du fret et du courrier, chargés et déchargés, à l'aéroport de déclaration. Toutes les opérations de camionnage effectuées avec une lettre de transport aérien sont à exclure.

Le fret et le courrier sont parfois réunis sous la dénomination générale de fret.

F.V-37 TYPES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR AIR

Les marchandises transportées peuvent être classées par type.

Des exemples de systèmes de classification sont la NST 2007 (nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport) qui remplace la CSTE (classification pour les statistiques de transport de marchandises en Europe – CEE-ONU) et la NST/R (nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport/révisée – Eurostat).

F.V-38 MARCHANDISES DANGEREUSES

Les classes de marchandises dangereuses transportées par voie aérienne sont celles définies par les recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses:

- classe 1: matières et objets explosibles,
- classe 2: gaz,
- classe 3: liquides inflammables,
- classe 4: matières solides inflammables, matières sujettes à l'inflammation spontanée, matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables,
- classe 5: matières comburantes et peroxydes organiques,
- classe 6: matières toxiques et matières infectieuses,
- classe 7: matières radioactives,
- classe 8: matières corrosives,
- classe 9: matières et objets dangereux divers, y compris les matières dangereuses pour l'environnement.

F.V-39 CHARGE TRANSPORTÉE

Chargement payant de passagers, bagages, fret et courrier transporté dans l'aéronef et mesuré en tonnes métriques.

F.V-40 TONNES-KILOMÈTRES PAYANTES RÉALISÉES

Tonne métrique de chargement payant transportée sur un kilomètre. Les tonnes-kilomètres réalisées correspondent à la somme des produits obtenus en multipliant le nombre total de tonnes de chaque catégorie de chargement payant transportées par la distance entre aéroports.

F.V-41 TAUX DE REMPLISSAGE EN POIDS

Tonnes-kilomètres payantes réalisées, exprimées en pourcentage des tonnes-kilomètres disponibles.

F.VI ACCIDENTS

F.VI-01 ACCIDENT

Événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel:

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée.

Lorsque cela résulte du fait d'être dans l'aéronef ou en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui se sont détachées de l'aéronef, ou d'une exposition directe au souffle des réacteurs, sauf lorsque les blessures résultent de causes naturelles, ont été auto-infligées ou infligées par d'autres personnes ou lorsque les blessures sont subies par des passagers clandestins se cachant en dehors des zones normalement à la disposition des passagers et de l'équipage;

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle.

Lorsque cela altère ses caractéristiques de résistance structurelle, de performance ou de vol et qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur. Lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore lorsque les dommages sont limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, au carénage, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement;

- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

F.VI-02 INCIDENT

Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

F.VI-03 INCIDENT GRAVE

Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

La différence entre un accident et un incident grave tient seulement au résultat. Le manuel de déclaration d'accidents/incidents de l'OACI contient des exemples d'incidents graves.

F.VI-04 BLESSURE MORTELLE

Blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

F.VI-05 BLESSURE NON MORTELLE

Blessure autre qu'une blessure mortelle, subie par une personne lors d'un accident.

F.VI-06 BLESSURE GRAVE

Toute blessure subie par une personne lors d'un accident et qui:

- a) nécessite une hospitalisation de plus de 48 heures, dans les sept jours suivant la date à laquelle la blessure a été subie; ou
- b) provoque la fracture de tout os (à l'exception des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez); ou
- c) entraîne des déchirures qui sont à l'origine d'hémorragies graves, ou de lésions au niveau d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon; ou
- d) entraîne des lésions d'organes internes; ou
- e) entraîne des brûlures au deuxième ou au troisième degré, ou des brûlures recouvrant plus de 5 % de la surface du corps; ou
- f) résulte de l'exposition avérée à des matières infectieuses ou à des radiations nocives.



F.VI-07 BLESSURE LÉGÈRE

Blessure non mortelle, autre qu'une blessure grave subie par une personne lors d'un accident.

F.VI-08 ÉTAT D'OCCURRENCE

Pays sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

F.VI-09 ÉTAT DE L'EXPLOITANT

Pays où un exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

F.VI-10 ÉTAT D'IMMATRICULATION

Pays sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

F.VI-11 ACCIDENT SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

Accident sur le territoire national d'un pays.

F.VI-12 ACCIDENT IMPLIQUANT UN AÉRONEF IMMATRICULÉ AU NIVEAU NATIONAL

Accident impliquant un aéronef figurant sur le registre national d'immatriculation d'un pays.

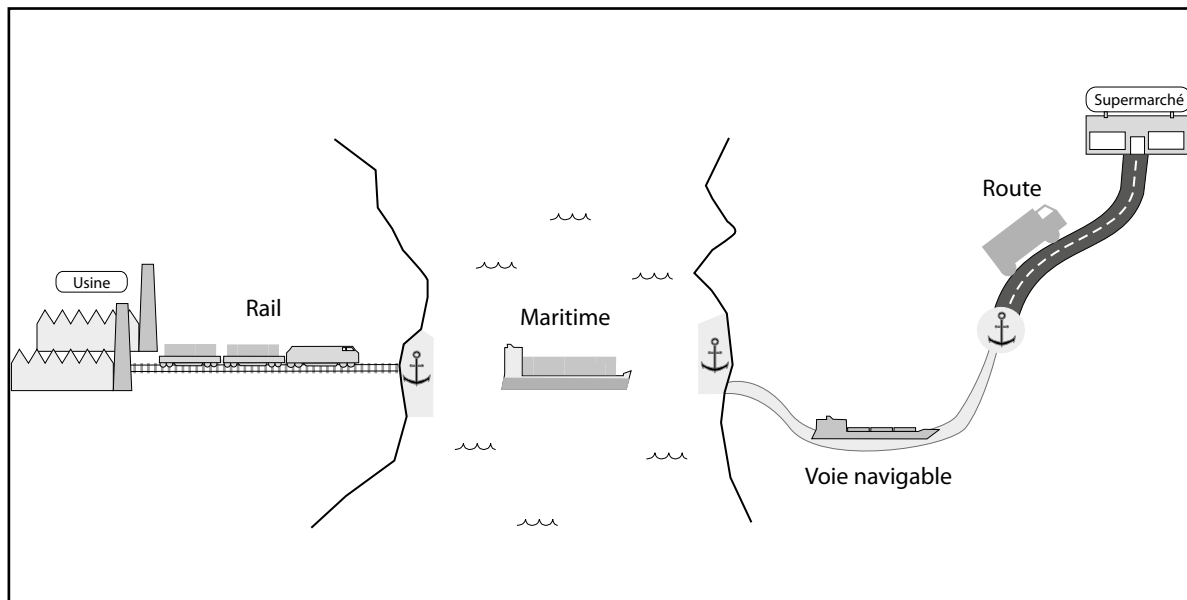
G

Transport de fret intermodal



G. Transport de fret intermodal

G.I INTRODUCTION



G.I-01 TRANSPORT DE FRET INTERMODAL

Transport multimodal de marchandises sur une même unité de transport intermodal par différents modes de transport successifs sans qu'il y ait manutention des marchandises elles-mêmes lors du changement de mode.

L'unité de transport intermodal peut être un conteneur, une caisse mobile ou véhicule chargé voyageant sur un autre véhicule.

Le voyage de retour des conteneurs ou caisses mobiles vides et des véhicules routiers et remorques de transport de marchandises vides ne relève pas du transport intermodal, car aucune marchandise n'est alors transportée. Néanmoins, ces déplacements sont associés au transport intermodal.

G.I-02 TRANSPORT DE FRET MULTIMODAL

Transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents.

Le transport intermodal est donc un type particulier de transport multimodal.

Le transport multimodal international est souvent basé sur un contrat réglementant le transport multimodal complet.

G.I-03 UTILISATION SIMULTANÉE DE DEUX MOYENS DE TRANSPORT (MODE ACTIF)/ (MODE PASSIF)

Transport intermodal de marchandises dans lequel on utilise deux modes de transport simultanément, et où un moyen de transport (passif) est transporté sur un autre moyen de transport (actif) qui assure la traction et consomme de l'énergie, par exemple, le transport rail/route, le transport mer/route, le transport mer/rail.

Le transport par ferroutage est synonyme du transport rail/route.

G.I-04 TRANSPORT PAR FERROUTAGE

Transport de véhicules routiers par chemin de fer.

Le terme désignait à l'origine le transport de semi-remorques par chemin de fer, mais il s'applique dorénavant aussi au transport de véhicules routiers en général.

**G.I-05 ROUTE ROULANTE**

Transport de véhicules routiers complets utilisant la technique du transroulage, sur des trains composés de wagons à plancher surbaissé sur toute leur longueur.

La route roulante est un type spécifique de transport par feroutage.

Le transport de camions via Eurotunnel est un exemple de route roulante.

G.I-06 TRANSPORT D'UN VÉHICULE ROUTIER DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ACCOMPAGNÉ DE SON CONDUCTEUR

Le transport d'un ensemble routier complet, accompagné de son conducteur, par un autre mode de transport (par exemple mer ou chemin de fer).

G.I-07 TRANSPORT D'UN VÉHICULE ROUTIER DE TRANSPORT DE MARCHANDISES NON ACCOMPAGNÉ DE SON CONDUCTEUR

Transport d'un véhicule routier de transport de marchandises ou d'une remorque par un autre mode de transport (par exemple mer ou rail), sans présence du conducteur.

G.I-08 MODE DE TRANSPORT

Méthode de transport utilisée pour le transport de marchandises et de voyageurs.

Pour les déclarations statistiques, la classification suivante des méthodes de transport doit être utilisée:

- a) rail;
- b) route;
- c) voies navigables intérieures;
- d) maritime;
- e) oléoduc/gazoduc;
- f) voie aérienne;
- g) mode de transport inconnu.

La classification ne peut s'appliquer qu'au mode actif de transport ou aux deux modes actif et passif. Dans ce dernier cas, un code à deux chiffres peut être utilisé, le premier chiffre indiquant le mode actif et le second le mode passif.

G.I-09 CHAÎNE DE TRANSPORT

Suite de modes de transport utilisés pour déplacer les marchandises de leur origine à leur destination. Un ou plusieurs transbordements se produisent le long de la chaîne.

Les marchandises ne restent pas nécessairement dans la même unité de chargement tout le long de la chaîne de transport. L'empotage et le dépotage d'une unité de transport intermodal peuvent se produire durant le voyage.

G.I-10 TERMINAL DE TRANSPORT INTERMODAL

Structure équipée pour le transbordement et le stockage d'unités de transport intermodal (UTI) entre au moins deux modes de transport ou entre deux systèmes ferroviaires différents, et pour le stockage temporaire de marchandises, tels que ports, ports intérieurs, aéroports et terminaux rail-route.

Les terminaux de transport intermodal jouent souvent le rôle de plates-formes dans le concept de «réseau en étoile», qui désigne la collection, par un point central (la plate-forme) et la répartition en diverses directions (les rayons). La plate-forme est le point central pour la collecte, le tri, le transbordement et la distribution de marchandises dans une région particulière.



G.II MATÉRIEL DE TRANSPORT

G.II-01 UNITÉ DE CHARGEMENT

Conteneur ou caisse mobile.

Les «flats» (voir le point G.II-09 ci-dessous) qui sont utilisés en transport maritime doivent être considérés comme des conteneurs spéciaux

G.II-02 UNITÉ DE TRANSPORT INTERMODAL (UTI)

Conteneur, caisse mobile ou semi-remorque/ensemble routier adapté au transport intermodal.

G.II-03 CONTENEUR

Boîte spécialement conçue pour le transport de marchandises, renforcée, empilable et pouvant être transbordée horizontalement ou verticalement. Une définition plus technique du conteneur est donnée ci-après:

Élément d'équipement de transport:

- de caractère durable et conséquemment assez solide pour supporter des utilisations multiples;
- spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs modes de transport, sans rupture de charge;
- équipé d'accessoires permettant une manutention simple et tout particulièrement le transfert d'un mode de transport à un autre;
- conçu de manière à être facilement rempli et déchargé;
- empilable; et
- ayant un volume intérieur de 1 m³ ou plus.

Les caisses mobiles sont exclues de cette définition.

Quoique sans volume intérieur, et ne satisfaisant donc pas au critère f) ci-dessus, les «flats», (voir G.II-09 ci-après) qui sont utilisés en transport maritime doivent être considérés comme des conteneurs spéciaux et sont donc inclus ici.

G.II-04 TAILLES DE CONTENEUR

Les principales tailles de conteneur sont les suivantes:

- conteneur ISO de 20 pieds (20 pieds de long et 8 pieds de large);
- conteneur ISO de 40 pieds (40 pieds de long et 8 pieds de large);
- conteneur ISO de 20 à 40 pieds;
- conteneur ISO de plus de 40 pieds;
- conteneur de très grande capacité (conteneur surdimensionné);
- conteneur aérien (conteneur adapté aux normes de la navigation aérienne).

Les conteneurs sont normalement d'une hauteur de 8 pieds, mais d'autres hauteurs existent également. Les conteneurs de grande capacité sont des conteneurs d'une hauteur de 9,5 pieds. Les conteneurs de très grande capacité sont des conteneurs dépassant les dimensions ISO. Ils incluent des longueurs de conteneur de 45, 48 et 53 pieds.

Les conteneurs de tailles a) à e) portent la désignation de grands conteneurs.

G.II-05 TARE D'UN CONTENEUR

La tare d'un conteneur figure dans le poids total des marchandises transportées en conteneur, appelé également poids brut - brut des marchandises. Le poids brut des marchandises transportées en conteneur peut être calculé à partir du poids brut - brut en déduisant la tare du conteneur et inversement. Si la tare d'un conteneur n'est pas connue, celle-ci peut être estimée d'après le poids moyen des différentes tailles de conteneurs suivantes.

La tare d'un conteneur peut être estimée comme suit:

- | | |
|---|-------------|
| a) conteneur ISO 20 pieds | 2,3 tonnes; |
| b) conteneur ISO 40 pieds | 3,7 tonnes; |
| c) conteneur ISO de 20 à 40 pieds | 3,0 tonnes; |
| d) conteneur ISO plus de 40 pieds de long | 4,7 tonnes. |

G.II-06 TYPES DE CONTENEUR

Les principaux types de conteneur, tels que définis dans le Manuel de normes ISO sur les conteneurs pour le transport des marchandises, sont les suivants:

- a) conteneurs pour usage général;
- b) conteneurs pour usage spécifique:
 - conteneur fermé aéré,
 - conteneur à toit ouvert,
 - conteneur de type plate-forme à parois latérales ouvertes,
 - conteneur de type plate-forme à parois latérales ouvertes avec superstructure complète,
 - conteneur de type plate-forme à parois latérales ouvertes avec superstructure incomplète et extrémités fixes,
 - conteneur de type plate-forme à parois latérales ouvertes avec superstructure incomplète et extrémités repliables,
 - plate-forme (conteneur);
- c) conteneurs pour marchandises spécifiques:
 - conteneur à caractéristiques thermiques,
 - conteneur isotherme,
 - conteneur réfrigéré (à réfrigérant renouvelable),
 - conteneur réfrigéré mécaniquement,
 - conteneur chauffé,
 - conteneur réfrigéré et chauffé,
 - conteneur-citerne,
 - conteneur pour produits secs en vrac,
 - conteneur spécialisé (pour automobiles, bétail, etc.), et
 - conteneur aérien.



G.II-07 EVP (ÉQUIVALENT VINGT PIEDS)

Unité statistique basée sur un conteneur ISO d'une longueur de 20 pieds (6,10 m) pour une mesure normalisée des conteneurs de diverses capacités et pour décrire la capacité des porte-conteneurs ou des terminaux de conteneurs.

- Un conteneur ISO de 20 pieds correspond à 1 EVP.
- Un conteneur ISO de 40 pieds correspond à 2 EVP.
- Un conteneur d'une longueur comprise entre 20 et 40 pieds correspond à 1,50 EVP.
- Un conteneur d'une longueur de plus de 40 pieds correspond à 2,25 EVP.

G.II-08 CAISSE MOBILE

Unité conçue pour le transport de marchandises, adaptée de manière optimale aux dimensions des véhicules routiers et équipée d'éléments de préhension permettant le transbordement entre modes, habituellement rail/route.

À l'origine, ces unités n'étaient pas conçues pour être gerbées lorsqu'elles sont pleines ou soulevées par le haut. C'est le cas maintenant d'un grand nombre d'unités mais dans une mesure moindre que les conteneurs. La principale caractéristique qui les distingue des conteneurs est qu'elles sont adaptées de manière optimale aux dimensions des véhicules routiers. Ces unités doivent être approuvées par l'UIC pour être transportées par chemin de fer. Certaines caisses mobiles sont équipées de jambes repliables sur lesquelles l'unité repose lorsqu'elle n'est pas chargée sur le véhicule.



G.II-09 FLAT

Plate-forme chargeable n'ayant aucune superstructure, mais de même longueur et largeur qu'un conteneur et équipée au-dessus et en dessous de pièces de coin.

C'est un autre terme utilisé pour désigner certains types de conteneurs à usage spécifique tels que les conteneurs plates-formes et les conteneurs avec plate-forme à la base comportant des structures incomplètes.

G.II-10 PALETTE

Plate-forme permettant une manutention plus facile des marchandises.

Bien que les palettes soient généralement en bois, elles peuvent être fabriquées dans d'autres matériaux. Elles sont de dimensions standard, qui varient d'une région à l'autre. Une dimension commune en Europe et en Asie est 1 000 mm x 1 200 mm (ISO) et 800 mm x 1 200 mm (CEN).

G.II-11 PALETTE À ROULETTES

Petite unité normalement en forme de boîte, non gerbable, montée sur roulettes, destinée à faciliter le chargement et le déchargement des marchandises.

G.II-12 WAGON POUR TRANSPORT INTERMODAL

Wagon spécialement construit ou équipé pour le transport d'unités de transport intermodal (UTI), ou d'autres véhicules routiers de transport de marchandises.

Types de wagons:

- wagon poche: wagon équipé d'une poche destinée à recevoir le train roulant d'une semi-remorque;
- wagon corbeille: wagon ayant un cadre amovible, équipé de prises pour la manutention verticale, permettant le chargement ou le déchargement de semi-remorques ou de véhicules routiers;
- wagon squelette: wagon à châssis central, conçu pour transporter une semi-remorque;
- wagon surbaissé: wagon dont le plan de chargement est surbaissé, notamment pour l'acheminement des UTI;
- wagon route-roulante: wagon à plancher surbaissé sur toute sa longueur qui, accouplé en rame, constitue une route roulante;
- wagon à double niveau: wagon conçu pour le transport de conteneurs empilés les uns sur les autres;
- semi-remorque bimodale: semi-remorque routière pouvant être transformée en wagon par un ajout de bogies ferroviaires.



G.II-13 UNITÉ RO-RO

Équipement à roues pour le transport de marchandises, tel que camion, remorque ou semi-remorque, que l'on peut faire monter à bord d'un navire ou d'un train en le conduisant ou en le tractant.

Les remorques de port ou de navire sont incluses dans cette définition.

G.II-14 PORTIQUE ROULANT

Grue portique pouvant faire évoluer une charge dans les trois dimensions, hauteur, largeur, longueur et évoluant elle-même en site propre, soit sur rails, soit sur pneus, couramment affectée à une surface de manœuvre limitée.

De telles grues sont en général utilisées pour le transbordement rail/route et/ou navire/quai.



G.II-15 CHARIOT-CAVALIER

Portique mobile monté sur des pneumatiques pour le déplacement ou le gerbage de conteneurs sur une surface plane et renforcée.

**G.II-16 GERBEUR À TABLIER PORTEFOURCHE RÉTRACTABLE**

Grue automobile équipée d'un dispositif de levage frontal lui permettant de déplacer ou de gerber des UTI.

**G.II-17 CHARIOT ÉLÉVATEUR**

Véhicule automobile équipé d'une fourche frontale lui permettant de soulever, de déplacer ou de gerber des palettes, des conteneurs ou des caisses mobiles. Ces deux derniers sont généralement vides.

**G.II-18 CADRE DE PRÉHENSION**

Structure extensible permettant de saisir une UTI par verrouillage en toiture des pièces de coin.

De nombreux cadres de préhension sont dotés en plus de bras télescopiques qui soulèvent l'UTI en le saisissant par la base.

H

Consommation d'énergie



H. Consommation d'énergie

Les définitions suivantes renvoient aux produits énergétiques, tels qu'ils sont définis dans les statistiques relatives à l'énergie, qui sont généralement consommés à des fins de transport. Il existe d'importantes différences dans la manière dont les statistiques sur les transports et l'énergie sont produites. Il convient donc de faire preuve de prudence lorsqu'on combine ou compare les données de ces deux domaines. En particulier, les différences fondamentales concernent le transport par voie d'eau. Dans les statistiques de transport, le transport par voie navigable intérieure désigne les parcours, nationaux ou internationaux, effectués sur des voies navigables intérieures qui ne font pas partie de la mer, tandis que dans les statistiques de l'énergie, la navigation intérieure est le transport par voie d'eau dont l'origine et la destination se trouvent dans le même pays. En ce qui concerne la production de statistiques sur les transports, les données relatives au matériel de transport et au trafic sont souvent ventilées par type d'énergie motrice. Voir B.II-42.

H.I UNITÉS D'ÉNERGIE

H.I-01 TONNE D'ÉQUIVALENT PÉTROLE (TEP)

La tonne d'équivalent pétrole, abrégée en TEP, est l'unité normalisée de l'énergie. Par convention, elle est équivalente à la quantité approximative d'énergie qui peut être extraite d'une tonne de pétrole brut. Il s'agit d'une unité normalisée, à laquelle est attribuée une valeur de 41,868 gigajoules, qui peut être utilisée pour comparer le contenu énergétique de différentes sources.

Voici d'autres facteurs de conversion pertinents:

1 MTEP = 41 868 TJ

1 TWh = 85,98 kTEP

1 TEP = 11,63 MWh

H.I-02 KILOWATT-HEURE (KWH)

Le kilowatt-heure est une unité composite d'énergie équivalente à un kilowatt (1 kW) de puissance maintenue pendant une heure. Un watt équivaut à 1 J/s. Un kilowatt-heure équivaut à 3,6 mégajoules, soit la quantité d'énergie convertie si le travail est effectué à un taux moyen de mille watts pendant une heure.

H.II SOURCES D'ÉNERGIE

H.II-01 GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉ (GPL)

Il s'agit des fractions légères d'hydrocarbures paraffiniques qui s'obtiennent lors du raffinage ainsi que dans les installations de stabilisation du pétrole brut et de traitement du gaz naturel.

Ce sont principalement le propane et le butane ou un mélange de ces deux hydrocarbures. Les GPL sont, en général, liquéfiés sous pression pour le transport et le stockage.

H.II-02 ESSENCE MOTEUR

Mélange d'hydrocarbures légers distillant entre 35 °C et 215 °C. Ce produit est utilisé comme carburant dans les moteurs à allumage commandé des véhicules de transport terrestre.

L'essence moteur peut contenir des additifs, des composés oxygénés et des pro-octanes, notamment des composés plombés comme le PTE et le PTM. Cette catégorie comprend les composés pour mélange avec l'essence (à l'exclusion des additifs/composés oxygénés et la bio-essence), tels qu'alkylats, isomérats, reformats ou essence de craquage pour utilisation comme essence moteur.

Souvent désignée sous le nom d'essence, en particulier dans les statistiques des transports.

H.II-03 ESSENCE AVIATION

Essence spécialement préparée pour les moteurs à piston des avions, avec un indice d'octane adapté au moteur, un point de congélation de – 60 °C et un intervalle de distillation habituellement compris entre 30 °C et 180 °C.

H.II-04 CARBURÉACTEUR TYPE KÉROSÈNE

Distillat utilisé dans les turbomoteurs pour avion, qui répond aux mêmes caractéristiques de distillation, entre 150 °C et 300 °C (mais en général pas au-delà de 250 °C), et présente le même point d'éclair que le kérosène. Par ailleurs, il répond à certaines spécifications particulières (concernant, par exemple, le point de congélation) fixées par l'Association internationale du transport aérien (IATA). Cette catégorie comprend les composés pour mélange avec le kérosène.

H.II-05 PÉTROLE LAMPANT

Il s'agit d'un distillat de pétrole raffiné, utilisé dans d'autres secteurs que le transport aérien. Il distille entre 150 °C et 300 °C.

H.II-06 GAZOLE/CARBURANT DIESEL

Les gazoles/carburants diesel sont essentiellement des distillats intermédiaires qui distillent entre 180 °C et 380 °C.

Cette catégorie comprend le diesel de transport (gazole routier pour moteur diesel à allumage par compression, normalement à basse teneur en soufre) et le fioul domestique et autres gazoles (fioul léger pour le chauffage des locaux industriels et commerciaux, diesel marine et gazole/diesel utilisé dans le transport ferroviaire, autres gazoles, y compris les huiles lourdes distillant entre 380 °C et 540 °C qui sont utilisées comme produit d'alimentation dans l'industrie pétrochimique). Comprend également les composés pour mélange.

H.II-07 FUEL-OIL (RÉSIDUEL)

Tous les fuel-oils résiduels lourds, y compris ceux obtenus par mélange.

La viscosité cinématique est supérieure à 10 cSt à 80 °C. Le point d'éclair est toujours supérieur à 50 °C et la densité toujours supérieure à 0,90 kg/l.

H.II-08 BIOGAZ

Un gaz composé principalement de méthane et de dioxyde de carbone produit par digestion anaérobie de la biomasse ou par des procédés thermiques à partir de la biomasse, comprenant la biomasse des déchets.

Cette catégorie comprend les biogaz provenant de la fermentation anaérobie (comme les gaz de décharge et les gaz de digestion des boues) et les biogaz issus de procédés thermiques.

H.II-09 BIOESSENCE

Cette catégorie comprend tous les combustibles liquides d'origine naturelle (par exemple produits à partir de la biomasse et/ou de la part biodégradable des déchets), adaptés pour être mélangés avec ou pour remplacer l'essence moteur d'origine fossile. La bioessence est composée de bioessence pure et de bioessence mélangée.

H.II-10 BIOGAZOLES

Cette catégorie comprend tous les combustibles liquides d'origine naturelle (par exemple produits à partir de la biomasse et/ou de la part biodégradable des déchets), adaptés pour être mélangés avec ou pour remplacer des gazoles/carburants diesel d'origine fossile. Les biogazoles sont composés de biogazoles purs et de biogazoles mélangés.



H.II-11 AUTRES BIOCARBURANTS LIQUIDES

Cette catégorie comprend les biocarburants liquides utilisés directement comme carburant, n'entrant pas dans les définitions de «bioessence», «biogazoles», «biokérosène» et «biocarburants liquides», qui ne peuvent être déclarés dans la catégorie adéquate en raison de renseignements manquants.

H.II-12 ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

L'énergie électrique couvre tous les types d'électricité produits dans tous les types de centrales électriques (nucléaires, thermiques, hydroélectriques, éoliennes, photovoltaïques ou autres) pour être distribués aux consommateurs par le réseau ou pour être consommés localement.

Elle exclut l'électricité produite à bord des véhicules, comme les freins à récupération et un véhicule électrique à batterie qui comprend un groupe auxiliaire de puissance (prolongateur d'autonomie).

H.II-13 GAZ NATUREL

Le gaz naturel comprend les gaz, du méthane essentiellement, qui se présentent sous forme liquide ou gazeuse dans des gisements souterrains. Il peut s'agir aussi bien de gaz «non associé» provenant de gisements d'où sont extraits uniquement des hydrocarbures sous forme gazeuse, que de gaz «associé» obtenu en même temps que le pétrole brut, ainsi que de méthane récupéré dans les mines de charbon (grisou).

Le gaz naturel comprimé (GNC) ou liquéfié (GNL) peut être utilisé comme combustible dans les transports.

H.II-14 HYDROGÈNE

Élément chimique à haute teneur énergétique qui peut être extrait de diverses sources et avec diverses méthodes d'extraction, et qui peut être utilisé pour produire de l'électricité à des fins de transport au moyen d'une pile à combustible.

H.III CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

H.III-01 CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Toutes les quantités consommées dans le trafic ferroviaire, y compris les chemins de fer industriels et les systèmes de transport urbain électrifiés.

Cela inclut le tramway, le métro, les services ferroviaires urbains et suburbains, le train à grande vitesse et le train à sustentation magnétique (maglev).

Sont exclus les intrants dans les centrales électriques gérées par les chemins de fer. La consommation des tramways et des métros est incluse ici, mais pas dans les statistiques ferroviaires.

H.III-02 CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR LE TRANSPORT ROUTIER

Quantités utilisées par les véhicules routiers pour la propulsion de ces véhicules, qu'il s'agisse de véhicules utilitaires ou de voitures pour usage propre ou pour l'usage d'autrui, y compris les omnibus appartenant à des entreprises ferroviaires.

Cette catégorie comprend le carburant utilisé par les véhicules agricoles sur les autoroutes. La consommation des véhicules de génie civil autorisés à utiliser le réseau routier public est également incluse dans le transport routier, dans la mesure où ils sont soumis au régime fiscal normal.

La consommation des trolleybus, des camions à trolley et d'autres véhicules routiers équipés de câbles aériens est incluse ici.

Elle exclut l'énergie utilisée dans les moteurs fixes, par les tracteurs hors route (carburant consommé par les véhicules agricoles), le bitume utilisé pour le revêtement de routes et l'énergie utilisée pour alimenter les moteurs sur les chantiers de construction.

H.III-03 CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Désigne les combustibles fournis aux navires transportant des marchandises ou des personnes et effectuant un voyage national. Un voyage national est un voyage entre des ports de départ et de destination sur le même territoire national, sans escale dans des ports étrangers. Il est à noter que cela peut inclure des parcours d'une longueur considérable entre deux ports d'un pays (par exemple de San Francisco à Honolulu).

Les parcours de transit à travers un pays sont exclus.

Cette définition diffère des statistiques des transports par voie navigable intérieure.

H.III-04 CONSOMMATION D'ÉNERGIE DU TRANSPORT PAR PIPELINES

Désigne les combustibles et l'électricité utilisés pour permettre l'exploitation des conduites de transport de produits gazeux, liquides, en suspension ou autres entre des points situés sur le territoire national. Cette rubrique comprend la consommation aux stations de pompage et pour l'entretien du pipeline. La consommation relative au maintien du débit dans les pipelines de collecte et de distribution est exclue.

H.III-05 CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR LES SOUTES MARITIMES INTERNATIONALES

Désigne les quantités de combustibles fournies aux navires (y compris les navires à passagers) de toute nationalité pour leur consommation lors de voyages internationaux transportant des marchandises ou des passagers. Les voyages sont dits «internationaux» lorsque les ports de départ et d'arrivée se trouvent sur des territoires nationaux différents. Les combustibles destinés à la consommation des navires pendant le transport national et la pêche ne sont pas inclus. Aux fins des statistiques de l'énergie, les soutes maritimes internationales ne sont pas incluses dans les exportations; elles sont enregistrées séparément en raison de leur importance, par exemple pour l'estimation des émissions de gaz à effet de serre.

Cette définition diffère des statistiques de transport maritime.

H.III-06 CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR LE TRANSPORT AÉRIEN

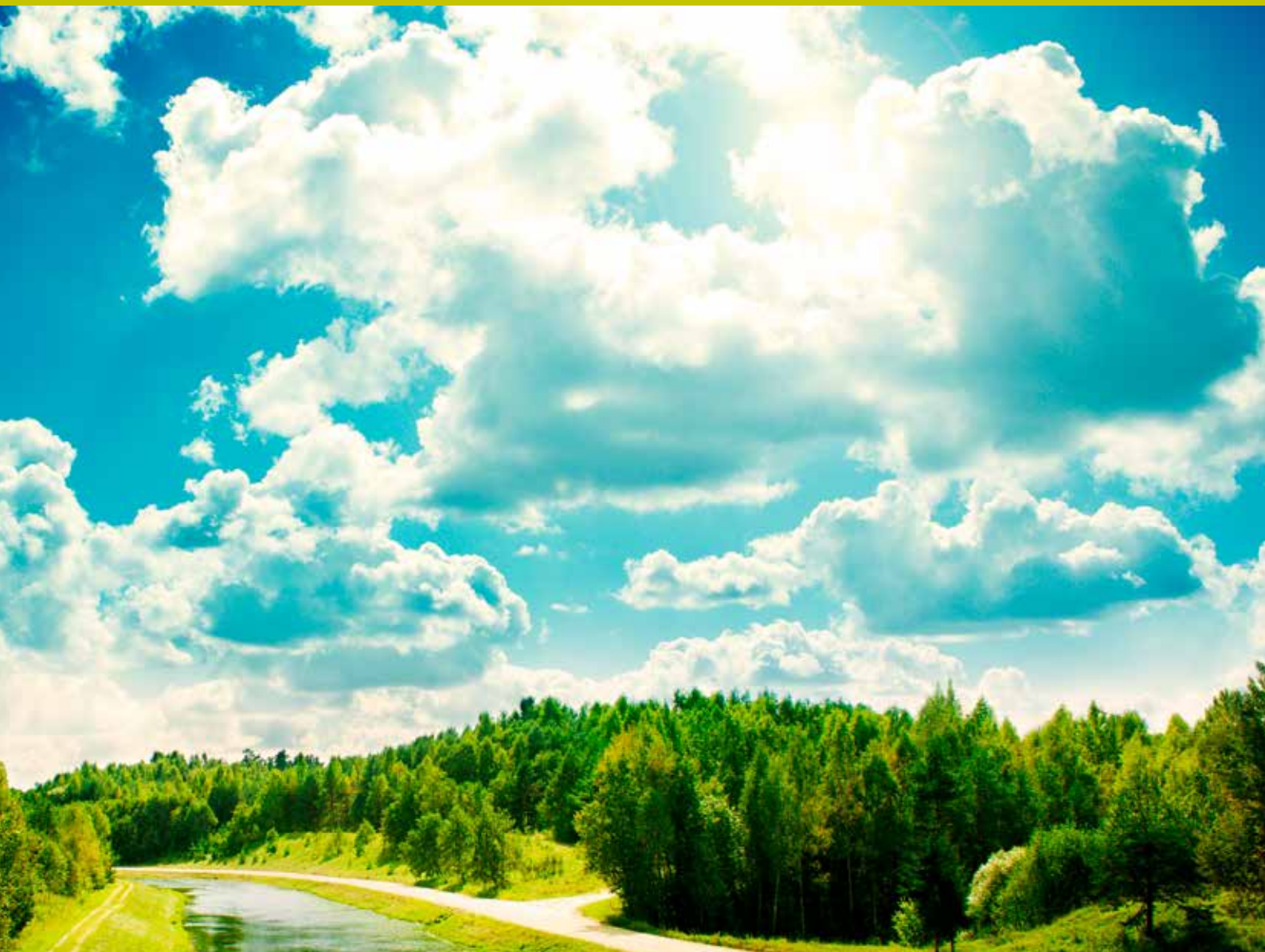
Désigne la consommation d'énergie des soutes de l'aviation internationale et de l'aviation intérieure.

Les soutes de l'aviation internationale sont les quantités de combustibles fournies à des aéronefs civils de toute nationalité pour leur consommation lors de vols internationaux transportant des marchandises ou des passagers. Les vols sont dits «internationaux» lorsque les aéroports de départ et d'arrivée se trouvent sur des territoires nationaux différents.

L'aviation intérieure renvoie aux quantités de combustibles fournies à tous les aéronefs civils effectuant un vol intérieur transportant des passagers ou des marchandises, ou à des fins telles que la pulvérisation des cultures et les essais sur banc des moteurs aéronautiques. Un vol est dit «intérieur» lorsque les aéroports de départ et d'atterrissage se trouvent sur le territoire national. Lorsque des îles éloignées font partie du territoire national et nécessitent de longs vols dans l'espace aérien d'autres pays, ces vols sont néanmoins considérés comme faisant partie de l'aviation intérieure. L'utilisation militaire de carburants d'aviation ne devrait pas être incluse. L'utilisation de carburant par les autorités aéroportuaires pour le transport au sol dans les aéroports est exclue.



Incidence des transports sur l'environnement





I. Incidence des transports sur l'environnement

I.I ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

I.I-01 GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

Un gaz à effet de serre est un gaz qui absorbe le rayonnement infrarouge (IR) et émet de la chaleur dans toutes les directions.

Dans le contexte des émissions de GES liées au transport, la liste des gaz ci-dessous est généralement prise en considération:

- dioxyde de carbone (CO₂);
- méthane (CH₄);
- protoxyde d'azote (N₂O);
- hydrofluorocarbures (HFC).

Sources: Lignes directrices du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre.

I.I-02 ÉMISSIONS DU Puits À LA ROUE (WTW)

Toutes les émissions de GES provenant de la production, du transport, de la transformation et de la distribution du carburant, ainsi que du carburant consommé par le véhicule. Les émissions du puits à la roue peuvent être divisées en émissions du puits au réservoir et en émissions du réservoir à la roue.

Les émissions du puits à la roue excluent les émissions provenant de la fabrication du véhicule, ainsi que les émissions non associées aux gaz d'échappement, telles que celles provenant des freins ou des pneus du véhicule.

I.I-03 ÉMISSIONS DU Puits AU RÉSERVOIR (WTT)

Toutes les émissions de GES provenant de la production, du transport, de la transformation et de la distribution du carburant utilisé pour alimenter le véhicule.

Les émissions du puits au réservoir excluent les émissions provenant de la fabrication du véhicule.

I.I-04 ÉMISSIONS DU RÉSERVOIR À LA ROUE (TTW)

Toutes les émissions de GES provenant de la combustion du carburant utilisé pour alimenter le véhicule.

Les émissions du réservoir à la roue excluent les émissions non associées aux gaz d'échappement, telles que celles provenant des freins ou des pneus du véhicule.

I.II ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES

I.II-01 ÉMISSIONS DE CO, NO_x, COVNM, PM₁₀, PM_{2,5} ET SO_x

Les émissions de CO, NO_x, COVNM, PM₁₀, PM_{2,5} et SO_x peuvent être regroupées en substances acidifiantes, particules et précurseurs d'ozone. Les transports contribuent de manière significative aux émissions de NO_x, COVNM, PM et CO. Les NO_x contribuent à l'acidification, à la formation d'ozone troposphérique et à la formation de particules.

- PM_{2,5}: matières particulaires d'un diamètre aérodynamique de 2,5 µm ou moins;
- PM₁₀: matières particulaires d'un diamètre aérodynamique de 10 µm ou moins;
- COVNM: composés organiques volatils non méthaniques;
- SO_x: oxydes de soufre;
- NO_x: oxydes d'azote;
- CO: monoxyde de carbone.



I.III BRUIT

I.III-01 BRUIT

Son indésirable ou excessif.

- Bruit dans l'environnement

Son extérieur indésirable ou nuisible créé par les activités humaines, y compris le bruit émis par les moyens de transport, le trafic routier, le trafic ferroviaire, le trafic aérien et les sites d'activité industrielle.

BRUIT DES TRANSPORTS

Son indésirable ou excessif produit par les systèmes de transport.

I.III-02 DB (DÉCIBEL)

Unité de mesure du niveau sonore définie dans la norme ISO 80000-3:2006.

- dBA

Unité de mesure du niveau sonore, qui intègre une pondération en fréquence se rapprochant des caractéristiques de l'audition humaine.

I.III-03 LEQ - NIVEAU SONORE CONTINU ÉQUIVALENT

Méthode de description des niveaux sonores qui varient dans le temps, donnant une valeur en décibels unique qui tient compte de l'énergie sonore totale sur la période de temps en question.

- Niveau de bruit

Échelle physique pour la description du bruit dans l'environnement, qui est corrélé à un effet nuisible, exprimée en décibels (dB).

Indicateurs de niveau de bruit standard:

- Lden (indicateur de bruit jour-soir-nuit): associé globalement à la gêne;
- Lday (indicateur de bruit période diurne): associé à la gêne pendant la période diurne;
- Levening (indicateur de bruit pour le soir): associé à la gêne le soir;
- Lnight (indicateur de bruit période nocturne): associé aux perturbations du sommeil.

I.III-04 COURBES ISOPSOPHIQUES

Une série de lignes superposées sur une carte représentant des niveaux égaux d'exposition au bruit. Elles indiquent les zones dans lesquelles les niveaux de bruit dépassent un seuil de décibels (dB) donné.

- Courbes isopsophiques - aéroports

En conséquence du trafic aérien, un certain niveau de charge sonore est observé ou calculé à chaque point autour de l'aéroport. En raison notamment des écarts de distance par rapport à la source de bruit, la charge peut fortement varier d'un point à l'autre. Les courbes isopsophiques sont des isolignes ou des lignes de charge sonore égale, utilisant le leq ou des mesures équivalentes. Ces lignes relient les points où une charge sonore égale est perçue ou calculée.

I.IV FRAGMENTATION DU PAYSAGE

I.IV-01 FRAGMENTATION DU PAYSAGE

La mesure dans laquelle le paysage facilite ou entrave les déplacements entre les fragments contenant des ressources. Elle est exprimée par le maillage effectif et la densité.

La fragmentation du paysage est le résultat de la conversion de grandes parcelles d'habitat en fragments d'habitat plus petits et plus isolés. Ce processus est le plus évident dans les régions urbanisées ou à usage intensif, où la fragmentation est le produit de la liaison de zones urbanisées au moyen d'infrastructures linéaires, comme les routes ou les voies ferrées.

J

Mobilité des voyageurs





J. Mobilité des voyageurs

J.I MOBILITÉ URBAINE ET À COURTE DISTANCE (jusqu'à 300 km)

J.I-01 **TRAJET**

Un trajet (ou parcours) est un aller simple effectué d'un endroit à un autre pour un seul motif principal.

Il s'agit du déplacement depuis un point de départ (origine) jusqu'à la destination finale.

Le point de départ et la destination peuvent être le même lieu ou avoir le même motif, le trajet étant le déplacement entre les deux. Un trajet peut se faire en une ou plusieurs étapes.

Les trajets des professionnels du transport (par exemple, chauffeurs de taxi, chauffeurs de bus/trains) sont exclus. Les trajets qui ont lieu entièrement sur un territoire étranger peuvent être exclus.

Les modes actifs sont compris.

J.I-02 **ÉTAPE/SECTION**

Une plus petite partie d'un trajet/parcours global.

Un trajet peut également comporter plusieurs étapes. Une nouvelle étape est définie lorsqu'il y a un changement de mode de transport ou un changement de véhicule nécessitant un billet distinct.

Une étape est un déplacement au moyen d'un seul mode de transport, y compris tout temps d'attente directement avant ou pendant le déplacement. Une étape est définie par un seul mode de transport.

Le temps d'attente entre les deux véhicules est inclus dans la ou les étape(s).

J.I-02.1 **TRAJET ALLER-RETOUR**

Voyage aller-retour vers une destination et avec retour au point de départ, sur le même itinéraire, comprenant le trajet/parcours aller et le trajet/parcours retour.

Les trajets aller-retour sont divisés en deux parcours distincts, l'un aller et l'autre retour. La destination du parcours aller est enregistrée comme le point médian du trajet aller-retour.

J.I-03 **DISTANCE PARCOURUE**

La longueur d'une étape entre deux points.

Seules les distances sur les voies publiques (routes, chemins ...), les voies ferrées et les voies maritimes sont incluses.

J.I-04 **TEMPS DE DÉPLACEMENT**

Temps de déplacement pour un trajet: la durée entre le moment du départ d'une activité et le moment de l'arrivée à l'activité suivante.

Temps de déplacement pour une étape: la durée entre le début de l'attente du mode et le débarquement du mode.



J.I-05 MODE DE TRANSPORT

Moyen de transport pour le trajet/parcours ou pour l'expédition.

D'autres modes de déplacement qui ne peuvent pas être classés dans les catégories décrites à la section B. II [Matériel de transport (véhicules)], tels que les fauteuils roulants à moteur, les planches gyroscopiques, les gyropodes, les trottinettes, les monocycles (motorisés), les chevaux, les calèches et les attelages à chiens (non motorisés), etc., peuvent également être inclus.

J.I-06 MODE DE DÉPLACEMENT PRINCIPAL

Le transport principal au sein d'un trajet qui a été utilisé sur la distance la plus longue.

J.I-07 MOTIF (MOTIF DU TRAJET, MOTIF DE LA DESTINATION, ACTIVITÉ)

Le motif d'un trajet est l'activité principale sur le lieu de destination d'un trajet.

Catégories de motifs d'un trajet:

- Travail (déplacement domicile-travail): le déplacement domicile-travail correspond à tout trajet qui emmène la personne interrogée jusqu'à son lieu de travail chez son employeur.

Une réunion en dehors de l'adresse de l'entreprise est un voyage d'affaires. Pour les salariés qui travaillent sur un chantier de construction pendant une longue période, les trajets effectués directement du domicile au chantier de construction sont également des trajets domicile-travail.

- Professionnel/affaires: trajet lié au travail mais non considéré comme un trajet domicile-travail.
- Éducation: école ou établissement d'enseignement, excursions scolaires, etc.
- Achats: achats, courses, achats non quotidiens, etc.
- Convoyage: ramassage, accompagnement, convoyage de personnes, accompagnement des enfants à l'école, transport de quelqu'un à la gare, etc.
- Loisirs: rendre visite à des amis/de la famille, aller au restaurant ou dans un bar, faire de la randonnée/se promener, faire du sport/hobby, se rendre dans une résidence de vacances, se divertir dans l'eau/à la plage/à la montagne, activités culturelles, divertissements, vacances, tourisme, agrotourisme, bénévolat, réunions privées, autres loisirs, etc.
- Affaires personnelles: services/soins personnels, traitement de santé, coiffeur, raisons personnelles, rendez-vous chez un avocat, activité religieuse, banque, bureau de poste, apporter ou récupérer des choses, etc.

J.I-08 OCCUPATION DE LA VOITURE

Nombre de personnes dans une voiture particulière tous âges confondus, des bébés aux plus âgés.

À l'exclusion des conducteurs professionnels.

J.II VOYAGES DE MOYENNE ET LONGUE DISTANCE AVEC NUITÉE

J.II-01 TRAJET ET PARCOURS

Trajet: le déplacement d'un point de départ où la personne interrogée a une activité à la destination où elle a une (autre) activité. La nouvelle activité peut concerner le même type d'activité mais avec une destination différente.

Parcours: la somme des trajets en partance et à destination du domicile, qui peut comprendre au moins une nuitée.

La destination d'un parcours pour un voyage de moyenne ou longue distance avec nuitée est la destination finale.

Les trajets en transport professionnel sont exclus.



J.II-02 ÉTAPE

Une étape est un déplacement au moyen d'un seul mode de transport, y compris tout temps d'attente directement avant ou pendant le déplacement. Une étape est définie par un seul mode de transport.

En cas de changement de mode de transport, une autre étape est entamée lors de ce changement de mode de transport.

J.II-03 DISTANCE

La distance est définie comme la longueur des voies parcourues.

Seules les distances sur les voies publiques (routes, chemins ...), les voies ferrées, les voies aériennes et les voies maritimes sont incluses.

J.II-04 TEMPS DE DÉPLACEMENT ET DURÉE DE PARCOURS

Temps de déplacement: le temps écoulé entre le moment du départ d'une activité et le moment de l'arrivée à la nouvelle activité. Le temps de déplacement comprend le temps d'attente entre deux étapes consécutives.

Durée de parcours: le nombre de nuits passées entre le départ du domicile et le retour au domicile.

J.II-05 MOTIF DU VOYAGE

Le motif d'un voyage correspond à l'objectif principal de ce voyage.

Les motifs sont:

- Motif professionnel/affaires: les affaires dans le cadre du travail, le commerce, les activités dans le cadre d'une profession salariée, la formation dans le cadre d'un poste, les déplacements domicile-travail vers un lieu de travail si éloigné qu'il est nécessaire de disposer d'un endroit où séjourner à destination.
- Motif privé: tous les motifs qui ne sont pas professionnels.

J.II-06 VOYAGEURS ACCOMPAGNANTS ET OCCUPATION DE LA VOITURE

Voyageurs accompagnants: personnes qui voyagent ensemble.

Pour les voitures et les taxis, les autres personnes se trouvant dans le même véhicule sont couvertes.

Occupation de la voiture: le nombre de personnes dans une voiture.

J.III ZONE URBAINE ET MOBILITÉ URBAINE

J.III-01 ZONE URBAINE

Zone constituée d'une ville et de sa zone de navettage.

Elle est comprise dans la définition des zones urbaines fonctionnelles de l'UE-OCDE (ZUF UE-OCDE) et était auparavant connue sous le nom de zone urbaine élargie (LUZ).

J.III-02 MOBILITÉ URBAINE ET NON URBAINE

Mobilité urbaine: trajets effectués par des résidents d'une zone urbaine, dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans la même zone urbaine.

Mobilité non urbaine: tout trajet effectué par des personnes vivant à l'extérieur de la zone urbaine ou dont au moins un point final se trouve à l'extérieur de la zone urbaine.

Pour la mobilité des voyageurs, on peut utiliser des moyens de transport qui ne sont pas couverts par le chapitre B.II., tels que les fauteuils roulants à moteur, les planches gyroskopiques, les gyropodes, les trottinettes, les monocycles (motorisés), les chevaux, les calèches et les attelages à chiens (non motorisés), etc. La classification de ces moyens de transport en «motorisés» et «non motorisés» permet de produire des statistiques comparables au niveau international sur la mobilité des voyageurs par ces moyens de transport.

Symboles et abréviations





Symboles et abréviations

ORGANISATIONS INTERNATIONALES

AIE:	Agence internationale de l'énergie
AITA ou IATA:	Association internationale du transport aérien
CAST:	Commercial Aviation Safety Team (Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale)
CEE-ONU:	Commission économique des Nations unies pour l'Europe
CEN:	Comité européen de normalisation
CNUCED:	Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement
Eurostat:	Office statistique de l'Union européenne
FIT:	Forum international des transports
GIEC:	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
ISO:	Organisation internationale de normalisation
IWG.Trans:	Groupe de travail intersecrétariat sur les statistiques du transport
OACI:	Organisation de l'aviation civile internationale
OMI:	Organisation maritime internationale
UIC:	Union internationale des chemins de fer

CLASSIFICATIONS ET NOMENCLATURES

ADR:	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, Nations unies, 2017
CITI/Rév.4:	Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activités économiques, Nations unies, Division de statistique
CTCI/Rév. 4:	Classification type pour le commerce international, Études statistiques, série M, n° 34/Rév. 4, Nations unies, 2006
HSC:	Code relatif aux engins à grande vitesse, Organisation maritime internationale
ICST-COM:	Classification internationale des types de navires, Commission européenne
IMDG:	Code maritime international des marchandises dangereuses, Organisation maritime internationale
NACE/Rév.2:	Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne, Journal officiel de l'Union européenne L 393/1 du 30 décembre 2006

NST 2007:	Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport
NUTS:	Nomenclature des unités territoriales statistiques, Eurostat
R.E.3:	Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules, Nations unies
RID:	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, 2017
SOLAS:	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Organisation maritime internationale
UN/LOCODE:	Code des Nations unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports

ABRÉVIATIONS

AIS:	Système d'identification automatique
COVNM:	Composés organiques volatils non méthaniques
DWT:	Port en lourd
EV:	Étape de vol
GES:	Gaz à effet de serre
GNC:	Gaz naturel comprimé
GNL:	Gaz naturel liquéfié
GPL:	Gaz de pétrole liquéfié
GT:	Jauge brute
HFC:	Hydrofluorocarbures
IWT:	Transport par voie navigable intérieure
LASH:	Navire porte-chalands
LGN:	Liquides de gaz naturel
MAIS:	Échelle maximale abrégée des traumatismes
OET:	Opération élémentaire de transport
OFOD:	Origine et destination des vols
PM:	Matières particulaires/particules
RTE:	Réseau transeuropéen de transport
TEP:	Tétraéthylplomb
TJMA:	Trafic journalier moyen annuel
TMP:	Tétraméthylplomb
TTW:	Du réservoir à la roue
TVA:	Taxe sur la valeur ajoutée



UTI:	Unité de transport intermodal
WTT:	Du puits au réservoir
WTW:	Du puits à la roue
ZUF:	Zone urbaine fonctionnelle

UNITÉS

°C:	Degré Celsius
cc:	Centimètre cube
Cm:	Centimètre
cSt:	Centistokes
cu.in:	Pouce cube
dB:	Décibel
dba:	Décibel pondéré A
EVP:	Équivalent vingt pieds (unité)
GWh:	Gigawatt-heure
Hz:	Hertz
J/s:	Joule par seconde
Kg:	Kilogramme

Km/h:	Kilomètre par heure
Km:	Kilomètre
kW:	Kilowatt
kWh:	Kilowatt-heure
L:	Litre
Lb:	Livre
m:	Mètre
m²:	Mètre carré
Mtep:	Million de tonnes équivalent pétrole
pkm:	Passager-kilomètre
t:	Tonne (métrique)
Tep:	Tonne-équivalent pétrole
TJ:	Térajoule
tkm:	Tonne-kilomètre
TWh:	Térawatt-heure
vkm:	Véhicule-kilomètre
W/(m².°C):	Watt/mètre carré/°C
µm:	Micromètre

Glossaire des statistiques de transport

Le Glossaire des statistiques de transport a été publié pour la première fois en 1994 afin d'aider les pays membres dans la collecte de données sur le transport effectuée au moyen du Questionnaire commun mis au point par la CEE-ONU, le FIT et Eurostat. Depuis lors, il a évolué pour couvrir tous les domaines des statistiques de transport.

Cette cinquième édition est le résultat de la bonne coopération entre ces trois organisations qui, grâce à un Groupe de travail intersecrétariat (IWG.Trans), poursuivent l'effort d'harmonisation des statistiques de transport aux niveaux européen et international. L'IWG a apporté une contribution appréciable en ce qui concerne les définitions manquantes, la terminologie désuète ainsi que les définitions qui nécessitaient une reformulation ou une clarification, une révision et une illustration.

Cette nouvelle cinquième édition du Glossaire comprend 744 définitions et constitue un document de référence pour toutes les personnes concernées par les statistiques de transport. En suivant l'orientation exprimée dans ces définitions, il sera possible d'améliorer considérablement la qualité et la comparabilité des données.

Plus d'informations

Eurostat

<https://ec.europa.eu/eurostat/>

Commission économique des Nations Unies pour l'Europe

www.unece.org/trans/

Forum international des transports

www.itf-oecd.org/

