

GLOSSAIRE DES STATISTIQUES DE TRANSPORT

**Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies
Eurostat
Forum International des Transports**

4e édition

REMERCIEMENTS

La présente édition a été préparée par le Groupe de travail intersecrétariat (IWG.Trans), constitué de MM. Ould Khou Sid'Ahmed (CEE-ONU), Mario Barreto (ITF) et Hans Strelow (Eurostat).

De nombreux experts et fonctionnaires nationaux d'organisations internationales et non gouvernementales ont été consultés sur les différents chapitres. 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 mai 2008.

Le principal travail sur les révisions a été accompli par une équipe d'experts composée des personnes suivantes:

- M. Roland Fischer qui a dirigé les travaux sur le transport ferroviaire et contribué au chapitre sur le transport aérien,
- M. Erik Grib qui a dirigé les travaux sur le transport routier et intermodal,
- M. Franz Justen, responsable des chapitres consacrés au transport par voie navigable intérieure et au transport par pipeline,
- M. Lars Sjöberg, qui a aidé à la réalisation du chapitre sur le transport ferroviaire,
- M. Richard Butchart qui a dirigé les travaux sur le transport aérien et coordonné l'élaboration technique du projet ainsi que
- Mme Karen Ifrah (Artemis Information Management), responsable de la recherche, de la coordination des aspects non techniques du projet et de la révision linguistique.

TABLE DES MATIÈRES

A.	TRANSPORT FERROVIAIRE.....	7
A.I	INFRASTRUCTURE	8
A.II	MATÉRIEL DE TRANSPORT.....	12
A.II.A	VÉHICULES.....	12
A.II.B	CONTENEURS ETC.....	17
A.III	ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI.....	20
A.IV	TRAFIC (CIRCULATION)	22
A.V	MESURE DU TRANSPORT	24
A.VI	CONSOMMATION D'ÉNERGIE	29
A.VII	ACCIDENTS	31
B.	TRANSPORT ROUTIER	34
B.I	INFRASTRUCTURE	35
B.II	MATÉRIEL DE TRANSPORT.....	38
B.II.A	VÉHICULES.....	38
B.II.B	MATÉRIEL DE TRANSPORT (CONTENEURS, ETC.).....	44
B.III	ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI.....	47
B.IV	TRAFIC (CIRCULATION)	50
B.V	MESURE DU TRANSPORT	52
B.VI	CONSOMMATION D'ÉNERGIE	57
B.VII	ACCIDENTS DE LA ROUTE	59
C.	TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIÈRE	62
C.I	INFRASTRUCTURE	63
C.II	MATÉRIEL DE TRANSPORT.....	65
C.II.A	NAVIRES	65
C.II.B	CONTENEUR, ETC.....	68
C.III	ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI.....	71
C.IV	TRAFIC (CIRCULATION)	73
C.V	MESURE DU TRANSPORT	75
C.VI	CONSOMMATION D'ÉNERGIE	79
C.VII	ACCIDENTS SUR LES VOIES NAVIGABLES INTÉRIÈRES	80
D.	TRANSPORT PAR PIPELINE	83
D.I	INFRASTRUCTURES.....	84
D.II	MATÉRIEL DE TRANSPORT (VOIR D.I).....	86
D.III	ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI.....	87

D.IV	TRAFIC (VOIR D.V).....	88
D.V	MESURE DU TRANSPORT	89
D.VI	CONSOMMATION D'ÉNERGIE	91
E.	TRANSPORT MARITIME	93
E.I	INFRASTRUCTURE	94
E.II	MATÉRIEL DE TRANSPORT.....	97
E.II.A	NAVIRES	97
E.II.B	CONTENEURS.....	101
E.III	ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI.....	104
E.IV	TRAFIC	107
E.V	MESURE DU TRANSPORT	109
E.VI	CONSOMMATION D'ÉNERGIE	115
F.	TRANSPORT AÉRIEN	116
F.I	INFRASTRUCTURE	117
F.II	MATÉRIEL DE TRANSPORT (AÉRONEFS)	120
F.III	ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI.....	122
F.IV	TRAFIC	125
F.V	MESURE DU TRANSPORT	130
F.VI	CONSOMMATION D'ÉNERGIE	135
F.VII	ACCIDENTS AÉRIENS	136
G.	TRANSPORT INTERMODAL	138
G.I	INTRODUCTION	139
G.II	MATÉRIEL	141

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.

Cette quatrième édition est le résultat de la bonne coopération entre ces trois organisations qui, grâce à un Groupe de travail intersecrétariat, poursuivent l'effort d'harmonisation des statistiques de transport au niveau international. Le *Glossaire* comprend à présent xxx 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 quatrième édition, les chapitres consacrés au transport ferroviaire, au transport routier, au transport par voie navigable intérieure, au transport par pipeline et au transport intermodal ont été notablement révisés. Un nouveau chapitre consacré au transport aérien a été ajouté. En ce qui concerne le transport ferroviaire, la révision tient compte de l'évolution du secteur d'activité des transporteurs ferroviaires, notamment en Europe. En outre, une section complètement nouvelle sur les accidents ferroviaires a été ajoutée. Les chapitres consacrés au transport routier et par voie navigable intérieure ont également fait l'objet d'une révision en profondeur visant à refléter les préoccupations actuelles. Une section relative aux accidents a été ajoutée au chapitre sur les voies navigables intérieures. Le chapitre consacré aux pipelines a été étendu pour couvrir les gazoducs comme les oléoducs étant donné l'importance croissante des premiers pour l'approvisionnement du marché de l'énergie. Le nouveau chapitre sur le transport aérien suit les orientations données par l'OACI avec quelques ajouts de l'IATA et de l'ACI. Ces trois

organismes ont été consultés lors de la préparation du chapitre et ont fourni des informations utiles. Dans les autres domaines aussi les organismes sectoriels internationaux concernés ont été pleinement consultés. Toutes ces révisions tiennent compte des actes juridiques européens récemment adoptés dans chaque domaine et facilitent quelque peu la collecte de données dans ce contexte plus particulier.

Parallèlement à ce travail d'enrichissement, il a été décidé de simplifier les sections relatives aux *Entreprises*, à *la performance économique* et à *l'emploi*. Le motif n'est nullement que ces domaines sont jugés sans importance mais plutôt la nécessité de refléter la réalité, à savoir que les trois organes de parrainage privilégient moins ces aspects que ceux du transport proprement dit dans leurs activités de collecte de données sur les transports.

Dans la présente édition, seules des modifications mineures ont pu être apportées au chapitre sur le transport maritime. Les travaux se poursuivent cependant dans le cadre du transport par voie navigable intérieure. Il sera notamment ajouté une section relative aux accidents dans le domaine maritime et l'on veillera à ce que la terminologie continue de refléter l'évolution des autres secteurs. L'impact des transports sur l'environnement constitue un autre domaine où l'on pourrait également progresser quand bien même cela n'a pas été possible dans la présente édition.

La troisième édition a été traduite dans toutes les langues officielles de l'Union européenne ainsi qu'en russe. Ce sera le cas également de la présente quatrième édition. Une autre évolution est la préparation d'une version illustrée. L'objectif 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.

Pour tout renseignement concernant la présente publication, veuillez vous adresser à:

LA COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE (CEE/ONU)
Oud Khou Sid'Ahmed, Palais des Nations, CH-1211 Genève 10
Courriel: oud.khou.sid'ahmed@unece.org
Internet: <http://www.unece.org/trans/>

FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS
Mario Barreto, 2/4 rue Louis David, F-75016 Paris
Courriel: Mario.Barreto@oecd.org
Internet: www.internationaltransportforum.org

EUROSTAT
Hans Strelow, Unités des statistiques de transport, L-2920 Luxembourg
Courriel: Hans.Strelow@ec.europa.eu
Internet: <http://europa.eu.int/comm/eurostat/>

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.

A. TRANSPORT FERROVIAIRE

A.I INFRASTRUCTURE

A.I-01 Voie

Deux rails sur lesquels peuvent circuler des véhicules ferroviaires.

Écartement de la voie: distance entre deux rails mesurée entre les bords intérieurs des champignons des rails.

Les principaux écartements sont:

- voie normale: 1,435 m
- voie large: 1,520 m (exemple Communauté des États indépendants)
1,524 m (exemple: Finlande)
1,600 m (exemple: Irlande)
1,668 m (exemple: Portugal)
- voie étroite: 0,60 m, 0,70 m, 0,75 m, 0,76 m, 0,785 m, 0,90 m, 1,00 m.

Une «voie large» est parfois aussi désignée «écartement large».

A.I-02 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-03 Voie principale

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

A.I-04 Embranchement

Voie bifurquant d'une voie principale.

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

A.I-05 Embranchement particulier

Voie ou ensemble de voies qui ne sont pas gérés par le gestionnaire de l'infrastructure, mais reliés à une voie relevant de ce dernier, pour permettre:

- a) Le bon déroulement des activités nécessaires des entreprises ferroviaires, ainsi que des fonctions d'appui;
- b) La desserte par rail, sans transbordement, d'un établissement ou d'un ensemble d'établissements industriels, commerciaux, portuaires, etc.

A.I-06 Ligne

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

A.I-07 Ligne électrifiée

Ligne comportant une ou plusieurs voies principales électrifiées.

Les courants électriques utilisés sont les suivants :

- courant alternatif: 25 000 volts, 50 Hz
15 000 volts, 16 $\frac{2}{3}$ Hz
- courant continu 3 000 volts
1 500 volts
750 volts
660 volts
630 volts

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

A.I-08 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, la distance entre elles étant normalement d'environ 1 000 m.

A.I-09 Métro léger (Semi-métro)

Ligne ferroviaire souvent électrifiée servant principalement au transport urbain de voyageurs. Les stations/arrêts sont généralement distants de moins de 1 200 m.

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.

A.I-10 Ligne de tramway

Voie ferrée 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 appelé trolleybus.

A.I-11 Ligne de chemin de fer

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

Voie de communication dans une zone équipée pour le transport ferroviaire.

A.I-12 Ligne de chemin de fer principale

Les lignes de chemin de fer principales comprennent les lignes de chemin de fer à grande vitesse et surtout les grandes lignes de chemin de fer classiques telles que définies par les autorités nationales ou internationales.

Dans la Communauté européenne par exemple, des textes de référence définissent un réseau ferroviaire principal dans le cadre du réseau de transport transeuropéen (TEN) dont l'importance est reconnue au niveau communautaire.

A.I-13 Ligne de chemin de fer classique

Toutes les lignes de chemin de fer non classées comme «lignes spécialisées à grande vitesse» ou «lignes dédiées à la grande vitesse».

A.I-14 Ligne dédiée à la grande vitesse

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

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

A.I-15 Ligne aménagée pour la grande vitesse

Ligne classique spécialement construite pour permettre de circuler à des vitesses de l'ordre de 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-16 Longueur des lignes exploitées

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

Une ligne exploitée simultanément par plusieurs entreprises ferroviaires n'est prise en compte qu'une seule fois.

A.I-17 Réseau de chemin de fer

Ensemble des chemins de fer dans une zone considérée.

Les trajets par route ou eau sont exclus quand bien même du matériel roulant y serait transporté, par exemple lors de transport de wagons sur remorques ou par transbordeurs (ferries). Les lignes à usages purement touristiques sont exclues comme le sont également les voies ferrées construites uniquement pour desservir des mines, des forêts ou d'autres entreprises industrielles ou agricoles, et non ouvertes au trafic public.

A.I-18 Segment de réseau de chemin de fer

Ligne de chemin de fer particulière raccordant au moins deux points de référence géographique. Tout segment a un début et une fin, qu'il s'agisse d'un passage à niveau, de la frontière d'un pays ou d'une gare ferroviaire.

A.I-19 Vitesse d'exploitation maximale

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

A.I-20 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.

Il existe trois gabarits internationaux agréés par l'UIC:

- *GABARIT A: Hauteur totale 3,85 m au-dessus des rails et 1,28 m de part et d'autre de l'axe de la voie.*
- *GABARIT B: Hauteur totale 4,08 m au-dessus des rails et 1,28 m de part et d'autre de l'axe de la voie.*
- *GABARIT C: Hauteur totale 4,65 m au-dessus des rails et 1,45 m de part et d'autre de l'axe de la voie.*

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

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

A.I-21 Gare

Établissement ferroviaire ouvert ou non au public, qui comprend généralement du personnel et est conçu pour l'une ou plusieurs des activités suivantes:

- formation, répartition, réception et stationnement provisoire des trains;
- stationnement provisoire et triage du matériel roulant;
- embarquement et débarquement des voyageurs;
- d'une façon générale, lorsque la gare est ouverte au public, services de vente de billets;
- chargement et déchargement des marchandises.

A.I-22 Gare commune

Gare de jonction entre des sociétés de chemin de fer dont les activités sont régies par un accord entre les États ou sociétés concernées.

A.I-23 Arrêt

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

A.I-24 Gare de triage

Gare ou partie d'une gare spécialement équipée d'un certain nombre de voies ou d'autres matériels pour le triage des véhicules.

A.I-25 Terminal de transport ferroviaire intermodal

Lieu équipé pour le transbordement et le stockage d'unités de transport intermodal (UTI) entre des modes, dont l'un est le rail.»

Le concept de «réseau en étoile» 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.

A.II MATÉRIEL DE TRANSPORT

A.II.A VÉHICULES

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

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

A.II.A-04 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.A-05 Rame indéformable

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

Cette expression englobe les rames indéformables techniquement divisibles mais conservant normalement la même configuration. Une rame indéformable peut être accouplée à une autre. Chaque rame indéformable peut comporter un ou plusieurs véhicules moteurs.

A.II.A-06 Véhicule moteur

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

A.II.A-07 Locomotive

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

Les locotracteurs sont exclus.

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

- Locomotive à vapeur

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

A.II.A-08 Locotracteur

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

Véhicule normalement destiné à des manœuvres ou à des trains de travaux ainsi qu'à des dessertes terminales de courte distance ou de faible tonnage. Les définitions des diverses catégories de locomotives (électriques, diesel) s'appliquent, mutatis mutandis, aux automotrices.

A.II.A-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, mutatis mutandis, aux automotrices.

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

- d'«unités multiples» s'il est modulaire;
- de «rame indéformable» s'il est fixe.

Dans les statistiques des véhicules moteurs, chaque automotrice d'une rame indéformable est comptée séparément; dans les statistiques des véhicules de transport de voyageurs ou de marchandises, chaque élément destiné au transport de voyageurs ou de marchandises (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.A-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.A-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.A-12 Tramway

Véhicule routier de transport de passagers ou de fret conçu pour être utilisé sur une ligne de tramway.

A.II.A-13 Véhicule de métro léger

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

A.II.A-14 Remorque d'automotrice

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

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

A.II.A-15 Voiture

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

A.II.A-16 Capacité de transport de voyageurs: places assises ou couchées

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

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

A.II.A-17 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.A-18 Fourgon

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

A.II.A-19 Wagon de marchandises ou wagon

Véhicule ferroviaire normalement destiné au transport de marchandises.

A.II.A-20 Wagon appartenant à une entreprise ferroviaire

Tout wagon appartenant à une entreprise ferroviaire.

Sont exclus les wagons de particuliers.

A.II.A-21 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.A-22 Wagon couvert

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

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

A.II.A-23 Wagon isotherme

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

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

A.II.A-24 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, etc. de dispositifs autres qu'un équipement mécanique ou à «absorption».

Ce type de wagon permet d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite pour une température extérieure moyenne de $+30 \text{ °C}$ en disposant des réfrigérants et des équipements appropriés:

- $+7 \text{ °C}$, au plus, pour la classe A,
- -10 °C , au plus, pour la classe B,
- -20 °C , au plus, pour la classe C,
- 0 °C , au plus, pour la classe D,

A.II.A-25 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.A-26 Wagon calorifique

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

*classe A. Wagon calorifique pour une température moyenne extérieure de -10 C et
classe B Wagon calorifique, pour une température moyenne extérieure de -20 C.*

A.II.A-27 Wagon-tombereau

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

A.II.A-28 Wagon plat

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

A.II.A-29 Wagon-citerne

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

A.II.A-30 Wagon-silo

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

A.II.A-31 Wagon pour le transport intermodal (voir G.II-10)

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.

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

Poids maximal autorisé qu'un wagon peut porter.

A.II.A-33 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.B CONTENEURS ETC.

A.II.B-01 Unité de chargement

Conteneur ou caisse mobile.

Les «flats» (voir le point A.II.B-09 ci-après) qui sont utilisés en transport maritime doivent être considérés comme des conteneurs spéciaux

A.II.B-02 Unité de transport intermodal (UTI)

Conteneur, caisse mobile ou semi-remorque/ensemble routier adaptée au transport intermodal.

A.II.B-03 Conteneur

Boîte 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:

- a) de caractère durable et conséquemment assez solide pour supporter des utilisations multiples;
- b) spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs modes de transport, sans rupture de charge;
- c) équipé d'accessoires permettant une manutention simple et tout particulièrement le transfert d'un mode de transport à un autre;
- d) conçu de manière à être facilement rempli et déchargé;
- e) empilable et
- f) ayant un volume intérieur de 1 m³ ou plus.

Les caisses mobiles sont exclues de cette définition.

Quoique sans volume intérieur, et ne satisfaisant donc pas au critère f) ci-dessus, les «flats», (voir A.II.B-09 ci-après) qui sont utilisés en transport maritime doivent être considérés comme des conteneurs spéciaux et sont donc inclus ici.

A.II.B-04 Tailles de conteneur

Les principales tailles de conteneur sont:

- a) conteneur ISO de 20 pieds (20 pieds de long et 8 pieds de large)
- b) conteneur ISO de 40 pieds (40 pieds de long et 8 pieds de large)
- c) conteneur de très grande capacité (conteneur surdimensionné);
- d) 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 c) portent la désignation de grands conteneurs.

A.II.B-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:

<i>conteneur ISO 20 pieds</i>	<i>2,3 tonnes</i>	
<i>conteneur ISO 40 pieds</i>	<i>3,7 tonnes</i>	
<i>conteneur ISO de 20 à 40 pieds</i>		<i>3,0 tonnes</i>
<i>conteneur ISO plus de 40 pieds de long</i>		<i>4,7 tonnes</i>

A.II.B-06 Types de conteneur

Les principaux types de conteneurs, tels que définis dans le Manuel de normes ISO sur les conteneurs pour le transport des marchandises, sont les suivants:

1. conteneurs pour usage général
2. 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).
3. conteneurs pour marchandises spécifiques
 - conteneur à caractéristiques thermiques
 - conteneur isotherme
 - conteneur réfrigéré (à réfrigérant renouvelable)
 - conteneur réfrigéré mécaniquement
 - conteneur chauffé
 - conteneur réfrigéré et chauffé
 - conteneur-citerne
 - conteneur pour produits solides en vrac
 - conteneur spécialisé (pour automobiles, bétail, etc.)
 - conteneur aérien.

A.II.B-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.

A.II.B-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.

A.II.B-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.

A.II.B-10 Palette

Plate-forme permettant une manutention plus facile des marchandises.

Les palettes sont généralement en bois et de dimensions normalisées: 1000 mm x 1200 mm (ISO) et 800 mm x 1200 mm (CEN).

A.II.B-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.

A.II.B-12 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.

A.III ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI

A.III-01 Entreprise de chemins de fer

Tout acteur privé ou public, agissant principalement en tant qu'entreprise 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

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

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

A.III-03 Gestionnaire d'infrastructure

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

Un gestionnaire d'infrastructure peut déléguer à une autre entreprise ferroviaire les tâches suivantes: entretien de l'infrastructure ferroviaire et exploitation du système de contrôle et de sécurité.

A.III-04 Entreprise intégrée

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

A.III-05 Effectif

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

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

A.III-06 Types d'emploi

Les principaux types d'emploi sont les suivants:

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

- *Mouvement et trafic*

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

- *Matériel de traction et matériel roulant*

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

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

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

A.III-07 Chiffre d'affaires

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

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

A.III-08 Dépenses d'investissement en infrastructures

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

Les 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-09 Dépenses d'investissement dans le matériel roulant

Sommes consacrées à l'achat de nouveaux véhicules ferroviaires.

A.III-10 Dépenses d'entretien des infrastructures

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

A.III-11 Dépenses d'entretien du matériel roulant

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

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 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-03 Circulation ferroviaire sur le territoire national

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

A.IV-04 Parcours d'un véhicule ferroviaire

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

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

A.IV-05 Train

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

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

A.IV-06 Types de train

Les principaux types de train sont:

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

A.IV-07 Train-kilomètre

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

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

A.IV-08 Véhicule moteur-kilomètre

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

Les mouvements haut-le-pied des véhicules moteurs sont inclus. Les mouvements de ces véhicules 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 tous les mouvements similaires sont exclus. Les parcours de tous les wagons sont pris en compte, quel que soit le propriétaire de ces wagons.

A.IV-12 Place-kilomètre offerte

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

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

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

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

Les poids des véhicules moteurs, des véhicules remorqués et de leurs chargements sont inclus. Les voyageurs et leurs bagages sont exclus. Les 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 Types de transport ferroviaire

Les principales catégories sont les suivantes:

- *transport commercial: transport effectué pour un tiers contre rémunération*
- *transport de services: transport effectué par une entreprise ferroviaire pour les besoins intérieurs de l'exploitation, qu'ils produisent ou non des recettes comptables.*

A.V-03 Transport ferroviaire national

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

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

A.V-04 Transport ferroviaire international

Transport ferroviaire entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu 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-05 Transport ferroviaire en transit

Transport ferroviaire à travers un pays, réalisé entre deux lieux (un lieu de chargement/d'embarquement et un lieu de déchargement/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-06 Voyageur par chemin de fer

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

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

A.V-07 Voyageur par chemin de fer payant

Un voyageur pour le transport duquel une entreprise ferroviaire perçoit une rémunération commerciale.

A.V-08 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-09 Voyageur par chemin de fer embarqué

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

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

A.V-10 Voyageur par chemin de fer débarqué

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

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

A.V-11 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-12 Lieu d'embarquement

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

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

A.V-13 Lieu de débarquement

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

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

A.V-14 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-15 Types d'envoi

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

- *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 et acheminés d'un point de chargement unique à un point de déchargement unique;*

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

A.V-16 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 conteneurs, caisses mobiles et palettes ainsi que les véhicules routiers pour le transport de marchandises transportés par chemin de fer.

A.V-17 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 ou les véhicules routiers pour le transport de marchandises transportées par chemin de fer).

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

A.V-18 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-19 Tare

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

A.V-20 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 pkm effectués sur son territoire. Si cette distance n'est pas connue, il convient de retenir la distance facturée ou estimée.

A.V-21 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 – Eurostat).

A.V-22 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-23 EVP-kilomètre

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

A.V-24 Marchandises dangereuses

Les classes de marchandises dangereuses transportées par rail sont celles définies par la quinzième édition révisée des recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses, Nations unies, Genève 2007.

- classe 1: explosifs,
- classe 2: gaz,
- classe 3: matières 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 infectieuses,
- classe 7: matières radioactives,
- classe 8: matières corrosives,
- classe 9: matières et objets dangereux divers.

A.V-25 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/déchargement, contrairement à ce qui est retenu pour les transports routiers et les transports par voies navigables intérieures Par contre, si les marchandises sont déchargées d'un véhicule ferroviaire, chargées sur un autre mode de transport puis de nouveau chargées sur un autre véhicule ferroviaire, on considère qu'il y a eu déchargement du premier véhicule ferroviaire suivi d'un chargement sur le second véhicule ferroviaire.

A.V-26 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/déchargement, contrairement à ce qui est retenu pour les transports routiers et les transports par voies navigables intérieures Par contre, si les marchandises sont déchargées d'un véhicule ferroviaire, chargées sur un autre mode de transport puis de nouveau chargées sur un autre véhicule ferroviaire, on considère qu'il y a eu déchargement du premier véhicule ferroviaire suivi d'un chargement sur le second véhicule ferroviaire.

A.V-27 Transport international de marchandises par chemin de fer – marchandises chargées (en partance)

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

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

A.V-28 Transport international de marchandises par chemin de fer – marchandises déchargées (en provenance)

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

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

A.V-29 Marchandises en transit par chemin de fer de bout en bout

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

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

A.V-30 Relation de transport de marchandises par chemin de fer

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

A.V-31 Lieu de chargement

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

Les transbordements directs d'un véhicule ferroviaire à un autre et les changements de véhicules moteurs ne sont pas considérés comme des chargements/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-32 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 CONSOMMATION D'ÉNERGIE

A.VI-01 Consommation d'énergie par le transport ferroviaire

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

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

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

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

- essence moteur	1,070
- gazole/carburant diesel	1,035
- fuel-oil lourd	0,960
- gaz de pétrole liquéfié	1,130
- gaz naturel	0,917

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

A.VI-03 Joule

Unité de mesure de la consommation d'énergie:

- 1 terajoule = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh,
- 1 terajoule = 23,88459 TEP.

A.VI-04 Essence moteur

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

Distillant entre 35°C et 215°C, 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 plomb tétraéthyle et le plomb tétraméthyle.

Pouvoir calorifique: 44,8 TJ/1000 t.

A.VI-05 Gazole/carburant diesel (distillat)

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

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

Pouvoir calorifique: 43,3 TJ/1000 t.

A.VI-06 Fuel-oil lourd (résidu)

Carburant lourd qui constitue le résidu de distillation.

Cette catégorie inclut tous les fuels de résidus (y compris ceux obtenus par mélange). Les fuels lourds ont une viscosité supérieure à 25 cST à 40 °C. Leur point d'éclair est toujours au-dessus de 50 °C et leur densité relative dépasse 0,90.

A.VI-07 Gaz de pétrole liquéfié (GPL)

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

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

A.VI-08 Charbon (houille)

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

A.VI-09 Lignite

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

A.VI-10 Électricité

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

A.VII ACCIDENTS

A.VII-01 Accident

«accident»: événement soudain, non voulu ou non intentionnel, ou enchaînement spécifique de tels événements aux conséquences dommageables.

Les **accidents de chemin de fer** sont des accidents dans lesquels au moins un véhicule ferroviaire en mouvement est impliqué.

les accidents sont ventilés suivant les types ci-après:

- collisions,
- déraillements,
- accidents se produisant à un passage à niveau,
- accidents de personnes causés par du matériel roulant en marche,
- incendies dans le matériel roulant,
- autres.

Les suicides sont exclus par définition étant donné qu'il s'agit d'actes délibérés.

C'est la raison pour laquelle ni l'UIC dans ses statistiques sur les accidents ferroviaires, ni les statistiques internationales sur les accidents de la route ne les prennent en compte. En raison de leur importance pour la sécurité et l'exploitation des transports ferroviaires, les statistiques sur les suicides doivent être recueillies séparément. Les actes terroristes ne sont pas pris en compte.

A.VII-02 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.VII-03 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.

A.VII-04 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 ou à d'autres installations ou des interruptions importantes du trafic. Les accidents survenant dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts ne sont pas pris en compte.

Cette définition est utilisée par l'UIC.

A.VII-05 Dommages importants au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement

Domage qui dépasse un seuil convenu au plan international.

Le seuil pour des dommages importants, adopté par l'UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) a été fixé à 150 000 € en 2007.

A.VII-06 Interruptions importantes de la circulation

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

A.VII-07 Accident corporel

Tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en marche 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.VII-08 Accident entraînant des dommages corporels graves

Tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en marche 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.VII-09 Personne tuée (décès)

Toute personne tuée sur le coup ou décédée des suites d'un accident dans les 30 jours.

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.

A.VII-10 Personne blessée**Personne grièvement blessée**

Toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de 24 heures à la suite d'un accident.

Personne légèrement blessée

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

Les personnes ayant subi des blessures sans gravité, telles que de légères coupures et des meurtrissures ne sont pas normalement enregistrées comme blessées.

A.VII-11 Collision (collision de trains), y compris les collisions avec les obstacles à l'intérieur du gabarit.

Choc frontal ou choc par l'arrière entre deux trains ou choc (latéral) entre un train et une partie d'un autre train à l'extérieur du gabarit ou un train heurtant:

- a) lors de mouvements de manœuvre,
- b) des objets fixes tels que des butoirs ou
- c) des objets temporairement présents sur la voie ferrée ou près de celle-ci (sauf aux passages à niveau), tels que des pierres, éboulements, arbres, pièces décrochées de véhicules ferroviaires et machines ou équipements pour l'entretien des voies;

A.VII-12 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.VII-13 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 utilisateurs de la route tels que les piétons ou d'autres objets temporairement présents sur les voies ou à leur proximité.

- **Passages 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 à l'intérieur d'une gare sont exclus.
- **Route:** aux fins d'établissement des statistiques sur les accidents ferroviaires, toute voie publique ou privée, rue ou route, notamment les chemins et pistes cyclables.

A.VII-14 Accident de personne causé par du matériel roulant en marche

Tout accident d'une ou plusieurs personne(s) subissant une collision avec un véhicule ferroviaire, une partie du véhicule ou un objet détaché du véhicule. 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.VII-15 Incendies dans le matériel roulant

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

A.VII-16 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.

- **Personnel (y compris le personnel des contractants et des contractants indépendants):** 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 voie ferrée à l'aide d'un moyen de transport ou à pied.
- **Personnes non autorisées** se trouvant 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.

A.VII-17 Accident mettant en cause le transport de marchandises dangereuses

Tout accident ou incident faisant l'objet d'une déclaration conformément au RID/ADR section 1.8.5.

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) *autre route* (route à l'extérieur des agglomérations).

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) ne comporte normalement pas de chaussée distincte pour les deux sens de circulation,
- b) est accessible seulement par des échangeurs ou des carrefours réglementés,
- c) est spécialement signalée comme étant une voie rapide et réservée à certaines catégories de véhicules routiers automobiles,
- d) 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 à l'intérieur d'une agglomération: route urbaine

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

Les routes à l'intérieur d'une agglomération imposent fréquemment une vitesse maximum d'environ 50 km/h.

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-09 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.

B.I-10 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-11 Chaussée

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

B.I-12 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-13 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 peuvent également être autorisés à emprunter ce couloir.

B.I-14 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-15 Piste cyclable

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

Les cyclomoteurs peuvent également être autorisés à emprunter une piste cyclable.

B.I-16 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.

Les cyclomoteurs peuvent également être autorisés à emprunter l'itinéraire cyclable.

B.I-17 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.I-18 Zone urbaine

Zone située dans la limite administrative ou un ensemble de limites administratives d'un noyau urbain (agglomération).

Les zones urbaines peuvent être classées par taille en fonction du nombre d'habitants:

- a) 10 000 à 49 999 – petites,
- b) 50 000 à 249 999 – moyennes,
- c) 250 000 ou davantage – grandes.

Les zones urbaines englobent les unités territoriales comprenant un nombre plus élevé d'habitants, dont la majorité, mais pas nécessairement la totalité vit dans des agglomérations. Les agglomérations définies au point B.I-05 peuvent inclure les villages et les villes dans les districts ruraux.

B.II MATÉRIEL DE TRANSPORT**B.II.A VÉHICULES****B.II.A-01 Véhicule routier**

Véhicule à roues destiné à être utilisé sur les routes.

B.II.A-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.A-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.A-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.A-05 Cycle

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

Les bicyclettes équipées d'un moteur d'appoint sont incluses.

B.II.A-06 Véhicule routier automobile

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

Les statistiques excluent les véhicules circulant sur rails.

B.II.A-07 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.A-08 Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs

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

Cette classe comprend:

- a) *motocycles*
- b) *cyclomoteurs*
- c) *voitures particulières*
- d) *fourgonnettes conçues et utilisées principalement pour le transport de passagers*
- e) *taxis*
- f) *voitures de location*
- g) *ambulances*
- h) *autobus, autocars et minibus*
- i) *tramways*
- j) *autocaravanes.*

Les véhicules utilitaires légers sont exclus; cf. définition BII.A-22.

B.II.A-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.*

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.A-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.

B.II.A-11 Voiture particulière

Véhicule routier automobile autre qu'un motocycle 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.

Cette classe comprend:

- a) *voitures particulières,*
- b) *camionnettes conçues et utilisées principalement pour le transport de passagers,*
- c) *taxis,*
- d) *voitures de location,*
- e) *ambulances,*
- f) *autocaravanes.*

Les véhicules utilitaires légers sont exclus, cf. définition B.II.A-22, ainsi que les autocars et les autobus, cf. définitions B.II.A-15, et les minibus/autocars privés, cf. définitions B.II.A-17.

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

B.II.A-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 pour prise en charge à une adresse spécifique.*

B.II.A-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.A-14 Autocar, autocar privé, autobus ou minibus

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

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

B.II.A-15 Autobus

Véhicule routier automobile conçu pour transporter plus de 24 personnes (y compris le conducteur) en places assises ou en places debout.

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.

B.II.A-16 Autocar

Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs conçu pour plus de 24 places assises (y compris celle du conducteur) et construit exclusivement pour le transport de voyageurs assis.

B.II.A-17 Minibus/autocar privé

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.

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

B.II.A-18 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 s'applique aux véhicules qui peuvent être utilisés comme trolleybus ou comme autobus s'ils disposent d'un moteur indépendant de leur principale source d'alimentation électrique.

B.II.A-19 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.

B.II.A-20 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.A-21 Véhicule routier pour le transport de marchandises

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

Cette classe comprend:

- 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, par exemple les camionnettes et les pick-ups,*
- 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 tracteurs agricoles autorisés à emprunter les routes ouvertes à la circulation publique.*

B.II.A-22 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.

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

B.II.A-23 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.

B.II.A-24 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:

1. benne
 - bâchée
 - «flat»
2. benne basculante
3. citerne
 - vrac solide
 - vrac liquide
4. fourgon à température dirigée
5. fourgon ordinaire
6. porte-conteneurs
7. bétailière
8. autres

B.II.A-25 Véhicule routier automobile pour le transport de marchandises

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

B.II.A-26 Camion

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

B.II-02 Tracteur routier

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

Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus dans cette catégorie.

B.II.A-01 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.A-02 Remorque

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

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

B.II.A-03 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.A-04 Semi-remorque

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

B.II.A-05 Ensemble articulé

Semi-remorque couplée à un tracteur routier.

B.II.A-06 Train routier

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

Un ensemble articulé comprenant une *remorque supplémentaire figure dans cette catégorie.*

B.II.A-07 Véhicule routier à usage spécial

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

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.A-08 Charge utile

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

B.II.A-09 Volume de chargement

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

B.II.A-10 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.A-11 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.A-12 Âge du véhicule routier

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

B.II.A-13 Cylindrée

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

B.II.A-14 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.A-15 Énergie motrice

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

Pour les véhicules 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, si possible, un carburant de remplacement.

B.II.A-16 Carburant de remplacement

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

Les carburants de remplacement comprennent l'électricité, le GPL, le gaz naturel (LGN ou GNC), des alcools, des mélanges *d'alcools avec d'autres carburants, l'hydrogène, des biocarburants (tels que le biogazole), etc.* 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.A-17 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 MATÉRIEL DE TRANSPORT (CONTENEURS, ETC.)

B.II.B-01 Unité de chargement

qui sont utilisés en transport maritime doivent être considérés comme des conteneurs spéciaux.

B.II.B-02 Unité de transport intermodal (UTI)

Conteneur, caisse mobile ou semi-remorque/ensemble routier adapté au transport intermodal.

B.II.B-03 Conteneur

Boîte 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:

- a) de caractère durable et conséquemment assez solide pour supporter des utilisations multiples;
- b) spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs modes de transport, sans rupture de charge;
- c) équipé d'accessoires permettant une manutention simple et tout particulièrement le transfert d'un mode de transport à un autre;
- d) conçu de manière à être facilement rempli et déchargé;
- e) empilable et
- f) ayant un volume intérieur de 1 m³ ou plus.

Les caisses mobiles sont exclues de cette définition.

Quoique sans volume intérieur, et ne satisfaisant donc pas au critère f) ci-dessus, les «flats», (voir B.II.B-09 ci-après) qui sont utilisés en transport maritime doivent être considérés comme des conteneurs spéciaux et sont donc inclus ici.

B.II.B-04 Tailles de conteneur

Les principales tailles de conteneur sont les suivantes:

- a) conteneur ISO de 20 pieds (20 pieds de long et 8 pieds de large)
- b) conteneur ISO de 40 pieds (40 pieds de long et 8 pieds de large)
- c) conteneur ISO de 20 à 40 pieds
- d) conteneur ISO de plus de 40 pieds
- e) conteneur de très grande capacité (conteneur surdimensionné) ;
- f) 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.

B.II.B-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:

conteneur ISO 20 pieds 2,3 tonnes

<i>conteneur ISO 40 pieds</i>	<i>3,7 tonnes</i>	
<i>conteneur ISO de 20 à 40 pieds</i>		<i>3,0 tonnes</i>
<i>conteneur ISO plus de 40 pieds de long</i>		<i>4,7 tonnes</i>

B.II.B-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:

1. conteneurs pour usage général
2. 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).
3. conteneurs pour marchandises spécifiques
 - conteneur à caractéristiques thermiques
 - conteneur isotherme
 - conteneur réfrigéré (à réfrigérant renouvelable)
 - conteneur réfrigéré mécaniquement
 - conteneur chauffé
 - conteneur réfrigéré et chauffé
 - conteneur-citerne
 - conteneur pour produits solides en vrac
 - conteneur spécialisé (pour automobiles, bétail, etc.)
 - conteneur aérien.

B.II.B-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.

B.II.B-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.

B.II.B-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.

B.II.B-10 Palette

Plate-forme permettant une manutention plus facile des marchandises.

Les palettes sont généralement en bois et de dimensions normalisées: 1000 mm x 1200 mm (ISO) et 800 mm x 1200 mm (CEN).

B.II.B-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.

B.III ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI

B.III-01 Transport pour compte d'autrui

Transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises.

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

Unité institutionnelle, ou plus petit groupement d'unités institutionnelles, qui comprend et contrôle directement ou indirectement, toutes les fonctions nécessaires à la conduite de ses activités de production.

Pour qu'une entreprise soit considérée comme telle, elle doit relever d'un régime de propriété ou de contrôle unique. Elle peut par contre être hétérogène de par son activité économique et son lieu d'implantation.

B.III-04 Entreprise de transport routier

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

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

*CITI/Rév.4¹: Division 49, Groupe 492 – Autres transports terrestres
classe 4921 – Transports terrestres publics urbains et suburbains
classe 4922 – Autres transports terrestres réguliers de voyageurs
classe 4923 – Transports routiers de marchandises*

*NACE/Rév.2²: Division 49, Groupe 49.3 – Autres transports routiers 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 réguliers de voyageurs*

*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-05 Entreprise de transport routier de voyageurs

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

¹ CITI Rev.4 – Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activités économiques, Nations unies, Division de statistique.

² NACE Rev.2 – Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne, Journal officiel n° L 393/1 du 30 décembre 2006.

B.III-06 Entreprise de transport routier de marchandises

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

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

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

B.III-08 Entreprise publique de transport routier

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

B.III-09 Effectif

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

Les emplois peuvent être classés selon les catégories suivantes:

- a) chauffeurs,
- b) mécaniciens,
- c) manutentionnaires,
- d) personnel de gestion du parc,
- e) autres employés de bureau.

B.III-10 Chiffre d'affaires

Montant total facturé par une entreprise de transport routier durant la période considérée. Ce total correspond à des ventes sur le marché de biens ou de services fournis à des tiers. Sont intégrés au chiffre d'affaires les «autres bénéfices d'exploitation» tels que les revenus de concession, de franchise, de brevets, marques et valeurs similaires. Le chiffre d'affaires comprend tous les impôts et taxes qui grèvent les biens ou les services facturés par l'entreprise, à l'exception de la TVA facturée par celle-ci aux clients. Il comprend également toutes les autres charges imputées aux clients. Les remises, ristournes et rabais accordés aux clients, sont à déduire, mais non les escomptes.

Le chiffre d'affaires ne comprend que des activités normales et exclut dont la vente d'actifs fixes. De même, il exclut les subventions d'exploitation reçues des pouvoirs publics.

B.III-11 Dépenses d'investissement en matière de routes

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

B.III-12 Dépenses d'investissement en matière de véhicule routier

Sommes consacrées à l'achat de véhicules routiers.

B.III-13 Dépenses d'entretien des routes

Sommes consacrées au maintien des routes en état de fonctionnement.

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-14 Dépenses d'entretien des véhicules routiers

Sommes consacrées au maintien des véhicules routiers en état de fonctionnement.

B.IV TRAFIC (CIRCULATION)

B.IV-01 Circulation routière

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

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

B.IV-02 Circulation routière sur le territoire national

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

B.IV-03 Circulation 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 ainsi que 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.

B.IV-07 Véhicule-kilomètre

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un véhicule 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-08 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-09 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-10 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-11 Trafic journalier moyen annuel

Flux de circulation moyen mesuré par un point de comptage particulier sur le réseau routier.

Le comptage peut être effectué manuellement ou automatiquement, de manière continue ou selon des périodes sélectionnées.

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 est considéré 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 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 embarquement ultérieur 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 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 embarquement ultérieur 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 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 suivi d'un embarquement ultérieur 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 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 suivi d'un embarquement ultérieur 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 suivi d'un embarquement ultérieur 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 la quinzième édition révisée des recommandations ONU sur le transport de marchandises dangereuses, Nations unies, Genève 2007.

- Classe 1: explosifs
- Classe 2: gaz
- Classe 3: matières 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 infectieuses
- Classe 7: matières radioactives
- Classe 8: matières corrosives,
- Classe 9: matières et objets dangereux divers.

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 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.V-35 Utilisation de la capacité de transport

Indicateur de l'utilisation de la capacité de transport.

Les indicateurs peuvent être calculés comme étant la quantité réellement transportée de marchandises ou de voyageurs exprimée en pourcentage de la capacité du véhicule mesurée selon le poids, le volume, la surface de plancher de caisse ou le nombre autorisé de voyageurs assis ou debout (tels que définis aux rubriques B.II.A-20, B.II.A-35 et B.II.A-36).

Compte tenu de la distance parcourue et du déchargement progressif au cours d'un trajet, un autre indicateur peut être représenté par la performance réelle de transport en pourcentage de la performance de transport maximale possible pour les parcours effectifs.

B.VI CONSOMMATION D'ÉNERGIE

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

Consommation finale d'énergie par les véhicules routiers automobiles.

L'énergie utilisée pour la propulsion de moyens de transport et pour le levage par une grue intégrée, l'éclairage, le chauffage et d'autres types de fonctions d'amélioration du confort dans les moyens de transport est incluse. La consommation finale d'énergie par les véhicules routiers automobiles circulant à vide est également prise en compte.

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

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

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

- essence moteur	1,070
- gazole/carburant diesel	1,035
- fuel-oil lourd	0,960
- gaz de pétrole liquéfié	1,130
- gaz naturel.	0,917

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

B.VI-03 Joule

Unité de mesure de la consommation d'énergie:

1 terajoule = 10^{12} joule = 2.78 x 105 kWh)

1 terajoule = 23,88459 TEP.

B.VI-04 Essence moteur

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

Distillant entre 35°C et 215°C, 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 plomb tétraéthyle et le plomb tétraméthyle.

Pouvoir calorifique : 44,8 TJ/1000 t.

B.VI-05 Gazole/carburant diesel (distillat)

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

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

Pouvoir calorifique : 43,3 TJ/1000 t.

B.VI-06 Gaz de pétrole liquéfié (GPL)

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

Les GPL comprennent le propane et le butane ou un mélange de ces deux hydrocarbures. Ils peuvent être liquéfiés à basse pression (5-10 atmosphères). À l'état liquide et à la température

de 38°C, leur tension de vapeur est égale ou inférieure à 24,5 bars. Leur densité varie de 0,50 à 0,58.

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

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

B.VI-08 Électricité

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

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

B.VII ACCIDENTS DE LA ROUTE

B.VII-01 Accident corporel

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

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.

Cette classe comprend: 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 seulement que des dégâts matériels.

Les actes terroristes ne sont pas pris en compte.

B.VII-02 Accident mortel

Tout accident corporel entraînant la mort d'une personne.

B.VII-03 Accident non mortel

Tout accident corporel autre qu'un accident mortel.

B.VII-04 Victime

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

B.VII-05 Personne tuée

Toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les trente jours à la suite d'un accident de chemin de fer, 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 cette définition, des coefficients de conversion sont définis pour permettre des comparaisons sur la base de la définition fondée sur 30 jours.

B.VII-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 reçu 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.VII-07 Personne gravement blessée

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

B.VII-08 Personne légèrement blessée

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

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

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

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

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

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

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

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

Sont visés les occupants ou les personnes poussant ou tirant ou traînant une voiture d'enfant ou d'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.VII-12 Accident entre véhicule routier et piéton

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

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

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

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

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

B.VII-14 Carambolage

Tout accident corporel impliquant uniquement plusieurs véhicules routiers.

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

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

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

B.VII-16 En plein jour

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

B.VII-17 Dans l'obscurité

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

B.VII-18 Au crépuscule (ou indéterminé)

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

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

B.VII-19 Route sèche

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

B.VII-20 Autre état de la route

Tout état autre que celui d'une route sèche.

**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 de mer. Sont également inclus les estuaires, la limite étant le point le plus proche de la mer où la largeur du fleuve est inférieure à 3 km à marée basse et à 5 km à marée haute (grandes marées).

C.I-02 Voie navigable intérieure

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	172-175/11,40 m.
VI a	95-110/22,80 m.
VI b	185-195/22,80 m.
VI c	270-280/22,80 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

Lieu permettant aux navires de s'amarrer et de charger ou décharger des marchandises, d'embarquer ou de débarquer des passagers, habituellement directement sur un quai.

C.I-09 Port statistique

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

C.I-10 Désignation UN/LOCODE

Code à cinq caractères; les deux premiers caractères reprennent le code des pays ISO 3166 et les trois autres se réfèrent à 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

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

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,
- a) d) *plus de 40 tonnes*

C.I-14 Grues portuaires par type

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 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.II MATÉRIEL DE TRANSPORT

C.II.A NAVIRES

C.II.A-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.A-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 considéré.

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

C.II.A-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 considéré.

C.II.A-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.A-05 Bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure

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

C.II.A-06 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.A-07 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.A-08 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.A-09 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.A-10 Automoteur-pousseur**
Automoteur conçu ou aménagé pour pouvoir pousser des barges ou chalands-barges.
- C.II.A-11 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.A-12 Barge**
Bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure destiné à être poussé et non muni d'un moyen de propulsion mécanique propre.
Le fait qu'une barge soit équipée d'un moteur auxiliaire ne change pas sa nature.
- C.II.A-13 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.A-14 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.
- C.II.A-15 Automoteur-pousseur-citerne**
Automoteur-pousseur destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz.
Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc. qui doivent être comptées avec les automoteurs-pousseurs.
- C.II.A-16 Chaland-citerne**
Chaland destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz.
Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc. qui doivent être comptées avec les chalands.
- C.II.A-17 Barge-citerne**
Barge destinée au transport en vrac de liquides ou de gaz.
Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc. qui doivent être comptées avec les barges.
- C.II.A-18 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.A-19 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.A-20 Remorqueur

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

Les remorqueurs portuaires et maritimes sont exclus.

C.II.A-21 Pousseur

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

Les pousseurs portuaires sont exclus.

C.II.A-22 Remorqueur-pousseur

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

C.II.A-23 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.A-24 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.A-25 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.A-26 Année de construction du bateau

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

C.II.B CONTENEUR, ETC.

C.II.B-01 Unité de chargement

Conteneur ou caisse mobile.

Les «flats» (voir le point C.II.B-09 ci-après) qui sont utilisés en transport maritime doivent être considérés comme des conteneurs spéciaux.

C.II.B-02 Unité de transport intermodale (UTI)

Conteneur, caisse mobile ou semi-remorque/ensemble routier adaptée au transport intermodal.

C.II.B-03 Conteneur

Boîte 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:

- a) de caractère durable et conséquemment assez solide pour supporter des utilisations multiples;
- b) spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs modes de transport, sans rupture de charge;
- c) équipé d'accessoires permettant une manutention simple et tout particulièrement le transfert d'un mode de transport à un autre;
- d) conçu de manière à être facilement rempli et déchargé;
- e) empilable et
- f) ayant un volume intérieur de 1 m³ ou plus.

Les caisses mobiles sont exclues de cette définition.

Quoique sans volume intérieur, et ne satisfaisant donc pas au critère f) ci-dessus, les «flats», (voir le point C.II.B-09 ci-après) qui sont utilisés en transport maritime doivent être considérés comme des conteneurs spéciaux et sont donc inclus ici.

C.II.B-04 Tailles de conteneur

Les principales tailles de conteneur sont les suivantes:

- a) conteneur ISO de 20 pieds (20 pieds de long et 8 pieds de large)
- b) conteneur ISO de 40 pieds (40 pieds de long et 8 pieds de large)
- c) conteneur ISO de 20 à 40 pieds
- d) conteneur ISO de plus de 40 pieds
- e) conteneur de très grande capacité (conteneur surdimensionné);
- f) 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..

C.II.B-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:

<i>conteneur ISO 20 pieds</i>	<i>2,3 tonnes</i>
<i>conteneur ISO 40 pieds</i>	<i>3,7 tonnes</i>
<i>conteneur ISO de 20 à 40 pieds</i>	<i>3,0 tonnes</i>
<i>conteneur ISO plus de 40 pieds de long</i>	<i>4,7 tonnes</i>

C.II.B-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:

1. conteneurs pour usage général
2. 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).
3. conteneurs pour marchandises spécifiques
 - conteneur à caractéristiques thermiques
 - conteneur isotherme
 - conteneur réfrigéré (à réfrigérant renouvelable)
 - conteneur réfrigéré mécaniquement
 - conteneur chauffé
 - conteneur réfrigéré et chauffé
 - conteneur-citerne
 - conteneur pour produits solides en vrac
 - conteneur spécialisé (pour automobiles, bétail, etc.)
 - conteneur aérien.

C.II.B-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.

C.II.B-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.

C.II.B-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.

C.II.B-10 Palette

Plate-forme permettant une manutention plus facile des marchandises.

Les palettes sont généralement en bois et de dimensions normalisées: 1000 mm x 1200 mm (ISO) et 800 mm x 1200 mm (CEN).

C.II.B-11 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.

C.II.B-12 Portique roulant

Grue portique pouvant faire évoluer la charge dans les trois dimensions, hauteur, largeur et 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.

C.II.B-13 Chariot-cavalier

Portique mobile monté sur des pneumatiques pour le déplacement ou le gerbage de conteneurs sur une surface plane et renforcée.

C.II.B-14 «Reach stacker»

Grue automobile équipée d'un dispositif de levage frontal lui permettant de déplacer ou de gerber des UTI.

C.II.B-15 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.

C.II.B-16 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.

C.III ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI**C.III-01 Entreprise**

Unité institutionnelle, ou plus petit groupement d'unités institutionnelles, qui comprend et contrôle directement ou indirectement, toutes les fonctions nécessaires à la conduite de ses activités de production.

Pour qu'une entreprise soit considérée comme telle, elle doit relever d'un régime de propriété ou de contrôle unique. Elle peut par contre être hétérogène de par son activité économique et son lieu d'implantation. Sont également prises en compte les entreprises sans salariés. Ne devraient être incluses que les unités exerçant effectivement une activité pendant la période considérée. Les sociétés ayant suspendu ou n'ayant pas encore commencé leurs activités sont exclues.

C.III-02 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.4³: classe 5022 – Transport par voie navigable intérieure
- NACE/Rév.2⁴: classe 5040 – Transports fluviaux

C.III-03 Entreprise publique de transport par voie navigable 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-04 Entreprise implantée dans un port de navigation intérieure

Une entreprise constituée pour exercer un ou plusieurs lieux des activités de production de 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	5022 – services auxiliaires des transports par eau
	5224 – manutention
NACE/Rév.2	50.22 – services auxiliaires des transports par eau
	52.24 – manutention

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

C.III-05 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-06 Effectif

Nombre moyen des personnes travaillant au cours d'une période donnée dans une entreprise de transport par voie navigable intérieure (y compris les propriétaires qui y travaillent, les associés exerçant une activité permanente dans l'entreprise, les aides familiaux non

³CITI/Rév.4 – Classification internationale type par industrie, de toutes les branches d'activité économique, division de la statistique des Nations unies (projet).

⁴NACE Rév.2 – Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne. Journal officiel n° L 393/1 du 30 décembre 2006

rémunérés) et des personnes travaillant à l'extérieur de l'entreprise mais liées à elle par un contrat de travail et rémunérées directement par elle.

C.III-07 Chiffre d'affaires

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

Le chiffre d'affaires ne comprend que des activités normales et exclut dont la vente d'actifs fixes. De même, il exclut les subventions d'exploitation reçues des pouvoirs publics.

C.III-08 Dépenses d'investissement en infrastructure

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

Les sommes consacrées aux écluses sont incluses.

C.III-09 Dépenses d'investissement en bateaux

Sommes consacrées à l'achat de bateaux pour le transport par voie navigable intérieure.

C.III-10 Dépenses d'entretien des infrastructures

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

Les sommes consacrées aux écluses sont incluses.

C.III-11 Dépenses d'entretien des bateaux

Sommes consacrées à maintenir les bateaux pour le transport par voie navigable intérieure en état d'utilisation.

C.IV TRAFIC (CIRCULATION)

C.IV-01 Circulation de navigation intérieure

Tout mouvement d'un bateau de navigation intérieure sur un réseau donné.

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

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

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

C.IV-03 Circulation de navigation intérieure à vide

Tout mouvement d'un bateau pour le transport de marchandises par 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 Parcours de navigation intérieure

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

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

C.IV-05 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-06 Convoi de navigation intérieure

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

C.IV-07 Convoi-kilomètre

Unité de mesure du trafic représentant le déplacement d'un convoi sur un kilomètre sur une voie navigable intérieure.

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

C.IV-08 Tonne-kilomètre offerte

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

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

C.IV-09 Place-kilomètre offerte

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

La distance prise en compte est la longueur de voie navigable intérieure effectivement parcourue.

C.IV-10 Bateau de navigation intérieure entré

Bateau de navigation intérieure, en charge ou à vide, ayant pénétré dans le pays par 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-11 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-12 Bateau de navigation intérieure en transit

Bateau de navigation intérieure, en charge ou à vide, ayant pénétré dans le pays et l'ayant quitté en un lieu différent du point d'entrée par tout mode de transport, à condition que la totalité du parcours à l'intérieur du pays ait été effectuée par 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 de navigation 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

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.

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, 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-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 passager.

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 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 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-18 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-19 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-20 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-21 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 parcourue dans le pays déclarant.

C.V-22 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-23 Types de marchandises transportées par voie navigable intérieure

Les marchandises transportées peuvent être classées par type.

Citons parmi les systèmes de classification la NST 2007 (nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques du transport) qui remplace la CSTE (classification des marchandises pour les statistiques du transport en Europe – UNECE) et la NST/R (nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques du transport – révisée – Eurostat).

C.V-24 Marchandises dangereuses

Les classes de marchandises dangereuses transportées par voie navigable intérieure sont celles définies par la quinzième édition révisée des Recommandations des Nations unies sur le transport de marchandises dangereuses, Nations unies, Genève 2007.

- Classe 1: explosifs
- Classe 2: gaz
- Classe 3: matières 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.

C.V-25 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-26 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-27 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 la Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques (NUTS) d'Eurostat.

C.V-28 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-29 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-30 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-31 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 CONSOMMATION D'ÉNERGIE

C.VI-01 Consommation d'énergie par le transport par voie navigable intérieure

Consommation finale d'énergie par les bateaux pour le transport par voie navigable intérieure.

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

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

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

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

- essence moteur	1,070
- gazole/carburant diesel	1,035
- fuel-oil lourd	0,960
- gaz de pétrole liquéfié	1,130
- gaz naturel	0,917

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

C.VI-03 Joule

Unité de mesure de la consommation d'énergie:

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

1 terajoule = 23,88459 TEP.

C.VI-04 Essence moteur

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

Distillant entre 35°C et 215°C, 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 plomb tétraéthyle et le plomb tétraméthyle.

Pouvoir calorifique: 44,8 TJ/1000 t.

C.VI-05 Gazole/carburant diesel (distillat)

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

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

Pouvoir calorifique: 43,3 TJ/1000 t.

C.VII ACCIDENTS SUR LES VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES

C.VII-01 Accident

«accident»: événement soudain, non voulu ou non intentionnel, ou enchaînement spécifique de tels événements aux conséquences dommageables.

C.VII-02 Accident sur voie navigable intérieure

Un accident sur voie navigable intérieure est un événement extérieur spécifique, identifiable, inattendu, inhabituel et involontaire provoqué par ou en rapport avec l'exploitation d'un bateau de transport par voie navigable intérieure entraînant un accident ou un incident de navigation intérieure qui se produit à un moment et en un lieu particulier, sans cause apparente mais avec un effet marqué.

Par définition, les suicides sont exclus étant donné qu'il s'agit d'un acte délibéré. C'est la raison pour laquelle ni l'UIC dans ses statistiques sur les accidents ferroviaires ni les statistiques internationales sur les accidents de la route ne les prennent en compte.

En raison de leur importance, les statistiques sur les suicides doivent être collectées séparément. Les actes terroristes et criminels sont exclus.

C.VII-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.

Un suicide ou une tentative de suicide n'est pas un accident mais un incident provoqué par une personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel entraînant la mort. Toutefois, si un suicide ou une tentative de suicide entraîne des dommages corporels à une autre personne ou des dommages matériels à un bateau de navigation intérieure, l'incident est considéré comme un accident corporel.

L'expression accident corporel exclut les accidents n'entraînant que des dommages matériels.

C.VII-04 Accident mortel

Tout accident corporel entraînant la mort d'une personne.

C.VII-05 Accident non mortel

Tout accident corporel autre qu'un accident mortel.

C.VII-06 Personne tuée

Toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les trente 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 un suicide, c'est-à-dire un acte délibéré pour s'infliger un dommage corporel entraînant la mort. Pour les pays qui n'appliquent pas cette définition, des coefficients de conversion sont définis pour permettre des comparaisons sur la base de la définition fondée sur 30 jours.

C.VII-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 reçu une blessure nécessitant normalement un traitement médical, à l'exclusion des tentatives de suicide.

Les personnes ayant subi des blessures sans gravités telles que de légères coupures 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.VII-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.VII-09 Personne gravement blessée

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

C.VII-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.VII-11 Accident de navigation 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 de navigation intérieure; ou
2. la perte d'une personne se trouvant sur un bateau de navigation 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 de navigation intérieure; ou
4. des dommages matériels à un bateau; ou
5. l'échouement ou la mise hors service d'un bateau ou l'implication d'un bateau dans un abordage; ou
6. des dommages matériels provoqués par ou dans le cadre de l'exploitation d'un bateau; ou
7. des dommages à l'environnement causés par l'avarie d'un ou de plusieurs bateaux, provoquée par ou dans le cadre de l'exploitation d'un ou de plusieurs bateaux.

C.VII-12 Accident très grave

Accident entraînant la perte totale du bateau, la perte de vies humaines ou une pollution grave.

C.VII-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 non navigable, comme par exemple 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.VII-14 Incident de navigation intérieure

Un fait ou un événement provoqué par ou dans le cadre de l'exploitation d'un bateau de navigation 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.VII-15 Causes

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.

C.VII-16 En plein jour

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

C.VII-17 Dans l'obscurité

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

C.VII-18 Au crépuscule (ou indéterminé)

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

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

D. TRANSPORT PAR PIPELINE

D.I INFRASTRUCTURES

D.I-01 Oléoducs et gazoducs

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-02 Infrastructure de pipelines

Canalisations nouvelles et existantes, droit 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-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-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-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-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 considéré 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.II MATÉRIEL DE TRANSPORT (VOIR D.I)

D.III ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI

D.III-01 Entreprise

Unité institutionnelle, ou plus petit groupement d'unités institutionnelles, qui comprend et contrôle directement ou indirectement, toutes les fonctions nécessaires à la conduite de ses activités de production.

Pour qu'une entreprise soit considérée comme telle, elle doit relever d'un régime de propriété ou de contrôle unique. Elle peut par contre être hétérogène de par son activité économique et son lieu d'implantation.

D.III-02 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.4⁵: classe 4930 – Transports par conduites
- NACE/Rév.2⁶: classe 49.50 – Transports par conduites

D.III-03 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-04 Effectif

Nombre moyen des personnes travaillant au cours d'une période donnée dans une entreprise de transport par pipelines et des personnes travaillant à l'extérieur de l'entreprise mais employées par celle-ci et rémunérées directement par elle.

D.III-05 Chiffre d'affaires

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

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

D.III-06 Dépenses d'investissement en infrastructure

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

Les dépenses relatives aux installations de pompage sont incluses.

D.III-07 Dépenses d'entretien des infrastructures

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

Les dépenses relatives aux installations de pompage sont incluses.

⁵ CITI Rév.4 - Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activités économiques, Études Statistiques, Nations Unies, 200X

⁶ NACE/Rév.2 - Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne, Journal officiel L 393/1 du 30 décembre 2006.

D.IV TRAFIC (VOIR D.V)

D.V MESURE DU TRANSPORT**D.V-01 Transport par pipelines**

Tout mouvement de produits pétroliers liquides bruts ou raffinés ou de gaz sur un réseau de pipelines donné.

D.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 un second pays.

D.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 un second pays.

D.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.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.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.V-07 Marchandises transportées par pipeline

Gaz naturel, ou manufacturé, liquéfié ou à l'état gazeux⁷, pétrole brut⁸ ou produits du pétrole raffiné⁹, acheminés par pipeline.

D.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.V-09 Produits pétroliers raffinés liquides

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 oils résiduels.

⁷ CITI/Rev.4, division 34, Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activités économiques, Études Statistiques, série M n°34/Rév. 4, Nations Unies, 2006.

⁸ CITI/Rev.4, classe 333, Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activités économiques, Études Statistiques, série M n°34/Rév. 4, Nations Unies, 2006.

⁹ CITI/Rev.4, classe 334, Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activités économiques, Études Statistiques, série M n°34/Rév. 4, Nations Unies, 2006.

D.V-10 Gaz naturel liquéfié (GNL)

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.V-11 Gaz de pétrole liquéfié (GPL)

Constitué de propane et de butane, le GPL est habituellement dérivé du gaz naturel.

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.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.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.V-14 Marchandises entrées dans le pays par pipelines (autres que les marchandises en transit par pipelines 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 pipelines et y ont été déchargées.

D.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.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 la Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques (NUTS) d'Eurostat.

D.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.V-18 Lieu de déchargement ou de livraison du gaz

Le lieu pris en compte est le lieu où la marchandise a été déchargée d'un pipeline ou livrée à partir de celui-ci.

D.VI CONSOMMATION D'ÉNERGIE

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

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

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

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

Coefficients de conversion d'une tonne métrique de produits du pétrole en TEP adoptés par l'Agence internationale de l'énergie (AIE):

-	essence moteur	1,070
-	gazole/carburant diesel	1,035
-	fuel-oil lourd	0,960
-	gaz de pétrole liquéfié	1,130
-	gaz naturel	0,917

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

D.VI-03 Joule

Unité de mesure de la consommation d'énergie:

1 terajoule = 1 012 J = 2,78 x 105 kWh,

1 terajoule = 23,88459 TEP.

D.VI-04 Essence moteur

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

Distillant entre 35°C et 215°C, 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 plomb tétraéthyle et le plomb tétraméthyle.

Pouvoir calorifique: 44,8 TJ/1000 t.

D.VI-05 Gazole/carburant diesel (distillat)

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

Dans les gazoles/carburants diesel sont inclus les gazoles lourds qui sont obtenus par redistillation sous vide du résidu de la distillation atmosphérique. La distillation se fait entre 200°C et 380°C (moins de 65 % (vol) à 250°C (pertes comprises) et 80 % ou plus à 350°C). Leur point d'éclair est toujours supérieur à 50°C et leur densité dépasse 0,81. Les huiles lourdes obtenues par mélange sont regroupées avec les gazoles, à condition que leur viscosité cinématique ne dépasse pas 25 cST à 40°C.

Pouvoir calorifique: 43,3 TJ/1000 t.

D.VI-06 Gaz de pétrole liquéfié (GPL)

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

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

D.VI-07 Gaz naturel liquéfié (GNL)

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 m^3 , en fonction de sa composition.

D.VI-08 Liquides de gaz naturel (LGN)

Les LGN sont des hydrocarbures liquides ou liquéfiés obtenus à partir du gaz naturel dans les installations de séparation ou de traitement du gaz. Les liquides de gaz naturel comprennent l'éthane, le propane, le butane (butane normal et isobutane), le pentane et l'isopentane et les pentanes plus (parfois appelés essence naturelle ou condensat).

D.VI-09 Électricité

Énergie produite par les centrales hydroélectriques, géothermiques, nucléaires et thermiques classiques, ou d'autres sources renouvelables, à l'exclusion de l'énergie produite par les stations de pompage hydroélectriques, mesurée par le pouvoir calorifique de l'électricité (3,6 TJ/GWh).

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. Pour certains pays, deux étendues séparées de littoral peuvent être considérées comme une seule zone côtière, comme c'est le cas, par exemple, pour le littoral atlantique et pacifique du Mexique.

E.I-02 Port

Lieu aménagé et équipé permettant aux navires marchands de s'amarrer et de charger ou décharger des marchandises, d'embarquer ou de débarquer des passagers, habituellement directement sur un quai.

E.I-03 Port statistique

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

E.I-04 Port d'éclatement

Port desservi par le transport maritime de ligne de cabotage et hauturier.

E.I-05 Désignation UN/LOCODE

Code à cinq caractères; les deux premiers caractères reprennent le code des pays ISO 3166 et les trois autres se réfèrent à 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-06 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-07 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

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-08 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-09 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
 - 1 Fret ro-ro
 - 2 Conteneurs
 - 3 Autre fret général
 - 4 Vrac sec
 - 5 Vrac liquide
 - 6 Passagers
 - 7 Pêche
 - Autres

E.I-10 Linéaire de quais selon la profondeur de l'eau

Longueur de quais, en mètres, d'après la profondeur de l'eau, 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-11 Poste roulier

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

E.I-12 Grues portuaires par capacité portante

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

Les 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-13 Grues portuaires par type

Nombre de grues disponibles dans les ports, par type.

- a) Portiques à conteneurs mobiles
- b) Autres portiques à conteneurs
- c) Autres grues

E.I-14 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-15 Aides à la navigation portuaire et services

Disponibilité ou non d'aides à la navigation et de services a) dans les ports et b) dans les chenaux d'accès.

- 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-16 Liens avec l'arrière-pays portuaire et cabotage

Disponibilité de transport à faible distance et disponibilité de liens avec l'arrière-pays à partir de l'entrée de port la plus proche (distance en km).

- 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

E.II.A NAVIRES

E.II.A-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.

Année de construction du navire

Année d'achèvement de la construction d'un navire.

E.II.A-02 Année de la dernière refonte ou modification importante

Année au cours de laquelle le navire a subi pour la dernière fois une importante modification ou refonte affectant sa structure.

E.II.A-03 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.A-04 Navire

Bâtiment de mer à déplacement ou à effet de surface ayant ses propres moyens de propulsion.

Les catamarans (engins à grande vitesse) sont inclus. Les hydroptères, aéroglisseurs, sous-marins et 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.A-05 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 gaz liquéfié, les chalands-citernes et autres navires-citernes. Les transporteurs de vrac liquide sont subdivisés en:

a. transporteurs de vrac liquide monocoques

- b. transporteurs de vrac liquide à double coque*
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 e.a. les dragueurs, les navires de recherche et hydrographiques.
Conformément aux exigences de la directive sur les statistiques maritimes 95/64/CE les types de navires suivants sont inclus: transporteurs de vrac liquide, transporteurs de vrac sec, porte-conteneurs, transporteurs spécialisés, navires de charge non spécialisés et les navires à passagers.

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 tonnes 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.A-07 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.

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.A-08 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.A-09 Navire sous pavillon national

Navire immatriculé dans le pays déclarant.

E.II.A-10 Navire sous pavillon étranger

Navire immatriculé dans un pays autre que le pays déclarant.

E.II.A-11 Flotte marchande

Nombre de navires marchands de plus de 100 tonnes-jauge brute (GT) immatriculés à une date donnée dans un pays.

Les variations de la flotte correspondent à des variations du total ou d'un type de navire de la flotte maritime du pays déclarant, qui résultent des constructions nouvelles, des modifications du type ou de la capacité, des achats ou ventes à l'étranger, de la mise à la ferraille, des sinistres ou des réimmatriculations dans le registre fluvial ou à partir de celui-ci. Les navires en réparation sont inclus.

E.II.A-12 Port en lourd

Le port en lourd (tpl) est la différence, exprimée en tonnes, entre le déplacement d'un navire en calaison franc-bord d'été dans une eau d'un poids spécifique de 1,025 et le poids du navire à vide(c'est-à-dire le déplacement, exprimé en tonnes, du navire sans cargaison, sans combustible ni huile de graissage, sans eau de ballastage, sans eau fraîche ni eau potable dans les réservoirs, sans provisions consommables, sans passagers ni équipage ni leurs effets).

E.II.A-13 Jauge brute (GT)

On entend par jauge brute les dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Jusqu'à l'adoption de la Convention internationale, la Convention d'Oslo de 1947 était applicable avec des tonnages bruts différents pour certains types de navires. Dans certains cas, seuls ces chiffres sont disponibles.

E.II.A-14 Système d'Identification Automatique

Ce système a pour but de

- fournir de manière automatique des informations – y compris sur l'identité du navire, le type, la position, 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;
- recevoir automatiquement des informations de bateaux équipés de façon similaire
- surveiller et suivre les navires;
- échanger des données avec des installations côtières.

E.II.B CONTENEURS

E.II.B-01 Unité de chargement

Conteneur ou caisse mobile.

Les «flats» (voir le point E.II.B-09 ci-après) qui sont utilisés en transport maritime doivent être considérés comme des conteneurs spéciaux.

E.II.B-02 Unité de transport intermodal (UTI)

Conteneur, caisse mobile ou semi-remorque/ensemble routier adapté au transport intermodal.

E.II.B-03 Conteneur

Boîte 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:

- a) de caractère durable et conséquemment assez solide pour supporter des utilisations multiples;
- b) spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs modes de transport, sans rupture de charge;
- c) équipé d'accessoires permettant une manutention simple et tout particulièrement le transfert d'un mode de transport à un autre;
- d) conçu de manière à être facilement rempli et déchargé;
- e) empilable et
- f) ayant un volume intérieur de 1 m³ ou plus.

Les caisses mobiles sont exclues de cette définition.

Quoique sans volume intérieur, et ne satisfaisant donc pas au critère f) ci-dessus, les «flats», (voir E.II.B-09 ci-après) qui sont utilisés en transport maritime doivent être considérés comme des conteneurs spéciaux et sont donc inclus ici.

E.II.B-04 Tailles de conteneur

Les principales tailles de conteneur sont les suivantes:

- a) conteneur ISO de 20 pieds (20 pieds de long et 8 pieds de large)
- b) conteneur ISO de 40 pieds (40 pieds de long et 8 pieds de large)
- c) conteneur ISO de 20 à 40 pieds
- d) conteneur ISO de plus de 40 pieds
- e) conteneur de très grande capacité (conteneur surdimensionné);
- f) 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.

E.II.B-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:

<i>conteneur ISO 20 pieds</i>	<i>2,3 tonnes</i>
<i>conteneur ISO 40 pieds</i>	<i>3,7 tonnes</i>
<i>conteneur ISO de 20 à 40 pieds</i>	<i>3,0 tonnes</i>
<i>conteneur ISO plus de 40 pieds de long</i>	<i>4,7 tonnes</i>

E.II.B-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:

1. conteneurs pour usage général
2. 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).
3. conteneurs pour marchandises spécifiques
 - conteneur à caractéristiques thermiques
 - conteneur isotherme
 - conteneur réfrigéré (à réfrigérant renouvelable)
 - conteneur réfrigéré mécaniquement
 - conteneur chauffé
 - conteneur réfrigéré et chauffé
 - conteneur-citerne
 - conteneur pour produits solides en vrac
 - conteneur spécialisé (pour automobiles, bétail, etc.)
 - conteneur aérien.

E.II.B-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.

E.II.B-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.

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.

E.II.B-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.

E.II.B-10 Palette

Plate-forme permettant une manutention plus facile des marchandises.

Les palettes sont généralement en bois et de dimensions normalisées: 1000 mm x 1200 mm (ISO) et 800 mm x 1200 mm (CEN).

E.II.B-11 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 la présente définition.

E.III ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI**E.III-01 Transport pour compte d'autrui**

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

E.III-02 Transport pour compte propre

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

Lorsqu'une entreprise transporte son propre fret sans qu'une opération financière n'y soit associée.

E.III-03 Entreprise

Unité institutionnelle, ou plus petit groupement d'unités institutionnelles, qui comprend et contrôle directement ou indirectement, toutes les fonctions nécessaires à la conduite de ses activités de production.

Pour qu'une entreprise soit considérée comme telle, elle doit relever d'un régime de propriété ou de contrôle unique. Elle peut par contre être hétérogène de par son activité économique et son lieu d'implantation. Sont également prises en compte les entreprises sans salariés. Ne devraient être incluses que les unités exerçant effectivement une activité pendant la période considérée. Les sociétés ayant suspendu ou n'ayant pas encore commencé leurs activités sont exclues.

E.III-04 Entreprise de transport maritime

Entreprise exerçant en un ou plusieurs lieux des activités de production de services de transport maritime et dont l'activité principale, en termes de valeur ajoutée, est le transport maritime.

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

<i>CITI Rév.4:</i>	<i>Classe 501 - Transports maritimes et côtiers</i>
<i>NACE/Rév.2</i>	<i>Classe 50.1 Transports maritimes et côtiers de passagers</i>
	<i>Classe 50.2 Transports maritimes et côtiers de fret</i>

Cette définition inclut les entreprises de gestion de navires qui interviennent au nom des propriétaires du navire ou des armateurs. Les ports et autres entités fournissant des services de transport annexes et auxiliaires sont exclus. Ils sont repris sous la rubrique E.III-06 ci-après.

E.III-05 Entreprise publique de transport maritime

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

E.III-06 Entreprise portuaire

Entreprise assurant en un ou plusieurs endroits la fourniture de services portuaires et dont l'activité principale en termes de valeur ajoutée concerne les services portuaires. Les entreprises portuaires de plaisance sont exclues.

La définition inclut les entreprises portuaires autres que les ports de plaisance. D'après la classification des activités, les catégories suivantes sont concernées:

<i>CITI Rév.4:</i>	<i>Classe 5222 – Services annexes des transports par eau</i>
<i>NACE Rév. 2</i>	<i>Classe 5222 – Services annexes des transports par eau</i>

E.III-07 Entreprise portuaire publique

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

E.III-08 Société de classification

Entreprise chargée d'élaborer les normes de conception et de construction de bâtiments de mer et d'en assurer le respect tout au long de la vie du navire, pour le bien commun, en imposant des normes techniques élevées pour la conception, la fabrication, la construction, l'entretien, le fonctionnement, et les performances, afin de promouvoir la sécurité de la vie et des biens en mer.

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

<i>CITI Rév.4:</i>	<i>Classe 5229 – Autres activités de support des transports</i>
<i>NACE Rév. 2</i>	<i>Classe 5229 – Autres activités de support des transports</i>

E.III-09 Chiffre d'affaires

Montant total facturé par l'entreprise de transport maritime pendant la période de référence. Ce total correspond à des ventes sur le marché de biens ou de services fournis à des tiers. Les «autres recettes d'exploitation» comme, par exemple, les revenus de concessions, de brevets, de marques de fabrique et similaires sont inclus. Le chiffre d'affaires comprend tous les impôts et taxes qui grèvent les biens ou les services facturés par l'entreprise, à l'exception de la TVA facturée par celle-ci aux clients. Il comprend également toutes les autres charges imputées aux clients. Les remises, ristournes et rabais divers, ainsi que la valeur des emballages rendus sont à déduire, mais non les escomptes accordés pour paiement immédiat.

Le chiffre d'affaires ne comprend que des activités normales et exclut dont la vente d'actifs fixes. Il exclut également les subventions d'exploitation reçues des pouvoirs publics ou de l'Union européenne.

E.III-10 Effectif

L'effectif est le nombre de personnes employées, c'est-à-dire le nombre total de personnes qui travaillent dans l'entreprise (y compris les propriétaires actifs, les associés travaillant de façon permanente dans l'entreprise et les travailleurs familiaux non rémunérés), ainsi que les personnes qui travaillent en dehors de l'entreprise, qui font partie de l'entreprise et sont rémunérées par celle-ci (ex.: les représentants commerciaux, le personnel de livraison, les équipes d'entretien et de réparation). L'effectif comprend les personnes absentes pendant une courte période (ex.: congés de maladie, congés payés ou congés spéciaux), et également le personnel en grève, mais pas les personnes absentes pour une durée indéterminée. Il comprend également les salariés à temps partiel en accord avec la législation du pays concerné, qui figurent sur la liste des salariés de l'entreprise, ainsi que les travailleurs saisonniers, les apprentis et les travailleurs à domicile qui perçoivent un salaire.

Le nombre de personnes occupées ne comprend pas la main d'œuvre fournie à l'entreprise par d'autres entreprises, les personnes effectuant des travaux de réparation et de maintenance dans l'entreprise pour le compte d'autres entreprises, ainsi que celles effectuant leur service militaire obligatoire. En revanche, les personnes qui sont à la disposition d'une entreprise pour des raisons commerciales sur la base d'un contrat de longue durée (par exemple, les vendeurs sur les transbordeurs de passagers) devront être incluses comme salariés de l'entreprise où elles travaillent plutôt que dans l'entreprise avec laquelle elles ont un contrat de travail.

Le terme «Travailleurs familiaux non rémunérés» désigne les personnes qui vivent avec le propriétaire de l'entreprise et travaillent de façon régulière pour l'entreprise, mais n'ont pas de contrat de service et ne reçoivent pas de rémunération déterminée pour le travail effectué. Ce terme désigne exclusivement les personnes qui ne figurent pas sur la liste des salariés d'une autre entreprise au titre d'un emploi principal.

Le nombre de personnes employées correspond au nombre d'emplois tel que défini dans le Système comptable européen 1995 (ESA) et représente une moyenne annuelle.

E.III-11 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-12 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.IV TRAFIC**E.IV-01 Service 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 E.IV-02 Service maritime régulier

Service programmé assuré par des navires, effectué selon un horaire publié ou avec une constance ou fréquence telles qu'il constitue une série systématique évidente.

E.IV-03 Service maritime non régulier

Service maritime autre qu'un service régulier.

E.IV-04 Voyage par mer

Circulation par mer à partir d'un point d'origine donné jusqu'à un point de destination donné.

Un voyage peut être divisé en un certain nombre d'étapes ou de sections. Sont inclus les voyages liés à un seul port, entre un port et une installation au large des côtes ou un lieu en mer. Dans le contexte maritime, les voyages par mer sont également appelés traversées maritimes ou simplement traversées.

E.IV-05 Étape

Une étape est le mouvement d'un navire directement d'un port à un autre sans escale à un port intermédiaire.

E.IV-06 Voyage marchandises

Mouvement de fret par mer entre le lieu de chargement ou d'embarquement sur un navire et le lieu de déchargement ou de débarquement du navire.

Un parcours maritime peut inclure des escales dans un certain nombre de ports entre le point d'origine donné et le point de destination donné et comporter un certain nombre de voyages avec chargement et déchargement du fret dans un certain nombre de ports.

E.IV-07 Distance de port à port

Pour les statistiques, la distance de port à port est la distance réelle parcourue.

Une estimation de la distance réelle peut être fournie.

E.IV-08 Navire-kilomètre

Unité de mesure représentant le mouvement d'un navire sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue. Les mouvements de navires vides sont inclus.

E.IV-09 Escale d'un navire marchand

Un navire marchand fait escale dans un port lorsqu'il jette l'ancre ou accoste pour charger ou décharger du fret, pour embarquer ou débarquer des passagers ou pour faciliter l'accès à des excursions aux passagers.

Sont exclus le mouillage, sans mouvement de fret ou de passagers, et la traversée du port.

E.IV-10 Escale d'avitaillement

Un navire de charge ou de passagers fait une escale d'avitaillement lorsqu'il fait escale dans un port pour y prendre du combustible de soute ou des provisions.

E.IV-11 Autres escales

Escales autres que les escales décrites en 09 et les escales d'avitaillement effectuées par un navire de charge ou de passagers.

E.IV-12 Arrivée d'un navire

Toute arrivée d'un navire marchand faisant escale dans un port du territoire du pays déclarant.

E.IV-13 Départ d'un navire

Tout départ d'un navire marchand après avoir fait escale dans un port du territoire du pays déclarant.

E.IV-14 Chômage d'un navire marchand

Un navire marchand est au chômage lorsqu'il est amarré au port pour cause de manque de travail.

E.IV-15 Contrôle par l'État du port

Inspection effectuée dans le port, par l'État du port, de navires marchands afin de vérifier leur navigabilité.

E.IV-16 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 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-03 Transport maritime national

Transport par mer entre deux ports situés dans le même territoire national ou transport uniportuaire dans le territoire national.

Dans le contexte maritime, le transport national par mer s'appelle également cabotage. Le transport national par mer peut être effectué par un navire marchand immatriculé dans le pays déclarant ou dans un autre pays.

E.V-04 Transport international par mer

Transport par mer autre que national.

Le transport international lié à un seul port est inclus.

E.V-05 Transport international par mer effectué par un navire d'un pays tiers

Transport international par mer entre deux pays effectué par un navire marchand immatriculé dans un pays tiers.

Un pays tiers est un pays autre que le pays de chargement (ou d'embarquement) ou le pays de déchargement (ou de débarquement).

E.V-06 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 transport maritime à courte distance.

- E.V-08 Transport unitisé**
Le transport par unité de charge est le transport de fret dans des unités multimodales telles que des conteneurs ou des unités mobiles (ro-ro).
Le transport par caisses mobiles est compris.
- E.V-09 Transport non-unitisé**
Transport autre que le transport unitisé.
Sont inclus le transport de vrac liquide et de vrac sec, les produits forestiers et le fret général.
- E.V-10 Tonne-kilomètre (Tkm)**
Unité de mesure représentant le transport par un navire marchand d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.
- E.V-11 Tonne-kilomètre offerte**
Une tonne-kilomètre est offerte lorsqu'une tonne de charge utile dans un navire marchand est transportée sur une distance d'un kilomètre. Les tonnes-kilomètres offertes équivalent à la charge utile du navire multipliée par la distance de port à port pour toutes les traversées. Le transport par barges est inclus.
- E.V-12 Tonne-kilomètre réalisée**
La tonne-kilomètre réalisée est le produit du nombre total de tonnes de fret transporté pour tous les voyages et de la distance de port à port pour chaque trajet.
- E.V-13 Taux de remplissage**
Tonne-kilomètre réalisée exprimée en pourcentage de tonne-kilomètre offerte.
- E.V-14 Tonnes à bord**
Tonnes de fret à bord d'un navire marchand à l'arrivée ou au départ d'un port.
- E.V-15 EVP-kilomètre**
Unité de mesure représentant le mouvement d'un EVP sur une distance d'un kilomètre.
- E.V-16 EVP-kilomètre offert**
Mouvement d'un EVP dans un porte-conteneurs sur une distance d'un kilomètre. Les EVP-kilomètres offerts correspondent au nombre d'EVP susceptibles d'être transportés par le navire 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-17 EVP-kilomètre réalisé**
Somme pour tous les voyages du produit du nombre total des EVP transportés et de la distance de port à port pour chaque voyage.
- E.V-18 Capacité de charge EVP**
EVP-kilomètres réalisés exprimés en pourcentage des EVP-kilomètres offerts.
- E.V-19 EVP à bord**
Il s'agit des EVP à bord d'un navire marchand à l'arrivée ou au départ d'un port.
- E.V-20 Voyageur par mer**
Toute personne qui effectue un voyage sur un navire marchand.

Le personnel affecté au service d'un navire marchand n'est pas considéré comme faisant partie des passagers. Ne sont pas assimilés à des passagers les membres d'équipage voyageant à bord du navire sans avoir payé leur voyage et qui ne sont pas affectés au service du navire, ainsi que les enfants en bas-âge.

E.V-21 Croisiériste

Passager faisant un voyage en mer à bord d'un bateau de croisière.

Les passagers d'excursion à la journée ne sont pas pris en compte.

E.V-22 Déplacement d'un voyageur par mer

Mouvement d'un passager du port où commence le voyage jusqu'au port où il s'achève. Pour certains passagers, et notamment pour les croisiéristes, il peut s'agir du même port.

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

E.V-23 Voyageur-kilomètre

Unité de mesure représentant le transport par un navire marchand d'un passager sur une distance d'un kilomètre.

E.V-24 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-25 Passagers à bord

Le nombre de passagers à bord d'un navire marchand à l'arrivée ou au départ d'un port.

E.V-26 Voyageurs-kilomètres réalisés

La somme des produits obtenus en multipliant le nombre de passagers maritimes transportés lors de chaque voyage par la distance de port à port.

E.V-27 Utilisation de la capacité passagers

Voyageurs-kilomètres réalisés exprimés en pourcentage de voyageurs-kilomètres offerts.

E.V-28 But du déplacement d'un voyageur par mer

Les motifs de déplacement sont les suivants:

- travail ou formation (migrations alternantes)
- affaires
- vacances
- autres (shopping, loisirs, famille)

E.V-29 Voyageur par mer embarqué

Passager qui embarque à bord d'un navire pour être transporté par ce dernier.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme embarquement après débarquement. Les croisiéristes en excursion sont exclus.

E.V-30 Voyageur par mer débarqué

Passager débarquant d'un navire à la fin d'un déplacement en mer.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme débarquement avant embarquement. Les croisiéristes en excursion sont exclus.

E.V-31 Excursion d'un croisiériste

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

E.V-32 Relation de transport d'un voyageur par mer

Combinaison du port d'embarquement et du port de débarquement du voyageur transporté par mer quel que soit l'itinéraire suivi.

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 UN-LOCODE (système de codage des ports et autres lieux).

Ces ports peuvent être groupés en fonction de leur position géographique au moyen de systèmes internationaux tels que NUTS (Nomenclature des unités territoriales statistiques) d'Eurostat.

Si le port d'embarquement et le port de débarquement sont les mêmes, il n'y a pas de relation de transport par mer.

E.V-33 Port d'embarquement

Le port où le passager a commencé son voyage.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme embarquement après débarquement. Les croisiéristes en excursion sont exclus.

E.V-34 Port de débarquement

Le port où le passager termine son voyage.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme débarquement avant embarquement. Les croisiéristes en excursion sont exclus.

E.V-35 Marchandises transportées par mer

Toutes marchandises transportées par un navire marchand.

Cette définition englobe tous les emballages et l'équipement tel que conteneurs, caisses mobiles, palettes ou véhicules routiers. Sont inclus le courrier, les marchandises transportées dans ou sur des wagons, des camions, des remorques, des semi-remorques ou des barges. Sont par contre exclus les véhicules terrestres avec conducteur, les véhicules commerciaux et les remorques rentrant à vide, les réservoirs et les provisions de bord, le poisson transporté dans des bateaux de pêche et des navires-usines, les marchandises transportées de différents bassins ou docks à l'intérieur du même port.

E.V-36 Poids brut-brut des marchandises

Poids total des marchandises, 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-37 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-38 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-39 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 solide
 - conteneurs
 - roll-on/roll-off (unités autopropulsées)
 - roll-on/roll-off (unités non-autopropulsées)
 - autre fret général
- E.V-40 Lo-Lo (manutention verticale)**
Chargement/déchargement par des grues à bord du navire ou par des grues à terre.
- E.V-41 Fret en conteneur**
Conteneurs avec ou sans cargaison, chargés sur le navire qui les transporte par mer ou déchargés de celui-ci.
- E.V-42 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-43 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-44 Catégories de marchandises transportées par mer**
Les catégories de marchandises transportées par mer sont celles définies par la Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport (NST) d'Eurostat ou la Classification des marchandises pour les statistiques de transport en Europe (CSTE) de la CEE-ONU.
- E.V-45 Marchandises dangereuses**
Les catégories sont celles définies dans le chapitre VII de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS, 1974) révisées et spécifiées dans le code IMDG (Code maritime international pour le transport de marchandises dangereuses).
- E.V-46 Transbordement de navire à navire**
Le déchargement de fret d'un navire de marchandises et son chargement sur un autre navire de marchandises même si le fret peut subir un temps de séjour à terre avant de poursuivre le voyage.
Le transbordement vers d'autres modes de transport est exclu.
- E.V-47 Marchandises chargées**
Marchandises placées sur un navire marchand pour être transportées par mer.
Le transbordement d'un navire vers un autre est considéré comme du chargement après déchargement. Les marchandises chargées comprennent les marchandises nationales, les marchandises transbordées (marchandises nationales ou étrangères arrivant au port par la

mer) et des marchandises en transit terrestre (marchandises étrangères arrivant au port par la route, par le rail, par voie aérienne ou par voie navigable intérieure).

E.V-48 Marchandises déchargées

Marchandises enlevées d'un navire marchand.

Le transbordement d'un navire vers un autre est considéré comme du déchargement avant rechargement. Les marchandises déchargées comprennent les marchandises nationales, les marchandises transbordées (marchandises nationales ou étrangères quittant un port par la mer) et les marchandises en transit terrestre (marchandises étrangères quittant un port par la route, le rail, la voie aérienne ou par voie navigable).

E.V-49 Relation de transport de marchandises par mer

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

Il s'agit de ports maritimes (sauf en ce qui concerne les transports en zone fluvio-maritime pour lesquels il peut s'agir aussi de ports de navigation intérieure), auxquels est attribué un codage conforme à un système international de classification tel que UN-LOCODE (système de codage des ports et autres lieux).

Ces ports peuvent être groupés en fonction de leur position géographique au moyen de systèmes internationaux tels que NUTS (Nomenclature des unités territoriales statistiques) d'Eurostat.

E.V-50 Port de chargement

Port où les marchandises expédiées ont été chargées sur le navire dont elles seront déchargées au port déclarant.

Le transbordement d'un navire à un autre est considéré comme du chargement après déchargement.

E.V-51 Port de déchargement

Port où les marchandises seront déchargées du navire sur lequel elles ont été chargées au port déclarant.

Le transbordement d'un navire vers un autre est considéré comme du déchargement avant rechargement.

E.VI CONSOMMATION D'ÉNERGIE

E.VI-01 Consommation d'énergie des navires marchands

Consommation finale d'énergie des navires.

La consommation finale d'énergie des navires circulant à vide est incluse.

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

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

Coefficients de conversion adoptés par l'Agence internationale de l'énergie (AIE):

- gazole/carburant diesel	1,035	
- fuel-oil lourd		0,960.

E.VI-03 Joule

Unité de mesure de la consommation d'énergie.

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

1 terajoule = 23,88459 TEP.

E.VI-04 Gazole/carburant diesel (distillat)

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

Dans les gazoles/carburants diesel sont inclus les gazoles lourds obtenus par redistillation sous vide du résidu de la distillation atmosphérique. Les gazoles/carburants diesel distillent entre 200 °C et 380 °C, moins de 65 % en volume (y compris les pertes) distillant à 250 °C, et 80 % ou plus à 350 °C. Les huiles lourdes obtenues par mélange sont regroupées avec les gazoles, à condition que leur viscosité cinématique ne dépasse pas 25 cST à 40 °C.

Pouvoir calorifique: 43,3 TJ/1000 t.

E.VI-05 Fuel-oil lourd (résidu)

Carburant lourd qui constitue le résidu de distillation.

Cette catégorie inclut tous les fuels de résidus (y compris ceux obtenus par mélange). La viscosité des fuels-oils lourds est supérieure à 25 cST à 40 °C. Leur point d'éclair est toujours supérieur à 50 °C et leur densité dépasse 0.

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.

F.I-02 Aéroport international

Tout aéroport, désigné par l'État sur le territoire duquel 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. Les portes peuvent être équipées

- a) de passerelles au contact

Porte avec passerelle au contact 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.

- b) Autres

Portes autres que celles équipées de passerelles au contact

F.I-09 Parcs de stationnement automobile

Zones de stationnement des automobiles mises à disposition à l'aéroport:

- Stationnement de courte durée

Parc de stationnement où la durée maximale de stationnement autorisée est inférieure à 24 heures.

- Stationnement de moyenne et longue durée

Parc de stationnement où la durée maximale de stationnement autorisée est de 24 heures ou plus.

Pour les parcs de stationnement éloignés, seuls ceux desservis par des autobus de l'aéroport doivent être inclus.

F.I-10 Plateformes de transport intermodal de marchandises

Terminal de fret à l'intérieur de l'aéroport offrant côté ville des liaisons avec des modes de transport autres que la route.

F.I-11 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:

- a) Train à grande vitesse

Accès aux services de train à grande vitesse

- b) Train grande ligne
Accès aux services de trains grande ligne
- c) Métro
Accès aux services de métro
- d) Services de cars interurbains
Accès à des services d'autocars express et interurbains
- e) Services d'autobus urbains
Accès à des services d'autobus locaux

F.I-12 Plateformes de transport intermodal de marchandises

Terminal de fret à l'intérieur de l'aéroport offrant côté ville des liaisons avec des modes de transport autres que la route

F.I-13 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:

- a) Train à grande vitesse
Accès aux services de train à grande vitesse
- b) Train grande ligne
Accès aux services de trains grande ligne
- c) Métro
Accès aux services de métro
- d) Services de cars interurbains
Accès à des services d'autocars express et interurbains
- e) Services d'autobus urbains
Accès à des services d'autobus locaux

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. Celle-ci est disponible à l'adresse suivante: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

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 inclus 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.

c) Appareil mixte

Aéronef de passagers ayant des capacités renforcées pour le transport de fret sur le pont passagers.

d) Avion à conversion rapide

Aéronef conçu pour permettre un passage rapide d'une configuration passagers à une configurant fret et vice versa.

e) Autres

Aéronef non utilisé pour le transport aérien commercial.

F.II-05 Classification des aéronefs en fonction de leurs caractéristiques acoustiques

f) Aéronef sans certification acoustique

Aéronef non certifié par rapport aux exigences acoustiques internationales.

g) Avion du chapitre II

Aéronef répondant aux spécifications du chapitre II Annexe 16 de la convention OACI de Chicago.

h) Avion du chapitre III

Aéronef répondant aux spécifications du chapitre III Annexe 16 de la convention OACI de Chicago.

i) 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, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI

F.III-01 Entreprise

Unité institutionnelle, ou plus petit groupement d'unités institutionnelles, qui comprend et contrôle directement ou indirectement, toutes les fonctions nécessaires à la conduite de ses activités de production.

Pour qu'une entreprise soit considérée comme telle, elle doit relever d'un régime de propriété ou de contrôle unique. Elle peut par contre être hétérogène de par son activité économique et son lieu d'implantation.

F.III-02 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:

<i>Projet de CITI Rév 4</i>	<i>Division 51 Transport aérien</i>
<i>NACE Rév. 2</i>	<i>Division 51 Transport aérien</i>

F.III-03 Exploitant d'aéroport

Entreprise de transport aérien assurant l'exploitation d'un aéroport commercial.

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

<i>Projet de CITI Rév 4</i>	<i>Classe 5223 Services auxiliaires de transport aérien</i>
<i>NACE Rév. 2</i>	<i>Classe 52.23 Services auxiliaires de transport aérien</i>

F.III-04 Organisme de contrôle de la circulation aérienne

Entreprise de transport aérien assurant des services de contrôle de la circulation aérienne.

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

<i>Projet de CITI Rév 4</i>	<i>Classe 5223 Services auxiliaires de transport aérien</i>
<i>NACE Rév. 2</i>	<i>Classe 52.23 Services auxiliaires de transport aérien.</i>

F.III-05 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:

<i>Projet de CITI Rév 4</i>	<i>Classe 5223 Services auxiliaires de transport aérien</i>
-----------------------------	---

NACE Rév. 2
Classe 5224 Manutention
Classe 52.23 Services auxiliaires de transport aérien
Classe 52.24 Manutention

F.III-06 Chiffre d'affaires

Montant total facturé par une entreprise de transport aérien durant la période considérée. Ce total correspond à des ventes sur le marché de biens ou de services fournis à des tiers. Sont intégrés au chiffre d'affaires les «autres bénéfiques d'exploitation» tels que les revenus de concession, de franchise, de brevets, marques et valeurs similaires. Le chiffre d'affaires comprend tous les impôts et taxes qui grèvent les biens ou les services facturés par l'entreprise, à l'exception de la TVA facturée par celle-ci aux clients. Il comprend également toutes les autres charges imputées aux clients. Les remises, ristournes et rabais accordés aux clients, sont à déduire, mais non les escomptes.

Le chiffre d'affaires ne comprend que des activités normales et exclut dont la vente d'actifs fixes. De même, il exclut les subventions d'exploitation reçues des pouvoirs publics.

F.III-07 Coûts de maintenance – aéroports

Dépenses nécessaires au maintien des activités aéroportuaires liées à la réparation et l'entretien des infrastructures fixes et des équipements principaux.
Par exemple les dépenses consacrées à la maintenance des pistes et au maintien en bon état des équipements de manutention des bagages et du fret.

F.III-08 Coûts de maintenance – aéronefs

Dépenses nécessaires au maintien de l'aéronef et de ses moteurs en état de vol.

Ces dépenses incluent les opérations de réparation et d'entretien courantes de la cellule et des moteurs, qu'elles soient exécutées par un personnel interne ou en sous-traitance.

F.III-09 Effectif

L'effectif est le nombre de personnes employées, c'est-à-dire le nombre total de personnes qui travaillent dans l'entreprise (y compris les propriétaires actifs, les associés travaillant de façon permanente dans l'entreprise et les travailleurs familiaux non rémunérés), ainsi que les personnes qui travaillent en dehors de l'entreprise, qui font partie de l'entreprise et sont rémunérées par celle-ci (ex.: les représentants commerciaux, le personnel de livraison, les équipes d'entretien et de réparation). L'effectif comprend les personnes absentes pendant une courte période (ex.: congés de maladie, congés payés ou congés spéciaux), et également le personnel en grève, mais pas les personnes absentes pour une durée indéterminée. Il comprend également les salariés à temps partiel en accord avec la législation du pays concerné, qui figurent sur la liste des salariés de l'entreprise, ainsi que les travailleurs saisonniers, les apprentis et les travailleurs à domicile qui perçoivent un salaire.

Le nombre de personnes occupées ne comprend pas la main-d'œuvre fournie à l'entreprise par d'autres entreprises, les personnes effectuant des travaux de réparation et de maintenance dans l'entreprise pour le compte d'autres entreprises, ainsi que celles effectuant leur service militaire obligatoire. En revanche, les personnes qui sont à la disposition d'une entreprise pour des raisons commerciales sur la base d'un contrat de longue durée (comme les démonstrateurs dans les grands magasins) devront être incluses comme salariés de l'entreprise où elles travaillent plutôt que dans l'entreprise avec laquelle elles ont un contrat de travail.

Le nombre de personnes occupées correspond au nombre moyen annuel de personnes occupées.

F.III-10 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, personnel hôtelier, etc.

F.IV TRAFIC**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 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

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 intérieur

Vol composé exclusivement d'étapes de vol intérieur et portant le même numéro de vol.

F.IV-16 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-17 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-18 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-19 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-20 Service aérien non régulier

Service aérien commercial autre qu'un service régulier.

F.IV-21 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-22 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-23 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-24 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-25 Numéro de vol (aéronef)

Le numéro de vol est le principal numéro de vol publié attribué par le transporteur 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-26 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-27 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-28 Heures de vol

Une heure de vol est dite effectuée lorsqu'un avion est en service pendant une heure. Les heures de vol sont mesurées sur la base du temps cale à cale.

F.IV-29 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 «jours de disponibilité», y compris les jours nécessaires aux travaux de maintenance ou de révision.

F.IV-30 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-31 Sièges passagers offerts

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-32 Sièges-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. Les manœuvres et les autres mouvements similaires sont exclus.

F.IV-33 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 leur 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 destination

Passagers commençant ou terminant leur voyage à l'aéroport désigné.

F.V-11 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 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-12 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 avec escales intermédiaires, le numéro de vol change à un aéroport pour indiquer le changement entre vol arrivée et vol 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-13 Passagers au terminal

Total des passagers à destination et en correspondance.

F.V-14 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 ou non payants à bord d'un aéronef durant une étape de vol. Les passagers en transit direct ne sont pas pris en compte.

F.V-15 Passager-kilomètre

Transport d'un passager sur un kilomètre.

F.V-16 Taux de remplissage

Passagers-kilomètres exprimés en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles.

F.V-17 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-18 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-19 Tonnes-kilomètres passagers réalisées**
Résultat obtenu en multipliant les passagers-kilomètres transportés par le poids de chaque passager y compris le poids de la franchise et de l'excédent de bagages.
Chaque exploitant de transport aérien peut appliquer ses propres poids passagers ou le poids standard de 100 kg (bagages inclus).
- F.V-20 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-21 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-22 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-23 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-24 Tare**
Poids d'une unité de transport (par exemple, conteneur aérien) avant que du fret n'y soit chargé.
- F.V-25 Fret chargé ou déchargé**
Fret chargé ou déchargé d'un aéronef.
Le fret en transit direct n'est pas inclus.
- F.V-26 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-27 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-28 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-29 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-30 Courrier chargé et déchargé

Tout courrier chargé ou déchargé d'un avion.

Le courrier en transit direct est exclu.

F.V-31 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-32 Valise diplomatique

Sac de courrier utilisé par les gouvernements pour expédier des lettres et dépêches officielles.

F.V-33 Tonnes-kilomètres de courrier réalisées par étape de vol

Une tonne-kilomètre est une tonne métrique de courrier à chargement payant transportée sur un kilomètre. Les tonnes-kilomètres réalisées sont obtenues en multipliant le nombre total de tonnes de courrier à chargement payant transportées sur chaque étape de vol par la distance entre aéroports.

F.V-34 Tonnes-kilomètres de courrier réalisées par aéroports d'origine/de destination

Une tonne-kilomètre est une tonne métrique de courrier à chargement 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-35 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-36 Types de marchandises transportées par air

Les marchandises transportées peuvent être classées par type:

Citons parmi les systèmes de classification la NST2007 (nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques du transport) qui remplace la CSTE (classification des marchandises pour les statistiques du transport en Europe – UNECE) et la NST/R (nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques du transport – révisée – Eurostat).

F.V-37 Marchandises dangereuses

Les classes de marchandises dangereuses transportées par air sont celles définies par la quinzième édition révisée des *Recommandations* des Nations unies sur le transport de marchandises dangereuses, Nations unies, Genève 2007.

- Classe 1: explosifs
- Classe 2: gaz
- Classe 3: matières 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.

F.V-38 Charge transportée

Chargement payant de passagers, bagages, fret et courrier transporté dans l'aéronef et mesuré en tonnes métriques.

F.V-39 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 sur chaque étape de vol par la distance entre aéroports.

F.V-40 Taux de remplissage en poids

Tonnes-kilomètres payantes réalisées, exprimées en pourcentage des tonnes-kilomètres disponibles.

F.VI CONSOMMATION D'ÉNERGIE

F.VI-01 Consommation d'énergie par transport aérien

Énergie finale consommée par un aéronef pour sa propulsion, la production d'électricité et le chauffage.

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

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

Le coefficient de conversion adopté par l'Agence internationale de l'énergie (AIE) pour le kérosène est le suivant:

- kérosène. 1,045.

F.VI-03 Joule

Unité de mesure de la *consommation* d'énergie:

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

1 terajoule = 23,88459 TEP.

F.VII ACCIDENTS AÉRIENS

F.VII-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:

qui altèrent 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 de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailerons, 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.VII-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.VII-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.VII-04 Blessure mortelle

Blessure entraînant la mort dans les trente jours qui suivent la date de l'accident.

F.VII-05 Blessure non mortelle

Blessure autre qu'une blessure mortelle, subie par une personne lors d'un accident.

F.VII-06 Préjudice 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.VII-07 Accident corporel léger

Blessure non mortelle, autre qu'une blessure grave subie par une personne lors d'un accident.

F.VII-08 État d'occurrence

État sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

F.VII-09 État de l'exploitant

État où un exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

F.VII-10 État d'immatriculation

État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

F.VII-11 Accident sur le territoire national

Accident sur le territoire de l'État d'occurrence.

F.VII-12 Accident impliquant un aéronef immatriculé au niveau national

Accident impliquant un aéronef figurant sur le registre national d'immatriculation d'un État.

G. TRANSPORT INTERMODAL

G.I INTRODUCTION

G.I-01 Transport 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, un véhicule routier ou ferroviaire ou un bateau.

Le voyage de retour des conteneurs ou caisses mobiles vides et des véhicules routiers et remorques de transport de marchandises vides ne relève pas du transport intermodal, car aucune marchandise n'est alors transportée. Ce voyage est lié cependant au transport intermodal, et il est donc souhaitable de rassembler des données sur les mouvements à vide en même temps que des données sur ce dernier.

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 Transport de fret combiné

Transport intermodal de marchandises dans lequel la majeure partie du voyage s'effectue par chemin de fer, par voie navigable intérieure ou par mer et où les trajets de départ et d'arrivée exécutés par route sont aussi courts que possible.

Conformément à la directive 92/106/CE de l'Union européenne, la distance routière (à vol d'oiseau) doit être inférieure à 100 km pour le transport rail-route et 150 km pour le transport route-voie navigable intérieure ou mer.

G.I-04 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-05 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-06 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.

Le transport de camions via Eurotunnel est un exemple de route roulante.

G.I-07 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-08 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-09 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) mode de transport inconnu
- b) rail
- c) route
- d) voies de navigation intérieures
- e) maritime
- f) oléoduc
- g) voie aérienne.

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-10 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-11 Terminal de transport intermodal

Lieu équipé pour le transbordement et le stockage d'unités de transport intermodal (UTI) entre modes.

Le concept de point central unique («Hub and Spoke») consiste en la desserte de tous les points d'un territoire déterminé à partir d'un point central unique. Le «hub» est un point central pour la collecte, le tri, le transbordement et la distribution de marchandises pour une région particulière.

G.II MATÉRIEL

G.II-01 Unité de chargement

Conteneur ou caisse mobile.

Les «flats» (voir le point G.II-09 ci-après) qui sont utilisés en transport maritime doivent être considérés comme des conteneurs spéciaux.

G.II-02 Unité de transport intermodale (UTI)

Conteneur, caisse mobile ou semi-remorque/ensemble routier adaptée au transport intermodal.

G.II-03 Conteneur

Boîte 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:

- a) de caractère durable et conséquemment assez solide pour supporter des utilisations multiples;
- b) spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs modes de transport, sans rupture de charge;
- c) équipé d'accessoires permettant une manutention simple et tout particulièrement le transfert d'un mode de transport à un autre;
- d) conçu de manière à être facilement rempli et déchargé;
- e) empilable et
- f) ayant un volume intérieur de 1 m³ ou plus.

Les caisses mobiles sont exclues de cette définition.

Quoique sans volume intérieur, et ne satisfaisant donc pas au critère f) ci-dessus, les «flats», (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:

- a) conteneur ISO de 20 pieds (20 pieds de long et 8 pieds de large)
- b) conteneur ISO de 40 pieds (40 pieds de long et 8 pieds de large)
- c) conteneurs ISO de 20 à 40 pieds
- d) conteneurs ISO de plus de 40 pieds
- e) conteneur de très grande capacité (conteneur surdimensionné)
- f) 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:

<i>conteneur ISO 20 pieds</i>	<i>2,3 tonnes</i>
<i>conteneur ISO 40 pieds</i>	<i>3,7 tonnes</i>
<i>conteneur ISO de 20 à 40 pieds</i>	<i>3,0 tonnes</i>
<i>conteneur ISO plus de 40 pieds de long</i>	<i>4,7 tonnes</i>

G.II-06 Types de conteneurs

Les principaux types de conteneurs, tels que définis dans le Manuel de normes ISO sur les conteneurs pour le transport des marchandises, sont les suivants:

1. conteneurs pour usage général
2. 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).
3. conteneurs pour marchandises spécifiques
 - conteneur à caractéristiques thermiques
 - conteneur isotherme
 - conteneur réfrigéré (à réfrigérant renouvelable)
 - conteneur réfrigéré mécaniquement
 - conteneur chauffé
 - conteneur réfrigéré et chauffé
 - conteneur-citerne
 - conteneur pour produits solides en vrac
 - conteneur spécialisé (pour automobiles, bétail, etc.)
 - 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 Wagon pour transport intermodal

Wagon spécialement construit ou équipé pour le transport d'unité 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-11 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-12 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-13 Chariot-cavalier

Portique mobile monté sur des pneumatiques pour le déplacement ou le gerbage de conteneurs sur une surface plane et renforcée.

G.II-14 Reach stacker

Grue automobile équipée d'un dispositif de levage frontal lui permettant de déplacer ou de gerber des UTI.

G.II-15 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-16 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.

INDEX

A. TRANSPORT FERROVIAIRE

Accident; A.VII-01
Accident corporel; A.VII-07
Accident entraînant des dommages corporels graves; A.VII-08
Accident grave; A.VII-04
Accident mettant en cause le transport de marchandises dangereuses; A.VII-17
Accident de personne cause par du matériel roulant en marche; A.VII-14
Accident se produisant à un passage à niveau; A.VII-13
Age d'un véhicule ferroviaire; A.II.A-33
Arrêt; A.I-23
Automotrice; A.II.A-09
Caisse mobile; A.II.B-08
Capacité de charge d'un wagon; A.II.A-32
Capacité de transport de voyageurs: places assises ou couchées; A.II.A-16
Capacité de transport de voyageurs: places debout; A.II.A-17
Catégorie de personne prise en compte dans les statistiques d'accidents ferroviaires; A.VII-16
Charbon (houille); A.VI-08
Chiffre d'affaires; A.III-07
Circulation ferroviaire; A.IV-01
Circulation ferroviaire sur le territoire national; A.IV-03
Collision (collision de trains), y compris les collisions avec les obstacles à l'intérieur du gabarit.; A.VII-11
Consommation d'énergie par le transport ferroviaire; A.VI-01
Conteneur; A.II.B-03
Dépenses d'entretien des infrastructures; A.III-10
Dépenses d'entretien du matériel roulant; A.III-11
Dépenses d'investissement dans le matériel roulant; A.III-09
Dépenses d'investissement en infrastructures; A.III-08
Déraillement; A.VII-12
Dommages importants au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement; A.VII-05
Effectif; A.III-05
Electricité; A.VI-10
Embranchement; A.I-04
Embranchement particulier; A.I-05
Entreprise de chemins de fer; A.III-01
Entreprise de transport ferroviaire; A.III-02
Entreprise intégrée; A.III-04
Envoi; A.V-14
Essence moteur; A.VI-04
Evp (équivalent vingt pieds); A.II.B-07
Evp-kilomètre; A.V-23
Flat; A.II.B-09
Fourgon; A.II.A-18
Fuel-oil lourd (résidu); A.VI-06
Gabarit de chargement ferroviaire; A.I-20
Gare; A.I-21
Gare commune; A.I-22
Gare de triage; A.I-24
Gaz de pétrole liquéfié (gpl); A.VI-07
Gazole/carburant diesel (distillat); A.VI-05
Gestionnaire d'infrastructure; A.III-03
Incendies dans le matériel roulant; A.VII-15
Interruptions importantes de la circulation; A.VII-06
Joule; A.VI-03
Lieu de chargement; A.V-31
Lieu de débarquement; A.V-13
Lieu de déchargement; A.V-32
Lieu d'embarquement; A.V-12
Ligne; A.I-06
Ligne aménagée pour la grande vitesse; A.I-15
Ligne de chemin de fer; A.I-11

Ligne de chemin de fer classique; A.I-13
Ligne de chemin de fer principale; A.I-12
Ligne de tramway; A.I-10
Ligne dédiée à la grande vitesse; A.I-14
Ligne électrifiée; A.I-07
Lignite; A.VI-09
Locomotive; A.II.A-07
Locotracteur; A.II.A-08
Longueur des lignes exploitées; A.I-16
Manœuvre; A.IV-02
Marchandises transportées par chemin de fer; A.V-16
Marchandises chargées; A.V-25
Marchandises dangereuses; A.V-24
Marchandises déchargées; A.V-26
Marchandises en transit par chemin de fer de bout en bout; A.V-29
Métro; A.I-08
Métro léger (semi-métro); A.I-09
Palette; A.II.B-10
Palette a roulettes; A.II.B-11
Parcours d'un véhicule ferroviaire; A.IV-04
Personne blessée; A.VII-10
Personne tuée (décès); A.VII-09
Place-kilomètre offerte; A.IV-12
Poids brut-brut des marchandises; A.V-17
Rame indeformable; A.II.A-05
Relation de transport de marchandises par chemin de fer; A.V-30
Relation de transport de voyageurs par chemin de fer; A.V-11
Remorque d'automotrice; A.II.A-14
Réseau de chemin de fer; A.I-17
Segment de réseau de chemin de fer; A.I-18
Suicide; A.VII-02
Tailles de conteneur; A.II.B-04
Tare; A.V-19
Tare d'un conteneur; A.II.B-05
Tentative de suicide; A.VII-03
Terminal de transport ferroviaire intermodal; A.I-25
Tonnage brut des marchandises; A.V-18
Tonne d'équivalent pétrole (tep); A.VI-02
Tonne-kilomètre (tkm); A.V-20
Tonne-kilomètre brute remorquée; A.IV-14
Tonne-kilomètre brute-brute remorquée; A.IV-13
Tonne-kilomètre offerte; A.IV-10
Train; A.IV-05
Train-kilomètre; A.IV-07
Tramway; A.II.A-12
Transport ferroviaire; A.V-01
Transport ferroviaire en transit; A.V-05
Transport ferroviaire international; A.V-04
Transport ferroviaire national; A.V-03
Transport international de marchandises par chemin de fer - marchandises chargées (en partance); A.V-27
Transport international de marchandises par chemin de fer - marchandises déchargées (en provenance); A.V-28
Types de conteneur; A.II.B-06
Types de fret; A.V-22
Types de marchandises transportées par chemin de fer; A.V-21
Types de train; A.IV-06
Types de transport ferroviaire; A.V-02
Types d'emploi; A.III-06
Types d'envoi; A.V-15
Unite de chargement; A.II.B-01
Unite de transport intermodal (uti); A.II.B-02
Unite ro-ro; A.II.B-12
Vehicule de metro; A.II.A-11

Vehicule de metro leger; A.II.A-13
Vehicule de transport de voyageurs; A.II.A-10
Vehicule ferroviaire; A.II.A-01
Vehicule ferroviaire a grande vitesse; A.II.A-02
Vehicule ferroviaire classique a grande vitesse; A.II.A-04
Vehicule ferroviaire pendulaire a grande vitesse; A.II.A-03
Vehicule moteur; A.II.A-06
Vehicule moteur-kilomètre; A.IV-08
Vehicule remorqué-kilomètre; A.IV-09
Vitesse d'exploitation maximale; A.I-19
Voie; A.I-01
Voie électrifiée; A.I-02
Voie principale; A.I-03
Voiture; A.II.A-15
Voyageur par chemin de fer; A.V-06
Voyageur par chemin de fer débarqué; A.V-10
Voyageur par chemin de fer embarqué; A.V-09
Voyageur par chemin de fer payant; A.V-07
Voyageur-kilomètre par chemin de fer (pkm); A.V-08
Wagon appartenant a une entreprise ferroviaire; A.II.A-20
Wagon calorifique; A.II.A-26
Wagon couvert; A.II.A-22
Wagon de marchandises ou wagon; A.II.A-19
Wagon de particulier; A.II.A-21
Wagon isotherme; A.II.A-23
Wagon mecaniquement refrigere; A.II.A-25
Wagon plat; A.II.A-28
Wagon pour le transport intermodal (voir g.ii-10); A.II.A-31
Wagon refrigerant; A.II.A-24
Wagon-citerne; A.II.A-29
Wagon-kilomètre; A.IV-11
Wagon-silo; A.II.A-30
Wagon-tombereau; A.II.A-27

B. TRANSPORT ROUTIER

Accident corporel; B.VII-01
Accident dans lequel il a été signalé que les conducteurs se trouvaient sous l'effet de l'alcool, de drogues ou de médicaments.; B.VII-15
Accident dans lequel un seul véhicule routier est impliqué; B.VII-13
Accident entre véhicule routier et piéton; B.VII-12
Accident mortel; B.VII-02
Accident non mortel; B.VII-03
Age du véhicule routier; B.II.A-39
Au crépuscule (ou indéterminé); B.VII-18
Autobus; B.II.A-15
Autocar; B.II.A-16
Autocar, autocar privatif, autobus ou minibus; B.II.A-14
Autoroute; B.I-06
Autre état de la route; B.VII-20
Trolleybus; B.II.A-18
Cabotage routier; B.V-03
Caisse mobile; B.II.B-08
Camion; B.II.A-26
Capacité de transport de voyageurs des autocars, des autobus et des trolleybus; B.II.A-20
Carambolage; B.VII-14
Caravane; B.II.A-13
Carburant de remplacement; B.II.A-43
Catégories de route; B.I-05
Charge utile; B.II.A-35
Chaussée; B.I-11
Chiffre d'affaires; B.III-10
Circulation à vide de véhicules routiers; B.IV-03
Circulation routière; B.IV-01
Circulation routière à l'intérieur d'une agglomération; B.IV-05
Circulation routière sur le territoire national; B.IV-02
Circulation routière urbaine; B.IV-04
Conducteur impliqué dans un accident de la route; B.VII-09
Consommation d'énergie par le transport routier; B.VI-01
Conteneur; B.II.B-03
Couloir d'autobus; B.I-13
Cycle; B.II.A-05
Cyclomoteur; B.II.A-09
Cylindrée; B.II.A-40
Dans l'obscurité; B.VII-17
Date de la première immatriculation du véhicule; B.II.A-44
Dépenses d'entretien des routes; B.III-13
Dépenses d'entretien des véhicules routiers; B.III-14
Dépenses d'investissement en matière de routes; B.III-11
Dépenses d'investissement en matière de véhicules routiers; B.III-12
Effectif; B.III-09
Electricité; B.VI-08
En plein jour; B.VII-16
Energie motrice; B.II.A-42
Ensemble articulé; B.II.A-32
Entreprise; B.III-03
Entreprise de transport routier; B.III-04
Entreprise de transport routier de marchandises; B.III-06
Entreprise de transport routier de voyageurs; B.III-05
Entreprise de transport routier urbain de voyageurs; B.III-07
Entreprise publique de transport routier; B.III-08
Essence moteur; B.VI-04
Evp (équivalent vingt pieds); B.II.B-07
Evp-kilomètre par route; B.V-23
Flat; B.II.B-09

Gaz de pétrole liquéfié (gpl); B.VI-06
Gazole/carburant diesel (distillat); B.VI-05
Itinéraire cyclable; B.I-16
Joule; B.VI-03
Lieu de chargement; B.V-33
Lieu de débarquement; B.V-17
Lieu de déchargement; B.V-34
Lieu d'embarquement; B.V-16
Ligne de tramway; B.I-14
Liquides de gaz naturel (lgn); B.VI-07
Longueur de route; B.I-17
Marchandises chargées; B.V-27
Marchandises dangereuses; B.V-26
Marchandises déchargées; B.V-28
Marchandises en transit par la route de bout en bout; B.V-31
Marchandises entrées dans le pays par la route (autres que les marchandises en transit par la route de bout en bout); B.V-30
Marchandises sorties du pays par la route (autres que les marchandises en transit par la route de bout en bout); B.V-29
Marchandises transportées par la route; B.V-18
Minibus/autocar privé; B.II.A-17
Motocycle; B.II.A-10
Palette; B.II.B-10
Palette à roulettes; B.II.B-11
Parc de véhicules routiers; B.II.A-02
Parcours de véhicule routier; B.IV-06
Passager impliqué dans un accident de la route; B.VII-10
Personne blessée; B.VII-06
Personne gravement blessée; B.VII-07
Personne légèrement blessée; B.VII-08
Personne tuée; B.VII-05
Piéton impliqué dans un accident de la route; B.VII-11
Piste cyclable; B.I-15
Poids à vide du véhicule; B.II.A-41
Poids brut-brut des marchandises; B.V-19
Poids lourd; B.II.A-23
Poids maximum autorisé; B.II.A-38
Relation de transport de marchandises par la route; B.V-32
Relation de transport de voyageurs par la route; B.V-15
Remorque; B.II.A-29
Remorque agricole; B.II.A-30
Réseau routier; B.I-04
Route; B.I-01
Route à l'extérieur des agglomérations; B.I-09
Route à l'intérieur d'une agglomération: route urbaine; B.I-08
Route e; B.I-10
Route non revêtue; B.I-03
Route revêtue; B.I-02
Route sèche; B.VII-19
Semi-remorque; B.II.A-31
Surface de plancher disponible à l'intérieur de la caisse du véhicule; B.II.A-37
Tailles de conteneur; B.II.B-04
Tare; B.V-21
Tare d'un conteneur; B.II.B-05
Taxi; B.II.A-12
Tonnage brut des marchandises; B.V-20
Tonne d'équivalent pétrole (tep); B.VI-02
Tonne-kilomètre par route; B.V-22
Tracteur agricole; B.II.A-28
Tracteur routier; B.II.A-27
Trafic journalier moyen annuel; B.IV-11
Train routier; B.II.A-33
Trajet de voyageurs par la route; B.V-10

Trajet de voyageurs par route sur le transport routier public; B.V-12
Tramway; B.II.A-19
Transport pour compte d'autrui; B.III-01
Transport pour compte propre; B.III-02
Transport routier; B.V-01
Transport routier en transit; B.V-06
Transport routier international; B.V-04
Transport routier international effectué par des tiers; B.V-05
Transport routier national; B.V-02
Transport routier public; B.V-11
Transport routier urbain; B.V-07
Types de carrosserie des véhicules routiers pour le transport de marchandises; B.II.A-24
Types de conteneurs; B.II.B-06
Types de fret; B.V-25
Types de marchandises transportées; B.V-24
Unité de chargement; B.II.B-01
Unité de transport intermodal (uti); B.II.B-02
Utilisation de la capacité de transport; B.V-35
Véhicule routier; B.II.A-01
Véhicule routier à usage spécial; B.II.A-34
Véhicule routier automobile; B.II.A-06
Véhicule routier automobile pour le transport de marchandises; B.II.A-25
Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs; B.II.A-08
Véhicule routier en transit; B.IV-10
Véhicule routier entré; B.IV-08
Véhicule routier étranger; B.II.A-04
Véhicule routier national; B.II.A-03
Véhicule routier pour le transport de marchandises; B.II.A-21
Véhicule routier pour le transport de voyageurs; B.II.A-07
Véhicule routier sorti; B.IV-09
Véhicule utilitaire léger; B.II.A-22
Véhicule-kilomètre; B.IV-07
Victime; B.VII-04
Voie; B.I-12
Voie rapide; B.I-07
Voiture particulière; B.II.A-11
Volume de chargement; B.II.A-36
Voyageur par route; B.V-08
Voyageur par route débarqué d'un véhicule routier de transport public; B.V-14
Voyageur par route embarqué sur un véhicule routier de transport public; B.V-13
Voyageur-kilomètre par route; B.V-09
Zone urbaine; B.I-18

C.TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE

Accident; C.VII-01
Accident corporel; C.VII-03
Accident de navigation intérieure; C.VII-11
Accident grave; C.VII-13
Accident mortel; C.VII-04
Accident non mortel; C.VII-05
Accident sur voie navigable intérieure; C.VII-02
Accident très grave; C.VII-12
Année de construction du bateau; C.II.A-26
Appontements; C.I-16
Au crépuscule (ou indéterminé); C.VII-18
Automoteur; C.II.A-09
Automoteur-citerne; C.II.A-14
Automoteur-pousseur; C.II.A-10
Automoteur-pousseur-citerne; C.II.A-15
Autres embarcations de transport de marchandises; C.II.A-19
Barge; C.II.A-12
Barge-citerne; C.II.A-17
Bateau de navigation intérieure en transit; C.IV-12
Bateau de navigation intérieure entré; C.IV-10
Bateau de navigation intérieure sorti; C.IV-11
Bateau étranger pour le transport par voie navigable intérieure; C.II.A-03
Bateau national pour le transport par voie navigable intérieure; C.II.A-02
Bateau pour le transport de conteneurs par voie navigable intérieure; C.II.A-07
Bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure; C.II.A-05
Bateau pour le transport de voyageurs par voie navigable intérieure; C.II.A-06
Bateau pour le transport par voie navigable intérieure; C.II.A-01
Bateau pouvant naviguer en zone fluvio-maritime; C.II.A-04
Blessure grave; C.VII-08
Cabotage par voie navigable intérieure; C.V-04
Cadre de préhension; C.II.B-16
Caisse mobile; C.II.B-08
Canal navigable; C.I-05
Capacité de charge d'un bateau de transport de marchandises par voie navigable intérieure; C.II.A-23
Capacité d'un bateau de transport de voyageurs par voie navigable intérieure; C.II.A-24
Catégories de voie navigable intérieure; C.I-07
Causes; C.VII-15
Chaland; C.II.A-11
Chaland-barge; C.II.A-13
Chaland-barge-citerne; C.II.A-18
Chaland-citerne; C.II.A-16
Chariot élévateur; C.II.B-15
Chariot-cavalier; C.II.B-13
Chiffre d'affaires; C.III-07
Circulation de navigation intérieure; C.IV-01
Circulation de navigation intérieure à vide; C.IV-03
Circulation de navigation intérieure sur le territoire national; C.IV-02
Consommation d'énergie par le transport par voie navigable intérieure; C.VI-01
Conteneur; C.II.B-03
Convoi de navigation intérieure; C.IV-06
Convoi-kilomètre; C.IV-07
Dans l'obscurité; C.VII-17
Dépenses d'entretien des bateaux; C.III-11
Dépenses d'entretien des infrastructures; C.III-10
Dépenses d'investissement en bateaux; C.III-09
Dépenses d'investissement en infrastructure; C.III-08
Désignation un/locode; C.I-10
Ecluse; C.I-17
Effectif; C.III-06

En plein jour; C.VII-16
Entreprise; C.III-01
Entreprise de transport par voie navigable intérieure; C.III-02
Entreprise implantée dans un port de navigation intérieure; C.III-04
Entreprise publique de transport par voie navigable intérieure; C.III-03
Entreprise publique implantée dans un port de navigation intérieure; C.III-05
Essence moteur; C.VI-04
Evp (équivalent vingt pieds); C.II.B-07
Evp-km par voie navigable intérieure; C.V-22
Flat; C.II.B-09
Fleuve/rivière navigable; C.I-03
Flotte de navigation intérieure; C.II.A-08
Gazole/carburant diesel (distillat); C.VI-05
Grues portuaires par capacité portante; C.I-13
Grues portuaires par type; C.I-14
Incident de navigation intérieure; C.VII-14
Joule; C.VI-03
Lac navigable; C.I-04
Liaisons avec d'autres modes de transport; C.I-15
Lieu de chargement; C.V-28
Lieu de débarquement; C.V-16
Lieu de déchargement; C.V-29
Lieu d'embarquement; C.V-15
Linéaire de quai; C.I-11
Marchandise transportée par voie navigable intérieure; C.V-17
Marchandises chargées; C.V-25
Marchandises dangereuses; C.V-24
Marchandises déchargées; C.V-26
Mouvement par voie navigable intérieure; C.V-03
Navire-kilomètre; C.IV-05
Palette; C.II.B-10
Parcours de navigation intérieure; C.IV-04
Pays/région de chargement/d'embarquement; C.V-30
Pays/région de déchargement/débarquement; C.V-31
Personne blessée; C.VII-07
Personne gravement blessée; C.VII-09
Personne légèrement blessée; C.VII-10
Personne tuée; C.VII-06
Place-kilomètre offerte; C.IV-09
Poids brut-brut des marchandises; C.V-18
Port; C.I-08
Port statistique; C.I-09
Portique roulant; C.II.B-12
Poste roulier; C.I-12
Poussoir; C.II.A-21
Puissance (kw); C.II.A-25
Reach stacker; C.II.B-14
Relation de transport de marchandises par voie navigable intérieure; C.V-27
Relation de transport de voyageurs par voie navigable intérieure; C.V-14
Remorqueur; C.II.A-20
Remorqueur-poussoir; C.II.A-22
Réseau de voies navigables intérieures; C.I-06
Tailles de conteneur; C.II.B-04
Tare; C.V-20
Tare d'un conteneur; C.II.B-05
Tonnage brut des marchandises; C.V-19
Tonne d'équivalent pétrole (tep); C.VI-02
Tonne-kilomètre offerte; C.IV-08
Tonne-kilomètre par voie navigable intérieure; C.V-21
Transport fluviomaritime; C.V-07
Transport international par voie navigable intérieure; C.V-05
Transport international par voie navigable intérieure effectué par des tiers; C.V-06
Transport national par voie navigable intérieure; C.V-02

Transport par voie navigable intérieure; C.V-01
Transport par voie navigable intérieure en transit; C.V-08
Transport urbain par voie navigable intérieure; C.V-09
Types de conteneur; C.II.B-06
Types de marchandises transportées par voie navigable intérieure; C.V-23
Unité de chargement; C.II.B-01
Unité de transport intermodale (uti); C.II.B-02
Unité ro-ro; C.II.B-11
Voie navigable; C.I-01
Voie navigable intérieure; C.I-02
Voyageur par voie navigable intérieure; C.V-10
Voyageur par voie navigable intérieure débarqué; C.V-13
Voyageur par voie navigable intérieure embarqué; C.V-12
Voyageur-kilomètre par voie navigable intérieure; C.V-11

D. TRANSPORT PAR PIPELINE

Capacité de transport des pipelines; D.V-06
Chiffre d'affaires; D.III-05
Consommation d'énergie pour le transport par oléoduc; D.VI-01
Dépenses d'entretien des infrastructures; D.III-07
Dépenses d'investissement en infrastructure; D.III-06
Effectif; D.III-04
Electricité; D.VI-09
Entreprise; D.III-01
Entreprise de transport par pipelines; D.III-02
Entreprise publique de transport par pipelines; D.III-03
Essence moteur; D.VI-04
Gaz de pétrole liquéfié (gpl); D.V-11
Gaz de pétrole liquéfié (gpl); D.VI-06
Gaz naturel liquéfié (gnl); D.V-10
Gaz naturel liquéfié (gnl); D.VI-07
Gazoduc; D.I-04
Gazole/carburant diesel (distillat); D.VI-05
Infrastructure de pipelines; D.I-02
Joule; D.VI-03
Lieu de déchargement ou de livraison du gaz; D.V-18
Lieu de la station de pompage ou de compression initiale; D.V-17
Liquides de gaz naturel (lgn); D.VI-08
Marchandises entrées dans le pays par pipelines (autres que les marchandises en transit par pipelines de bout en bout); D.V-14
Marchandises sorties du pays par pipeline (autres que les marchandises en transit par pipeline de bout en bout); D.V-13
Marchandises transportées par pipeline; D.V-07
Oléoducs et gazoducs; D.I-01
Pétrole brut; D.V-08
Produits pétroliers raffinés liquides; D.V-09
Relation de transport de marchandises par pipeline; D.V-16
Réseau de pipelines; D.I-03
Tonne d'équivalent pétrole (tep); D.VI-02
Tonne-kilomètre par pipeline; D.V-12
Transport en transit par pipeline; D.V-15
Transport international par gazoduc; D.V-05
Transport international par oléoduc; D.V-04
Transport national par gazoduc; D.V-03
Transport national par oléoduc; D.V-02
Transport par pipelines; D.V-01
Types d'oléoduc et de gazoduc; D.I-05

E. TRANSPORT MARITIME

Accessibilité du port - maritime; E.I-06
Aides à la navigation portuaire et services; E.I-15
Année de la dernière refonte ou modification importante; E.II.A-02
Arrivée d'un navire; E.IV-12
Ateliers du port; E.I-14
Autres escales; E.IV-11
Barge pour marchandises sèches; E.II.A-03
Bateau de croisière; E.II.A-07
Bâtiment de mer; E.II.A-01
But du déplacement d'un voyageur par mer; E.V-28
Cabotage; E.V-06
Caisse mobile; E.II.B-08
Capacité de charge evp; E.V-18
Cargaison roulante; E.V-43
Catégories de marchandises transportées par mer; E.V-44
Catégories d'emploi - personnel d'une entreprise de transport maritime; E.III-11
Catégories d'emploi - personnel d'une entreprise portuaire; E.III-12
Chiffre d'affaires; E.III-09
Chômage d'un navire marchand; E.IV-14
Consommation d'énergie des navires marchands; E.VI-01
Conteneur; E.II.B-03
Contrôle par l'état du port; E.IV-15
Croisiériste; E.V-21
Départ d'un navire; E.IV-13
Déplacement d'un voyageur par mer; E.V-22
Désignation un/locode; E.I-05
Distance de port à port; E.IV-07
E.iv-02 service maritime régulier; E.IV-02
Effectif; E.III-10
Entreprise; E.III-03
Entreprise de transport maritime; E.III-04
Entreprise portuaire; E.III-06
Entreprise portuaire publique; E.III-07
Entreprise publique de transport maritime; E.III-05
Escale d'avitaillement; E.IV-10
Escale d'un navire marchand; E.IV-09
Etape; E.IV-05
Evp (équivalent vingt pieds); E.II.B-07
Evp à bord; E.V-19
Evp-kilomètre; E.V-15
Evp-kilomètre offert; E.V-16
Evp-kilomètre réalisé; E.V-17
Excursion d'un croisiériste; E.V-31
Flat; E.II.B-09
Flotte marchande; E.II.A-11
Fret en conteneur; E.V-41
Fuel-oil lourd (résidu); E.VI-05
Gazole/carburant diesel (distillat); E.VI-04
Grues portuaires par capacité portante; E.I-12
Grues portuaires par type; E.I-13
Immobilisation lors du contrôle par l'état du port; E.IV-16
Installations portuaires terrestres; E.I-07
Jauge brute (gt); E.II.A-13
Joule; E.VI-03
Liens avec l'arrière-pays portuaire et cabotage; E.I-16
Linéaire de quais selon la profondeur de l'eau; E.I-10
Linéaire de quais selon l'affectation; E.I-09
Lo-lo (manutention verticale); E.V-40
Marchandises chargées; E.V-47

Marchandises dangereuses; E.V-45
Marchandises déchargées; E.V-48
Marchandises transportées par mer; E.V-35
Nationalité d'enregistrement d'un navire de mer (état du pavillon); E.II.A-08
Navire; E.II.A-04
Navire marchand; E.II.A-05
Navire sous pavillon étranger; E.II.A-10
Navire sous pavillon national; E.II.A-09
Navire-kilomètre; E.IV-08
Numéro omi d'identification des navires; E.II.A-06
Palette; E.II.B-10
Passagers à bord; E.V-25
Poids brut-brut des marchandises; E.V-36
Port; E.I-02
Port de chargement; E.V-50
Port de débarquement; E.V-34
Port de déchargement; E.V-51
Port d'éclatement; E.I-04
Port d'embarquement; E.V-33
Port en lourd; E.II.A-12
Port statistique; E.I-03
Poste roulier; E.I-11
Relation de transport de marchandises par mer; E.V-49
Relation de transport d'un voyageur par mer; E.V-32
Ro-ro (roll-on/roll-off); E.V-42
Service maritime; E.IV-01
Service maritime non régulier; E.IV-03
Société de classification; E.III-08
Système d'identification automatique; E.II.A-14
Tailles de conteneur; E.II.B-04
Tare; E.V-38
Tare d'un conteneur; E.II.B-05
Taux de remplissage; E.V-13
Tonnage brut des marchandises; E.V-37
Tonne d'équivalent pétrole (tep); E.VI-02
Tonne-kilomètre (tkm); E.V-10
Tonne-kilomètre offerte; E.V-11
Tonne-kilomètre réalisée; E.V-12
Tonnes à bord; E.V-14
Transbordement de navire à navire; E.V-46
Transport hauturier; E.V-07
Transport international par mer; E.V-04
Transport international par mer effectué par un navire d'un pays tiers; E.V-05
Transport maritime; E.V-01
Transport maritime commercial; E.V-02
Transport maritime national; E.V-03
Transport non-unitisé; E.V-09
Transport pour compte d'autrui; E.III-01
Transport pour compte propre; E.III-02
Transport unitisé; E.V-08
Types de conteneur; E.II.B-06
Types de fret; E.V-39
Unité de chargement; E.II.B-01
Unité de transport intermodal (UTI); E.II.B-02
Unité ro-ro; E.II.B-11
Utilisation de la capacité passagers; E.V-27
Voyage marchandises; E.IV-06
Voyage par mer; E.IV-04
Voyageur par mer; E.V-20
Voyageur par mer débarqué; E.V-30
Voyageur par mer embarqué; E.V-29
Voyageur-kilomètre; E.V-23
Voyageur-kilomètre offert; E.V-24

Voyageurs-kilomètres réalisés; E.V-26

Zone côtière maritime; E.I-01

Zone d'entreposage portuaire; E.I-08

F. TRANSPORT AÉRIEN

Accident; F.VII-01
Accident corporel léger; F.VII-07
Accident impliquant un aéronef immatriculé au niveau national; F.VII-12
Accident sur le territoire national; F.VII-11
Aéronef; F.II-01
Aéroport; F.I-01
Aéroport international; F.I-02
Aéroport national; F.I-03
Age de l'aéronef; F.II-06
Arrivée d'aéronef; F.IV-04
Bagages; F.V-20
Blessure mortelle; F.VII-04
Blessure non mortelle; F.VII-05
Charge transportée; F.V-38
Chiffre d'affaires; F.III-06
Classification des aéronefs en fonction de la configuration; F.II-04
Classification des aéronefs en fonction de leurs caractéristiques acoustiques; F.II-05
Compagnie aérienne (exploitant de transport aérien commercial); F.III-02
Consommation d'énergie par transport aérien; F.VI-01
Courrier; F.V-29
Courrier à bord; F.V-31
Courrier chargé et déchargé; F.V-30
Coûts de maintenance - aéronefs; F.III-08
Coûts de maintenance - aéroports; F.III-07
Départ d'aéronef; F.IV-03
Déroutement; F.IV-07
Distance entre aéroports; F.IV-09
Effectif; F.III-09
Entreprise; F.III-01
Escale non payante; F.IV-06
Escale payante; F.IV-05
Étape de vol (ev); F.IV-11
Étape de vol intérieur; F.IV-12
Étape de vol international; F.IV-13
État de l'exploitant; F.VII-09
État d'immatriculation; F.VII-10
État d'occurrence; F.VII-08
Exploitant d'aéroport; F.III-03
Flotte en activité; F.II-03
Fret; F.V-21
Fret à bord; F.V-26
Fret chargé ou déchargé; F.V-25
Fret/courrier total; F.V-35
Heures de vol; F.IV-28
Incident; F.VII-02
Incident grave; F.VII-03
Joule; F.VI-03
Kilomètres avion parcourus; F.IV-30
Liaisons avec d'autres modes de transport; F.I-11
Liaisons avec d'autres modes de transport; F.I-13
Marchandises dangereuses; F.V-37
Mouvement d'aéronef; F.IV-01
Mouvement d'aéronef commercial; F.IV-02
Numéro de vol (aéronef); F.IV-25
Organisme de contrôle de la circulation aérienne; F.III-04
Origine et destination du vol (odv); F.V-05
Paire d'aéroports; F.IV-08
Paire de villes - origine et destination par vol (ofod); F.IV-10
Parc aérien; F.II-02

Parcs de stationnement automobile; F.I-09
Partage de codes; F.IV-26
Passager aérien; F.V-06
Passager aérien payant; F.V-07
Passager non payant; F.V-08
Passager-kilomètre; F.V-15
Passagers à bord; F.V-14
Passagers à destination; F.V-10
Passagers au terminal; F.V-13
Passagers en correspondance ou en transit indirect; F.V-12
Passagers en transit direct; F.V-11
Passagers transportés; F.V-09
Passagers-kilomètres transportés par aéroports d'origine/de destination; F.V-18
Passagers-kilomètres transportés par étape de vol; F.V-17
Pistes d'aéroport; F.I-05
Plateformes de transport intermodal de marchandises; F.I-10
Plateformes de transport intermodal de marchandises; F.I-12
Poids brut-brut des marchandises; F.V-22
Portes d'embarquement; F.I-08
Préjudice grave; F.VII-06
Prestataire de services d'aéroport; F.III-05
Service aérien non régulier; F.IV-20
Service aérien régulier; F.IV-19
Services aériens commerciaux; F.IV-18
Siège-kilomètre offert; F.IV-32
Sièges passagers offerts; F.IV-31
Tare; F.V-24
Taux de remplissage; F.V-16
Taux de remplissage en poids; F.V-40
Temps cale à cale; F.IV-27
Terminal d'aéroport; F.I-04
Tonnage brut des marchandises; F.V-23
Tonne d'équivalent pétrole (tep); F.VI-02
Tonne-kilomètre offerte; F.IV-33
Tonnes-kilomètres de courrier réalisées par aéroports d'origine/de destination; F.V-34
Tonnes-kilomètres de courrier réalisées par étape de vol; F.V-33
Tonnes-kilomètres de fret réalisées par aéroports d'origine/de destination; F.V-28
Tonnes-kilomètres de fret réalisées par étape de vol; F.V-27
Tonnes-kilomètres passagers réalisées; F.V-19
Tonnes-kilomètres payantes réalisées; F.V-39
Transport aérien; F.V-01
Transport aérien commercial; F.V-02
Transport aérien international; F.V-04
Transport aérien national; F.V-03
Types de marchandises transportées par air; F.V-36
Types d'emploi; F.III-10
Utilisation moyenne quotidienne des aéronefs - heures de vols payantes; F.IV-29
Valise diplomatique; F.V-32
Voies de circulation d'aéroport; F.I-06
Vol; F.IV-14
Vol commercial; F.IV-17
Vol fret/courrier; F.IV-22
Vol intérieur; F.IV-15
Vol international; F.IV-16
Vol passagers; F.IV-21
Vols d'aviation générale commerciaux; F.IV-23
Vols d'aviation générale non commerciaux; F.IV-24
Zone d'enregistrement; F.I-07

G. TRANSPORT INTERMODAL

Cadre de préhension; G.II-16
Caisse mobile; G.II-08
Chaîne de transport; G.I-10
Chariot élévateur; G.II-15
Chariot-cavalier; G.II-13
Conteneur; G.II-03
Evp (équivalent vingt pieds); G.II-07
Flat; G.II-09
Mode de transport; G.I-09
Portique roulant; G.II-12
Reach stacker; G.II-14
Route roulante; G.I-06
Tailles de conteneur; G.II-04
Tare d'un conteneur; G.II-05
Terminal de transport intermodal; G.I-11
Transport de fret combiné; G.I-03
Transport de fret multimodal; G.I-02
Transport d'un véhicule routier de transport de marchandises accompagné de son conducteur; G.I-07
Transport d'un véhicule routier de transport de marchandises non accompagné de son conducteur; G.I-08
Transport intermodal; G.I-01
Transport par ferroutage; G.I-05
Types de conteneurs; G.II-06
Unité de chargement; G.II-01
Unité de transport intermodale (uti); G.II-02
Unité ro-ro; G.II-11
Utilisation simultanée de deux moyens de transport (mode actif)/(mode passif); G.I-04
Wagon pour transport intermodal; G.II-10