



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2002/1/Add.6  
3 juin 2002

FRANÇAIS  
Original: RUSSE

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances  
et l'économie des transports

(Quinzième session, 2-4 septembre 2002  
point 5 de l'ordre du jour)

Réponses au questionnaire sur l'évolution des transports

Additif 6

Communication du Gouvernement de la Fédération de Russie

**Renseignements sur les principaux faits nouveaux  
concernant le développement des transports  
en Fédération de Russie**

**I. Politique générale des transports**

1. En ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, la Russie dispose d'un système moderne de transports qui fonctionne de façon généralement satisfaisante et fait partie intégrante de l'infrastructure productive et sociale. Ce système répond aux besoins de l'économie nationale et de la population en services de transport et constitue un facteur important d'intégrité territoriale et de sécurité nationale. Les transformations structurelles et institutionnelles de la phase initiale des réformes axées sur le marché sont pratiquement achevées dans le secteur des transports et l'élaboration de mécanismes juridiques, économiques et administratifs réglementant les activités de transport dans le nouveau contexte socioéconomique a débuté. Dans ce secteur comme dans l'ensemble de l'économie nationale, la phase de crise de la transition vers l'économie de marché appartient désormais au passé. L'augmentation du volume des transports, des marchandises traitées dans les ports et du nombre de véhicules commerciaux, ainsi que de nombreux autres signes, témoignent d'une augmentation régulière de la demande de services de transport.

Le développement du secteur des transports en 2000 et 2001 visait à assurer le niveau nécessaire de mobilité des citoyens et d'accès aux régions, à garantir l'indépendance de la Fédération de Russie en matière de transports et à promouvoir ses intérêts économiques sur le marché mondial, à atténuer certaines entraves et à accélérer la circulation des marchandises, à augmenter l'efficacité économique du secteur des transports et à attirer les investisseurs, à coordonner le développement de l'infrastructure des transports et à apporter un appui ciblé aux modes de transport socialement importants pour lesquels la demande ne peut pas être satisfaite par l'offre du marché.

Au début 2002, environ 509 000 agents économiques exerçaient des activités dans la branche des transports. Compte tenu de l'augmentation de la demande de service – du point de vue du volume et de la nomenclature –, le secteur fonctionnait de façon stable et satisfaisait pleinement la demande solvable de la population et des différentes branches de l'économie.

2. Dans les «Objectifs fondamentaux de la politique sociale et économique du Gouvernement de la Fédération de Russie à moyen terme», le développement de l'infrastructure des transports est considéré comme l'une des priorités nationales. En 2001, le Gouvernement russe a commencé à examiner des questions comme l'élaboration et l'exécution du Programme fédéral intégré «Modernisation du système des transports de la Russie (2002-2010)», le développement des couloirs de transport internationaux, y compris les liaisons eurasiatiques dans les domaines des transports et des échanges économiques, l'élaboration d'une politique nationale de la navigation et le développement de l'aviation civile. Il a également adopté toute une série de décisions visant à assurer une gestion intégrée du secteur. Toutes ces mesures favoriseront la formation d'un système unifié dans lequel les transports de marchandises et de voyageurs seront répartis de façon optimale entre les différents types de transport, qui pourront coopérer pour mettre à profit leurs avantages respectifs.

3. Pendant la période qui vient de s'écouler, les organismes publics responsables des transports ont consacré beaucoup d'attention aux problèmes liés à l'amélioration de la sécurité et à la diminution des effets préjudiciables des transports intérieurs sur l'environnement. Les accidents dans les zones habitées et sur les routes russes constituent l'un des plus graves problèmes socioéconomiques. Chaque année, environ 160 000 accidents de la circulation se produisent en Russie, faisant plus de 200 000 morts ou blessés. Les experts, estiment que le préjudice ainsi subi par l'économie nationale s'élève approximativement à 4-5 % du produit national brut.

Les principaux efforts visant à améliorer la sécurité routière en Fédération de Russie sont déployés dans le cadre de la réalisation du Programme fédéral intitulé «Amélioration de la sécurité routière en Russie». Le Ministère des transports en organise l'exécution en tant que maître d'ouvrage au niveau national.

Dans le cadre de ce programme, des manuels et des méthodes ont été publiés sur les questions de sécurité routière et des reportages ont été réalisés sur les mesures de sécurité à prendre par les piétons et les automobilistes en 2001. La mise au point du système de localisation des accidents se produisant sur les routes fédérales et de secours aux victimes au moyen de liaisons radio sur bande de fréquence publique s'est poursuivie. En 2000-2001, ce système a été étendu aux axes routiers Saint-Pétersbourg-Vologda, Saint-Pétersbourg-Pskov et Moscou-Volgograd-Astrakhan. Son application permettra d'épargner des centaines de vies humaines en réduisant les délais d'arrivée des équipes d'aide médicale d'urgence, des sauveteurs et des collaborateurs de l'Inspection nationale de la sécurité routière. Aux niveaux réglementaire et technique, des mesures sont également prises pour accroître la sécurité active et passive et améliorer la conception des moyens de transport.

En 2000, des normes d'État élaborées par le Ministère des transports et approuvées par le Comité d'État à la normalisation sont entrées en vigueur afin de réglementer l'utilisation obligatoire de matériaux réfléchissants pour signaler l'encombrement et garantir la visibilité des autobus et des camions pendant la nuit, ce qui permettra d'améliorer la sécurité routière sur les routes non éclairées en réduisant le nombre de collisions avec des véhicules en marche ou à l'arrêt.

Selon les experts, la mise en place progressive du système de sécurité routière par l'exécution de programmes intégrés, bénéficiant d'un financement garanti, permettra de réduire notablement le nombre des accidents se produisant en ville et sur les routes russes et de diminuer le nombre de tués dans les accidents de la circulation de 15 à 20 % en 2003 par rapport à 1996, et de 25 % en 2010.

Au niveau national, les transports comptent pour 45 % du volume total des rejets de substances polluantes dans l'atmosphère toutes sources confondues, approximativement 10 % du volume total des rejets de gaz à effet de serre, 2 % de la masse des déchets industriels, environ 3 % des rejets de substances nocives dans les eaux usées et pas plus de 5 % de la consommation de substances appauvrissant la couche d'ozone. La part des transports dans les nuisances sonores est de 85 à 95 % selon les régions.

Dans le cadre du Programme relatif à la protection de l'environnement dans le secteur des transports de la Fédération de Russie, des textes et des normes réglementant les activités de protection de l'environnement sont mis au point et un Plan d'action pour la période 1999-2001 a été élaboré et approuvé en vue de l'application par la Fédération de Russie des décisions de la Conférence de Vienne de 1997 sur les transports et l'environnement. Ce plan définit les principales stratégies de la protection de l'environnement dans le secteur des transports. Ainsi qu'en a décidé le Gouvernement, il prévoit la participation du Ministère des transports à l'élaboration de projets de textes législatifs ou réglementaires révisant les normes existantes et à la mise au point de nouvelles normes dans le domaine écologique.

4. Pour mieux utiliser les moyens de transports existants, une technologie souple, qui varie selon les volumes et les conditions de transport, est appliquée; les opérations de transport et de transit et la coordination des modes de transport sont élargies; les techniques d'entretien des véhicules sont améliorées et des cours de perfectionnement sont dispensés au personnel intéressé.

Les dispositions prises par l'État pour établir des prévisions annuelles concernant la demande de transport de voyageurs et de marchandises, renforcer la discipline financière et réglementer et améliorer le calcul des tarifs, ainsi que d'autres mesures opérationnelles du même ordre, y compris celles prévues dans le Programme intégré de développement de l'infrastructure des marchés de produits de la Fédération de Russie pour la période 1998-2005 (adopté en juin 1998), contribuent elles-aussi à améliorer l'utilisation des moyens de transport existants.

5. Les mesures visant à promouvoir l'utilisation rationnelle du carburant dans les transports consistent essentiellement à faire appuyer par l'État la rénovation des équipements, en particulier les avions, les autobus et les camions, à activer la radiation des véhicules dont la durée de vie réglementaire arrive à expiration et à les remplacer par des modèles plus performants.

Une importance particulière est également accordée à l'amélioration du réseau routier et à l'élimination des goulets d'étranglement.

## **II. Aspects économiques, techniques et opérationnels**

6. Les principaux progrès techniques concernant l'infrastructure existante des transports résultent de l'application des mesures liées à l'exécution du Programme fédéral intégré «Modernisation du système des transports russes», à savoir: rénovation des voies ferrées, rénovation et réparation des axes routiers et construction de nouvelles routes, renforcement des capacités existantes de transbordement dans les ports maritimes et construction de nouvelles installations, réaménagement des aéroports et modernisation du système de contrôle aérien et remise en état des écluses et autres équipements des voies de navigation intérieure. Toutes ces mesures ont permis d'améliorer l'état et de renforcer le niveau technique des équipements. Grâce au Programme fédéral susmentionné, c'est une stratégie à la fois plus systématique et plus intégrée de développement et d'amélioration de l'infrastructure des transports sur le territoire russe qui est appliquée. Cela se manifeste en premier lieu par la mise en application cohérente des principes et orientations fondamentales concernant le développement des couloirs de transports internationaux. Des progrès ont été réalisés en 2001 en ce qui concerne les principaux couloirs internationaux, «TRANS-SIB» et «NORD-SUD». Des dispositions sont prises pour développer le couloir «Portes du Sud» en Ossétie du nord et le couloir reliant les provinces

du nord-est de la Chine, les ports russes du Primorié et les pays de la région de l'Asie et du Pacifique. Par ailleurs, la création d'un système national de couloirs de transport russes, en liaison avec les nouvelles priorités concernant l'implantation des forces productives et l'infrastructure autre que les transports – c'est-à-dire les ressources énergétiques et les communications, est devenue une question prioritaire.

Dans le cadre du sous-programme «Réforme des transports de voyageurs» du Plan fédéral intégré «Modernisation du système des transports russes», l'application de mesures visant à renforcer la capacité d'écoulement du trafic de certains tronçons du réseau de voies urbaines et carrefours ralentissant la circulation s'est poursuivie dans les villes.

7. Pour accroître la rentabilité et la productivité des opérations de transport, des mesures ont été prises pour renouveler les parcs, remplacer les véhicules par des modèles plus performants et améliorer leur entretien. Leur application a été grandement facilitée par l'amélioration des équipements. Les réformes institutionnelles, structurelles et sociales menées dans le secteur des transports y ont également contribué.

8. Dans le domaine des services aux voyageurs et aux clients, des dispositions sont prises pour élargir la gamme des prestations et des options de transport. Des chantiers de construction et d'extension de terminaux sont déployés. Des systèmes avancés d'information et de communication applicables à l'ensemble des modes de transport ou à un mode particulier sont mis en place. La phase pilote du projet de système régional intégré de réservation et de vente de billets pour tous les modes de transport non urbain de voyageurs s'est achevée. Le système devrait progressivement s'étendre à d'autres régions de la Fédération de Russie et aux pays de la CEI. Les principales difficultés rencontrées dans ce domaine résultent de l'insuffisance du matériel roulant et l'absence de rentabilité des modes de transport concernés.

9. Les entraves à la circulation liées à une capacité insuffisante d'écoulement du trafic touchent principalement les axes routiers, en particulier les tronçons d'accès aux grandes villes et les croisements à niveau, ainsi que le réseau des voies urbaines. On s'efforce de les éliminer en faisant disparaître les goulets d'étranglement existants, en construisant de nouveaux axes et en rénovant les routes existantes et, dans les villes, en modifiant l'organisation de la circulation chaque fois que cela est possible.

10. Les travaux de recherche effectués dans le domaine des transports visent dans une large mesure à résoudre les problèmes découlant des transformations institutionnelles et structurelles subies par ce secteur. L'élaboration du Programme fédéral intégré «Modernisation du système des transports russes» s'est achevée en 2001. Parmi les autres problèmes fondamentaux faisant actuellement l'objet de travaux scientifiques, on peut citer les suivants:

- Définition des meilleurs régimes de propriété pour les différents modes et équipements et l'ensemble de l'infrastructure des transports et évaluation de la contribution de ce secteur à l'activité économique du pays;
- Élaboration des aspects juridiques, économiques et organisationnels et d'autres formes d'interaction des transports et de l'État;
- Mise en place de l'infrastructure voulue pour créer un système national unifié de transports.

Une grande attention est consacrée aux questions touchant la sécurité de la circulation, des vols et de la navigation et à la diminution des effets préjudiciables des transports sur l'environnement.

### **III. Infrastructure**

12. La planification de l'élaboration et de l'exécution des grands projets de développement et d'amélioration de l'infrastructure des transports se fait actuellement dans le cadre du Programme fédéral intégré «Modernisation du système des transports russes», qui porte sur la période 2002-2010 et comprend les 11 sous-programmes fonctionnels suivants:

- «Couloirs de transport internationaux»;
- «Transport ferroviaire»;
- «Axes routiers»;
- «Aviation civile»;
- «Système unifié de contrôle aérien»;
- «Transport maritime»;
- «Transport fluvial»;
- «Voies d'eau intérieures»;
- «Réforme des transports publics de voyageurs»;
- «Sécurité routière»;
- «Informatisation».

13. Depuis ces dernières années, la définition des priorités et la justification des accords de projet concernant le développement de l'infrastructure des transports suivent la méthodologie adoptée dans les pays à économie de marché, où les indicateurs de valeur sociale et d'efficacité budgétaire et commerciale servent de critères pour appuyer la prise de décisions. L'exécution du Programme fédéral intégré «Modernisation du système des transports russes» est prévue en deux étapes. Pendant la première étape – jusqu'en 2005 –, le développement du système sera orienté vers une meilleure utilisation des capacités existantes et l'élimination des «goulets d'étranglement»; puis il s'accélérera pendant la deuxième étape en vue d'accroître notablement l'efficacité et la qualité des services de transport.

14. Avec le passage à l'économie de marché, on s'efforce de réduire la participation de l'État au développement de l'infrastructure des transports et de financer l'exécution des projets d'investissement grâce aux fonds propres des entreprises de transports et aux ressources que celles-ci peuvent mobiliser. Les investissements publics ont un caractère sélectif et visent, en premier lieu, à résoudre les problèmes prioritaires d'intérêt national, à appuyer les secteurs les plus importants des opérations de transport et à garantir la sécurité des transports. Leur part dans le volume général des investissements diminue constamment.

Les mesures prévues dans le Programme fédéral intégré sont essentiellement financées par les fonds propres des entreprises de transport et les prêts consentis à ces dernières par les banques d'État et les banques commerciales, l'émission de titres et l'investissement étranger, ainsi que par les ressources budgétaires des sujets de la Fédération de Russie et des municipalités et le budget fédéral.

Le montant total des ressources nécessaires au financement des mesures programmatiques s'élève à 4,5 trillions de roubles de l'année 2001. Les dépenses les plus importantes concerneront l'exécution des sous-programmes «Axes routiers» et «Transport ferroviaire». Les fonds propres des entreprises représentent 86,7 % des ressources extrabudgétaires.

Des indicateurs quantitatifs sont présentés ci-dessous.

- a) Nombre moyen annuel de travailleurs des entreprises et organisations, par mode de transport (en milliers de personnes)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Total – tous modes de transport	4 104,6	3 950,3	3 862,4	3 486,0	3 494,7	3 534,5
Dont:						
Transport ferroviaire	1 487,8	1 449,1	1 369,1	1 206,5	1 186,2	1 229,0
Transport routier	1 669,5	1 501,0	1 490,6	1 210,2	1 236,0	1 208,6
Tramway	77,7	84,3	90,3	93,5	91,6	91,2
Trolleybus	83,6	91,6	95,7	97,1	95,7	94,6
Métropolitain	44,5	46,3	47,4	48,5	48,6	47,5
Transport par conduite principale	116,6	123,5	130,9	138,5	145,2	149,6
Transport maritime	117,1	99,7	79,8	77,0	76,9	71,0
Transport fluvial	119,2	108,1	97,0	98,3	94,6	94,0
Transport aérien	225,0	229,1	217,1	213,9	203,6	195,1

- b) Investissement dans le capital fixe, toutes sources confondues, par mode de transport (en prix courants, soit en milliards de roubles avant 1998 et en millions de roubles depuis)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Total – tous modes de transport	35 368	50 703	62 317	57 460	124 336	250 861
Dont:						
Transport ferroviaire	7 022	9 721	11 389	10 873	30 696	69 087
Transport routier	1 611	2 387	3 244	3 227	3 366	5 692
Infrastructure routière	11 387	16 082	20 563	25 483	43 657	72 643
Tramway	214	240	255	189	355	571
Trolleybus	195	210	167	170	783	1 044

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Métropolitain	3 093	4 135	3 591	2 555	2 098	4 394
Transport par conduite principale	8 507	13 551	18 462	10 543	31 313	80 626
Transport maritime	885	910	1 031	995	5 755	6 234
Transport fluvial	441	434	576	672	746	1 222
Transport aérien	1 589	2 476	2 304	2 002	3 413	6 078

## c) Transport de voyageurs

En 2001, le volume total des transports de voyageurs et le trafic voyageurs ont légèrement diminué par rapport à l'année précédente. Cette diminution relative s'explique par l'augmentation du nombre de voitures particulières qui, avec les autobus suburbains, ont absorbé une partie du trafic assuré par les trains électriques de banlieue. Ce secteur se caractérise aussi par une augmentation des transports aériens et, pour la première fois depuis ces dernières années, par une augmentation du trafic voyageurs sur les vols intérieurs.

### Transport de voyageurs dans la Fédération de Russie

	Nombre de voyageurs, en millions		2001 (variation en % par rapport à 2000)	Trafic voyageurs, en millions de voyageurs/km		2001 (variation en % par rapport à 2000)
	2000	2001		2000	2001	
Rail	1 418,8	1 305,9	92,0	167 054,0	158 400,0	94,8
Tramway <sup>1</sup>	6 939,6	7 089,3	102,2	23 594,5	24 103,6	102,2
Métropolitain <sup>1</sup>	4 186,3	4 197,9	100,3	46 886,1	47 016,6	100,3
Trolleybus <sup>1</sup>	8 486,4	8 469,6	99,8	27 156,5	27 102,6	99,8
Automobile <sup>1,2</sup>	23 129,4	22 632,8	97,9	217 625,2	217 099,4	99,8
Transport maritime <sup>1,3</sup>	1,1	0,7	58,7	61,9	56,4	91,1
Transport fluvial <sup>1,4</sup>	27,7	27,8	100,3	952,8	955,8	100,3
Avion <sup>1,5</sup>	23,3	26,7	114,3	53 972,4	60 702,7	112,5
<b>Total</b>	<b>44 212,6</b>	<b>43 750,7</b>	<b>99,0</b>	<b>537 303,4</b>	<b>535 437,1</b>	<b>99,7</b>

<sup>1</sup> Estimation.

<sup>2</sup> Toutes organisations et entreprises individuelles de transport automobile.

<sup>3</sup> Tous modes confondus, toutes organisations du sous-secteur «Transports maritimes» et d'autres branches de l'économie.

<sup>4</sup> Tous modes confondus, toutes organisations du sous-secteur «Transports fluviaux» et d'autres branches de l'économie.

<sup>5</sup> Aviation commerciale.



d) Transport de marchandises

Les indicateurs généraux concernant le transport de marchandises ont augmenté dans les mêmes proportions que le produit intérieur brut et la production industrielle.

La plus forte augmentation (en volume absolu) concerne le transport routier de marchandises et les taux de croissance relatifs les plus élevés sont observés dans le transport fluvial, avec une forte augmentation des marchandises du commerce extérieur. Dans les transports maritimes, la diminution du fret se poursuit, en raison de la réduction du tonnage transporté sous pavillon russe et du recours de plus en plus fréquent à la pratique de l'affrètement à temps, dans laquelle les opérations de transport n'apparaissent pas dans les documents comptables de l'armateur.

**Transport de marchandises**

	Volume des marchandises transportées, en millions de tonnes		2001 (variation en % par rapport à 2000)	Trafic marchandises en millions de tonnes/km		2001 (variation en % par rapport à 2000)
	2000	2001		2000	2001	
Transport ferroviaire non industriel <sup>1</sup>	1 046,8	1 057,1	101,0	1 373 178,0	1 440 900,0	104,9
Transport ferroviaire industriel <sup>1</sup>	3 184,3	3 229,3	101,4	24 863,0	26 080,3	104,9
Transport routier <sup>1,2</sup>	5 702,4	5 962,3	104,6	138 635,1	137 847,1	99,4
Transport maritime <sup>1,3</sup>	35,4	32,2	91,1	122 155,1	111 277,8	91,1
Transport fluvial <sup>1,4</sup>	116,8	123,5	105,7	70 987,9	81 708,0	115,1
Transport aérien <sup>1,5</sup>	0,9	0,9	100,5	2 707,3	2 659,9	98,2
Transport par conduite	828,9	853,4	102,9	1 916 492,2	1 961 479,4	102,3
<b>Total</b>	<b>10 915,5</b>	<b>11 258,7</b>	<b>103,1</b>	<b>3 649 018,6</b>	<b>3 761 952,5</b>	<b>103,1</b>

<sup>1</sup> Estimation.

<sup>2</sup> Toutes organisations et entreprises individuelles de transport automobile.

<sup>3</sup> Tous modes confondus et toutes organisations du sous-secteur «Transports maritimes» et d'autres branches de l'économie.

<sup>4</sup> Tous modes confondus et toutes organisations du sous-secteur «Transports fluviaux» et d'autres branches de l'économie.

<sup>5</sup> Aviation civile.

## e) Longueur des voies de communication (au 31 décembre), en milliers de km

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Voies ferrées (secteur public)	87,7	97,1	86,7	86,2	86,0	86,1	86,1
Voies ferrées (secteur privé) <sup>2</sup>	64,2	61,1	61,1	61,5	61,5	53,3	53,0
Axes routiers, total	933,4	824,5	927,0	915,5	906,0	900,4	922,0
Dont:							
Voies du secteur public	531,4	558,5	569,0	573,5	579,0	584,4	579,0
Y compris:							
– Routes fédérales	44,2	45,4	45,9	46,2	46,4	46,3	46,4
– Routes territoriales	487,2	513,1	523,1	527,3	532,6	538,1	532,6
Voies relevant de ministères	402,0	366,0	358,0	342,0	327,0	316,0	343,0
– Routes fédérales							
– Routes territoriales	487,2	513,1	523,1	527,3	532,6	538,1	532,6
Voies de tramway	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,2
Lignes de trolleybus	4,6	4,6	4,7	4,7	4,7	4,8	5,0
Voies de métropolitain, en km	389,0	392,0	398,0	398,0	402,0	405,0	406,0
Voies de navigation intérieure <sup>1</sup>	84,0	75,0	84,0	89,0	85,0	85,0	101,7
Dont:							
Voies dont la profondeur est garantie	34,0	41,0	40,0	39,0	42,0	42,0	42,4
Voies équipées de signaux de navigation	78,0	71,0	71,0	75,0	71,0	73,0	72,2
Dont:							
Voies équipées de signaux lumineux et réfléchissants	33,0	24,0	23,0	24,0	22,0	27,0	21,2

<sup>1</sup> Longueur des voies de navigation intérieure entretenues.<sup>2</sup> Les entreprises de transport ferroviaire industriel présentent leur bilan tous les deux ans.

f) Équipements de transport existants (au 31 décembre), en unités

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Parc de wagons de transport ferroviaire non industriel en service, en milliers d'unités <sup>a</sup>							
– Wagons de marchandises (en moyenne par jour)	368	318	315	385	427	464	
– Voitures de voyageurs (au 31 décembre)	29,6	25,7	23,2	20,6	20,0	20,7	
Masse moyenne (poids) d'un train, en tonnes							
– Brute (poids des marchandises + poids des wagons)	3 119	3 170	3 210	3 295	3 345	3 380	
– Nette (train à vide)	1 761	1 787	1 817	1 890	1 954	1 975	
<b>Transport ferroviaire industriel<sup>l</sup></b>							
Locomotives	15 963	15 047	15 047	13 149	13 149	12 973	13 060
Wagons	215 667	200 453	200 453	182 845	182 845	178 672	180 750
<b>Transport urbain par véhicules électriques</b>							
Wagons de tramway	13 263	13 013	12 731	12 392	12 262	12 345	11 733
Trolleybus	13 161	12 752	12 500	12 257	12 185	12 894	12 035
Wagons de métropolitain	5 745	5 785	5 801	5 781	5 764	5 757	5 772
<b>Transport automobile (en milliers d'unités)</b>							
Nombre total de camions	3 078	3 041	3 103	3 108	3 196	3 232	3 270
Dont:							
– Appartenant aux entreprises de toutes les branches d'activité	2 280	2 043	2 005	1 914	1 786	1 684	1 590
Dont:							
– Appartenant aux entreprises des sous-secteurs	361	280	213	177	152	130	130
Nombre total d'autobus	513	491	491	507	505	520	530
Dont:							
– Appartenant aux entreprises de toutes les branches d'activité	417	374	363	336	339	345	350
Dont:							
– Appartenant aux entreprises des sous-secteurs	128	124	123	117	112	109	103
Dont: utilisés pour le transport urbain	57	57	58	58	58	54	54
Taxis	14	12	9	7	6	7	7
Voitures particulières (au 31 décembre), en milliers d'unités	13 688,5	15 047,2	16 591,2	17 761,3	18 543,4	19 097,4	

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>Navires<sup>2</sup></b>							
Nombre total de navires, en unités	5 509	5 205	4 915	4 547	3 985	3 908	3 895
Dont:							
– Navires appartenant à des compagnies de navigation maritime	574	464	362	293	247	233	227
– Port en lourd, en milliers de tonnes	7 590	6 360	4 843	3 862	3 277	3 132	3 065
Navires d'autres branches de l'économie utilisés à des fins commerciales	381	350	429	602	583	578	569
Port en lourd, en milliers de tonnes	892	904	838	940	1 113	1 026	1 010
<b>Bateaux de navigation fluviale<sup>3</sup></b>							
Nombre total de bateaux	40 700	38 500	36 000	34 000	32 800	31 900	31 000
Dont:							
Bateaux des compagnies de navigation et des ports, en milliers d'unités	13 303	12 903	11 189	11 536	10 277	9 995	9 600
Charge utile, en milliers de tonnes	13 740	14 060	12 579	12 099	11 042	10 575	10 100
Bateaux d'autres branches de l'économie utilisés à des fins commerciales	3 170	3 053	2 743	2 533	2 742	3 044	3 350
Charge utile	396,4	336,4	329,0	339,4	375,5	462,4	508,6
<b>Aéronefs civils<sup>4</sup></b>							
Nombre total d'aéronefs, en milliers d'unités	8,0	8,2	7,7	7,4	7,3	6,5	6,0
Dont:							
– Aéronefs de compagnies aériennes assurant des vols réguliers	6,8	6,3	5,6	5,0	4,3	4,0	3,8

<sup>a</sup> La méthode utilisée pour comptabiliser le matériel roulant en service a été modifiée en 1998 (la réserve de wagons a été supprimée).

<sup>1</sup> Les entreprises de transport ferroviaire industriel présentent leur bilan tous les deux ans.

<sup>2</sup> Chiffres communiqués par la Direction générale du Registre maritime de la Fédération de Russie.

<sup>3</sup> Chiffres du Registre des bateaux de navigation fluviale de Russie.

<sup>4</sup> Chiffres du Registre national des aéronefs civils.

-----