



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.6/2002/3
11 septembre 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des statistiques des transports
(Cinquante-troisième session, 25-27 novembre 2002,
point 3 c) de l'ordre du jour)

**GROUPE DE TRAVAIL INTERSECRÉTARIATS DES
STATISTIQUES DES TRANSPORTS (IWG)**

Glossaire des statistiques de transport

Communication d'Eurostat, de la CEE-ONU et de la Conférence européenne
des Ministres des transports (CEMT)

Note: À la demande du Groupe de travail, les membres de l'IWG ont examiné, de concert avec des spécialistes du transport combiné et dans le cadre de leurs secrétariats respectifs, la question de savoir dans quelle mesure la liste des termes figurant dans la publication intitulée «Terminologie en transports combinés» pourrait être intégrée au glossaire des statistiques de transport. L'IWG souhaite fournir au Groupe de travail des renseignements concernant une partie des travaux qu'il mène au sujet de la mise à jour du chapitre sur les termes relatifs au transport combiné dans la version actuelle du glossaire. À ce sujet, l'IWG a pour l'instant rédigé un document, reproduit ci-après, concernant le chapitre sur les transports ferroviaires à inclure dans la troisième édition du glossaire des statistiques de transport.

* * *

Glossaire des statistiques de transport/transports ferroviaires
Révision du 26 août 2002
IWG

Sauf indication contraire, les transports ferroviaires de proximité urbains et suburbains ainsi que les transports en métro sont exclus.

Les tramways relèvent du chapitre sur les transports routiers.

I. INFRASTRUCTURES

01. Chemin de fer

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

Les voies de communication correspondent à la portion d'espace équipée pour la réalisation du transport.

02. Métro

À définir.

03. Transports ferroviaires de proximité

À définir.

04. 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 des véhicules ferroviaires y seraient transportés, par exemple lors de transport de wagons sur remorques ou par transbordeurs (ferrys). Les lignes utilisées pour des raisons purement touristiques sont exclues comme le sont également les chemins de fer construits uniquement pour desservir des mines, des forêts ou d'autres entreprises industrielles ou agricoles, et non ouverts au trafic public.

05. Voie

Deux rails sur lesquels peuvent circuler des véhicules ferroviaires.

06. 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: 1,524 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 désignée par l'expression «écartement large».

07. Gabarit de chargement ferroviaire

Limite d'encombrement que doit 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.

*Un autre gabarit particulièrement important est le **GABARIT B+**: 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 nombre d'autres gabarits.

08. 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.

09. Voie électrifiée

Voie pourvue d'un fil de contact aérien ou d'un rail conducteur pour permettre la traction électrique.

10. Embranchement

Voie bifurquant d'une voie principale.

La longueur des embranchements est comprise dans la longueur des voies gérées par le gestionnaire des infrastructures, les embranchements particuliers étant exclus.

11. Embranchement particulier

Voie ou ensemble de voies n'étant pas gérées par le gestionnaire des infrastructures, mais reliées à une voie relevant de ce dernier, pour permettre:

a) Le bon déroulement des activités nécessaires des entreprises ferroviaires et des fonctions d'appui;

b) La desserte par fer, sans transbordement, d'un établissement ou d'un ensemble d'établissements industriels, commerciaux, portuaires, etc.

12. 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.

13. Ligne dédiée à 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.

14. Ligne à grande vitesse modernisée

Une ligne classique spécialement modernisée pour permettre de circuler à des vitesses de l'ordre de 200 km/h sur les segments principaux.

Il peut s'agir d'une ligne à grande vitesse spécialement modernisée, ayant des caractéristiques particulières résultant de contraintes liées à la topographie, au relief ou à l'aménagement urbain, et sur laquelle la vitesse doit être adaptée selon chaque cas.

15. Longueur des lignes exploitées

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

Quand une ligne est exploitée simultanément par plusieurs compagnies ferroviaires, elle n'est prise en compte qu'une fois.

16. Ligne électrifiée

Ligne comportant une ou plusieurs voies principales électrifiées.

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.

17. Types de courant électrique

Les courants électriques utilisés sont les suivants:

- Courant alternatif: 25 000 volts, 50 Hz
 15 000 volts, 16 ⅔ Hz
- Courant continu: 3 000 volts
 1 500 volts
 750 volts
 660 volts
 630 volts

18. Vitesse d'exploitation maximale

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

II. MATÉRIEL DE TRANSPORT (VÉHICULES)

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 compagnie ferroviaire sont inclus:

a) Tous les véhicules ferroviaires qui appartiennent à la compagnie ferroviaire sont pris en location par elle et 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, les véhicules étrangers mis à la disposition de la compagnie et les véhicules de l'entreprise qui, à titre temporaire, circulent normalement à l'étranger;

b) Les wagons de particuliers, c'est-à-dire les wagons qui n'appartiennent pas à la compagnie ferroviaire, mais sont autorisés à circuler pour son compte, dans des conditions déterminées, et les wagons donnés en location par la compagnie ferroviaire à des tiers et exploités sous le régime des wagons de particuliers.

Dans les statistiques relatives à une compagnie ferroviaire sont exclus les véhicules qui ne se trouvent pas à sa disposition, par exemple:

a) Les véhicules étrangers ou les véhicules n'appartenant pas à la compagnie ferroviaire circulant sur le réseau;

b) Les véhicules qui sont donnés en location ou mis d'une autre manière à la disposition d'autres compagnies ferroviaires;

c) Les véhicules qui sont réservés exclusivement aux transports de service ou qui sont destinés à la vente, à la démolition ou à la radiation.

02. Véhicule ferroviaire à grande vitesse

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

Sur certains segments, la vitesse de croisière peut être inférieure selon les conditions locales.

03. Véhicule ferroviaire pendulaire à grande vitesse

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

Sur certains segments, la vitesse de croisière peut être inférieure, selon les conditions locales.

04. Véhicule ferroviaire classique à grande vitesse

Tout véhicule ferroviaire qui bien que non spécialement conçu pour circuler sur des voies à grande vitesse, dédiées ou spécialement modernisées, est à même d'atteindre une vitesse de croisière maximale d'environ 200 km/h.

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.

La traction peut être répartie dans l'ensemble de la rame.

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).

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.

08. Locotracteur

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

Normalement destiné à des manœuvres ou à des trains de travaux ainsi qu'à des dessertes terminales de courte distance ou de faible tonnage.

09. Locomotive à vapeur

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

10. 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.

11. 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.

12. 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 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 est compté pour une unité.

13. Véhicule de transport de voyageurs

Véhicule ferroviaire destiné au transport de voyageurs, même s'il est réservé un ou plusieurs compartiments ou emplacements spéciaux pour les bagages, les colis, la poste, etc.

Sont compris dans ces véhicules, les véhicules spéciaux tels que voitures(wagons)-lits, voitures-salons, voitures-restaurants et voitures sanitaires. 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 comprises.

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».

15. Voiture

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

16. Nombre de places assises ou couchées

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

Sont exclues les places assises dans les voitures-restaurants et les places dans les compartiments-buffets.

17. Nombre de places debout

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

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, 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 appartenant aux compagnies ferroviaires si elles n'ont pas de compartiment pour les voyageurs.

19. Wagon

Véhicule ferroviaire normalement destiné au transport de marchandises.

Les automotrices et remorques d'automotrices équipées uniquement pour le transport de marchandises sont incluses.

20. Wagon appartenant à une compagnie ferroviaire

Tout wagon appartenant à une compagnie ferroviaire.

Sont exclus les wagons de particuliers.

21. Wagon de particuliers

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

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.

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 $0,7 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{C}$;

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

24. Wagon réfrigérant

Wagon isotherme disposant d'une source de froid (glace hydrique, avec ou sans addition de sel; plaques eutectiques; glace carbonique, avec ou sans réglage de sublimation, gaz liquéfiés avec ou sans réglage d'évaporation, etc.) autre 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 $+30 \text{ }^\circ\text{C}$:

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

en utilisant des agents frigorigènes et des aménagements appropriés.

25. Wagon frigorifique

Wagon isotherme muni d'un dispositif de production de froid, individuel ou collectif pour plusieurs wagons de transport (groupe mécanique à compression, machine à «absorption», etc.).

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 un niveau constant t_1 désiré, conformément aux normes définies ci-dessous pour les trois classes:

Classe A Wagon frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que t_1 puisse être choisi entre +12 °C et 0 °C inclus;

Classe B Wagon frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que t_1 puisse être choisi entre +12 °C et -10 °C inclus;

Classe C Wagon frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que t_1 puisse être choisi entre +12 °C et -20 °C inclus.

26. Wagon calorifique

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

Un tel wagon permet d'élever la température à l'intérieur de la caisse vide et de la maintenir ensuite pendant 12 heures au moins sans réapprovisionnement, à une valeur pratiquement constante pas inférieure à +12 °C, la température moyenne extérieure de la caisse étant celle indiquée ci-après pour les deux classes:

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.

27. Wagon-tombereau

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

28. Wagon plat

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

Les wagons conçus exclusivement pour le transport de conteneurs, de caisses mobiles ou de véhicules de transport de marchandises sont exclus.

29. Wagon-citerne

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

30. Wagon-silo

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

31. Wagon pour le transport intermodal

Voir définition sous F II.10.

32. Capacité de charge d'un wagon

Poids maximal autorisé qu'un wagon peut porter.

III. ENTREPRISES, PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOI

01. Compagnie ferroviaire

Toute compagnie agissant principalement en tant qu'entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructures ou compagnie intégrée.

02. Entreprise ferroviaire

(Définition provisoire)

Toute entreprise, publique ou privée, fournissant des services pour le transport de marchandises et/ou de voyageurs par le rail.

Sont à inclure toutes les entreprises qui disposent de moyens de traction ou en fournissent. Sont à exclure toutes les entreprises ferroviaires opérant totalement ou essentiellement sur des sites industriels ou analogues, y compris les ports, et celles qui offrent essentiellement des services touristiques locaux, comme les chemins de fer à vapeur historiques.

L'expression opérateur ferroviaire est parfois employée.

03. Gestionnaire d'infrastructures

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

Un gestionnaire d'infrastructures peut déléguer à une autre compagnie ferroviaire les tâches suivantes: entretien des infrastructures ferroviaires et exploitation des systèmes de contrôle et de sécurité.

04. Compagnie intégrée

Cas où l'entreprise ferroviaire est également gestionnaire d'infrastructures.

05. Emploi

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

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

06. Types d'emploi

Les principaux types d'emploi sont:

- Administration générale
*Personnel des services administratifs de la Direction générale et des directions régionales (par exemple 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 et traction
Personnel de conduite des véhicules moteurs, personnel des ateliers, personnel d'inspection ainsi que le personnel administratif correspondant des services centraux ou régionaux.
- 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.

07. Chiffre d'affaires

Montant total facturé par une compagnie ferroviaire durant la période considérée. Ce total correspond aux ventes sur le marché de biens ou 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 la compagnie 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 n'inclut pas les ventes d'actifs fixes. Les subventions d'exploitation accordées par les autorités publiques sont également exclues.

08. Produits

Montants exprimés en unités monétaires qui, dans la comptabilité, sont portés au crédit de la compagnie ferroviaire.

09. Types de produits

Les principaux types de produits sont:

- Produits des opérations de transport
Dans cette catégorie sont inclus les produits du trafic de voyageurs et de marchandises.
- Montants reçus de l'État ou d'autres organismes publics
Dans cette catégorie sont incluses les compensations et les autres subventions.
- Autres produits
Dans cette catégorie sont inclus les produits non liés aux prestations de transport tels que produits financiers, etc.

10. Coûts

Montants des ressources disponibles utilisées par la compagnie ferroviaire pour la réalisation d'une opération ou d'une prestation, ou d'un ensemble d'opérations ou de prestations.

11. Types de coûts

Les principaux types de coûts sont:

- Charges de personnel
Dans cette catégorie sont inclus les salaires et rémunérations du personnel en activité, les charges de retraites, les charges sociales diverses, etc.
- Matières et prestations de tiers
Dans cette catégorie sont inclus les achats de matières et de prestations fournies par des tiers. Les coûts liés aux consommations énergétiques pour la traction sont en revanche exclus de cette catégorie.
- Consommations d'énergie
Dans cette catégorie seules sont prises en compte les dépenses d'énergie utilisée pour la traction.
- Impôts et taxes
- Charges financières
- Autres coûts
Dans cette catégorie sont incluses les dotations d'amortissement et les provisions, etc.

12. Valeur ajoutée

Production brute (ventes ou rentrées et autres recettes, plus variation des stocks) de la compagnie ferroviaire diminuée de la valeur des consommations intermédiaires nécessaires pour cette production. La valeur ajoutée de toutes les compagnies ferroviaires d'un pays est égale à leur contribution au produit intérieur brut du pays.

La valeur ajoutée ainsi définie est la valeur ajoutée aux prix du marché.

13. Investissements corporels

Dépenses consacrées par la compagnie ferroviaire à l'acquisition de biens durables (achetés à des tiers ou produits par l'entreprise elle-même) neufs ou usagés qui, au bilan de l'entreprise, viennent augmenter la valeur des immobilisations. De ces dépenses est déduit le montant net des ventes de biens similaires d'occasion ou hors d'usage.

La contribution de toutes les compagnies ferroviaires à la formation brute de capital fixe (FBCF) du pays est égale au total de leurs investissements corporels diminué de la différence entre les achats et les ventes de terrains réalisés par ces compagnies.

14. Dépenses d'investissement dans les 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.

15. Dépenses d'investissement dans le matériel roulant

Sommes consacrées à l'achat de nouveaux véhicules ferroviaires.

16. Dépenses d'entretien des infrastructures

Sommes consacrées à maintenir les infrastructures en état d'utilisation.

17. Dépenses d'entretien du matériel roulant

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

IV. TRAFIC (CIRCULATION)

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.

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.).

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.

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.

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.

06. Types de trains

Les principaux types de trains 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 la compagnie ferroviaire, n'assurant aucun trafic commercial.

07. Train-kilomètre

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

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue.

08. Véhicule moteur-kilomètre

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

Dans les statistiques sont inclus les mouvements haut-le-pied des véhicules moteurs ainsi que les mouvements de ces véhicules au cours de manœuvres.

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.

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 mouvements au cours de manœuvres et tous les mouvements similaires sont exclus.

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. 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.

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.

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 du véhicule, de son chargement et du véhicule moteur sont tous inclus. Les voyageurs et leurs bagages sont exclus, ainsi que les manœuvres et tous les autres mouvements similaires.

14. Tonne-kilomètre brute remorquée

Unité de mesure correspondant au déplacement sur un kilomètre d'une tonne de véhicule ferroviaire (et d'automotrice) remorqué 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, ainsi que les manœuvres et tous les autres mouvements similaires.

V. MESURE DU TRANSPORT

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.

02. Types de transport ferroviaire

Les principaux types de transports ferroviaires sont les suivants:

- Transport commercial: transport effectué pour un tiers contre rémunération.
- Transport de service: transport effectué par une compagnie ferroviaire pour les besoins intérieurs de l'exploitation, qu'il produise ou non des recettes comptables.

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, quel que soit le pays dans lequel le véhicule ferroviaire est immatriculé.

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

04. Transport ferroviaire international

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

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

05. Transport ferroviaire en transit

Transport ferroviaire réalisé dans le même véhicule ferroviaire à travers le pays répondeur entre deux lieux (un lieu de chargement/d'embarquement et un lieu de déchargement/de débarquement), l'un et l'autre situés hors du pays répondeur.

Les wagons chargés à la frontière sur/déchargés à la frontière d'un autre mode de transport sont compris.

(Le point de savoir s'il faut inclure ou exclure les wagons chargés/déchargés à la frontière est à l'étude.)

06. 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.

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

07. Voyageur payant par chemin de fer

Voyageur par chemin de fer détenteur d'un titre de transport pour lequel une taxe est perçue.

08. Voyageur-kilomètre par chemin de fer

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. Si ceci n'est pas possible, la distance de taxation ou la distance estimée doit être prise en compte.

09. Motif de déplacement effectué par un voyageur par chemin de fer

Les motifs de déplacement sont les suivants:

- Travail et éducation (migrations alternantes);
- Affaires;
- Vacances;
- Autres (courses, loisirs, famille).

10. 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.

11. 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 d'un véhicule ferroviaire suivi ultérieurement d'un nouvel embarquement.

12. 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.

13. Lieu d'embarquement

Le lieu pris en compte est le 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.

14. 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.

15. Marchandise transportée par chemin de fer

Toute marchandise déplacée par un véhicule ferroviaire.

Le poids pris en compte inclut la tare des emballages et des conditionnements de transport tels que conteneurs, caisses mobiles et palettes ainsi que les véhicules routiers pour le transport de marchandises transportés par fer.

16. 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.

17. Types d'envoi

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

- Envoi par train complet: tout envoi composé de 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 vers une même gare à l'adresse d'un même destinataire.
- Envoi par wagon complet: envoi de marchandises nécessitant l'usage exclusif d'un wagon, que la capacité de charge du wagon soit utilisée ou non en totalité.
- Envoi de détail: envoi de marchandises dont le transport ne nécessite pas, ou pour lequel il n'est pas exigé l'usage exclusif d'un wagon.

18. Poids

Le poids à considérer est le poids brut-brut des marchandises.

Le poids pris en compte correspond au poids total des marchandises, des emballages, et à la tare des conditionnements de transport tels que conteneurs, caisses mobiles et palettes contenant les marchandises, ou véhicules routiers pour le transport de marchandises transportés par fer. Lorsque cette tare est exclue, le poids est dit brut.

19. Tonne-kilomètre par chemin de fer

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. Si elle n'est pas connue, il convient de retenir la distance facturée ou estimée.

20. Types de marchandises transportées par chemin de fer

Les types de marchandises transportées par chemin de fer sont ceux définis par la nomenclature internationale des statistiques des transports, approuvée par Eurostat, la CEMT ou la CEE-ONU.

21. Catégories de marchandises dangereuses

Les catégories de marchandises dangereuses transportées par chemin de fer sont celles définies par le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (RID).

22. Marchandises chargées

Marchandises placées sur un véhicule ferroviaire et expédiées par rail.

Les transbordements directs d'un véhicule ferroviaire à un autre et les changements de véhicules moteurs ne sont pas considérés comme des chargements après 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 dans un véhicule d'un autre mode de transport et à nouveau chargées ultérieurement dans un autre véhicule ferroviaire, on considère qu'il y a eu déchargement du premier véhicule ferroviaire suivi ultérieurement d'un nouveau chargement dans le second véhicule ferroviaire.

23. Marchandises déchargées

Marchandises débarquées d'un véhicule ferroviaire après avoir été transportées par rail.

Les transbordements directs d'un véhicule ferroviaire à un autre et les changements de véhicules moteurs ne sont pas considérés comme des déchargements avant rechargements, 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.

24. Transport international de marchandises par rail – marchandises chargées (en partance)

Marchandises transportées par rail entre un lieu de chargement situé dans le pays considéré et transportées 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.

25. Transport international de marchandises par rail – marchandises déchargées (en provenance)

Marchandises transportées par rail 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.

26. Marchandises en transit par rail 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.

27. 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.

28. Lieu de chargement

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

Le transbordement direct d'un véhicule ferroviaire à un autre et le changement de véhicule moteur ne sont pas considérés comme un débarquement suivi d'un nouvel embarquement, contrairement à ce qui est retenu pour les transports routiers et les transports par voies navigables intérieures. Par contre, si les marchandises sont déchargées du véhicule ferroviaire, chargées dans un véhicule d'un autre mode de transport et à nouveau ultérieurement chargées dans un autre véhicule ferroviaire, on considère qu'il y a eu déchargement du premier véhicule ferroviaire suivi ultérieurement d'un nouveau chargement dans le second véhicule ferroviaire.

29. Lieu de déchargement

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

Le transbordement direct d'un véhicule ferroviaire à un autre et le changement de véhicule moteur ne sont pas considérés comme un débarquement suivi d'un nouvel embarquement, contrairement à ce qui est retenu pour les transports routiers et les transports par voies navigables intérieures. Par contre, si les marchandises sont déchargées du véhicule ferroviaire, chargées dans un véhicule d'un autre mode de transport et à nouveau ultérieurement chargées dans un autre véhicule ferroviaire, on considère qu'il y a eu déchargement du premier véhicule ferroviaire suivi ultérieurement d'un nouveau chargement dans le second véhicule ferroviaire.

VI. CONSOMMATION D'ÉNERGIE**01. Consommation d'énergie par le transport ferroviaire**

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

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:

–	<i>Essence moteur</i>	<i>1,070</i>
–	<i>Gazole/carburant diesel</i>	<i>1,035</i>
–	<i>Fuel-oil lourd</i>	<i>0,960</i>
–	<i>Gaz de pétrole liquéfié</i>	<i>1,130</i>
–	<i>Gaz naturel</i>	<i>0,917</i>

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

03. Joule

Unité de mesure de la consommation d'énergie:

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

1 térajoule = 23,88459 tep.

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, cette huile est traitée de manière à atteindre un indice d'octane (≥ 80 IOR). Ce traitement peut s'effectuer par reformage, craquage catalytique et mélange avec une fraction aromatique.

Pouvoir calorifique: 44,8 TJ/1 000 t.

05. Gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé)

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/1 000 t.

06. Fuel-oil lourd (résiduel)

Huile lourde formant le résidu de distillation.

La définition englobe tous les fuels-oils résiduels (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 0,90.

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). 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.

08. Charbon (houille)

Sédiment organique fossile naturel, de couleur noire, dont le pouvoir calorifique supérieur 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.

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.

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.

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