

# Chargements moyens, distances et parcours à vide dans le transport routier de marchandises - 2005

## Statistiques en bref

### TRANSPORTS

117/2007

Auteur

*Simo PASI*

### Contenu

Points importants .....	1
Chargement moyen des véhicules.....	2
Parcours à vide .....	5

### Points importants

Le chargement moyen des véhicules dans l'UE s'est établi à 13,1 tonnes en 2005. La moyenne des chargements nationaux dépassait légèrement les 12 tonnes, tandis que celle des chargements internationaux était légèrement inférieure à 16 tonnes. La Finlande a enregistré le chargement moyen le plus élevé pour le transport international, avec 20 tonnes, et la Suède le chargement moyen le plus élevé pour le transport national, avec 19 tonnes (graphique 1).

Depuis 2000, le chargement moyen des véhicules dans l'UE est passé de 12,3 tonnes à 13,1 tonnes, ce qui reflète l'évolution ayant eu lieu dans les nouveaux États membres, où les chargements moyens ont augmenté considérablement depuis leur adhésion.

En général, le chargement des véhicules était plus élevé pour les trajets plus longs, avec quelques exceptions, notamment la Suède. Ici, il est légalement autorisé d'effectuer des chargements plus élevés dans les trajets nationaux que dans les trajets internationaux. Pour la même raison, le chargement moyen en Suède dépassait de plus de 40 % la moyenne européenne, tandis qu'au Royaume-Uni il lui était inférieur de plus de 30 %.

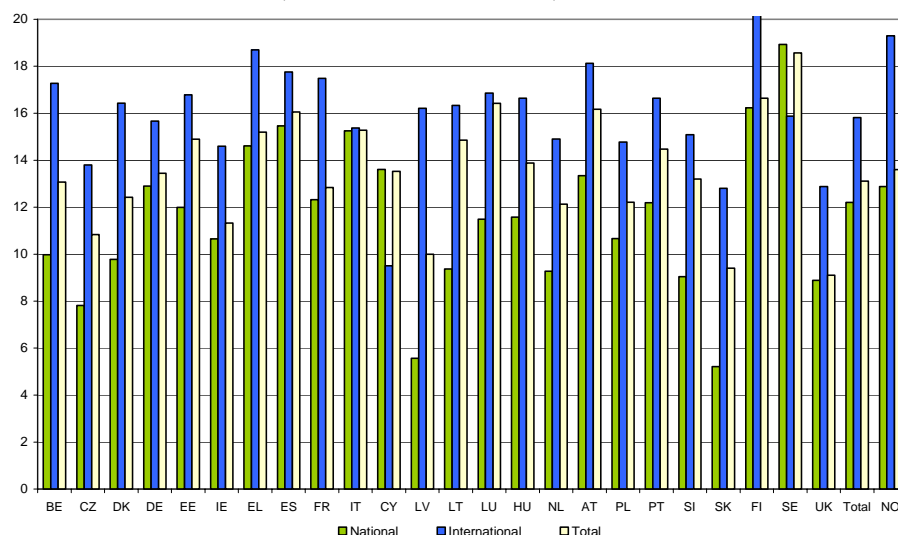
Au niveau régional, il semble qu'il y ait un effet « capitale » et que les marchandises déchargées dans les capitales voyagent plus loin que celles qui y sont chargées. Les trajets moyens les plus longs au niveau régional ont été parcourus en Italie, en raison de la géographie particulière du pays, et les plus courts ont eu lieu sur la petite île de Chypre. Les principales villes portuaires semblent également à l'origine de trajets plus longs, tant en charge qu'à vide.

Le pourcentage de parcours à vide variait considérablement, de plus de 45 % à Chypre à 17 % au Danemark.

La ventilation des parcours à vide par transport « pour compte propre » et « pour compte d'autrui » montre qu'il y a plus de parcours à vide dans le transport pour compte propre, avec des exceptions toutefois, comme en Suède et au Royaume-Uni par exemple.

Une comparaison du transport à vide dans le transport national et le transport international montre que celui-ci est moins important dans le transport international. Toutefois, tous les pays ont enregistré des niveaux plus élevés de transport à vide dans le transport international chez les opérateurs pour compte propre, qui ont probablement plus de difficulté que les opérateurs pour compte d'autrui à trouver des chargements pour le voyage retour sur les trajets internationaux.

**Graphique 1: Chargement moyen des véhicules pour le transport national, international et total, 2005 - tonnes**



## Chargement moyen des véhicules

**Tableau 1: Chargement moyen des véhicules pour le transport total – tonnes**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	% changement 2004-2005
BE	12,7	12,3	12,6	13,1	12,8	13,1	2,5
CZ	7,9	9,9	10,0	9,7	10,9	10,8	-0,4
DK	11,6	11,0	11,3	11,5	11,8	12,4	5,4
DE	13,0	13,1	13,2	13,4	13,4	13,4	0,5
EE	:	:	:	10,4	12,0	14,9	24,4
IE	11,8	11,9	11,8	11,9	11,8	11,3	-4,1
EL	:	:	:	15,5	17,1	15,2	-11,4
ES	15,8	15,7	15,7	15,7	15,9	16,1	0,7
FR	12,9	13,1	12,8	13,1	13,0	12,8	-1,6
IT	16,2	16,4	17,0	15,7	14,7	15,3	4,1
CY	:	:	11,2	12,2	14,3	13,5	-5,7
LV	:	:	9,6	8,6	10,0	10,0	0,3
LT	:	:	:	13,5	14,0	14,9	5,8
LU	17,0	16,0	16,3	16,6	16,6	16,4	-1,0
HU	:	5,8	8,1	12,7	13,1	13,9	6,2
NL	9,1	8,6	7,8	11,7	12,1	12,1	0,1
AT	15,9	16,1	16,3	16,3	16,3	16,2	-0,8
PL	:	:	:	:	11,4	12,2	7,3
PT	12,8	13,3	13,5	13,1	14,7	14,5	-1,4
SI	:	12,3	11,9	12,0	12,8	13,2	3,1
SK	:	:	:	8,1	8,7	9,4	7,6
FI	17,5	16,8	17,3	16,7	17,1	16,6	-2,7
SE	18,0	17,4	18,3	18,5	18,8	18,6	-1,0
UK	8,2	8,4	8,4	8,6	9,0	9,1	1,4
Total	12,3	12,3	12,4	12,8	13,0	13,1	1,2
NO	13,4	13,6	13,9	13,3	13,2	13,6	3,3

Dans cette publication, le chargement moyen a été calculé en divisant la performance annuelle de transport (tkm) par la distance parcourue en charge correspondante (vkm).

Le tableau 1 montre l'évolution du chargement moyen des véhicules dans les États membres de l'UE (excepté Malte) et en Norvège pour la période allant de 2000 à 2005. Dans l'UE, il est passé de 12,3 tonnes en 2000 à 13,1 tonnes en 2005, bien qu'en 2005, la couverture statistique ait été plus large, puisqu'elle englobait les États membres ayant rejoint l'UE en 2004, qui, pour la plupart, n'avaient pas fourni d'informations en 2000. Au niveau des différents États membres, le tableau est plus hétérogène, la plupart des pays enregistrant une hausse, avec un certain nombre d'exceptions toutefois, telles la France, où le chargement moyen a peu évolué, et l'Italie et la Finlande qui ont toutes deux enregistré un recul d'environ une tonne entre 2000 et 2005.

Les 10 nouveaux États membres enregistrent tous une augmentation pendant les années où ils ont fourni des données. La croissance a été remarquable en République tchèque (qui est passée de 7,9 tonnes en 2000 à 10,8 tonnes en 2005), en Estonie (10,4 tonnes en 2003 et 14,9 tonnes en 2005), en Lituanie (13,5 tonnes en 2003 et 14,9 tonnes en 2005) et en Hongrie (5,8 tonnes en 2001 et 13,9 tonnes en 2005). Ces changements substantiels reflètent probablement l'intégration grandissante de ces nouveaux États membres dans l'UE et les investissements dans la modernisation de leur parc de véhicules commerciaux.

Parmi les autres États membres, le chargement moyen a considérablement augmenté au Portugal, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et au Danemark. Aux Pays-Bas, l'évolution a été radicale, avec une progression de 7,8 tonnes en 2002 à 11,7 tonnes en 2003, jusqu'à 12,1 tonnes en 2005.

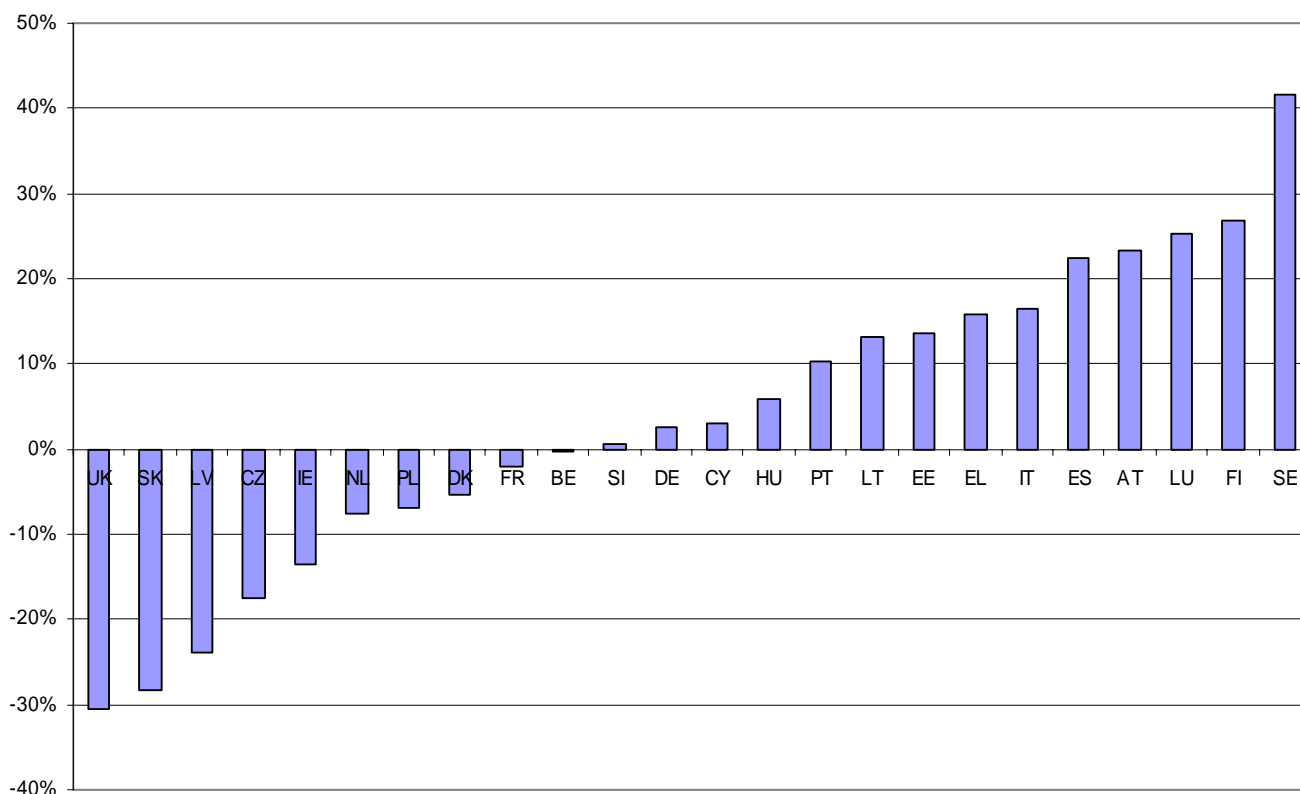
Le tableau 2 montre les variations du chargement moyen par État membre et par classes de distance en 2005, sur la base des données relatives au parcours. Il convient d'interpréter ces données avec précaution, car il existe des différences entre les États membres en ce qui concerne la prise en compte des véhicules utilitaires légers. Cette différence est probablement plus importante pour les trajets plus courts. Avec certaines exceptions, le chargement moyen pour les trajets les plus longs, i.e. de plus de 500 km était plus élevé que pour les trajets plus courts. Dans certains cas, comme en Belgique, en Estonie, en Grèce, en Lettonie, en Lituanie, en Hongrie, en Autriche et en Slovaquie, les différences étaient notables ; en ce qui concerne la Belgique, l'Estonie, la Lettonie et la Slovaquie, cela pourrait s'expliquer par l'inclusion des véhicules utilitaires légers dans l'échantillon. Le chargement moyen des véhicules en serait affecté, notamment pour les trajets plus courts, puisqu'il semble peu probable que de petits véhicules soient utilisés pour des trajets plus longs.

La France, la Suède et le Royaume-Uni font exception à la règle générale des chargements les plus élevés pour les trajets les plus longs. En France, le scénario est inversé, les chargements les plus élevés se trouvant sur les trajets les plus courts. En Suède, les chargements sur les trajets les plus longs sont notablement plus bas que pour les trajets moins longs. Cela peut s'expliquer par l'autorisation des chargements élevés dans le transport national suédois qui sont impossibles sur les parcours internationaux plus longs.

**Tableau 2: Chargement moyen des véhicules pour le transport total, par classes de distance, 2005 – tonnes**

	0-50	50-150	150-500	>500	Total
BE	12,5	14,2	13,1	17,5	14,4
CZ	8,5	7,5	7,7	11,5	9,5
DK	10,6	11,1	9,9	12,4	11,2
DE	10,5	11,1	13,2	15,8	13,1
EE	10,6	12,6	13,1	17,2	15,2
IE	12,5	10,7	10,4	13,5	11,3
EL	12,3	12,1	14,4	17,1	14,4
ES	13,7	12,9	13,7	14,4	14,0
FR	13,5	11,1	10,7	11,5	11,3
IT	14,8	15,5	15,6	15,0	15,3
CY	13,7	13,8	10,0	16,0	13,5
LV	6,9	6,8	5,6	15,7	10,0
LT	9,7	9,2	10,0	16,2	14,6
LU	15,0	13,9	16,7	16,9	16,4
HU	9,8	12,4	12,1	16,5	13,8
NL	10,3	9,6	9,4	11,6	10,3
AT	11,9	12,0	13,7	16,7	14,8
PL	8,4	8,3	10,2	12,3	10,6
PT	12,3	10,7	10,7	13,2	12,1
SI	11,1	8,8	9,3	12,9	11,5
SK	6,3	4,8	5,3	11,9	8,5
FI	13,2	14,1	17,9	16,2	16,0
SE	13,6	15,4	14,0	12,2	13,7
UK	9,0	9,6	9,8	8,6	9,5
Total	11,3	11,1	11,8	13,6	12,2
NO	10,0	8,4	10,7	14,6	11,1

**Graphique 2: Variation entre le chargement moyen des véhicules pour chaque pays et la moyenne de l'UE pour le transport total, 2005 - % en tonnes**



Le graphique 2 montre la variation entre le chargement moyen des véhicules pour chaque État membre et la moyenne de l'UE en 2005. La Suède dépasse de loin tous les autres États membres en se situant à plus de 40 % au dessus de la moyenne communautaire. Une fois de plus, cela reflète sans aucun doute l'autorisation des chargements élevés dans le transport national suédois par rapport au reste de l'UE. Quatre autres pays, la Finlande, le Luxembourg, l'Autriche et l'Espagne se situaient entre 20 et 30 % au dessus de la moyenne de l'UE. À l'autre extrémité, le Royaume-Uni se trouvait à plus de 30 % en dessous de la moyenne communautaire. La Slovaquie et la Lettonie affichaient toutes les deux une moyenne de 20 à 30 % inférieure à la moyenne communautaire. Quatre pays, la France, la Belgique, la Slovénie et l'Allemagne étaient étroitement regroupés autour de la moyenne. Si la différence suédoise s'explique de manière plausible, il est plus difficile de comprendre pourquoi la moyenne du Royaume-Uni est aussi basse par rapport aux niveaux enregistrés dans les autres États membres. Le schéma de distribution est-il différent si l'on tient compte du volume plutôt que du poids comme facteur contraignant? Ou faut-il prendre en considération des aspects financiers concernant la taxation des véhicules qui dissuade d'utiliser les véhicules pour transporter des chargements élevés? Ces questions intéressantes sont posées par les statistiques présentées ici.

Le tableau 3 présente les distances moyennes parcourues par les marchandises au niveau régional. Il est intéressant de constater que lorsque des capitales peuvent être

identifiées, les marchandises déchargées voyagent beaucoup plus loin que les marchandises chargées. Par exemple, pour Berlin, les marchandises chargées ont parcouru 96 km en moyenne, tandis que les marchandises déchargées en ont parcouru 128 en moyenne. Un schéma similaire s'observe pour Bruxelles, Madrid, Paris et Londres.

Les distances parcourues en Italie sont beaucoup plus grandes que dans la plupart des autres pays. Elles atteignent 183 km pour les biens chargés et 200 km pour les biens déchargés dans la région Sud. Cela tient sans aucun doute à la géographie de l'Italie, dans laquelle de nombreux centres majeurs sont distribués le long d'une péninsule étroite. À l'inverse, les distances parcourues dans la petite île de Chypre étaient beaucoup moins grandes, de 26 km pour les biens chargés et déchargés. Les distances parcourues en Grèce, en Irlande et dans la région britannique de l'Irlande du Nord étaient également relativement courtes, environ 50 km. On note par ailleurs que les distances parcourues par les biens chargés et déchargés dans les régions allemandes de Brême et de Hambourg sont relativement grandes, d'environ 150 km. En tant que villes portuaires importantes, elles attirent toutes les deux le trafic à plus grande distance. Le même phénomène s'observe dans la région flamande de la Belgique, qui comprend Anvers et Zeebrugge. Il est moins facile de retrouver ce schéma aux Pays-Bas et à Rotterdam, mais il est possible que la région française du Nord – Pas-de-Calais connaisse une situation similaire.

**Tableau 3: Distances moyennes parcourues par les marchandises chargées et déchargées par région pour le transport total, 2005 – en kilomètres**

Région	Chargés	Déchargés	Région	Chargés	Déchargés	Région	Chargés	Déchargés	Région	Chargés	Déchargés
BE1 Région de Bruxelles-capitale - Brussels Hoofdstedelijk gewest	138	183	GR1 Voreia Ellada	50	50	ITF Sud	183	200	PT1 Continente	93	99
BE2 Vlaams gewest	146	132	GR2 Kentriki Ellada	48	50	ITG Isole	127	139	PT2 Região autónoma dos Açores	:	:
BE3 Région wallonne	112	100	GR3 Attiki	61	67	CY0 Kypros	26	26	PT3 Região autónoma da Madeira	:	:
CZ0 Ceska republika	68	65	GR4 Nisia Aigaiou, Kriti	30	31	LV0 Latvija	122	105	SI0 Slovenija	84	82
DK0 Danmark	107	112	ES1 Noroeste	104	89	LT0 Lietuva	140	133	SK0 Slovenska republika	76	65
DE1 Baden-Württemberg	114	118	ES2 Noreste	114	105	LU0 Luxembourg (grand-duché)	105	98	FI1 Manner-Suomi	72	71
DE2 Bayern	112	113	ES3 Comunidad de Madrid	92	124	HU1 Közép-Magyarország	54	50	FI2 Åland	:	:
DE3 Berlin	96	128	ES4 Centro	95	94	HU2 Dunántúl	47	46	SE0 Sverige	122	122
DE4 Brandenburg	114	113	ES5 Este	102	100	HU3 Alföld és Észak	60	63	UKC North East	92	93
DE5 Bremen	165	159	ES6 Sur	95	90	NL1 Noord-Nederland	105	105	UKD North West	102	100
DE6 Hamburg	144	142	ES7 Canarias	24	23	NL2 Oost-Nederland	124	117	UKE Yorkshire & the Humber	99	94
DE7 Hessen	118	123	FR1 Île de France	96	112	NL3 West-Nederland	121	105	UKF East Midlands	101	104
DE8 Mecklenburg-Vorpommern	100	107	FR2 Bassin parisien	122	118	NL4 Zuid-Nederland	125	109	UKG West Midlands	104	105
DE9 Niedersachsen	124	119	FR3 Nord - Pas-de-Calais	131	119	AT1 Ostösterreich	82	89	UKH Eastern	100	100
DEA Nordrhein-Westfalen	112	106	FR4 Est	115	108	AT2 Südösterreich	100	93	UKI London	68	87
DEB Rheinland-Pfalz	113	103	FR5 Ouest	97	101	AT3 Westösterreich	107	106	UKJ South East	86	96
DEC Saarland	105	117	FR6 Sud-ouest	108	109	PL1 Centralny	104	113	UKK South West	88	95
DED Sachsen	83	87	FR7 Centre-est	108	112	PL2 Poludniowy	96	82	UKL Wales	96	98
DEE Sachsen-Anhalt	107	96	FR8 Méditerranée	101	109	PL3 Wschodni	111	105	UKM Scotland	85	95
DEF Schleswig-Holstein	119	124	FR9 Départements d'outre-mer	:	:	PL4 Północno-Zachodni	103	106	UKN Northern Ireland	54	54
DEG Thüringen	80	85	ITC Nord-ouest	136	135	PL5 Poludniowo-Zachodni	76	72	LI0 Liechtenstein	308	374
EE0 Eesti	149	134	ITD Nord-est	134	125	PL6 Północny	97	99	NO0 Norve	77	80
IE0 Ireland	56	58	ITE Centro	150	149						

Note: Les données pour le Liechtenstein ne comprennent que du transport international.

## Parcours à vide

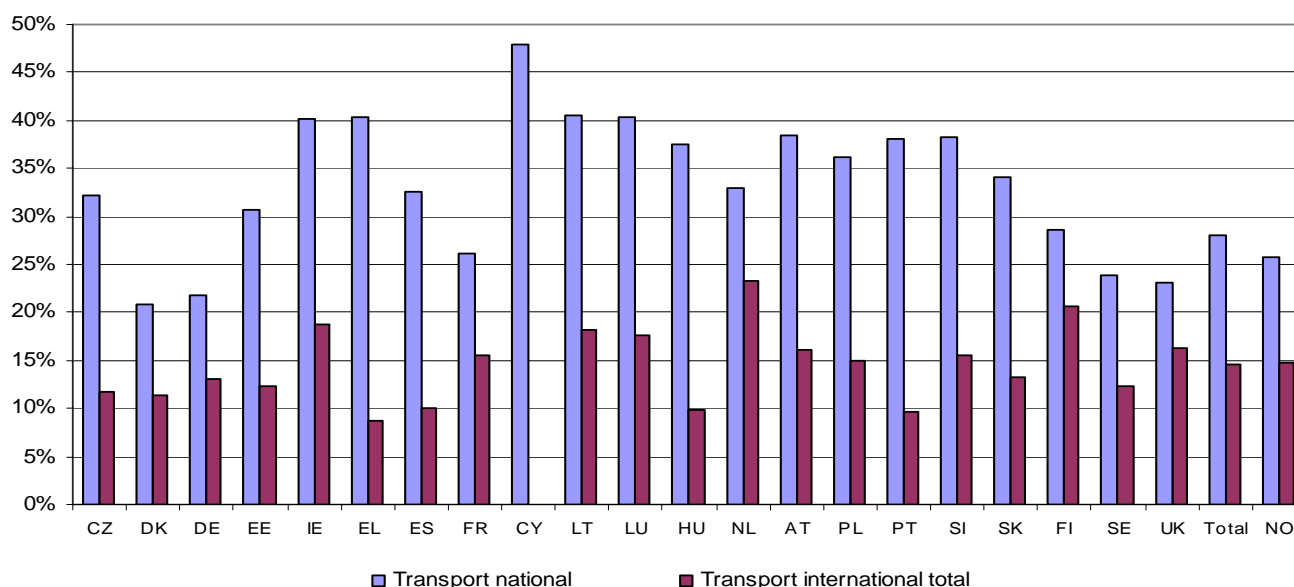
**Tableau 4: Part des véhicule-kilomètres effectués à vide dans le total desvéhicule-kilomètres par type de transport et par type d'opération, 2005 - % en Vkm**

	Transport national			Transport international total			Total		
	Compte propre	Compte d'autrui	Total	Compte propre	Compte d'autrui	Total	Compte propre	Compte d'autrui	Total
CZ	32	32	32	25	11	12	31	20	23
DK	18	21	21	18	11	11	18	17	17
DE	27	19	22	27	12	13	27	18	20
IE	41	39	40	40	15	19	41	35	37
EL	44	36	40	50	8	9	44	31	37
ES	41	30	33	37	10	10	41	25	28
FR	34	23	26	26	15	16	34	22	25
CY	46	51	48	:	0	0	46	49	47
LT	38	43	40	42	16	18	39	20	24
LU	41	41	40	26	17	18	34	17	20
HU	36	38	37	31	9	10	35	25	27
NL	32	34	33	26	23	23	30	28	28
AT	40	37	38	24	15	16	37	23	27
PL	37	36	36	28	14	15	36	27	30
PT	41	35	38	33	8	10	40	19	26
SI	38	38	38	32	15	16	38	22	24
SK	33	35	34	28	12	13	33	21	24
FI	36	26	29	:	21	21	36	25	28
SE	21	24	24	17	12	12	21	23	23
UK	21	24	23	26	15	16	21	24	23
Total	31	26	28	28	14	15	31	23	25
NO	28	25	26	33	14	15	29	23	25

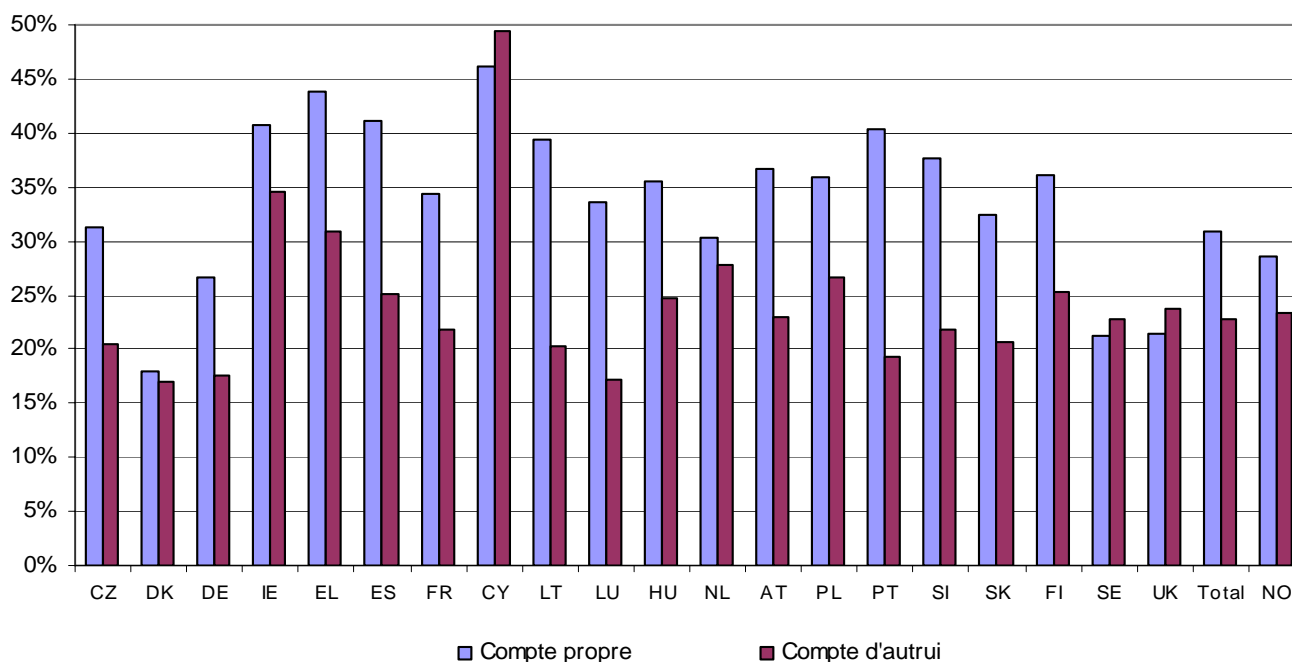
Le tableau 4 montre le pourcentage de véhicule-kilomètres enregistrés comme étant effectués à vide. Au niveau du transport total, la plupart des États membres oscillent entre 20 % et 30 % de parcours à vide. Toutefois, les 47 % de Chypre reflètent sans aucun doute le transport de biens importés via les ports et le trafic lié à la construction, qui est essentiellement à sens unique. À l'opposé, le Danemark affiche 17 % de véhicule-kilomètres à vide. L'Allemagne et le Luxembourg enregistrent 20 % de

véhicule-kilomètres à vide. Les données pour le transport total reflètent largement la performance dans le transport national en Irlande, en Grèce, à Chypre, en Lituanie et au Luxembourg, qui enregistrent tous des niveaux de véhicule-kilomètres à vide de 40 % ou plus. Par contraste, en ce qui concerne le transport international, tous les États membres ont déclaré des niveaux de parcours à vide beaucoup plus bas, avec la Grèce, l'Espagne, la Hongrie et le Portugal affichant un niveau égal ou inférieur à 10 %.

**Graphique 3: Part des véhicule-kilomètres effectués à vide dans le total des véhicule-kilomètres par type d'opération, 2005 - % en Vkm**



**Graphique 4: Part des véhicule-kilomètres effectués à vide dans le total des véhicule-kilomètres par type de transport, 2005 - % en Vkm**



La ventilation des chiffres par transport «pour compte propre» et «pour compte d'autrui» montre que la grande majorité des États membres enregistre des pourcentages beaucoup plus élevés de véhicule-kilomètres à vide dans le transport pour compte propre. Cela est probablement dû au fait que les parcours à vide sont un facteur de concurrence dans le transport pour compte d'autrui. Dans trois pays, Chypre, la Suède et le Royaume-Uni, au contraire, le transport pour compte propre affiche des pourcentages de véhicule-kilomètres à vide légèrement moins élevés. En Suède et au Royaume-Uni, cela pourrait également refléter des pressions concurrentielles sur le système logistique, en particulier pour les grandes chaînes de supermarchés. De nombreux États membres ont enregistré des différences de plus de 10 points de pourcentage entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui. Par exemple, la moyenne générale de 25 % enregistrée au Portugal résulte de la combinaison d'un taux de 19 % pour le transport pour compte d'autrui et de 40 % pour compte propre. De la même manière, les 20 % de moyenne générale du Luxembourg représentent 17 % de transport pour compte d'autrui et 34 % pour compte propre et en Espagne, les 28 % de moyenne générale résultent de 25 % de transport pour compte d'autrui et 41 % pour compte propre.

Dans l'ensemble, les pourcentages de véhicule-kilomètres à vide étaient plus bas pour le transport international que pour le transport national. Les exceptions à cette règle étaient la Grèce, la Lituanie, le Royaume-Uni et la Norvège, où les chiffres concernant le transport international pour compte propre étaient plus élevés que pour le transport total. Pour le transport national, le Danemark, la Lituanie, les Pays-Bas et la Slovaquie ont rejoint la Suède et le Royaume-Uni avec un pourcentage de véhicule-kilomètres à vide pour compte propre moins élevé que pour compte d'autrui. Cela semble indiquer que les opérateurs pour compte propre ont davantage de difficultés à trouver des chargements pour les voyages retour sur les trajets internationaux que les opérateurs pour compte d'autrui.

Il est clair que la variation considérable des performances des opérateurs de transport routier en matière de parcours à vide, notamment des opérateurs pour compte propre, ouvre des perspectives d'amélioration considérables. Si l'amélioration peut avoir lieu par la diffusion des meilleures pratiques, l'économie de l'UE en bénéficiera grandement.

## CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES MÉTHODOLOGIQUES

Les statistiques présentées dans cette publication ont été collectées en vertu du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil, relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route. Elles reposent sur des enquêtes par sondage menées dans les pays déclarants, c'est-à-dire les États membres de l'UE, le Liechtenstein et la Norvège, et concernent le transport de marchandises par route assuré par des véhicules immatriculés dans ces pays.

Chaque État membre a la possibilité d'exclure du champ d'application du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil, les véhicules de transport routier de marchandises dont la charge utile est inférieure à 3,5 tonnes ou dont le poids maximal autorisé en charge est inférieur à 6 tonnes, pour les véhicules automobiles individuels. En conséquence, la couverture des enquêtes menées par chaque pays déclarant peut différer.

### Chargement moyen des véhicules

Le chargement moyen des véhicules utilisé dans la présente publication a été calculé en divisant les tonne-kilomètres par les véhicule-kilomètres pour les parcours en charge uniquement. Le tableau suivant donne un exemple de calcul de cette moyenne:

Trajet	Chargement	Vkm (distance du trajet)	Tkm	Tkm/Vkm
1	30	10	300	30
2	10	1 000	10 000	10
Total		1 010	10 300	10.2

Comme on peut le voir, la moyenne de 10,2 tonnes obtenue est plus proche du chargement pour le parcours le plus long que du chargement pour le parcours le plus court. Étant donné que la chance de croiser le véhicule dont le chargement est de 10 tonnes est beaucoup plus forte en raison du temps qu'il passe sur la route, la moyenne calculée de cette manière représente le chargement moyen des véhicules routiers de transport de marchandises sur les routes européennes.

Toutefois, les résultats présentés dans cette publication sont biaisés par l'inclusion des véhicules utilitaires légers dans les statistiques de certains pays. Les performances de transport (mesurées en tkm) des véhicules dont le poids maximal autorisé en charge est inférieur à 6 tonnes représentent moins de 3% du total de tous les pays déclarants (2,8 % en SK, 1,8 % en LV et 1.6 % en CZ). Mais la distance parcourue par ces petits véhicules est de 30 % et 26 % en LV et SK respectivement, autour de 10 % en CZ, FI et HU et proche de 2 % en PL, SI, BE et UK. Par conséquent, le chargement moyen total est plus faible dans ces pays que dans les pays excluant les véhicules utilitaires légers de leur enquête.

### Parcours à vide

Les parcours à vide sont définis comme «les véhicules de transport routier de marchandises ne contenant aucun article ou aucune partie d'équipement de transport qui doit être déchargé à une destination particulière». Cette information se réfère toujours aux données relatives au parcours. Il convient de souligner que cette variable demeure optionnelle et que par conséquent, la Belgique, l'Italie et la Lettonie ne la déclarent pas.

### Distance moyenne pour le transport de marchandises

La distance moyenne parcourue par les marchandises est calculée en divisant les tonne-kilomètres par les tonnes pour les parcours en charge uniquement.

### Transport total

Le transport total comprend le transport national, le transport international de marchandises chargées dans le pays déclarant, le transport international de marchandises déchargées dans le pays déclarant, le trafic tiers et le cabotage.

### Transport international

Le transport international est composé du transport international de marchandises chargées dans le pays déclarant, du transport international de marchandises déchargées dans le pays déclarant, du trafic tiers et du cabotage. Le double comptage est évité, puisque les déclarations ne concernent que les transporteurs résidents des pays déclarants.

«Transporteur» renvoie à un opérateur de transport qui entreprend un transport routier «pour compte d'autrui» (c.-à-d. le transport de marchandises contre rémunération pour le compte de tiers) ou à un opérateur qui exerce cette activité pour «compte propre».

### Bulgarie

La Bulgarie n'avait aucune obligation de déclaration pour les années antérieures à son adhésion en 2007 et a commencé à communiquer des données à partir de l'année de référence 2006.

### Lettonie

La Lettonie a commencé à déclarer des données pour les parcours à vide à partir de l'année de référence 2006.

### Malte

Aucunes données sur le transport routier de marchandises n'ont été communiquées par Malte en 2004 et en 2005.

### Roumanie

La Roumanie n'avait aucune obligation de déclaration pour les années antérieures à son adhésion en 2007 et a commencé à communiquer des données à partir de l'année de référence 2006.

### Tableau 2

Les chiffres présentés dans ce tableau se basent sur les données relatives aux marchandises transportées plutôt que sur les informations relatives au parcours utilisées dans le graphique 1, le tableau 1 et le graphique 3. Par conséquent, le «total» par pays diffère entre le tableau 2 et les autres graphiques et tableaux de cette section.

### Tableau 3

Les chiffres présentés dans ce tableau représentent les sommes de tous les pays déclarants (États membres de l'UE, plus le Liechtenstein et la Norvège).

### Tableau 4 et graphique 4

Les données 2005 communiquées par l'Estonie par type de transport (pour compte d'autrui ou pour compte propre) sont en cours de vérification et ne sont donc pas incluses dans la présente publication.

### Disponibilité des données

Les données présentées dans la présente publication ont été extraites de la base de diffusion gratuite d'Eurostat, telles qu'elles étaient disponibles le 19 juin 2007.

### Dans la présente publication:

- : non disponible
- sans objet
- 0 pour moins de la moitié d'une unité de mesure
- 1 milliard = 1 000 000 000

La présente publication a été élaborée avec l'aide de Richard BUTCHART et de Marie-Noëlle DIETSCH.

## ***Pour en savoir plus :***

Données : [Site Web EUROSTAT/Page d'accueil/Transports/Données](#)

### **Transports**

#### **Transport routier**

---

#### **Les journalistes peuvent contacter le service média support :**

Bâtiment BECH, Bureau A4/125  
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408  
Fax (352) 4301 35349

E-mail: [eurostat-mediasupport@ec.europa.eu](mailto:eurostat-mediasupport@ec.europa.eu)

#### **European Statistical Data Support :**

Eurostat a mis en place, conjointement avec les membres du "Système statistique européen", un réseau de centres d'appui, qui couvrira presque tous les États membres et certains pays de l'AELE.

La mission de ces centres sera d'aider et d'orienter les utilisateurs qui se procureront des données statistiques européennes sur l'internet.

Vous trouverez sur notre site internet des informations sur ce réseau de centres d'appui :  
<http://ec.europa.eu/eurostat/>

---

Une liste des bureaux de vente dans le monde est disponible à :

#### **l'Office des publications officielles des Communautés européennes.**

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>  
E-mail: [info@publications.europa.eu](mailto:info@publications.europa.eu)

---