

# Tendances du transport routier de marchandises de 1999 à 2005

## Statistiques en bref

### TRANSPORTS

27/2007

Auteur  
Simo PASI

### Contenu

Principales tendances.....	1
Évolution générale.....	2
Transports nationaux.....	2
Transports internationaux chargés et déchargés.....	4
Trafic tiers.....	5
Transport de cabotage.....	6

### Principales tendances

*En raison de différences en matière de disponibilité des données au cours de la période couverte par la présente publication, le commentaire sur les évolutions intervenues au niveau de l'agrégat UE-15 exclut la Grèce et au niveau de l'UE-25 la Grèce et Malte.*

Les données trimestrielles relatives au volume total des transports exécutés par les transporteurs immatriculés dans l'UE se caractérisent par des fluctuations saisonnières marquées. Un second trimestre soutenu est suivi d'un troisième trimestre plus faible. Une évolution similaire s'observe dans les transports nationaux.

Entre 2004 et 2005, le volume total des transports effectués par les transporteurs immatriculés dans l'UE-25 a augmenté de 3%.

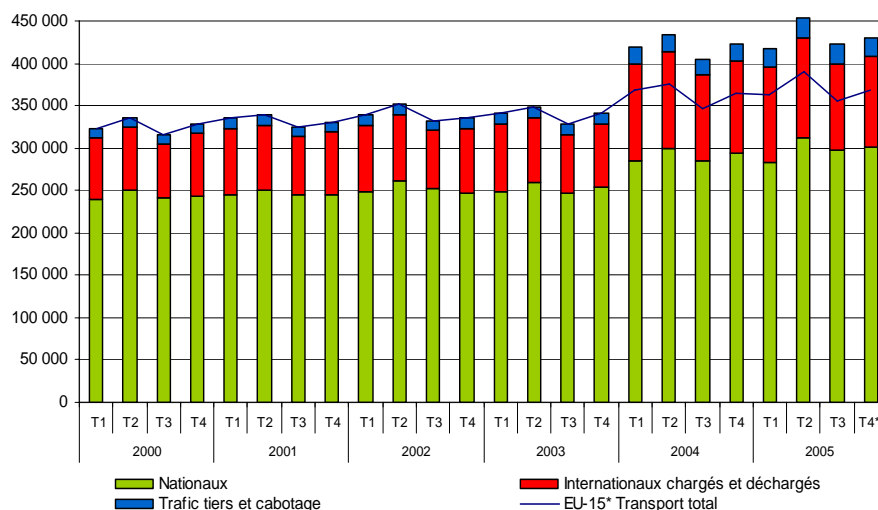
Au niveau de l'UE-25, le volume des transports internationaux enregistré en 2005 est resté relativement stable par rapport à 2004. Toutefois, des changements significatifs ont été observés au niveau des pays et notamment des baisses se sont produites en Finlande (-19%), France (-15%), République tchèque (-15%), Suède (-13%) et Belgique (-12%), lesquelles ont été compensées par une forte croissance notamment dans certains des nouveaux États membres.

Entre 1999 et 2005, l'Espagne, le Portugal et l'Irlande ont enregistré des augmentations notables du volume de transport dans tous les secteurs. En Allemagne et aux Pays-Bas, la croissance des transports nationaux sur la période considérée n'a pas dépassé 5% mais les autres secteurs ont fortement progressé, notamment le trafic tiers et le cabotage.

En 2005, le trafic tiers a augmenté de 21% par rapport à 2004. Depuis leur adhésion, certains nouveaux États membres ont rapidement développé leurs activités de trafic tiers pour devenir des acteurs majeurs dans ce secteur. La Pologne dont les transporteurs ont exécuté plus de 10 milliards de tonnes-kilomètres (tkm) de trafic tiers en 2005 a remplacé les Pays-Bas à la première place.

Le trafic tiers occupe la première place au Luxembourg avec 43% du transport total. Il est aussi très développé dans les nouveaux États membres: 38% du transport total pour la Lituanie, 26% pour la Slovaquie, 21% pour la Lettonie et 19% pour la Slovénie. Avec pratiquement 3 milliards de tkm effectués en 2005, les transporteurs néerlandais ont été les plus actifs dans le secteur du cabotage, devant le Luxembourg et l'Allemagne (plus de 2 milliards de tkm chacun). Ces trois pays ont représenté la moitié du transport de cabotage total effectué par les transporteurs de l'UE-25.

**Graphique 1: Évolution trimestrielle des transports routiers de marchandises dans l'UE-15\* pour la période 2000-2003 et dans l'UE-25\* pour la période 2004-2005 – en millions de tkm**



\* UE-15 sans EL; UE-25 sans EL et MT; AT: les données de 2005 sont provisoires

\*\* IT, LU, UK: les données pour le quatrième trimestre 2005 n'étant pas disponibles, les données du quatrième trimestre 2004 ont été utilisées

## Évolution générale

**Tableau 1: Transports nationaux, internationaux chargés et déchargés dans les pays déclarants, trafic tiers et cabotage en 1999, 2002 et 2005\* - en millions de tkm**

	1999				2002				2005				Total
	Nationaux	Internationaux	Trafic tiers	Cabotage	Nationaux	Internationaux	Trafic tiers	Cabotage	Nationaux	Internationaux	Trafic tiers	Cabotage	
BE	15 758	17 250	3 339	938	20 392	25 160	5 109	2 226	19 283	19 555	3 412	1 597	43 847
CZ	:	:	:	:	16 318	23 636	3 719	:	15 518	21 810	6 086	33	43 447
DK	10 421	12 276	436	102	11 057	10 895	433	132	11 058	11 643	468	129	23 298
DE	226 887	45 652	4 354	1 533	225 474	52 174	5 963	1 602	237 617	62 545	7 685	2 257	310 104
EE	:	:	:	:	:	:	:	:	1 847	3 122	717	138	5 824
ES	98 134	35 066	791	271	129 510	52 353	2 101	586	166 386	63 662	2 123	1 059	233 230
FR	159 026	41 975	2 957	756	169 742	32 673	1 414	530	177 331	26 745	788	421	205 285
IE	7 737	1 699	354	416	10 731	2 680	445	420	13 983	3 017	448	462	17 910
IT	151 967	24 465	509	350	160 082	31 400	528	671	170 290	37 419	1 288	950	209 947
CY	:	:	:	:	1 286	37	-	-	1 374	19	-	-	1 393
LV	:	:	:	:	1 967	3 142	1 070	20	2 734	3 839	1 785	36	8 394
LT	:	:	:	:	:	:	:	:	2 137	7 700	6 021	50	15 908
LU	377	1 461	3 436	1 039	583	2 358	4 254	1 984	471	2 347	3 768	2 092	8 678
HU	:	:	:	:	11 166	6 298	367	82	11 394	11 237	2 420	100	25 151
NL	32 682	41 005	8 246	1 632	30 257	36 782	8 570	1 810	33 654	44 633	9 759	2 913	90 959
AT	12 280	15 653	5 827	222	12 663	19 002	6 394	440	<b>12 518</b>	<b>17 800</b>	<b>6 157</b>	<b>574</b>	<b>37 049</b>
PL	:	:	:	:	:	:	:	:	60 940	39 588	10 646	653	111 827
PT	14 309	10 990	688	99	14 916	12 870	1 751	187	17 692	20 755	3 648	786	42 881
SI	:	:	:	:	1 945	3 989	578	98	2 361	6 400	2 123	149	11 033
SK	:	:	:	:	:	:	:	:	5 621	11 043	5 814	87	22 565
FI	25 806	3 712	103	35	28 071	3 708	159	30	27 815	3 908	79	54	31 856
SE	30 422	2 721	54	:	31 836	4 080	571	165	34 701	3 193	495	186	38 575
UK	149 019	16 905	292	44	150 920	12 816	213	85	155 544	12 559	207	204	168 515
NO	11 742	3 074	76	24	12 721	2 652	42	11	15 352	2 852	28	14	18 246

\* IT, LU et UK: les données de 2005 sont estimées

Au niveau des pays, entre 1999 et 2005, l'Espagne, le Portugal et l'Irlande ont enregistré des hausses significatives du volume du transport dans tous les secteurs. La croissance du trafic tiers et du cabotage pour l'Espagne et le Portugal a été particulièrement marquée. En Allemagne, Autriche et Pays-Bas, la croissance des transports nationaux sur la même période n'a pas dépassé 5% mais les autres secteurs,

en particulier le trafic tiers et le cabotage, ont affiché des hausses remarquables. À l'inverse, en France, tous les secteurs du transport routier sont en baisse à l'exception des transports nationaux. Bien qu'entre 1999 et 2005, la Belgique ait enregistré une croissance du volume total des transports, une baisse s'est produite dans tous les secteurs entre 2002 et 2005.

## Transports nationaux

**Tableau 2: Transports nationaux - millions tkm**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BE	15 758	19 754	20 565	20 392	19 584	19 416	19 283
CZ	:	14 214	15 007	16 318	17 362	16 046	15 518
DK	10 421	11 000	10 887	11 057	11 012	10 538	11 058
DE	226 887	226 529	230 016	225 474	227 205	232 303	237 617
EE	:	:	:	:	1 568	1 478	1 847
EL	:	:	:	:	:	:	:
ES	98 134	106 936	114 004	129 510	138 413	155 014	166 386
FR	159 026	163 163	168 572	169 742	170 896	179 183	177 331
IE	7 737	8 337	9 122	10 731	11 935	13 216	13 983
IT	151 967	158 250	154 749	160 082	143 184	158 172	170 290
CY	:	:	:	1 286	1 370	1 102	1 374
LV	:	:	:	1 967	2 365	2 380	2 734
LT	:	:	:	:	1 958	2 213	2 137
LU	377	415	487	583	565	549	471
HU	:	:	11 835	11 166	10 670	10 977	11 394
NL	32 682	31 538	31 000	30 257	31 785	33 938	33 654
AT	12 280	12 389	12 454	12 663	13 036	12 376	<b>12 518</b>
PL	:	:	:	:	:	58 825	60 940
PT	14 309	14 220	16 351	14 916	14 199	17 435	17 692
SI	:	:	1 927	1 945	1 995	2 267	2 361
SK	:	:	:	:	5 204	5 422	5 621
FI	25 806	27 717	26 678	28 071	26 896	27 331	27 815
SE	30 422	31 451	29 967	31 836	31 467	32 691	34 701
UK	149 019	150 337	149 760	150 920	153 933	154 262	155 544
Total	:	:	:	:	:	1 147 134	1 182 270
NO	11 742	12 114	12 392	12 721	13 522	14 453	15 352

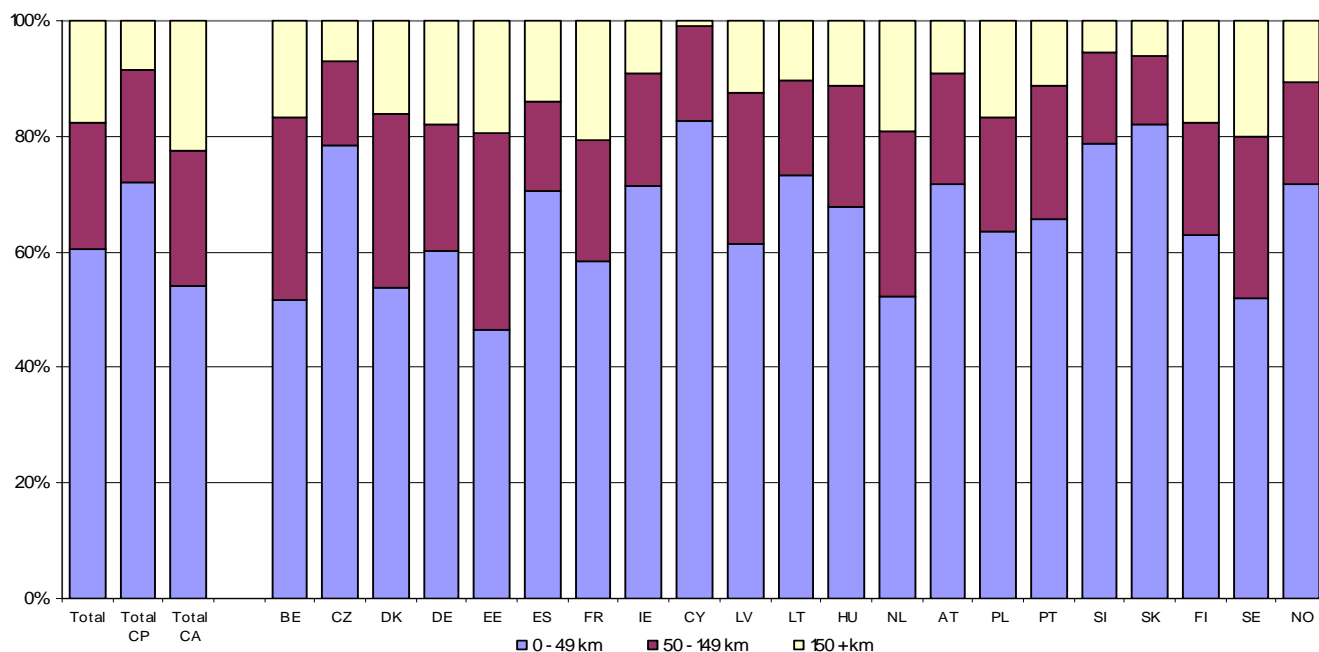
\* IT, LU et UK: les données 2005 sont estimées

Le volume total des transports nationaux effectués par les États membres a progressé de 3% entre 2004 et 2005. Cependant, cette augmentation varie notablement selon les pays, comme l'indique le tableau 2. Elle a été de 25% pour l'Estonie et Chypre et de 15% pour la Lettonie. D'autres pays

affichant des augmentations de 5% ou plus sont le Danemark, l'Espagne, l'Irlande, la Suède et la Norvège. Des baisses limitées ont été enregistrées, de 3% pour la République tchèque et la Lituanie et de 1% pour la Belgique, la France et les Pays-Bas. Depuis 1999, le volume total des transports nationaux déclaré par l'UE-15 a augmenté de 15%, soit un taux moyen annuel d'un peu plus de 2%. Les hausses d'activités enregistrées par l'Irlande (80%), l'Espagne (70%) et le Luxembourg (25%) ont été beaucoup plus élevées. À l'opposé, les hausses pour l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Autriche ont été inférieures à 5%.

Les cinq grandes économies, à savoir l'Allemagne, la France, l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni, ont chacune enregistré plus de 150 millions de tonne-kilomètres, représentant un peu plus des trois-quarts du volume total des transports nationaux en 2005. Dans ces cinq pays, la part des transports nationaux a atteint plus de 70% du volume total des transports. Les autres pays où les transports nationaux représentaient au moins 70% du volume total des transports ont été l'Irlande, la Finlande, la Suède, la Norvège et Chypre. En dehors de la Pologne où le pourcentage était de 54%, les transports nationaux ont constitué moins de la moitié du total des transports pour tous les autres États membres. Ce pourcentage était particulièrement faible pour le Luxembourg (5%) et la Lituanie (13%).

**Graphique 2: Transports nationaux par catégorie de distance et type de transport (pour le total uniquement), en 2005\* - % exprimé en tonnes**



\* Total, Total CP (compte propre) et Total CA (compte d'autrui) incluent les données 2004 pour IT, LU et UK; les données AT sont provisoires

Le graphique 2 montre la part des transports nationaux exprimés en tonnes par catégorie de distance en 2005. Les trois barres à gauche indiquent la distance parcourue par type de transport tandis que le reste du graphique représente les différences entre les pays déclarants en ce qui concerne le pourcentage des parcours par catégorie de distance. Les parcours complets de moins de 50 kilomètres ont représenté 60 % de l'ensemble des parcours, les parcours de longueur intermédiaire comme les longs parcours représentant chacun 20%. La part des parcours les plus brefs est restée constante au cours des dernières années, mais celle des longs parcours a légèrement augmenté avec le temps.

Le graphique met en évidence le contraste entre la longueur des parcours effectués par les opérateurs de transport pour compte propre et ceux des opérateurs pour compte d'autrui. En ce qui concerne ces derniers, un peu plus de la moitié du total ont été des parcours brefs tandis que les parcours à durée intermédiaire ou longue se partageaient le reste. À l'opposé, en ce qui concerne les transports pour compte propre, moins de 10% des parcours relevaient de la catégorie des longs parcours tandis que les parcours les plus brefs représentaient plus de 70% du total. Quatre parcours sur cinq d'une longueur de 150 kilomètres ou davantage ont été effectués par des opérateurs pour compte d'autrui, ce qui reflète les capacités des sociétés de transport routier à répondre aux besoins de transports commerciaux des autres industries.

Au niveau des pays, on observe des variations marquées par rapport au modèle global. Étant donné que Chypre est une île peu étendue, il n'est pas étonnant que plus de 80% des parcours sont de brève durée et que moins d'un pourcent relevait de la catégorie de distance de 150 kilomètres et plus. La République tchèque, la Slovaquie et la Slovénie sont d'autres pays dans lesquels 80% des parcours relèvent de la catégorie des moins de 50 kilomètres. Ces trois pays ont également enregistré des faibles pourcentages (moins de 7%) pour les longs parcours. Six pays, l'Irlande, la Lituanie, la Hongrie, l'Autriche, le Portugal et la Norvège, ont affiché une structure de longueur de parcours similaire constituée à environ 70% de parcours brefs et à 10% de parcours longs.

En revanche, cinq pays ont déclaré que la moitié seulement de la totalité des parcours était de moins de 50 kilomètres et trois d'entre eux, à savoir l'Estonie, les Pays-Bas et la Suède, ont également relevé qu'un cinquième des parcours atteignaient 150 kilomètres ou davantage. Les autres pays étaient la Belgique et le Danemark où les parcours de longueur intermédiaire ont représenté un tiers et les longs parcours un sixième du total.

Dans le cas de l'Allemagne et de la France, le pourcentage des longueurs de parcours a été très proche du modèle global, mais, pour l'Espagne, les parcours brefs ont formé 70% du total tandis que les parcours intermédiaires et longs représentaient chacun environ 15% du total.

## Transports internationaux chargés et déchargés

**Tableau 3: Transports internationaux chargés et déchargés dans les pays déclarants – en millions de tkm**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005*	2005** - part du total		
								intra-UE25	PC et Norvège	Autres
BE	17 250	25 320	26 501	25 160	23 867	22 113	19 555	98.7%	0.1%	1.2%
CZ	:	20 528	22 085	23 636	26 025	25 620	21 810	93.6%	3.1%	3.3%
DK	12 276	12 166	10 510	10 895	11 208	11 763	11 643	87.9%	10.1%	2.0%
DE	45 652	48 684	52 150	52 174	56 068	62 938	62 545	93.4%	1.4%	5.2%
EE	:	:	:	:	2 215	3 424	3 122	73.2%	2.4%	24.4%
EL	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
ES	35 066	40 472	45 323	52 353	51 515	62 707	63 662	98.3%	0.2%	1.5%
FR	41 975	37 863	35 917	32 673	31 316	31 334	26 745	96.7%	0.0%	3.3%
IE	1 699	2 650	2 295	2 680	2 927	3 069	3 017	99.1%	0.0%	0.9%
IT	24 465	25 742	30 553	31 400	29 510	36 861	37 419	94.7%	1.8%	3.5%
CY	:	:	:	37	30	17	19	100.0%	0.0%	0.0%
LV	:	:	:	3 142	3 360	3 809	3 839	72.9%	2.3%	24.8%
LT	:	:	:	:	6 295	6 656	7 700	77.4%	2.4%	20.2%
LU	1 461	1 529	2 009	2 358	2 487	2 460	2 347	98.8%	0.0%	1.2%
HU	:	:	6 324	6 298	7 086	8 210	11 237	92.5%	4.5%	3.0%
NL	41 005	37 876	37 470	36 782	37 517	42 138	44 633	96.7%	0.6%	2.7%
AT	15 653	16 712	18 623	19 002	19 777	19 915	17 800	96.1%	1.6%	2.3%
PL	:	:	:	:	:	38 495	39 588	88.5%	3.2%	8.3%
PT	10 990	11 792	12 135	12 870	11 212	19 278	20 755	98.6%	0.4%	1.0%
SI	:	:	4 399	3 989	4 289	5 348	6 400	86.9%	5.8%	7.3%
SK	:	:	:	:	8 816	8 994	11 043	92.6%	2.8%	4.6%
FI	3 712	3 977	3 671	3 708	3 907	4 806	3 908	68.8%	12.7%	18.5%
SE	2 721	3 732	3 681	4 080	4 294	3 666	3 193	62.4%	37.3%	0.3%
UK	16 905	14 951	13 208	12 816	12 873	13 231	12 559	94.1%	0.2%	5.7%
Total	:	:	:	:	:	436 852	434 538	93.7%	2.0%	4.3%
NO	3 074	2 953	2 722	2 652	2 971	2 951	2 852	98.3%	0.0%	1.7%

\* IT, LU et UK: les données 2005 sont estimées

\*\* IT, LU et UK: données 2004; les données AT sont provisoires

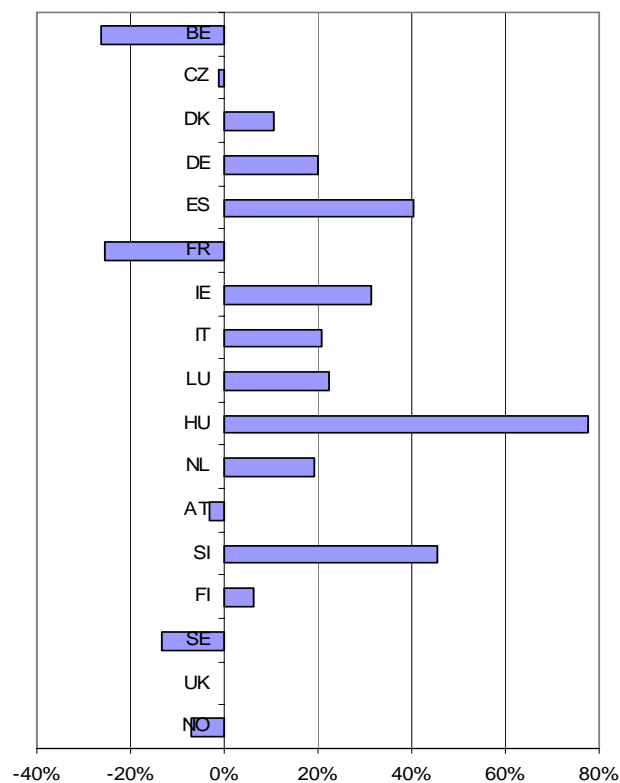
Le tableau 3 présente les informations disponibles sur le volume de transport international chargés et déchargés entre 1999 et 2005 pour les pays déclarants. Le tableau montre également la part de ce type de transport entre les pays intra-UE-25, la Norvège et les pays candidats, et les pays tiers.

Au niveau de l'UE-25, le volume des transports internationaux enregistré en 2005 n'est guère différent de celui relevé en 2004 (-0,5%). Toutefois, de profonds changements se sont produits au niveau de chaque pays avec des reculs observés en Finlande (-19%), en France (-15%), en République tchèque (-15%), en Suède (-13%) et en Belgique (-12%), compensés par une forte croissance, notamment dans certains des nouveaux États membres. La progression des transports internationaux a été de 37% en Hongrie, de 23% en Slovaquie, de 20% en Slovaquie et de 16% en Lettonie.

Le graphique 3 illustre les changements intervenus sur le long terme. Entre 2001 et 2005, huit pays ont enregistré des hausses d'au moins 20% mais deux pays ont déclaré des baisses de même ampleur. La variation était comprise entre des baisses de 25% pour la France et la Belgique et des hausses de plus de 75% pour la Hongrie. La Suède a enregistré une baisse de 13% laquelle a été plus réduite pour la Norvège, l'Autriche et la République tchèque. L'Espagne et la Slovaquie ont fait état d'une croissance de plus de 40% tandis que des baisses de 20% ou davantage ont été observées en Allemagne, Irlande, Italie, Luxembourg et aux Pays-Bas. Une hausse s'est produite au Portugal mais il n'a pas été possible de calculer la variation depuis 2001 car

les séries de chiffres figurant dans le tableau 3 présentent des discontinuités.

**Graphique 3: Transports internationaux en charge et à vide, 2005\* comparé à 2001 - % en tkm**



\* IT, LU et UK: données 2004

Sur le total déclaré en 2005 (données 2004 pour IT, LU et UK), un peu moins de 94% ont été attribués aux transports internationaux entre les États membres de l'UE-25. Les transports avec la Norvège ou avec les pays adhérents et candidats (Bulgarie, Croatie, Roumanie et Turquie) ont représenté environ 2% du total et sur ces 2%, la moitié revient aux transports avec la Norvège. Le Danemark et la Suède ont assuré la moitié des transports avec la Norvège. En ce qui concerne les transports avec les pays adhérents et les pays candidats, la moitié a été effectuée avec la Roumanie, la Pologne et l'Italie étant les principaux pays partenaires et un quart avec la Turquie, dont l'Allemagne, la Pologne et la Hongrie ont été les principaux partenaires.

Les 4% restants étaient représentés par des transports avec d'autres pays où l'Allemagne et la Pologne ont été les opérateurs majeurs en termes de tkm, chacun réalisant plus de 3 milliards de tkm. Les autres pays ayant effectué plus d'un milliard de tkm ont été l'Italie, les Pays-Bas et la Lituanie. Toutefois, en pourcentage du transport total, les trois pays baltes, à savoir l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie, occupaient la première place dans ce secteur de transport avec chacun plus de 20%. Ce chiffre était inférieur à 10% pour tous les autres États membres à l'exception de la Finlande, où le pourcentage était de 18%.

## Trafic tiers

**Tableau 4: Trafic tiers réalisé par les transporteurs des pays déclarants - en millions de tkm**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BE	3 339	4 606	4 481	5 109	5 225	4 533	3 412
CZ	:	2 568	1 975	3 719	3 147	4 340	6 086
DK	436	606	573	433	599	558	468
DE	4 354	4 086	5 109	5 963	5 907	6 566	7 685
EE	:	:	:	:	134	139	717
EL	:	:	:	:	:	:	:
ES	791	1 064	1 369	2 101	1 919	2 070	2 123
FR	2 957	2 157	1 775	1 414	846	1 060	788
IE	354	563	371	445	297	354	448
IT	509	411	610	528	834	1 100	1 288
LV	:	:	:	1 070	1 067	1 183	1 785
LT	:	:	:	:	3 188	3 382	6 021
LU	3 436	4 436	4 647	4 254	4 548	4 303	3 768
HU	:	:	228	367	392	1 330	2 420
NL	8 246	8 455	8 020	8 570	8 124	10 748	9 759
AT	5 827	5 676	6 006	6 394	6 289	6 504	6 157
PL	:	:	:	:	:	4 982	10 646
PT	688	785	1 332	1 751	1 695	3 397	3 648
SI	:	:	678	578	649	1 260	2 123
SK	:	:	:	:	2 654	4 022	5 814
FI	103	231	83	159	98	83	79
SE	54	318	347	571	647	421	495
UK	292	223	238	213	269	235	207
Total	:	:	:	:	:	62 570	75 937
NO	76	60	55	42	80	44	28

\* IT, LU et UK: les données 2005 sont estimées

Le trafic tiers se définit comme des transports routiers internationaux effectués par des véhicules de transport routier immatriculés dans un pays tiers (mouvements de marchandises par la route du pays A au pays B effectués par des transporteurs immatriculés dans le pays C).

En 2005, les transporteurs immatriculés dans les États membres de l'UE-25 ont effectué 76 milliards de tkm de trafic tiers, soit une augmentation de 21% par rapport à 2004. Avant l'adhésion des nouveaux États membres, les principaux acteurs sur ce marché étaient les Pays-Bas, l'Autriche, l'Allemagne, la Belgique et le Luxembourg.

Depuis leur adhésion, certains des nouveaux États membres ont rapidement développé leurs activités de trafic tiers pour devenir des acteurs majeurs. La Pologne a remplacé les Pays-Bas à la première place en effectuant plus de

10 milliards de tkm de trafic tiers en 2005. La République tchèque, la Lituanie et la Slovaquie figuraient également en bonne place en réalisant chacune environ 6 milliards de tkm.

De 1999 à 2003, le trafic tiers au niveau de l'UE-15 a progressé régulièrement à un taux moyen annuel de 4,4%. Au niveau de l'UE-25, ce taux a augmenté de plus de 20% en 2004 et 2005 avec l'arrivée des nouveaux États membres qui ont été très actifs dans ce domaine. Entre 2004 et 2005, le volume du trafic tiers effectué par la Pologne et l'Estonie a plus que doublé. Des augmentations de plus de 50% ont été enregistrées par la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie et la Slovénie. La Slovaquie a fait état d'une progression de 45% et la République tchèque de 40%. Un grand nombre des États membres les plus anciens ont enregistré une baisse du trafic tiers entre 2004 et 2005. Par contre, l'Irlande (27%), la Suède (18%) et l'Allemagne (17%) ont enregistré de forts taux de croissance. De 1999 à 2005, l'Allemagne, l'Espagne et le Portugal ont déclaré une croissance constante du trafic tiers d'une année à l'autre. La Belgique et la Suède ont enregistré une progression jusqu'à la moitié de cette période puis la tendance s'est inversée. En ce qui concerne la France, on observe une baisse assez régulière sur toute la période.

En moyenne, le trafic tiers a représenté 4,5% du transport total déclaré en 2005. On constate toutefois de grands écarts par rapport à cette moyenne au niveau des différents pays. C'est notamment le cas du Luxembourg et des nouveaux États membres. Le trafic tiers a représenté 43% du transport total pour le Luxembourg, 38% pour la Lituanie, 26% pour la Slovaquie, 21% pour la Lettonie et 19% pour la Slovénie. Par contre, il a représenté moins de 0,5% du transport total pour la France, la Finlande, la Norvège et le Royaume-Uni.

## Transport de cabotage

**Tableau 5: Cabotage réalisé par les transporteurs des pays déclarants – en millions de tkm**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BE	938	1 366	1 635	2 226	1 867	1 816	1 597
CZ	:	:	:	:	:	:	33
DK	102	248	187	132	191	254	129
DE	1 533	1 408	1 688	1 602	1 565	1 944	2 257
EE	:	:	:	:	57	57	138
ES	271	246	350	586	749	1 031	1 059
FR	756	815	607	530	551	624	421
IE	416	725	537	420	491	505	462
IT	350	273	599	671	559	847	950
LV	:	:	:	20	17	10	36
LT	:	:	:	:	21	28	50
LU	1 039	1 230	1 556	1 984	2 044	2 262	2 092
HU	:	:	99	82	59	92	100
NL	1 632	1 697	2 002	1 810	2 339	2 871	2 913
AT	222	345	449	440	455	390	574
PL	:	:	:	:	:	506	653
PT	99	40	148	187	319	708	786
SI	:	:	31	98	107	132	149
SK	:	:	:	:	74	89	87
FI	35	49	46	30	25	70	54
SE	:	119	164	165	230	170	186
UK	44	110	59	85	68	202	204
Total	:	:	:	:	14 609	14 931	
NO	24	4	9	11	16	12	14

\* IT, LU et UK: les données 2005 sont estimées

Le cabotage désigne le transport effectué dans un pays A par des transporteurs immatriculés dans un pays B. Il est déclaré par le pays dans lequel le transporteur est immatriculé et est considéré comme du transport international. En 2005, les transporteurs des États membres ont effectué 14,9 milliards de tkm de transport de cabotage, ce qui équivaut à une progression de 2% par rapport à 2004. Le tableau 5, qui présente les performances de chaque pays en matière de cabotage de 1999 à 2005, révèle que, pour la majorité des États membres, ce type de transport a connu une forte progression durant la période considérée bien que celle-ci ait fortement varié d'une année à l'autre.

Les transporteurs néerlandais sont les plus actifs sur le marché du cabotage en ayant effectué pratiquement 3 milliards de tkm en 2005, suivis du Luxembourg et de l'Allemagne, avec plus de 2 milliards de tkm chacun. Ces pays sont à eux trois responsables de la moitié du transport total de cabotage effectué par les transporteurs de l'UE-25 en 2005. Les activités de cabotage effectuées par des transporteurs d'Espagne et du Portugal ont fortement progressé alors que les chiffres sont en net recul pour la Belgique et la France. L'importance du cabotage pour les transporteurs d'un pays donné est évaluée en exprimant le cabotage effectué en pourcentage de la quantité totale de tkm effectués. En ce qui concerne le Luxembourg, le cabotage a représenté un quart du transport total. La Belgique arrive en second avec 4%, suivie des Pays-Bas et de l'Irlande à 3%.

Le tableau 6 illustre le taux de pénétration du cabotage par pays où il est pratiqué. Ce taux est le pourcentage du marché domestique d'un pays (transport national + cabotage dans ce pays) effectué par ce transport de cabotage. D'une façon générale, le taux de pénétration du cabotage a connu une progression lente mais régulière, de 0,8% en 1999 à 1,2% en 2004 (moyenne UE-15). Sur cette période, la Belgique, le Luxembourg et la France ont présenté les plus forts taux de pénétration bien que pour la plupart des années, le taux ait été inférieur à 3%. Dans les nouveaux États membres, le taux de pénétration du cabotage a été le plus souvent inférieur à 0,3% sauf en Lettonie (0,8%), ce qui peut s'expliquer par la situation centrale de ce pays parmi les pays baltes. Les autres pays où le taux de pénétration du cabotage a régulièrement augmenté sont le Danemark (1,7% en 2004), la Norvège (1,3%), la Suède (1,1%) et le Royaume-Uni (1,2%).

**Tableau 6: Taux de pénétration du cabotage par pays dans lequel il est pratiqué (sur la base des tkm)**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
BE	2,59	2,31	2,89	2,10	2,67	2,87
CZ	:	0,10	0,10	0,08	0,17	0,17
DK	0,39	0,47	0,92	0,98	1,17	1,72
DE	1,11	1,12	1,16	1,35	1,31	1,61
EE	:	:	:	:	0,00	0,00
ES	0,54	0,38	0,53	0,50	0,51	0,60
FR	0,93	1,26	1,55	1,91	2,06	2,50
IE	0,06	0,29	0,11	0,13	0,07	0,92
IT	0,61	0,45	0,59	0,50	0,66	0,63
LV	:	:	:	0,00	0,44	0,82
LT	:	:	:	:	0,02	0,23
LU	2,90	2,20	3,23	3,96	1,30	1,99
HU	:	:	0,19	0,19	0,22	0,26
NL	0,52	0,71	0,88	0,97	0,68	0,75
AT	1,15	1,72	2,40	1,75	1,70	1,94
PL	:	:	:	:	:	0,07
PT	0,21	0,30	0,18	0,24	0,28	0,39
SI	:	:	0,30	0,29	0,05	0,07
SK	:	:	:	:	0,06	0,13
FI	0,00	0,01	0,12	0,01	0,10	0,05
SE	0,84	0,67	0,76	0,67	0,80	1,08
UK	0,48	0,87	0,86	0,97	1,05	1,19
Total	:	:	:	:	:	1,22
NO	0,10	0,41	0,41	0,65	0,97	1,34

## ➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR - NOTES MÉTHODOLOGIQUES

Les données présentées dans cette publication ont été recueillies dans le cadre du règlement (CE) 1172/98 du Conseil relative aux relevés statistiques des transports de marchandises par route. Ces données sont fondées sur des enquêtes par sondage effectuées dans les pays déclarants, c'est-à-dire les États membres de l'UE et la Norvège et indiquent le transport de marchandises par route effectué par des véhicules immatriculés dans ces pays.

Les États membres utilisent leurs propres enquêtes nationales pour la collecte de données basées sur la déclaration des transporteurs routiers. Les résultats sont des microdonnées faisant référence à des véhicules et à leurs parcours associés, fournissant des informations sur les marchandises transportées. Au niveau européen, des procédures d'agrégation communes pouvant différer des pratiques nationales ont été utilisées. En conséquence, des différences peuvent apparaître entre les chiffres dans la présente publication et les valeurs nationales. Pour différencier les transports nationaux et les transports internationaux, les informations relatives aux parcours sont utilisées au niveau européen, ce qui peut entraîner des différences dans les valeurs correspondantes provenant des pays qui utilisent des informations liées aux marchandises pour cette définition.

**Grèce:** La Grèce a récemment déclaré des données pour les années 2003 et 2004 mais, pour des raisons techniques, ces données ne sont pas encore diffusées.

**Espagne:** Transports nationaux: depuis le premier trimestre 2002, les transports de marchandises à l'intérieur d'une même municipalité sont pris en compte lors de l'enquête. Il en a résulté une très forte augmentation des tonnages. Du fait des distances relativement courtes, les nombres de tkm sont beaucoup moins affectés.

**Italie:** En raison d'une modification de la méthodologie appliquée, il y a rupture dans les séries chronologiques entre 2003 et 2004.

**Malte:** Depuis 2004, Malte n'a pas déclaré de données sur les transports routiers.

**Pays-Bas:** La méthodologie a été modifiée entre 2002 et 2003.

**Portugal:** Depuis 2004, le taux de réponse s'est amélioré de sorte que le nombre de véhicules transportant des marchandises a augmenté d'environ 25%. Il en a résulté une augmentation considérable des transports de marchandises par la route entre 2003 et 2004, provoquant une rupture dans les séries chronologiques.

**Suède:** La Suède a déclaré les données de 1999 conformément aux directives précédentes.

**Royaume-Uni:** Les données de 2004 sont provisoires et seront révisées.

**Liechtenstein:** Le Liechtenstein a communiqué les données de 2005 à Eurostat, mais, pour des raisons techniques, ces données n'ont pas été utilisées dans la présente publication.

### **Transports internationaux chargés et déchargés**

Les transports internationaux présentés ici sont fondés sur les chargements et déchargements de marchandises déclarés par les États membres. On évite le double comptage du fait que les déclarations portent uniquement sur les transporteurs résidents des pays déclarants; les chiffres additionnent les marchandises expédiées par des transporteurs résidents vers tous les pays du monde et celles importées de tous les pays du monde dans le pays déclarant par les transporteurs résidents.

### **Trafic tiers**

Le trafic tiers est défini comme des transports routiers internationaux effectués par des véhicules immatriculés dans un pays tiers (mouvements de marchandises par la route du pays A au pays B effectués par des transporteurs dans le pays C). Les chiffres présentés dans le tableau 4 prennent en considération le trafic tiers effectué par des transporteurs des pays déclarants. Ils ne montrent donc pas où, mais par qui ce transport a été effectué.

### **Transport de cabotage**

Le cabotage est déclaré par les États membres pour les transporteurs immatriculés dans leur pays qui effectuent du transport sur le territoire national d'un autre pays.

### **Total des transports internationaux**

Le total des transports internationaux – chargés, déchargés, trafic tiers et cabotage – inclut les transports déclarés par les transporteurs immatriculés dans les États membres et la Norvège, exécutés complètement ou partiellement en dehors de ces pays. Les données relatives aux transports effectués par les transporteurs immatriculés dans d'autres pays ne sont pas prises en compte.

### **Disponibilité des données**

Les chiffres figurant dans la présente publication proviennent de la base de données de diffusion gratuite d'Eurostat et reflètent l'état de disponibilité des données au 16 août 2006.

Les estimations sont présentées en italiques. Dans les tableaux 1 à 5, les données de 2005 pour IT, LU et UK ont été estimées sur la base des données trimestrielles.

Les **chiffres apparaissant en gras** renvoient aux corrections effectuées par les États membres dans le cadre de la validation du contenu de publications récentes.


Dans la présente publication: 1 milliard = 1 000 000 000  
- sans objet  
: non disponible

**La présente publication** a été élaborée avec l'aide de Howard Collings et de Marie-Noëlle Dietsch.

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

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

### **Transports**

-  **Transport routier**
  -  **Mesure de transport routier - marchandises**
    -  **Transport routier total**
    -  **Transport routier national**
    -  **Transport routier international**
    -  **Cabotage 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-info-opoce@ec.europa.eu](mailto:info-info-opoce@ec.europa.eu)

---