

La dimension régionale des statistiques du transport routier de marchandises*

Statistiques en bref

TRANSPORTS

62/2007

Auteur

Anna BIALAS-MOTYL

Contenu

Faits marquants.....1

Forte proportion de transports internationaux au départ de presque toutes les régions belges..... 3

Faible part des transports longue distance; la majorité des longs parcours se font au départ de Barcelone 5

Trafic transfrontalier: coup de projecteur sur les régions centrales de l'UE 5



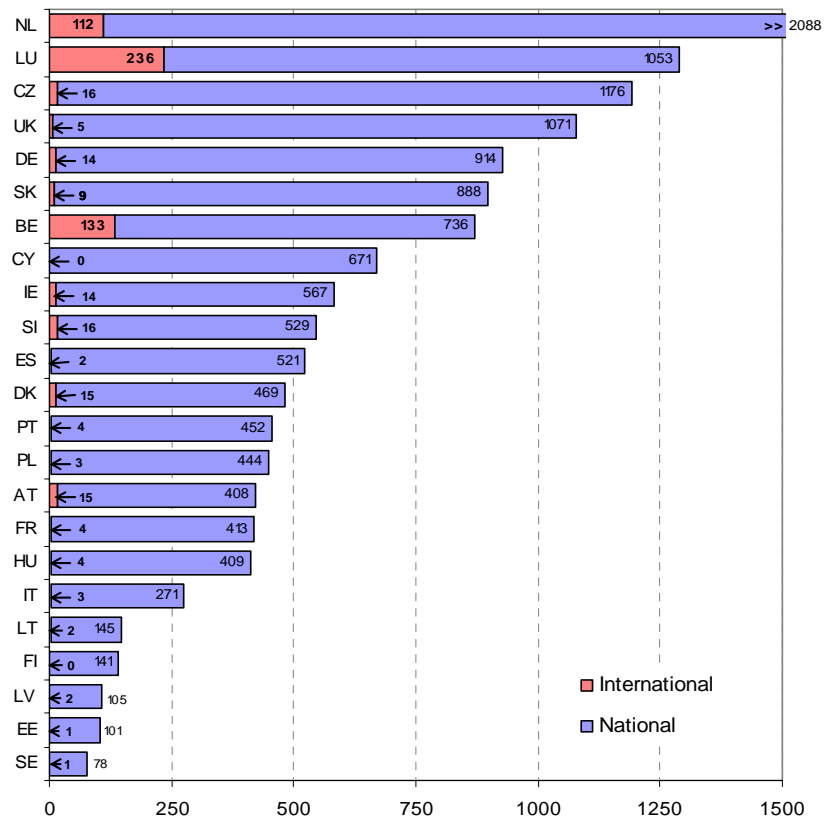
Fin de rédaction: 04.05.2007
Données extraites le: 04.05.2007
ISSN 1977-0332
Numéro de catalogue: KS-SF-07-062-FR-N
© Communautés européennes, 2007

* À partir de 1999, Eurostat a collecté des statistiques régionales sur le transport de marchandises dans le cadre du règlement 1172/98 du Conseil portant sur la transmission de données individuelles relatives aux véhicules, aux parcours et aux opérations de transport. La modélisation des transports a été appliquée pour la première fois à l'analyse des données pour 2004; elle offre la possibilité, non seulement d'enrichir les données disponibles, mais aussi de les compléter par des valeurs estimées (voir les notes méthodologiques). La modélisation des transports est une technique de simulation qui constitue une aide à la prise de décision en matière de gestion des transports. Le recours à la simulation permet de calculer les flux de transports existants ou prévus et de les visualiser sur des cartes routières.

Faits marquants

- L'«intensité de transport» (exprimée par le nombre de transports en partance par km² de territoire national) est de loin la plus forte aux Pays-Bas et la plus faible dans les États baltes, en Finlande et en Suède.
- La part des transports routiers internationaux dans l'ensemble des parcours est la plus élevée dans les régions belges limitrophes des Pays-Bas; elle est également considérable dans plusieurs régions danoises et autrichiennes.
- Le plus grand nombre de transports routiers de marchandises à longue distance (parcours supérieurs à 500 km) avaient leur point de départ dans les régions de *Barcelona*, *Madrid* et *Valencia*.

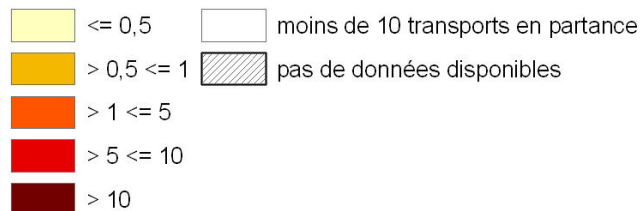
Graphique 1: Nombre de transports en partance par km² de territoire national, UE-25*, 2004



* à l'exception de la Grèce et de Malte.

Carte 1: Proportion de transports internationaux dans le total des transports en partance

Proportion de transports internationaux dans le total des transports en partance (%)

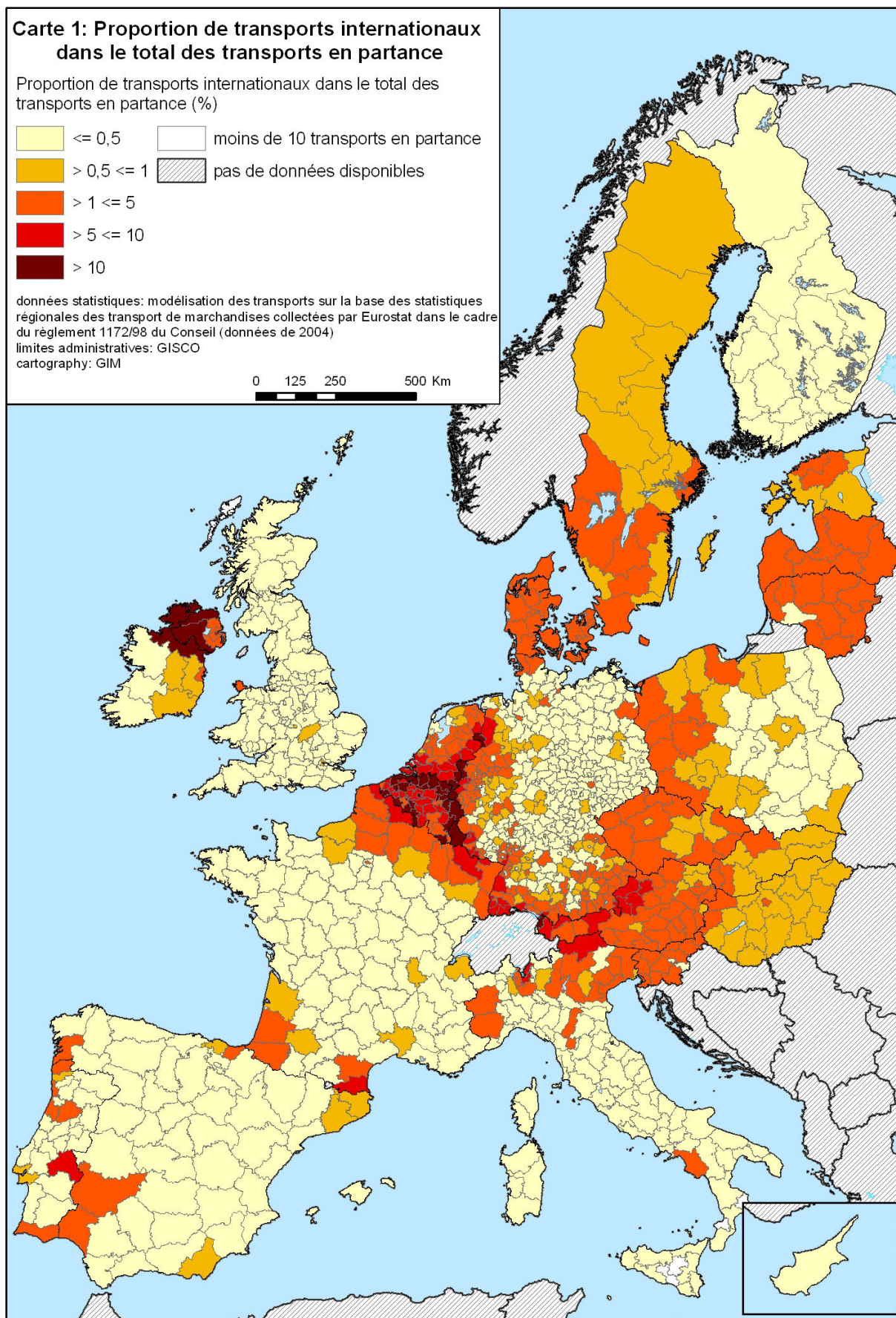


données statistiques: modélisation des transports sur la base des statistiques régionales des transport de marchandises collectées par Eurostat dans le cadre du règlement 1172/98 du Conseil (données de 2004)

limites administratives: GISCO

cartography: GIM

0 125 250 500 Km



Forte proportion de transports internationaux au départ de presque toutes les régions belges

Un des indicateurs de l'intensité du transport routier de marchandises dans une région donnée est le nombre de transports en partance par kilomètre carré. Cette «pression des transports» est présentée au niveau national dans le graphique 1 sur la page de couverture. C'est aux Pays-Bas que l'intensité de transport est de loin la plus forte, avec 2 200 transports routiers de marchandises au départ par km² en 2004 (dont 112 transports internationaux). Le Luxembourg suit, loin derrière, avec 1 289 transports. L'intensité de transport la plus faible est observée dans les États membres ayant une position géographique moins centrale, tels que les États baltes, la Finlande et la Suède.

Si on considère la part des parcours internationaux dans le nombre total de transports au départ (voir la carte 1 sur la page ci-contre), il apparaît qu'un nombre relativement important de transports routiers de marchandises au départ de régions belges correspondent à des parcours internationaux. Cela est vrai également pour les régions du sud et de l'est des Pays-Bas ainsi que pour le Luxembourg.

Logiquement, les régions frontalières enregistrent en général une part de transports internationaux en partance plus élevée que les régions situées plus à l'intérieur. Cela est particulièrement évident dans les régions frontalières entre la France et l'Allemagne, entre l'Allemagne et l'Autriche et entre l'Autriche et l'Italie, mais aussi entre l'Irlande et l'Irlande du Nord et entre la France et l'Espagne (à l'exception de la région des Pyrénées centrales).

Dans d'autres cas, une proportion importante de transports internationaux a été constatée dans des régions plus à l'intérieur des pays, comme celles de *Budapest* (Hongrie), *Modena* et *Pistoia* (Italie), et certaines régions allemandes (notamment les régions *Rhein-Ruhr*, *Rhein-Main* et *Rhein-Neckar* caractérisées par une forte densité de population). Entre 1 et 5 % de l'ensemble des transports routiers prenant leur départ dans plusieurs régions danoises correspondaient à des opérations de transport internationales. Les pourcentages enregistrés pour les régions autrichiennes, tchèques, lettones et lituaniennes ainsi que pour les régions de l'ouest de la Pologne étaient également assez élevés.

Hormis l'Irlande du Nord, presque toutes les régions du Royaume-Uni affichent une proportion de transports internationaux inférieure à 0,5 %. Pour les régions de *Coventry*, *Northamptonshire* et *Inner London-East*, elle se situe entre 0,5 et 1 %. La région *Isle of Anglesey* est la seule qui entre dans la catégorie 1 %-5 %, sans doute parce qu'elle bénéficie de liaisons importantes par transbordeur avec l'Irlande. Cette part plus élevée pourrait être liée au fait que le fret routier est acheminé par transbordeur dans des semi-remorques sans tracteur routier. En conséquence, l'expédition de ce fret pourrait être comptabilisée comme un parcours (international) distinct au départ du port de Holyhead (liaison par transbordeur Holyhead-Dublin).

Le tableau 1 dresse la liste des 20 régions ayant enregistré les pourcentages les plus élevés de parcours internationaux (indépendamment du nombre total de parcours). Parmi ces régions, quatorze sont belges, avec en première position l'*Arrondissement Thuin* qui compte plus de 30 % de transports internationaux au départ. Sous l'influence du port d'Anvers, le nombre absolu de transports

internationaux au départ de l'*Arrondissement Antwerpen* (960 000) est également impressionnant.

La carte sur la page suivante ne présente pas les transports individuels mais le volume en chiffre absolu de marchandises acheminées. Elle combine deux types d'informations: le volume total de marchandises acheminées sur le réseau routier principal («épaisseur des lignes») et la part des transports internationaux (différentes couleurs).

Tableau 1: Classement des 20 régions comptant les pourcentages les plus élevés de transports internationaux de marchandises (transports en partance), UE-25*, 2004

Nom de la région	Pays	% de parcours internationaux par rapport au total des transports en partance	Nbre total de parcours internationaux
1 Arr. Thuin	BE	31,3	44,011
2 Arr. Antwerpen	BE	28,8	959,941
3 Arr. Mouscron	BE	26,7	60,103
4 Zeeuwsch-Vlaanderen	NL	25,3	179,368
5 Arr. Tournai	BE	24,6	130,796
6 Arr. Maaseik	BE	24,4	182,043
7 Kleve	DE	23,5	355,418
8 Arr. Brugge	BE	22,4	201,257
9 Grafschaft Bentheim	DE	19,8	130,871
10 Arr. Tongeren	BE	19,2	98,390
11 Luxembourg (Grand-Duché)	LU	18,3	612,208
12 Arr. Turnhout	BE	18,3	279,180
13 Arr. Gent	BE	18,2	340,023
14 Arr. Hasselt	BE	17,3	230,460
15 Arr. Verviers	BE	17,1	98,658
16 Arr. Ieper	BE	16,7	68,196
17 Arr. Liège	BE	15,3	151,291
18 Noord-Limburg	NL	15,3	388,662
19 West & South of North. Ireland	UK	15,3	538,502
20 Arr. Soignies	BE	15,1	45,826

* à l'exception de la Grèce et de Malte

Source: Eurostat

Les régions du Benelux se détachent clairement, à la fois par le volume et la part des transports internationaux. L'Allemagne enregistre d'importants transports internationaux sur des axes nord-sud, mais aussi est-ouest. La liaison routière entre le bassin *Rhein-Ruhr* et la frontière autrichienne se distingue très nettement avec une part de transports internationaux supérieure à 50 %.

Outre l'axe très chargé menant de l'*Île de France* (Paris) vers le nord, la vallée du Rhône apparaît comme la principale liaison nord-sud.

Suite à l'ouverture récente du pont/tunnel d'Øresund, une grande partie du trafic international s'effectue également sur les principaux axes routiers du Danemark et de la Suède. Par ailleurs, il est intéressant de constater les nombreuses liaisons est-ouest qui comptent au moins 50 % de transports internationaux dans le centre et le nord de la Suède, ce qui s'explique par les parcours à destination de la Norvège ou de la Finlande.

Étant donné que les principales liaisons par transbordeur font partie du modèle de réseau routier et relient, dans la plupart des cas, deux pays différents (à l'exception des liaisons Sicile-Sardaigne, Baléares-Espagne continentale et Corse-France continentale), il est logique qu'elles enregistrent plus de 50 % de transports internationaux.

Carte 2: Proportion de transports internationaux de marchandises dans le total des transports de marchandises (tonnes)

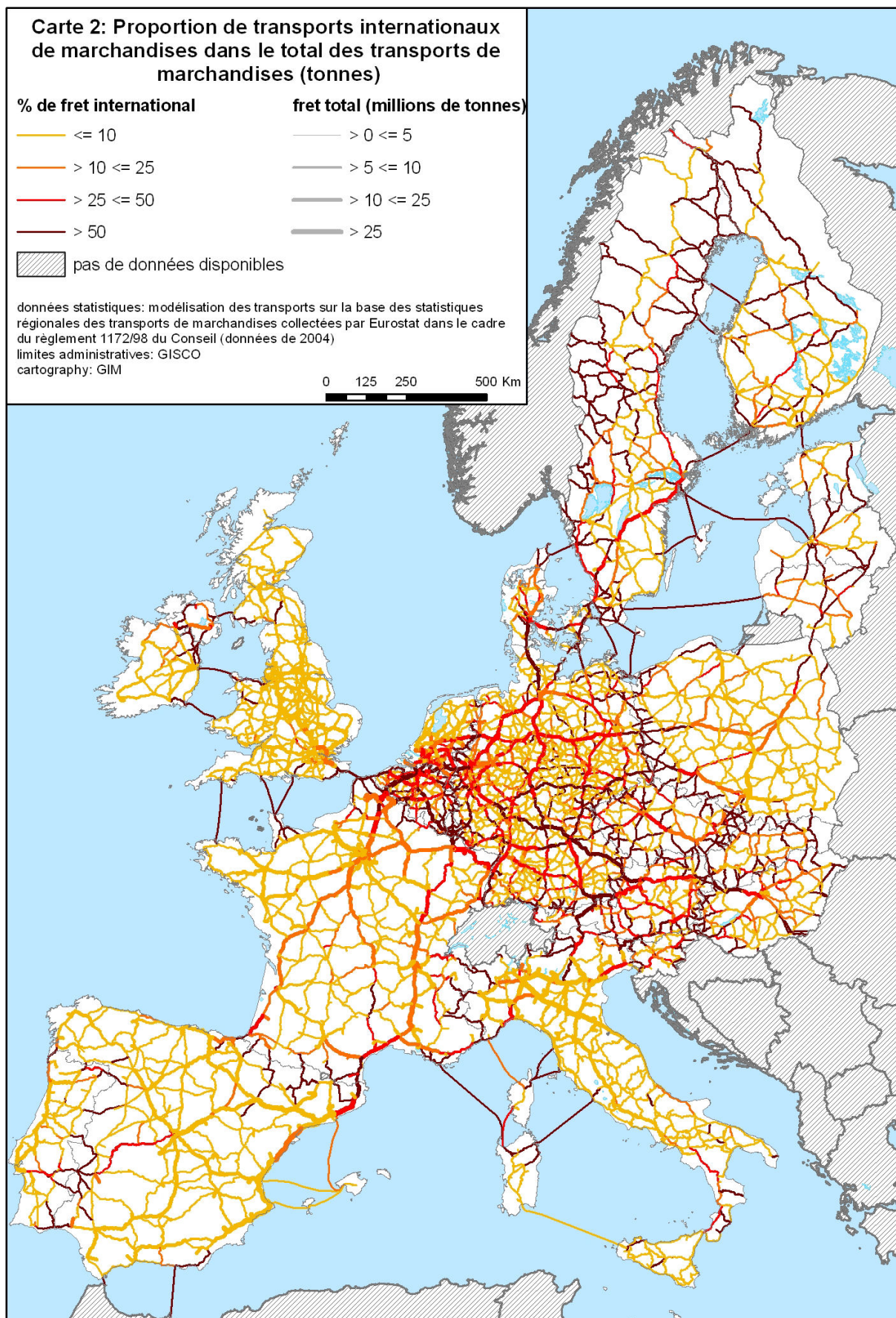


données statistiques: modélisation des transports sur la base des statistiques régionales des transports de marchandises collectées par Eurostat dans le cadre du règlement 1172/98 du Conseil (données de 2004)

limites administratives: GISCO

cartography: GIM

0 125 250 500 Km



Faible part des transports longue distance; la majorité des longs parcours se font au départ de Barcelone

Tableau 2: UE-25*: Classement des 20 régions comptant le nombre le plus élevé de parcours longue distance (> 500 km, transports en partance), 2004

Région	Pays	Nombre de parcours longue distance	% de parcours longue distance par rapport au total des transports en partance	
1	Barcelona	ES	957,029	3.7
2	Madrid	ES	573,548	2.7
3	Valencia	ES	375,823	2.2
4	Milano	IT	285,542	4.9
5	Nord	FR	250,707	2.6
6	Seine-Maritime	FR	225,743	3.7
7	Rhône	FR	216,569	2.6
8	Sevilla	ES	216,499	2.3
9	Centralny slaski	PL	201,184	1.4
10	Luxembourg (Grand-Duché)	LU	177,878	5.3
11	Murcia	ES	168,799	1.6
12	Torino	IT	160,543	5.4
13	Bas-Rhin	FR	157,966	2.9
14	Skåne län	SE	145,712	3.2
15	Bouches-du-Rhône	FR	145,502	1.7
16	Szczecinski	PL	136,298	3.4
17	Stredocesky	CZ	127,177	0.9
18	Pas-de-Calais	FR	126,774	1.6
19	Zaragoza	ES	124,374	2.2
20	Gironde	FR	117,728	2.1

* à l'exception de la Grèce et de Malte.

Source: Eurostat

Seule une part relativement faible des transports de marchandises par route se fait sur de longues distances, c'est-à-dire des distances supérieures à 500 kilomètres.

C'est la région de *Barcelona* qui a enregistré le nombre absolu le plus élevé de transports longue distance en partance (plus de 957 000). Cependant, ces transports ne représentaient pas plus de 3,7 % du total des parcours enregistrés au départ de *Barcelona*. Cela signifie que la grande majorité des transports routiers de marchandises s'effectue sur des distances inférieures à 500 km.

Toujours en ce qui concerne les parcours sur de longues distances, deux autres régions espagnoles suivent dans le classement, quoique loin derrière: *Madrid* et *Valencia*, avec 574 000 et 376 000 parcours respectivement.

Si on considère uniquement la part des parcours longue distance dans l'ensemble des transports en partance, les pourcentages les plus élevés parmi les 20 premières régions sont observés pour *Torino* (5,4 %), *Luxembourg* (5,3 %) et *Milano* (4,9 %).

Vu la petite taille du pays, il est permis d'affirmer que les 178 000 parcours longue distance commençant au Luxembourg sont en même temps des parcours internationaux. Le nombre relativement élevé de parcours de longue distance est aussi lié au fait que le Luxembourg dispose d'une importante aérogare de fret.

Trafic transfrontalier: coup de projecteur sur les régions centrales de l'UE

Les observations relatives à la première carte (page 2) ont déjà mis en évidence que les régions frontalières enregistrent, d'une manière générale, une part plus importante de transports internationaux de marchandises par route. La carte 3 sur la page suivante fait apparaître en gros plan le centre de l'Union européenne et donne un aperçu du transport de marchandises transfrontalier. Par transports transfrontaliers on entend ici les parcours de moins de 180 kilomètres impliquant le passage d'une frontière au moins. Indirectement, les transports transfrontaliers de marchandises peuvent être considérés comme un signe d'intégration économique, notamment pour les pays ayant des frontières terrestres communes.

La carte permet ainsi de déterminer la part du trafic international à «courte distance» (différentes couleurs) dans le volume total de transports internationaux («épaisseur» des lignes).

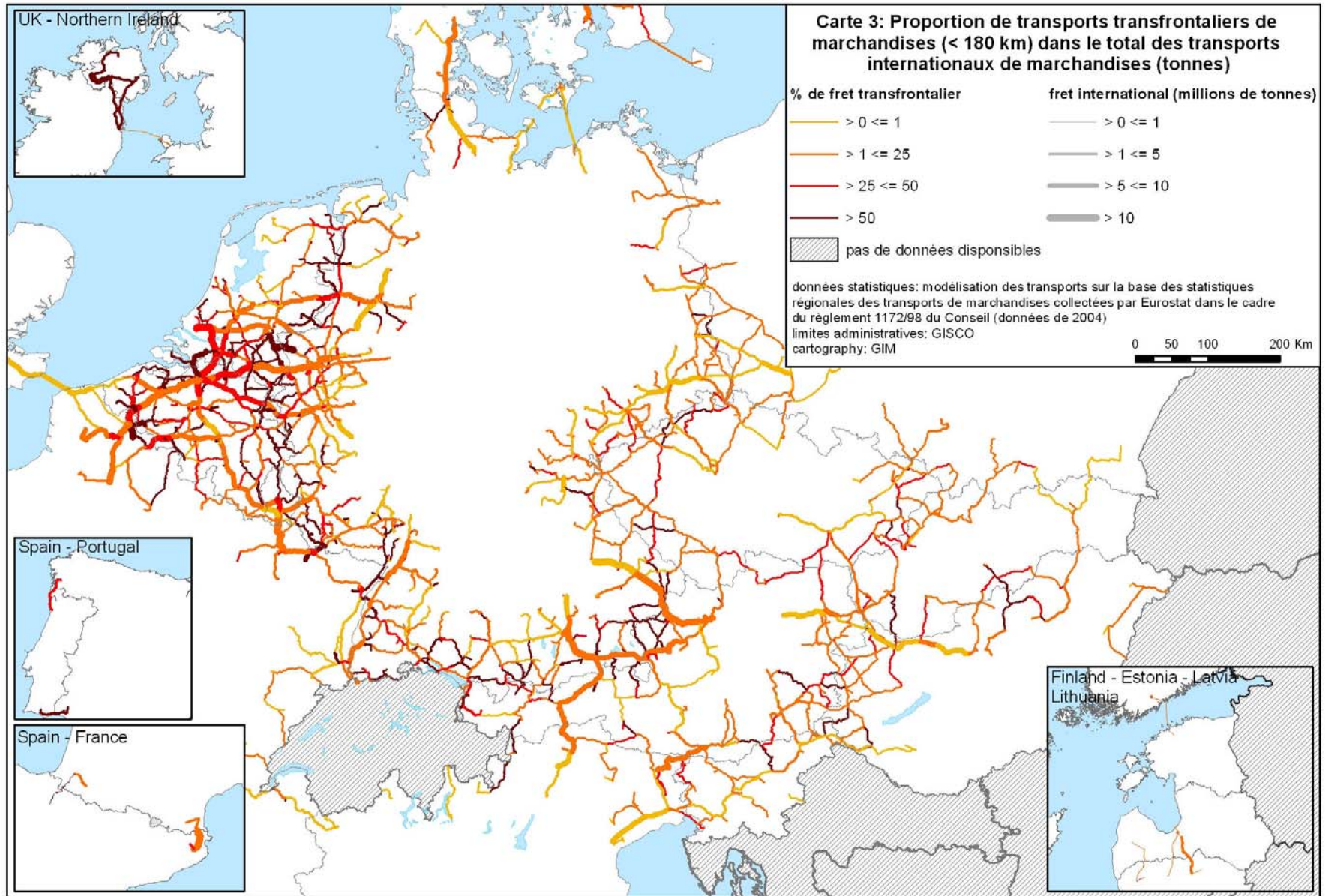
L'ensemble du Benelux, ainsi que les principales liaisons routières avec la France et l'Allemagne voisines, sont caractérisés par un trafic transfrontalier plutôt dense. De nombreux segments du réseau routier, même s'ils ne sont pas les plus utilisés en termes absolus de volumes

de transports internationaux, enregistrent des parts de transports transfrontaliers supérieures à 50 %.

Une proportion élevée de transports transfrontaliers de marchandises par route sur des distances inférieures à 180 km est également observée dans le sud de l'Allemagne en relation avec la France, l'Autriche et la République tchèque. En revanche, les transports transfrontaliers entre l'Allemagne et la Pologne se caractérisent par une intensité moindre.

Au-delà de l'Europe centrale, le transport transfrontalier entre l'Irlande du Nord (Royaume-Uni) et la République d'Irlande, en raison de ses caractéristiques géographiques intrinsèques et compte tenu des centres d'activité économique, est également assez considérable (plus de 50 % du volume total est pris en charge par des transports internationaux).

Plus au sud, entre 25 et 50 % du volume total de marchandises acheminées par transport international entre les régions *Norte* (Portugal) et *Galicia* (Espagne) correspond à des parcours transfrontaliers ne dépassant pas 180 km.



➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

Sources des données

Eurostat collecte des statistiques régionales relatives au transport de marchandises par route. Dans le passé, cette collecte était réalisée dans le cadre de deux directives (78/546 et 89/462). À partir de 1999, les statistiques sont collectées au titre du règlement 1172/98 du Conseil portant sur la transmission de données individuelles sur les véhicules, les parcours et les opérations de transport qui remplace les directives antérieures.

Les statistiques établies dans le passé contiennent des données régionales (niveau NUTS 1 ou 2) sur l'origine-destination des transports nationaux. Pour les transports internationaux on ne disposait que d'informations pays-pays. Le nouveau règlement (n° 1172/98) vise à recueillir des informations nationales et internationales plus détaillées au niveau régional (NUTS 3).

Modélisation des transports

Cette nouvelle collection de données est, pour la première fois, analysée à travers la modélisation des transports. La modélisation des transports est une technique de simulation qui constitue une aide à la prise de décision en matière de gestion des transports. Le recours à la simulation permet de calculer les flux de transports existants ou prévus et de les visualiser sur des cartes routières.

La modélisation des transports permet non seulement d'enrichir les données disponibles, mais aussi de les compléter par des valeurs estimées. Ces estimations ont été obtenues au moyen de techniques de modélisation spécifiques visant à élargir les observations partielles concernant l'origine et la destination à l'ensemble du niveau 3 de la NUTS en créant des matrices origine-destination des parcours au niveau NUTS 3. Par ailleurs, la modélisation des transports transforme les informations relatives aux flux de transport en des formats plus efficaces et plus utiles. Les possibilités d'analyse de ces flux sont alors bien plus larges.

Les modèles de transport font appel à certains ensembles de données spécifiques. Tout d'abord, le modèle de transport est mis en œuvre pour une certaine zone d'intérêt, qui est une zone géographique, en l'occurrence les 25 États membres de l'UE, l'AELE et les pays candidats. Vu que les données sont collectées au titre du nouveau règlement du Conseil, la zone d'intérêt est subdivisée en zones de transport qui correspondent aux zones administratives de niveau NUTS 3 de l'UE.

Le réseau routier de la zone d'intérêt représente un autre ensemble de données important. Ce réseau est un modèle du réseau routier réel enrichi de divers attributs importants caractérisant chaque route.

Étant donné que l'analyse porte sur le transport routier régional de marchandises, des statistiques régionales des transports selon l'origine et la destination sont nécessaires. Ces données offrent des informations sur les relations origine-destination, le volume transporté par an ainsi que sur les parcours réels. Une partie de ces données (6%, valeurs faibles) est exclue par Eurostat pour des raisons de confidentialité.

Enfin, un ensemble de données socio-économiques doit également être disponible pour les zones de transport. À cette fin, on a recours à des données sur la population, l'emploi et le produit intérieur brut extraites de la base de données de référence d'Eurostat.

Définitions

• Transport routier international: transport routier entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans deux pays différents. Un tel transport peut nécessiter un transit par un ou plusieurs autres pays. (Glossaire des statistiques de transport, 3^e édition)

• Transport routier national: transport routier entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans le même pays, quel que soit le pays dans lequel le véhicule routier automobile est immatriculé. Un tel transport peut nécessiter un transit par un second pays. (Glossaire des statistiques de transport, 3^e édition)

• Parcours routier: tout mouvement d'un véhicule routier d'un point initial à un point de destination. Un parcours peut être divisé en un certain nombre d'étapes ou de sections. (Glossaire des statistiques de transport, 3^e édition)

Les définitions suivantes proviennent de l'application de modélisation utilisée dans le cadre de ce projet.

• Liaison: un segment du réseau routier qui relie un segment du réseau à un autre;

• Origine: la zone de transport (c'est-à-dire la région de niveau NUTS 3) qui constitue le point de départ d'un parcours;

• Réseau routier: modèle du réseau routier réel enrichi de divers attributs importants caractérisant chaque route, tels que la vitesse de circulation, le nombre de voies, le type de route, la capacité, etc;

• Transport de marchandises: marchandises transportées entre deux zones de transport ou régions, en tonnes;

• Zones de transport: elles résultent de la subdivision de la zone d'intérêt (UE-25, AELE, pays candidats) en unités spatiales homogènes d'un point de vue socio-économique; dans le cadre de ce projet, les zones de transport correspondent aux régions administratives de niveau NUTS 3 de l'UE.

Ventilation régionale

Les données utilisées sont des chiffres de niveau 3 de la NUTS 2003 rév. telle que définie dans le règlement (CE) n° 1059/2003 du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 relatif à l'établissement d'une nomenclature commune des unités territoriales statistiques (NUTS) (Journal officiel L 154 du 21.6.2003) http://europa.eu.int/eur-lex/pri/fr/loi/dat/2003/l_154/l_15420030621fr00010041.pdf

La nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS) a été établie par Eurostat il y a plus de vingt-cinq ans dans le but de disposer d'un schéma unique et cohérent de répartition territoriale pour l'établissement des statistiques régionales de l'Union européenne.

Certains pays plus petits ne présentent pas de subdivision de niveau NUTS 3. Tel est notamment le cas de Chypre (CY), du Luxembourg (LU) et de Malte (MT).

Codes pays

Il convient de noter que le contenu de la présente publication a été préparé à la fin de 2006 et ne prend pas en compte le dernier élargissement de l'UE à la Bulgarie et à la Roumanie le 1^{er} janvier 2007. Par conséquent:

UE: Union européenne comprenant 25 États membres (UE-25):

Belgique (BE), République tchèque (CZ), Danemark (DK), Allemagne (DE), Estonie (EE), Grèce (EL), Espagne (ES), France (FR), Irlande (IE), Italie (IT), Chypre (CY), Lettonie (LV), Lituanie (LT), Luxembourg (LU), Hongrie (HU), Malte (MT), Pays-Bas (NL), Autriche (AT), Pologne (PL), Portugal (PT), Slovaquie (SK), Finlande (FI), Suède (SE) et Royaume-Uni (UK).

Pour en savoir plus :

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

Transports

 **Transports - vue horizontale**

 **Statistiques régionales des transports**

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

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