

# Flux de transports routiers internationaux de marchandises - 2005

## Faits marquants

En 2005, les transports routiers européens ont été dominés, en termes de tonnage, par les cinq plus grandes économies - Allemagne, Espagne, France, Royaume-Uni et Italie, des pays où la part des transports internationaux est relativement mineure par rapport à celle des transports nationaux. De ces cinq pays, seule l'Allemagne connaît des mouvements internationaux représentant plus de 10 % du total des mouvements du pays.

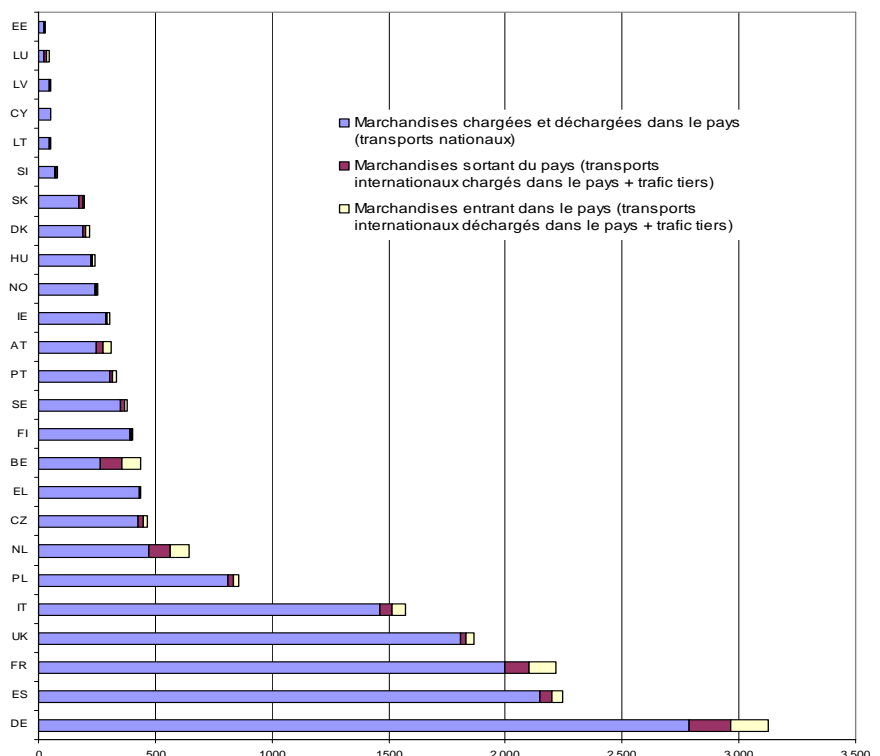
Pour plusieurs États membres de taille moyenne, comme les Pays-Bas, l'Autriche et surtout la Belgique, les transports internationaux ont une importance nettement plus significative. À l'exception de Chypre, ceci est également le cas, dans une moindre mesure toutefois, pour les petites économies comme l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Slovénie. Avec près de 50 % de mouvements internationaux, le Luxembourg constitue un cas à part.

Les mouvements intra-UE ont représenté 93 % des mouvements internationaux. L'Allemagne est le pays qui affiche les chiffres les plus élevés pour les transports internationaux intra- et extra-UE. En France, aux Pays-Bas et en Belgique, les transports intra-UE ont également constitué une part significative. Pour les transports extra-UE, la Suède et l'Italie ont été les autres acteurs principaux, tandis que la Pologne et la Finlande ont pris de l'importance dans ce domaine.

Certains des nouveaux États membres, parmi lesquels les États baltes, la Hongrie, la Pologne, la Slovénie et la Slovaquie, ont enregistré les taux les plus élevés de croissance du trafic international. En Lettonie et en Lituanie, les taux de croissance pour 2005 par rapport à 2004 ont dépassé 35 %. Par contre, les grandes économies ont enregistré de légers déclin de leurs mouvements internationaux, à l'exception de l'Italie qui a connu une hausse de 2,6 %.

Les transporteurs nationaux polonais ont effectué 80 % des mouvements de transports internationaux de leur pays, ce qui contraste fortement avec leurs homologues français, qui ont effectué moins d'un tiers du total. Les flux de transport intra-UE de pays à pays les plus importants ont été enregistrés entre l'Allemagne et les Pays-Bas.

**Graphique 1: Marchandises transportées sur le territoire des pays (transports nationaux, transports internationaux chargés, déchargés et trafic tiers) - 2005\* - en millions de tonnes**



\* Aucune donnée sur les transports routiers de marchandises n'a été déclarée par Malte en 2004 et 2005.

## Statistiques en bref

### TRANSPORTS

83/2007

Auteur

Simo PASI

## Contenu

Faits marquants ..... 1

Transports internationaux routiers de marchandises par pays et par nationalité du transporteur ..... 2

Structure des transports routiers internationaux de marchandises dans les États membres de l'UE ..... 3

Flux de pays à pays ..... 5



## Transports internationaux routiers de marchandises par pays et par nationalité du transporteur

**Tableau 1: Marchandises à la sortie ou à l'entrée d'un pays (transports internationaux chargés ou déchargés et trafic tiers), 2004 et 2005 – en millions de tonnes**

	Marchandises sortant du pays		Marchandises entrant dans le pays		Total		% de variation 2004-2005
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	
BE	88,6	88,5	78,4	78,2	167,0	166,7	-0,2
CZ	24,0	24,1	20,2	19,9	44,2	44,0	-0,6
DK	13,6	14,0	14,9	16,5	28,6	30,5	6,8
DE	184,1	183,1	163,2	161,2	347,3	344,3	-0,9
EE	2,1	2,3	1,7	2,2	3,9	4,5	16,3
IE	7,7	6,9	13,4	11,9	21,1	18,8	-11,1
EL	2,3	1,9	2,6	2,3	4,9	4,2	-14,0
ES	49,6	48,6	48,6	49,1	98,3	97,6	-0,7
FR	105,1	104,7	113,4	113,5	218,5	218,2	-0,1
IT	53,6	55,7	54,6	55,4	108,2	111,1	2,6
CY	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-13,0
LV	2,5	3,3	2,2	3,1	4,6	6,3	36,8
LT	3,3	4,5	3,0	4,1	6,3	8,6	36,5
LU	9,1	9,0	11,2	11,3	20,3	20,3	0,3
HU	9,1	11,0	9,2	10,9	18,3	21,9	19,6
NL	90,1	89,9	83,6	81,3	173,6	171,2	-1,4
AT	30,4	29,5	34,4	34,7	64,8	64,1	-1,1
PL	23,5	25,6	21,4	24,1	44,9	49,7	10,7
PT	12,9	12,8	14,6	15,3	27,5	28,1	2,3
SI	4,8	6,1	5,7	6,3	10,5	12,4	17,8
SK	9,4	13,0	8,5	10,3	17,9	23,3	29,7
FI	4,8	4,2	4,5	5,0	9,3	9,2	-1,1
SE	13,3	13,3	13,3	12,6	26,6	25,8	-2,9
UK	29,0	27,7	32,6	32,8	61,6	60,5	-1,8
LI	:	0,2	:	0,2	:	0,5	:
NO	4,5	4,3	6,3	6,3	10,8	10,5	-2,3

En termes de tonnage, le tableau 1 montre qu'en 2004 et 2005, l'Allemagne était de loin le principal pays d'origine et de destination des mouvements internationaux de transports routiers, suivie de la France. Viennent ensuite deux pays de taille moyenne, les Pays-Bas et la Belgique, qui détiennent l'accès aux principaux ports européens, l'Italie et l'Espagne le suivant de près. Parmi les grandes économies, le Royaume-Uni a une importance moindre dans ce contexte, ce qui reflète son statut insulaire et l'impact de ce statut sur les transports routiers. Toutefois, tous ces pays, à l'exception de l'Italie, ont vu décliner leurs mouvements internationaux de transports routiers. Plusieurs des nouveaux États membres, dont les États baltes, la Hongrie, la Pologne, la Slovaquie et la Lituanie, ont enregistré des taux de croissance très élevés pour 2005 par rapport à 2004. Dans le cas de la Lettonie et de la Lituanie, ce taux atteint plus de 35 %, mais à partir de niveaux très bas.

Le tableau 2 indique, pour l'année 2005, quelle part des mouvements internationaux de chaque pays a été assurée par des transporteurs nationaux et quelle part l'a été par des transporteurs d'autres États membres. Parmi les pays ayant des flux importants de commerce international, les transporteurs des Pays-Bas représentent environ les deux tiers du tonnage international de ce pays. À l'inverse, les transporteurs français ont assuré entre un tiers et un quart du tonnage international de la France, tandis que les transporteurs belges, italiens, britanniques et allemands représentaient moins de la moitié du total des transports internationaux de leurs pays respectifs.

Les nouveaux États membres se distinguent par leurs résultats, notamment la Pologne et la Slovaquie, avec plus de 80 % de leur tonnage international assuré par leurs propres transporteurs. La seule exception est la Hongrie, les transporteurs hongrois s'étant adjugés environ la moitié de son tonnage international. D'autres États membres, notamment la Finlande, le Danemark, l'Espagne, l'Irlande, l'Autriche et le Portugal, affichent des parts de marché élevées pour leurs transporteurs nationaux. Inversement, les transporteurs suédois n'ont représenté qu'un quart ou moins du tonnage international suédois.

Les chiffres continuent d'indiquer que les nouveaux États membres d'Europe orientale continuent à opérer parallèlement à ceux de l'UE-15, situés à l'ouest. À l'exception de la République tchèque, de la Hongrie et de la Slovaquie, les marchés des nouveaux États membres sont pris davantage par les transporteurs d'autres nouveaux États membres que par ceux des membres de l'UE-15, dans une proportion de un à deux cinquièmes du tonnage international de chaque pays. Il y a une exception, la Slovaquie, où les transporteurs de l'UE-15 s'adjugent une part de marché plus importante que celle des transporteurs des autres nouveaux États membres.

L'UE-15 affiche de très hauts niveaux de pénétration réciproque des transports internationaux. La Belgique, la France, l'Italie, la Suède et le Royaume-Uni ont tous vu environ la moitié de leur tonnage de transports

internationaux pris par des transporteurs d'autres pays de l'UE-15. Ceci est également vrai pour la Norvège.

En termes d'échanges entre les deux blocs, les pays de l'UE-15 qui ont enregistré les plus hauts niveaux de pénétration par les nouveaux États membres sont l'Allemagne, l'Autriche, la Finlande et la Suède, tous ayant eu plus de 10 % de leur tonnage international assuré par des transporteurs des nouveaux États membres. Par

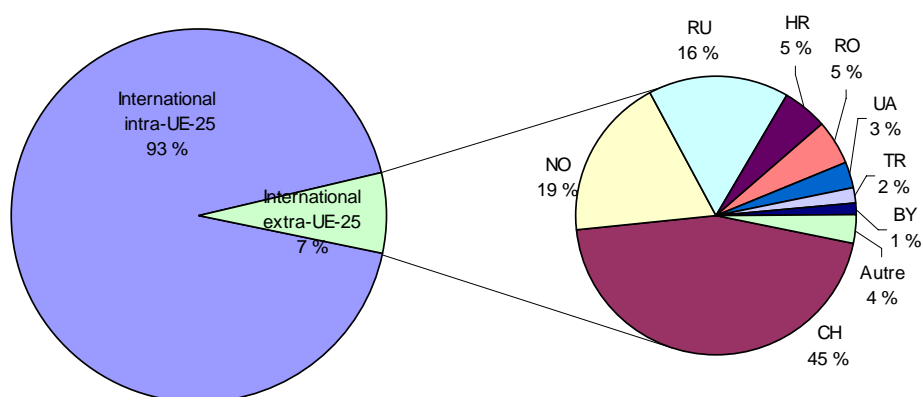
contre, la Belgique, l'Irlande, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Portugal enregistrent des chiffres inférieurs à 5 %. Parmi les nouveaux États membres, les pays les plus ouverts à la pénétration par l'UE-15 sont la Slovaquie, la Hongrie et la République tchèque, avec 10 % ou plus de leur tonnage international transportés par des sociétés de transport de l'UE-15.

**Tableau 2: Marchandises à la sortie ou à l'entrée d'un pays (transports internationaux chargés ou déchargés et trafic tiers), par nationalité des transporteurs, 2005 – en millions de tonnes**

	Marchandises sortant du pays				Marchandises entrant dans le pays			
	Total (millions de tonnes)	Part en %			Total (millions de tonnes)	Part en %		
		Transporteurs nationaux	Autres transporteurs de l'UE-15	Autres transporteurs des nouveaux EM		Transporteurs nationaux	Autres transporteurs de l'UE-15	Autres transporteurs des nouveaux EM
BE	88,5	40	57	3	78,2	32	65	2
CZ	24,1	73	12	14	19,9	71	11	18
DK	14,0	58	36	5	16,5	46	46	6
DE	183,1	44	44	11	161,2	36	50	14
EE	2,3	76	3	20	2,2	61	8	30
IE	6,9	56	44	1	11,9	39	60	1
EL	1,9	68	24	7	2,3	61	33	5
ES	48,6	58	38	3	49,1	58	39	3
FR	104,7	29	67	3	113,5	25	71	3
IT	55,7	41	48	9	55,4	37	51	11
CY	0,0	78	0	0	0,0	100	0	0
LV	3,3	62	11	25	3,1	56	9	34
LT	4,5	74	1	23	4,1	64	8	27
LU	9,0	55	43	2	11,3	52	47	1
HU	11,0	52	18	28	10,9	45	22	32
NL	89,9	68	29	3	81,3	61	36	3
AT	29,5	53	33	13	34,7	46	41	13
PL	25,6	83	6	9	24,1	81	9	9
PT	12,8	75	24	0	15,3	68	31	1
SI	6,1	80	12	7	6,3	80	13	7
SK	13,0	68	7	23	10,3	64	9	27
FI	4,2	72	12	13	5,0	81	8	10
SE	13,3	25	51	12	12,6	17	61	11
UK	27,7	46	50	4	32,8	32	62	5
LI	0,2	64	34	1	0,2	45	54	1
NO	4,3	44	49	6	6,3	32	62	6

### Structure des transports routiers internationaux de marchandises dans les États membres de l'UE

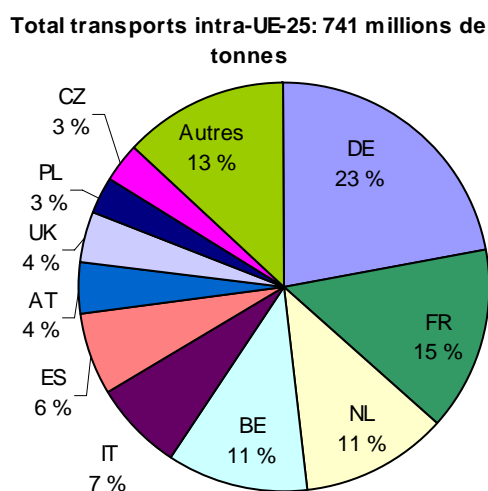
**Graphique 2: Transports internationaux assurés par les transporteurs de l'UE-25, par pays partenaire, 2005 - % du tonnage**



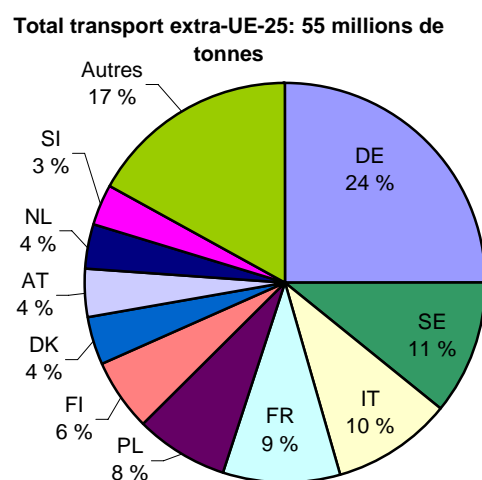
En 2005, 93 % des mouvements de transports internationaux routiers de marchandises étaient intracommunautaires. Pour les 7 % restants, les principaux partenaires ont été la Suisse (45 %), la Norvège (19 %) et la Russie (16 %), les trois grandes économies voisines de l'UE. Toutefois, les tonnages chargés et déchargés par des transporteurs de pays extérieurs à l'UE-25 et qui pourraient être significatifs ne sont pas compris dans ces chiffres. En 2005, les transporteurs allemands, avec près d'un quart du total, ont dominé les transports internationaux intra- et extra-UE en termes de tonnage. Pour les transports intra-

UE, les autres acteurs majeurs étaient les transporteurs de France, des Pays-Bas et de Belgique. Parmi les nouveaux États membres, la Pologne et la République tchèque représentent 3 % du total du tonnage des transports internationaux intra-UE. En ce qui concerne les transports extra-UE, la Suède, avec sa longue frontière terrestre avec la Norvège, l'Italie, qui approvisionne la Suisse et Saint-Marin, et la France sont également des opérateurs importants. Les contributions de la Pologne et de la Finlande, deux pays à la situation périphérique, sont également substantielles.

**Graphique 3: Part des transports internationaux de chaque pays (transports internationaux chargés, déchargés et trafic tiers) dans le volume total du transport international de marchandises intra-UE-25, 2005 - % du tonnage**



**Graphique 4: Part des transports internationaux de chaque pays (transports internationaux chargés, déchargés et trafic tiers) dans le volume total du transport international de marchandises extra-UE-25 transport, 2005 - % du tonnage**



Le flux le plus important de transport extra-UE de pays à pays enregistré par les États membres de l'UE-25 a concerné, en 2005, l'Allemagne et la Suisse avec un trafic de 11,4 millions de tonnes, soit plus de 20 % du total. En effet, la Suisse, une importante économie entièrement enclavée dans l'UE, apparaît dans cinq des 12 plus gros flux de pays à pays, la France, l'Italie, les Pays-Bas et l'Autriche étant ses autres partenaires. Les flux entre la Suède et la Norvège, qui s'établissent à 5,7 millions de tonnes, soit un peu plus de 10 % du total, arrivent au deuxième rang. Les mouvements de la Norvège vers le Danemark figurent également dans cette liste des 12 plus gros flux. La Russie y apparaît deux fois, avec comme partenaires la Finlande et la Pologne, ses proches voisins; ces deux flux représentant 7 % du total. Plus surprenants sont les flux entre Saint-Marin et l'Italie et entre l'Espagne et Andorre, les deux représentant ensemble un peu moins de 5 % du total. Les mouvements entre la Slovaquie et la Croatie occupent la douzième place.

**Tableau 3: Principaux flux de pays à pays dans le transport routier de marchandises extra-UE-25, 2005 – en millions de tonnes**

Rang	Couple de pays	Total Tonnes	% du tonnage total extra-UE-25
1	DE CH	11,4	20,8
2	SE NO	5,7	10,4
3	FR CH	4,3	7,8
4	IT CH	4,0	7,3
5	FI RU	2,5	4,5
6	DK NO	1,9	3,4
7	PL RU	1,4	2,5
8	IT SM	1,4	2,5
9	ES AD	1,3	2,3
10	NL CH	1,3	2,3
11	AT CH	1,2	2,2
12	SI HR	1,2	2,1

## Flux de pays à pays

**Tableau 4: Flux de pays à pays dans le transport routier de marchandises intra-UE-25, 2005 – en milliers de tonnes**

Pays de déchargement	Pays de chargement																							
	BE	CZ	DK	DE	EE	IE	EL	ES	FR	IT	CY	LV	LT	LU	HU	NL	AT	PL	PT	SI	SK	FI	SE	UK
BE		390	248	19 980	19	39	13	1 175	23 141	1 745	0	54	109	1 928	181	24 786	529	743	201	53	208	29	192	1 978
CZ	634		119	7 265	19	33	73	370	793	811	-	12	77	21	676	689	1 259	2 485	30	194	3 154	33	385	253
DK	572	233		7 300	18	35	6	239	818	694	-	50	69	67	46	1 240	175	509	25	42	70	137	3 115	91
DE	18 488	9 920	5 831		198	123	511	6 214	22 616	14 435	0	327	598	3 060	1 893	38 111	12 363	9 166	636	874	1 852	142	1 556	2 751
EE	47	46	11	130		-	-	21	17	44	-	643	225	-	29	64	15	176	-	-	-	264	151	-
IE	58	45	35	193	5		-	79	223	90	-	-	2	-	7	158	-	28	11	0	1	-	5	10 934
EL	54	45	20	522	-	-		58	192	796	6	-	1	11	32	156	110	56	3	-	23	-	-	114
ES	1 912	366	258	6 206	27	53	22		19 565	4 799	-	92	53	128	211	2 073	314	364	9 219	112	155	44	150	1 600
FR	31 521	826	768	25 359	25	232	122	16 758		12 940	0	98	150	2 529	423	10 005	979	1 272	1 386	308	462	34	187	4 862
IT	2 250	995	493	13 921	72	102	715	4 592	12 364		0	164	212	193	1 561	2 196	7 101	1 063	570	1 943	970	14	134	1 140
CY	0	-	-	0	-	-	8	0	0	1		-	-	-	-	1	0	0	0	0	-	-	-	1
LV	19	39	33	318	522	-	-	52	43	61	-		1 024	-	40	94	27	322	3	3	10	97	77	7
LT	105	81	35	853	261	7	1	54	145	160	-	692		4	71	130	23	939	2	13	39	69	62	52
LU	4 090	31	52	3 795	-	2	9	77	2 179	187	-	-		12	544	35	46	17	2	1	5	21	129	
HU	233	757	42	2 430	14	7	46	212	380	909	-	26	53	22		345	1 227	974	17	244	2 191	52	87	165
NL	21 939	532	999	40 144	93	159	61	1 808	6 699	1 705	0	108	106	553	281		728	1 025	158	58	140	74	748	2 086
AT	630	2 384	166	19 696	9	-	38	386	839	4 581	0	33	37	68	1 260	1 069		526	-	665	1 080	12	139	212
PL	903	2 348	392	9 540	73	18	70	598	1 082	1 487	-	193	584	82	713	1 368	477		6	150	1 598	48	750	421
PT	280	39	28	829	-	10	7	11 250	1 424	680	-	3	4	0	20	308	-	21		15	11	4	16	277
SI	115	201	22	867	13	5	-	135	322	1 698	-	3	-	10	571	117	1 095	139	12		139	-	32	71
SK	192	3 174	40	1 661	2	-	21	145	264	604	-	2	21	7	1 574	151	779	1 041	-	148		19	64	85
FI	27	27	125	100	312	-	-	49	35	25	-	20	31	2	37	148	9	34	-	12	54		1 556	4
SE	252	248	2 722	1 725	133	-	-	261	226	195	0	83	61	7	101	842	144	737	46	32	62	2 327		31
UK	3 307	422	224	3 969	11	6 036	73	2 634	7 412	2 418	1	15	58	237	257	3 692	414	795	341	94	98	3	39	

Le tableau 4, qui indique les flux de pays à pays en tonnes en 2005, illustre la position dominante de l'Allemagne, la plus importante économie de l'UE, comme partenaire commercial. En tant que marché pour les marchandises en provenance d'autres pays, l'Allemagne est présente dans 8 des 23 relations possibles, la France, l'Italie et la Lettonie étant présentes dans deux relations chacune. En tant que fournisseur, l'Allemagne a été la principale source pour sept des 23 relations, la France pour trois relations, la Belgique et l'Italie pour deux chacune. Ce tableau reflète la position d'économie européenne dominante qu'occupe l'Allemagne, aussi bien comme source de produits manufacturés que comme marché pour les produits d'autres pays.

Les autres grandes économies sont également très présentes, notamment la France et l'Italie. Les Pays-Bas et la Belgique, avec leurs grandes installations portuaires, sont aussi des acteurs importants. La seule grande économie à avoir une place modeste dans ce tableau est le Royaume-Uni, dont la situation insulaire rend plus difficiles les échanges par transports routiers. Lorsque l'Allemagne n'est pas le principal pays partenaire, elle est remplacée par un voisin ayant une frontière terrestre commune, sauf pour le Royaume-Uni, que la Manche sépare de son partenaire principal, la France. Les flux les plus importants ont été enregistrés entre l'Allemagne et les Pays-Bas, avec environ 40 millions de tonnes dans chaque sens, ce qui reflète le rôle majeur du port de Rotterdam.

**Tableau 5: Principaux flux de pays à pays dans le transport routier de marchandises intra-UE-25, 2005 – en millions de tonnes**

Rang	Couple de pays	Total Tonnes	% Transporteurs du premier pays	% Transporteurs du deuxième pays	% Tous les autres transporteurs déclarants	Principal autre transporteur
1	DE NL	78,3	28,8	68,0	3,2	BE
2	BE FR	54,7	54,8	35,4	9,8	NL
3	DE FR	48,0	61,6	22,6	15,8	LU
4	BE NL	46,7	27,3	70,9	1,8	DE
5	BE DE	38,5	31,2	48,1	20,7	NL
6	ES FR	36,3	73,9	17,5	8,6	PT
7	AT DE	32,1	48,9	45,8	5,3	CZ
8	DE IT	28,4	40,8	41,9	17,3	AT
9	FR IT	25,3	39,0	53,0	8,0	LU
10	ES PT	20,5	33,0	66,5	0,5	DE
11	DE PL	18,7	11,0	87,9	1,1	CZ
12	CZ DE	17,2	82,9	13,8	3,3	PL
13	IE UK	17,0	43,0	56,6	0,4	NL
14	FR NL	16,7	11,3	69,3	19,4	BE
15	DE DK	13,1	51,4	41,0	7,6	LU
16	DE ES	12,4	24,9	60,2	14,9	PT
17	FR UK	12,3	40,5	40,0	19,5	NL
18	AT IT	11,7	69,7	17,9	12,4	DE

Le tableau 5 montre les flux sous une autre perspective. Il indique pour 2005 les 18 flux de pays à pays les plus importants en tonnage, mais ajoute le pourcentage des mouvements assurés par les transporteurs des deux pays impliqués et de ceux assurés par d'autres pays. Le couple pays à pays occupant le premier rang est Allemagne/Pays-Bas avec 78,3 millions de tonnes, suivi de Belgique/France, Allemagne/France et Belgique/Pays-Bas, qui affichent tous plus de 40 millions de tonnes. L'Allemagne apparaît dans 9 des 18 couples pays à pays, la France dans 6 couples, les Pays-Bas, la Belgique, l'Espagne et l'Italie dans 3 couples et l'Autriche et le Royaume-Uni dans 2 couples. Deux nouveaux États membres, la Pologne et la République tchèque, apparaissent également dans la liste, conjointement avec l'Allemagne. En termes de performances des transporteurs nationaux, les sociétés néerlandaises semblent être très efficaces, puisqu'elles représentent environ 70 % du flux entre les Pays-Bas et l'Allemagne, la Belgique et la France. Elles s'adjugent également une proportion substantielle du flux entre la Belgique et la France (10 %), entre la Belgique et l'Allemagne (21 %) et entre la France et le Royaume-Uni (20 %). Les transporteurs polonais et tchèques sont également très compétitifs, avec une part de plus de 80 % des mouvements en provenance et à destination de l'Allemagne. Les Tchèques réussissent également à assurer 5 % des mouvements Allemagne/Autriche. La performance des transporteurs belges est irrégulière: elle est inférieure à celle de leurs homologues néerlandais ou allemands, mais ils se défendent mieux face aux Français. Ils ont également assuré 19 % des mouvements entre la France et les Pays-Bas. Les transporteurs français affichent généralement les moins bonnes performances, ne se défendant que face à leurs homologues britanniques.

Les transporteurs autrichiens affichent des performances honorables et ont assuré 17 % des mouvements entre l'Allemagne et l'Italie.

Le tableau 6 montre un autre aspect des données, en indiquant les principales destinations et origines des mouvements de chaque pays en 2005, avec le pourcentage que cela représente par rapport au total. Les principaux flux entre l'Allemagne et les Pays-Bas ont représenté environ un quart du total allemand et un peu moins de la moitié du total néerlandais. Ceci reflète l'importance du port de Rotterdam pour les économies allemande comme néerlandaise. L'Autriche affiche également une forte dépendance pour ce qui est des mouvements avec l'Allemagne, la moitié environ de ceux-ci impliquant ce pays. Par contre, la République tchèque et la Pologne, dont le principal partenaire est l'Allemagne, ont des flux légèrement plus diversifiés. Une autre relation notable est la relation Royaume-Uni/Irlande. Avec l'unique frontière terrestre commune aux deux pays, environ 90 % des mouvements de l'Irlande se font avec le Royaume-Uni. L'Irlande est également un partenaire majeur pour le Royaume-Uni, mais dans une moindre mesure.

**Tableau 6: Marchandises sortant du pays (transports internationaux chargés et trafic tiers), marchandises entrant dans le pays (transports internationaux déchargés et trafic tiers) par principal partenaire de chaque pays, 2005 – en millions de tonnes**

Relation avec le principal partenaire						
	Destination principale	Tonnes vers la destination principale	% du total sortant	Origine principale	Tonnes provenant de l'origine principale	% du total entrant
BE	FR	31,5	35	NL	24,8	31
CZ	DE	9,9	41	DE	7,3	37
DK	DE	5,8	42	DE	7,3	44
DE	NL	40,1	22	NL	38,1	24
EE	LV	0,5	22	LV	0,6	30
IE	UK	6,0	88	UK	10,9	92
EL	IT	0,7	37	IT	0,8	34
ES	FR	16,8	35	FR	19,6	40
FR	BE	23,1	22	BE	31,5	28
IT	DE	14,5	26	DE	13,9	25
CY	EL	0,0	67	EL	0,0	73
LV	LT	0,7	21	LT	1,0	33
LT	LV	1,0	23	PL	0,9	23
LU	DE	3,1	34	BE	4,1	36
HU	DE	1,9	17	DE	2,4	22
NL	DE	38,1	42	DE	40,1	49
AT	DE	12,4	42	DE	19,7	57
PL	DE	9,2	36	DE	9,5	40
PT	ES	9,2	72	ES	11,3	73
SI	IT	1,9	32	IT	1,7	27
SK	CZ	3,2	24	CZ	3,2	31
FI	SE	2,3	56	RU	2,2	43
SE	NO	3,6	27	DK	2,7	22
UK	IE	10,9	40	FR	7,4	23
LI	AT	0,1	46	DE	0,1	56
NO	SE	2,2	51	SE	3,6	57

## ► INFORMATIONS ESSENTIELLES– NOTES MÉTHODOLOGIQUES

Les données présentées dans cette publication ont été collectées dans le cadre du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route. Ces données sont basées 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. Elles présentent les transports routiers de marchandises assurés par les véhicules immatriculés dans ces pays.

Les chiffres présentés dans cette publication sont des agrégats de tous les pays déclarants (États membres de l'UE, Liechtenstein et Norvège). Les transports routiers de marchandises assurés par des opérateurs extracommunautaires ne sont pas couverts, même si leur importance peut être significative, dans les relations avec la Suisse et la Russie par exemple.

### Transports internationaux

Dans la présente publication, les transports routiers internationaux de marchandises signifient les transports internationaux chargés dans le pays déclarant, les transports internationaux déchargés dans le pays déclarant et le trafic tiers. Le cabotage routier, habituellement considéré comme transport international, n'est pas inclus dans la présente publication.

Le double comptage est évité puisque les déclarations concernent uniquement les transporteurs résidents des pays déclarants. Les chiffres totalisent les marchandises expédiées par ces transporteurs résidents vers tous les pays du monde et les marchandises en provenance de tous les pays du monde apportées dans le pays déclarant par ces transporteurs résidents.

### Trafic tiers

Le trafic tiers est défini comme étant des transports routiers internationaux assurés par un véhicule à moteur immatriculé dans un pays tiers (mouvement de marchandises par route d'un pays A vers un pays B assuré par des transporteurs immatriculés dans un pays C).

### Marchandises entrant dans un pays

Le volume de marchandises entrant dans un pays est la somme des marchandises des transports internationaux et du trafic tiers déchargées dans le pays par des transporteurs de tous les pays déclarants (les déclarations en provenance de partenaires inconnus sont ignorées).

### Marchandises sortant d'un pays

Le volume de marchandises sortant d'un pays est la somme des marchandises des transports internationaux et du trafic tiers chargées dans le pays par des transporteurs de tous les pays déclarants (les déclarations à destination de partenaires inconnus sont ignorées).

«Transporteur» se réfère à un opérateur de transport assurant des transports routiers «pour compte d'autrui» (à savoir le transport de marchandises contre rémunération de la part de tierces parties) ou des transports pour «compte propre».

### Bulgarie

La Bulgarie n'avait pas d'obligation de déclaration pour les années antérieures à son adhésion en 2007. Elle a commencé à déclarer des données pour l'année de référence 2006.

### Malte

Malte n'a pas déclaré de données relatives aux transports routiers de marchandises en 2004 et 2005.

### Roumanie

La Roumanie n'avait pas d'obligation de déclaration pour les années antérieures à son adhésion en 2007. Elle a commencé à déclarer des données pour l'année de référence 2006.

### Liechtenstein

Le Liechtenstein n'a pas déclaré de données relatives aux transports routiers de marchandises en 2004.

### Graphique 1

Ce graphique présente les volumes transportés sur le territoire de chaque pays s'il y a chargement ou déchargement des marchandises. Le transit qui n'implique pas de chargement ni de déchargement dans le pays traversé n'est pas inclus dans ce graphique.

### Tableau 2

Les nouveaux États membres sont les 10 pays qui ont rejoint l'Union européenne en mai 2004.

### Graphique 2, Graphique 3, Graphique 4, Tableau 3, Tableau 4, Tableau 5

Ces tableaux et graphiques présentent les transports routiers de marchandises intra-UE-25. Les mouvements déclarés par le Liechtenstein et la Norvège en sont donc exclus.

Les États membres utilisent leurs enquêtes nationales pour recueillir les données, qui sont basées sur les déclarations fournies par les transporteurs routiers. Les résultats sont des microdonnées concernant les véhicules et leurs parcours respectifs et fournissant des informations détaillées sur les marchandises transportées. Dans la présente publication, les données sur l'origine et les destinations sont tirées des informations sur les marchandises (ensemble de données A3).

### Disponibilité des données

Les chiffres figurant dans la présente publication sont extraits de la base de données de diffusion gratuite d'Eurostat et reflètent l'état de disponibilité des données au 16 mars 2007.

### Dans la présente publication:


: non disponible  
- non applicable  
0 pour moins de la moitié de l'unité de mesure  
1 milliard = 1 000 000 000

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

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

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

### **Transports**

 Transports - vue horizontale

 Transport ferroviaire

 **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-info-opoce@ec.europa.eu](mailto:info-info-opoce@ec.europa.eu)

---