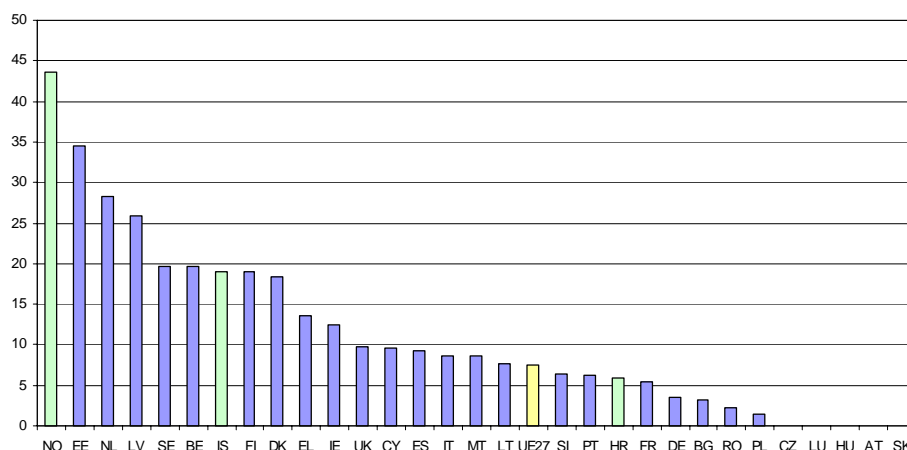


# Transport maritime de marchandises et de passagers 1997-2005

Graphique 1: Poids brut des marchandises transportées par mer, traitées (entrées et sorties) dans tous les ports en 2005 (en tonnes par habitant)



## Faits marquants

En 2005, 3 718 millions de tonnes de marchandises ont été traitées dans les ports maritimes de l'UE-27 (+4,2% par rapport à 2004). Sur ce tonnage, 63% sont des marchandises déchargées. Dans pratiquement tous les États membres, les déchargements dépassent les chargements.

Avec 586 millions de tonnes traitées, le Royaume-Uni arrive en tête en matière de marchandises totales traitées dans les ports de l'UE-27 (16%). Viennent ensuite l'Italie (14%), les Pays-Bas (12%) et l'Espagne (11%).

L'importance relative du transport maritime de marchandises pour les différents pays de l'UE-27 peut se mesurer approximativement par l'indicateur « tonnes de marchandises traitées dans les ports maritimes par habitant ». Sa valeur varie de 34,6 en Estonie à 1,4 en Pologne, la moyenne pour l'UE-27 étant de 7,6 tonnes par habitant (voir graphique 1 ci-dessus).

Dans la majorité des pays, les marchandises en vrac liquide (qui incluent les produits pétroliers) constituent la plus grande part du volume total de fret traité en 2005. Au niveau de l'UE-27, le vrac liquide représente 41% du fret total traité dans les ports, suivi par le vrac sec (26%) et les grands conteneurs (16%).

Rotterdam, Anvers et Hambourg demeurent les trois plus grands ports en termes de poids brut des marchandises et de volume des conteneurs traités.

En 2005, 60% du transport maritime de marchandises de l'UE-27 concernaient des ports partenaires extra-UE-27 (origine/destination). Le transport international intra-UE-27 représentait 28% et le transport national 11%.

Toutefois, la situation diffère fortement selon les pays. La part du transport national est très faible (moins de 2%) pour la Bulgarie, Chypre, la Lettonie, la Roumanie, l'Estonie, la Belgique, l'Allemagne, l'Irlande et la Pologne, mais elle est élevée pour la Grèce (32%), le Royaume-Uni, l'Italie, le Danemark et le Portugal.

387 millions de personnes ont été acheminées par les ports de l'UE-25 en 2005 (-4,9% par rapport à 2004).

Contrairement au transport de marchandises (2/3 déchargement, 1/3 chargement), aucune différence notable n'apparaît entre le nombre de passagers embarqués et débarqués parce que la plus grande partie du transport de passagers correspond aux principales liaisons nationales et intra-UE-27 par ferry.

Le nombre d'entrées de navires dans les principaux ports de l'UE-27 a dépassé 2 millions en 2005 (-3,4% par rapport à 2004 ; le taux de croissance est cependant de +1,4% en termes de tonnage brut des navires).

## Statistiques en bref

### TRANSPORTS

94/2007

Auteur

Giuliano AMERINI

## Contenu

Faits marquants .....	1
Introduction .....	2
Marchandises transportées par mer, traitées dans les ports, par pays et type de fret .....	2
Marchandises transportées par mer : les vingt premiers ports .	4
Transport maritime de marchandises par origine/destination .....	5
Transport maritime de passagers .....	6
Trafic maritime par type de navire.....	9



## Introduction

Le présent numéro de « Statistiques en bref » repose sur des données collectées dans le cadre de la directive sur les statistiques maritimes de l'UE (directive 95/64/CE du Conseil du 8 décembre 1995 relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer).

Certains États membres n'ont pas transmis de données sur tous les aspects couvrant la période 1997-2005. Les remarques spécifiques figurent dans les notes méthodologiques.

### Marchandises transportées par mer, traitées dans les ports, par pays et type de fret

Le [tableau 1](#) indique le volume de marchandises traitées dans les ports de l'UE-27 ainsi que dans les ports de Croatie, d'Islande et de Norvège qui ont communiqué les données. En 2005, 3 718 millions de tonnes ont été traitées dans les ports de l'UE-27, et sur ce tonnage, environ 63% étaient des marchandises déchargées (entrées). Il convient d'être prudent lorsque l'on considère les chiffres totaux (entrées + sorties) pour mesurer le « transport de marchandises », étant donné que ces totaux peuvent inclure un comptage en double (concernant, par exemple, les marchandises chargées et déchargées dans les ports d'un même pays).

Par rapport au volume total des marchandises traitées dans les ports en 2005, c'est Malte qui présentait le pourcentage de marchandises déchargées le plus élevé (95%), devant Chypre et les Pays-Bas (avec respectivement 83% et 76%). En général, les quantités déchargées ont été supérieures aux

quantités chargées dans les pays de l'UE-27, ainsi qu'en Croatie et en Islande. Toutefois, en Pologne et dans les trois pays baltes (Estonie, Lettonie et Lituanie), ce sont les quantités expédiées qui prédominaient, avec 92% en Lettonie et 90% en Estonie. Il faut toutefois préciser que la part de ces pays dans le volume total de l'UE-27 est faible. En Norvège aussi, le volume expédié prédominait, avec 67%. En Norvège et dans les trois pays baltes, ce sont les exportations de pétrole qui constituent la plus grande part du volume chargé, alors qu'en Pologne il s'agit de vrac sec.

Le Royaume-Uni vient en tête des pays de l'UE-27 pour le transport maritime de marchandises, avec 586 millions de tonnes traitées en 2005, ce qui représente près de 16% du total de l'UE-27. Viennent ensuite l'Italie, avec 14%, les Pays-Bas (12%) et l'Espagne (11%).

**Tableau 1 : Poids brut des marchandises transportées par mer, traitées dans tous les ports (en millions de tonnes)**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005			Croissance 2004-2005 (%)
	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Entrées	Sorties	Total	
BE	161,6	171,0	165,6	179,4	174,2	173,8	181,1	187,9	116,6	89,9	206,5	+9,9%
BG	:	:	:	:	20,2	20,4	21,4	23,1	14,3	10,5	24,8	+7,4%
DK	124,0	105,0	97,2	96,5	94,0	94,3	104,0	100,4	53,5	46,1	99,7	-0,7%
DE	213,3	217,4	221,6	242,5	246,1	246,4	254,8	271,9	172,3	112,6	284,9	+4,8%
EE	:	:	:	:	40,4	44,7	47,0	44,8	4,6	42,0	46,5	+3,9%
IE	36,3	40,0	42,9	45,3	45,8	44,9	46,2	47,7	37,7	14,5	52,1	+9,3%
EL	101,3	110,5	112,5	127,7	122,2	147,7	162,5	157,9	88,2	63,1	151,3	-4,2%
ES	270,6	280,3	295,7	234,9	315,1	326,0	343,7	373,1	290,5	109,5	400,0	+7,2%
FR	305,1	319,0	315,2	325,8	318,2	319,0	330,1	334,0	243,7	97,7	341,5	+2,2%
IT	434,3	445,0	425,9	446,6	444,8	458,0	477,0	485,0	348,2	160,7	508,9	+4,9%
CY	:	:	:	:	:	7,2	7,3	6,8	6,0	1,3	7,3	+6,6%
LV	:	:	:	:	56,8	52,0	54,7	54,8	4,7	55,0	59,7	+8,9%
LT	:	:	:	:	21,0	24,4	30,2	25,8	4,7	21,4	26,1	+1,2%
MT	:	:	:	:	:	:	3,4	3,5	3,3	0,2	3,5	+0,8%
NL	402,2	405,4	395,7	405,8	405,9	413,3	410,3	440,7	351,0	110,0	460,9	+4,6%
PL	:	:	:	:	46,2	48,1	51,0	52,3	16,4	38,3	54,8	+4,8%
PT	54,7	57,6	58,8	56,4	56,2	55,6	57,5	59,1	47,5	17,8	65,3	+10,5%
RO	:	:	:	:	27,6	32,7	35,9	40,6	25,2	22,7	47,9	+17,9%
SI	:	:	:	:	9,1	9,3	10,8	12,1	9,0	3,6	12,6	+4,7%
FI	75,3	76,6	77,5	80,7	96,2	99,1	104,4	106,5	54,7	44,8	99,6	-6,5%
SE	149,9	155,6	156,3	159,3	152,8	154,6	161,5	167,4	95,8	82,3	178,1	+6,4%
UK	558,5	568,5	565,6	573,0	566,4	558,3	555,7	573,1	354,4	231,3	585,7	+2,2%
<b>UE-27</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>3 450,5</b>	<b>3 568,4</b>	<b>2 342,3</b>	<b>1 375,5</b>	<b>3 717,8</b>	<b>+4,2%</b>
<b>UE-15</b>	<b>2 887,2</b>	<b>2 951,8</b>	<b>2 930,5</b>	<b>2 974,0</b>	<b>3 037,6</b>	<b>3 091,0</b>	<b>3 188,8</b>	<b>3 304,6</b>	<b>2 254,1</b>	<b>1 180,5</b>	<b>3 434,5</b>	<b>+3,9%</b>
HR	:	:	:	16,9	19,1	18,6	20,3	25,2	16,2	10,0	26,2	+4,0%
IS	:	4,7	5,0	5,2	5,0	4,8	5,0	5,3	3,8	1,8	5,7	+6,5%
NO	:	:	:	:	:	190,0	186,8	198,2	65,7	136,0	201,7	+1,8%
<b>Total</b>	<b>2 887,2</b>	<b>2 956,5</b>	<b>2 935,6</b>	<b>2 996,1</b>	<b>3 283,0</b>	<b>3 543,2</b>	<b>3 662,6</b>	<b>3 797,1</b>	<b>2 428,0</b>	<b>1 523,4</b>	<b>3 951,4</b>	<b>+4,1%</b>

Le tonnage total traité dans l'UE-27 est passé de 3 568 millions de tonnes en 2004 à 3 718 millions de tonnes en 2005 (+4,2%), les augmentations les plus fortes ayant été enregistrées en Roumanie (+18%), au Portugal (+11%) et en Belgique (+10%). Toutefois, au Portugal comme en Belgique, ces augmentations s'expliquent en partie par le perfectionnement du système de collecte de données. Après certains ajustements structurels introduits en vue de

l'adhésion à l'UE, l'augmentation de l'activité dans les ports de Lettonie en 2005 (+9%) est essentiellement due à la croissance générale de l'économie (PIB : +10,6%)

Entre 2004 et 2005, le volume de marchandises traitées a augmenté dans tous les États membres, à l'exception de la Finlande (-7%), où des conflits sociaux ont provoqué la fermeture d'usines de papier et de pâte à papier pendant un mois et demi, de la Grèce (-4%) et du Danemark (-1%).

Le Danemark est le seul pays à avoir enregistré un recul du volume traité depuis 1997 : de 124 millions de tonnes en 1997 à 100 millions de tonnes en 2005 (- 20%) ; celui-ci est dû essentiellement au déclin du transport de charbon et du transport de véhicules routiers destinés au transport de marchandises et de remorques accompagnantes après l'ouverture du pont sur le Grand Belt et du pont d'Øresund. En contrepartie, la Grèce et l'Espagne affichent la plus forte augmentation pendant la même période, bien qu'ici les augmentations s'expliquent essentiellement par une meilleure couverture statistique (pour de plus amples informations, voir notes page 11).

Le [tableau 2](#) illustre la ventilation par type de fret des marchandises traitées dans les principaux ports des pays de l'UE-27, de la Croatie et de la Norvège. Dans la majorité des pays, les marchandises en vrac liquide représentent la plus grande part du volume total de marchandises. Cette part était de 61% pour l'Estonie et de 51% pour la Lituanie (deux chiffres qui reflètent l'importance des exportations de pétrole russe), de 57% pour la Norvège (en raison des volumes importants de pétrole de la mer du Nord), et de 54% pour la France, tandis qu'elle n'atteignait que 16% pour la Slovénie, 22% pour la Belgique, 26% pour l'Allemagne et la Pologne, la moyenne de l'UE-27 étant de 41%.

Au niveau de l'UE-27, les marchandises en vrac sec représentaient 26% du fret total traité dans les ports. Les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Espagne ont notamment traité un important volume de vrac sec (respectivement 146 millions, 126 millions et 114 millions de tonnes). Les marchandises en vrac sec dominant dans le volume total de marchandises traitées dans les principaux ports de Slovénie (62%) et de Pologne (49%). Pour la Slovénie, il s'agissait principalement de charbon et de minerais, et de charbon pour la Pologne.

Le transport par conteneurs occupe une place importante en Allemagne et en Belgique, respectivement 35% et 32% du total des marchandises traitées (la moyenne de l'UE-27 étant de 16%). La part des unités mobiles roll on-roll off est considérable au Danemark et en Suède (respectivement 27% et 25%). Le Royaume-Uni arrive largement en tête en termes de traitement des unités mobiles Ro-Ro (100 millions de tonnes), soit près du double du volume traité par l'Italie, qui vient en seconde position (avec 51 millions).

La Finlande se signale par une proportion notable de la catégorie « Autre fret » (plus de 16% du volume total des marchandises), qui inclut notamment les produits forestiers ainsi que les produits du fer et de l'acier.

**Tableau 2 : Poids brut des marchandises transportées par mer, traitées (entrées et sorties) dans les principaux ports <sup>(1)</sup> par type de fret en 2005 <sup>(2)</sup> (en % du volume total de fret traité)**

	Part en % du volume total de fret traité dans les principaux ports							Volume total de fret traité dans les principaux ports (en millions de t)	Volume total de fret traité dans tous les ports (en millions de t)
	Marchandises en vrac liquide	Marchandises en vrac sec	Grands conteneurs	Unités mobiles Ro-Ro	Autre fret, non spécifié ailleurs	Inconnu	Total		
BE	22%	21%	32%	14%	11%	0%	100%	204,0	206,5
BG	39%	42%	5%	2%	12%	0%	100%	24,8	24,8
DK	34%	29%	5%	27%	4%	0%	100%	89,0	99,7
DE	26%	20%	35%	13%	7%	0%	100%	279,4	284,9
EE	61%	17%	6%	7%	9%	0%	100%	45,1	46,5
IE	30%	32%	17%	18%	3%	0%	100%	46,3	52,1
EL	33%	30%	13%	18%	5%	0%	100%	126,3	151,3
ES	37%	28%	23%	5%	6%	0%	100%	400,0	400,0
FR	54%	24%	10%	7%	4%	0%	100%	333,0	341,5
IT	49%	20%	15%	10%	6%	0%	100%	496,4	508,9
CY	38%	20%	30%	3%	9%	0%	100%	7,3	7,3
LV	37%	46%	3%	2%	12%	0%	100%	58,5	59,7
LT	51%	29%	5%	6%	9%	0%	100%	26,1	26,1
MT	50%	19%	20%	6%	5%	0%	100%	3,5	3,5
NL	44%	32%	16%	4%	5%	0%	100%	459,6	460,9
PL	26%	49%	8%	8%	10%	0%	100%	54,5	54,8
PT	48%	29%	15%	1%	8%	0%	100%	64,2	65,3
RO	32%	39%	15%	0%	13%	0%	100%	47,9	47,9
SI	16%	62%	14%	0%	8%	0%	100%	12,5	12,6
FI	32%	25%	12%	14%	16%	0%	100%	93,1	99,6
SE	38%	17%	6%	25%	13%	0%	100%	159,9	178,1
UK	46%	22%	10%	18%	5%	0%	100%	570,1	585,7
<b>UE-27</b>	<b>41%</b>	<b>26%</b>	<b>16%</b>	<b>11%</b>	<b>7%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>	<b>3 601,4</b>	<b>3 717,8</b>
HR	50%	38%	3%	3%	7%	0%	100%	20,9	26,2
IS	:	:	:	:	:	:	:	:	5,3
NO	57%	28%	2%	4%	9%	0%	100%	182,5	201,7
<b>Total</b>	<b>41%</b>	<b>26%</b>	<b>15%</b>	<b>11%</b>	<b>7%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>	<b>3 804,8</b>	<b>3 945,7</b>

(1) Selon la directive 95/64/CE du Conseil, les « ports principaux » en termes de transport de marchandises sont des ports traitant plus de 1 million de tonnes de marchandises par an.

(2) Vrac liquide : gaz liquéfié, pétrole brut, produits pétroliers, autres marchandises de vrac liquide.

Vrac sec : minerais, charbon, produits agricoles (par ex. grain, soja, tapioca), autres marchandises de vrac sec.

Grands conteneurs : unités de fret de 20 pieds, unités de fret de 40 pieds, unités de fret > 20 pieds et < 40 pieds, unités de fret > 40 pieds.

Unités mobiles Ro-Ro : a) Unités autopropulsées mobiles : véhicules routiers pour le transport de marchandises et remorques accompagnantes, voitures particulières, motocycles et remorques/caravanes accompagnantes, autobus, véhicules commerciaux (y compris importation/exportation de véhicules à moteur), animaux vivants « sur pieds », autres unités autopropulsées.

b) Unités non autopropulsées mobiles : remorques et semi-remorques routières non accompagnées pour le transport de marchandises, caravanes non accompagnées et autres véhicules routiers, agricoles et industriels, wagons de chemin de fer, remorques pour le transport maritime transportées par des navires, et barges pour le transport de marchandises transportées par des navires, autres unités non autopropulsées mobiles.

Autre fret, non spécifié ailleurs : produits forestiers, produits sidérurgiques, autre fret général.

## Marchandises transportées par mer : les vingt premiers ports

Le [tableau 3](#) donne la liste des vingt premiers ports sur la base du poids brut des marchandises traitées. Rotterdam et Anvers conservent le même classement depuis 1997. Pour 2005, Rotterdam, en particulier, représentait à lui seul 23% du tonnage traité dans les vingt premiers ports, soit 9% du tonnage total pour l'UE-27.

La majorité des transbordements effectués à Rotterdam concernent des marchandises en vrac comme le pétrole, les produits chimiques, le charbon et les minerais. Rotterdam est également le premier port de conteneurs européen. Il joue un rôle important dans le transport de produits vers des destinations outre-mer et intercontinentales telles que les États-Unis et l'Extrême-Orient pour les exportations (sorties) et en provenance du Brésil pour les importations (entrées).

Le port le plus « spécialisé » parmi les vingt premiers est celui de Wilhelmshaven, où les marchandises en « vrac liquide » représentent 95% du fret traité.

Tous les ports se situant parmi les vingt premiers ont connu une hausse depuis 1997, hormis celui de Londres. Le tonnage des marchandises traitées dans le port d'Algésiras a augmenté en moyenne de plus de 6% par an de 1997 à 2005.

Entre 2004 et 2005 la liste des huit premiers ports n'a pas changé, même si, pendant ces deux années, ceux-ci ont enregistré différents taux de croissance du volume des marchandises traitées. Un port ne fait plus partie des vingt premiers : Milford Haven (classé 18<sup>e</sup> en 2004). Tallinn, qui occupait le 18<sup>e</sup> rang en 2003 et est sorti de la liste en 2004, se classe 20<sup>e</sup> en 2005. Tarante et Constantza ont enregistré les plus fortes hausses en tonnes traitées par rapport à l'année précédente (respectivement +22% et +18%) : Tarante a gagné 5 places au classement et Constantza 4 places. À l'inverse, Gênes accuse une baisse (-7%) et est passé de la 13<sup>e</sup> position à la 18<sup>e</sup>.

**Tableau 3 : Les 20 premiers ports de fret en 2005 – sur la base du poids brut des marchandises traitées (en millions de tonnes)**

Position 2005	Port	1997	2004	2005					Croissance 2004-2005 (%)	Taux moyen de croissance annuelle 1997-2005 (%)			
		Total	Total	Par type de fret traité (%)			Autre fret, non spécifié ailleurs						
				Entrées	Sorties	Total		Marchandises en vrac liquide			Marchandises en vrac sec	Grands conteneurs	Unités mobiles Ro-Ro
1	Rotterdam (NL)	303,4	330,9	268,6	77,2	345,8	49%	25%	21%	3%	2%	+4,5%	+1,6%
2	Anvers (BE)	104,6	135,5	80,6	65,2	145,8	25%	18%	41%	4%	12%	+7,6%	+4,2%
3	Hambourg (DE)	69,6	99,5	64,2	44,1	108,3	12%	25%	60%	0%	2%	+8,8%	+5,7%
4	Marseille (FR)	92,9	90,8	74,1	19,2	93,3	70%	16%	8%	2%	3%	+2,8%	+0,0%
5	Bergen (NO)	:	75,6	16,5	57,4	73,9	93%	3%	0%	0%	3%	-2,3%	:
6	Le Havre (FR)	58,2	71,9	53,6	17,2	70,8	66%	7%	25%	2%	0%	-1,5%	+2,5%
7	Immingham (UK)	48,0	57,6	43,7	17,0	60,7	40%	34%	2%	21%	3%	+5,3%	+3,0%
8	Tees & Hartlepool (UK)	51,2	53,8	19,9	35,9	55,8	66%	22%	2%	5%	5%	+3,7%	+1,1%
9	Algésiras (ES)	34,2	52,6	32,2	23,0	55,2	39%	5%	52%	2%	2%	+4,8%	+6,2%
10	Londres (UK)	55,7	53,3	45,0	8,9	53,8	37%	28%	12%	17%	6%	+1,0%	-0,4%
11	Dunkerque (FR)	36,4	46,4	35,9	12,6	48,5	31%	54%	3%	0%	12%	+4,4%	+3,7%
12	Tarente (IT)	36,0	39,4	29,2	18,6	47,9	16%	53%	11%	5%	15%	+21,6%	+3,6%
13	Amsterdam (NL)	36,9	49,9	32,1	15,0	47,1	40%	53%	1%	1%	5%	-5,6%	+3,1%
14	Bremen & Bremerhaven (DE)	30,6	45,4	24,6	22,1	46,7	5%	14%	64%	5%	12%	+2,8%	+5,4%
15	Wilhelmshaven (DE)	36,4	45,0	35,4	10,5	46,0	95%	4%	0%	0%	1%	+2,3%	+2,9%
16	Constantza (RO)	:	37,7	23,9	20,6	44,6	31%	41%	17%	0%	11%	+18,3%	:
17	Trieste (IT)	42,1	41,5	39,7	3,7	43,4	83%	5%	4%	7%	1%	+4,4%	+0,4%
18	Gênes (IT)	42,2	45,9	31,3	11,3	42,6	43%	8%	27%	17%	4%	-7,1%	+0,1%
19	Southampton (UK)	33,1	38,4	25,4	14,6	39,9	71%	6%	20%	4%	0%	+3,9%	+2,4%
20	Tallinn (EE)	:	37,1	3,7	35,1	38,8	63%	18%	7%	8%	4%	+4,6%	:

Le [tableau 4](#) montre que Rotterdam (+12% par rapport à 2004) et Hambourg (+15%) arrivent en tête dans le traitement des conteneurs. Anvers et Brème & Bremerhaven viennent en troisième et quatrième positions. Il faut noter qu'Algésiras et Gioia Tauro sont les premiers ports méditerranéens dans ce tableau. Les opérations de transbordement représentent une part très importante de l'activité dans ces deux ports.

Les ports de Constantza et Bilbao ont rejoint la liste des 20 principaux ports, en termes de volume de conteneurs traité, respectivement en position 17 et 18.

L'augmentation la plus notable entre 2004 et 2005 a été enregistrée par Constantza : +122% (+252% pour les

conteneurs vides). Cette hausse est principalement due à l'ouverture d'un nouveau terminal à conteneurs dans la partie sud de Constantza en avril 2004.

Il convient de noter que les données communiquées pour Anvers ont été sous-estimées avant le troisième trimestre 2004 : en conséquence, le taux de croissance pour 2005 (+23%) est surestimé.

Dans presque tous les ports du « top 20 », le nombre de conteneurs vides a évolué dans le même sens que le nombre total de conteneurs, sauf à Gioia Tauro et au Havre, où le volume de conteneurs vides traités a augmenté alors que le volume total de conteneurs a baissé.

**Tableau 4 : Les vingt premiers ports de conteneurs en 2005 – sur la base du volume de conteneurs traités (en 1000 EVP<sup>(1)</sup>)**

Position 2005	Port	2000	2001	2002	2003	2004		2005		Croissance 2004-2005 (%)	
		Total	Total	Total	Total	Total	dont vide	Total	dont vide	Total	dont vide
1	Rotterdam (NL)	6 253	6 061	6 505	7 118	8 242	1 455	9 195	1 760	+12%	+21%
2	Hambourg (DE)	4 275	4 665	5 376	6 126	7 004	922	8 084	1 255	+15%	+36%
3	Anvers (BE) <sup>(2)</sup>	2 641	3 001	3 153	4 012	5 055	526	6 221	979	+23%	+86%
4	Bremen & Bremerhaven (DE)	2 643	2 972	3 032	3 191	3 529	539	3 741	546	+6%	+1%
5	Algésiras (ES) <sup>(3) (4)</sup>	:	1 737	1 732	2 024	970	0	3 184	802	:	:
6	Gioia Tauro (IT)	2 575	2 393	2 883	3 094	3 170	575	3 123	705	-1%	+23%
7	Felixstowe (UK)	2 825	2 839	2 682	2 482	2 717	718	2 760	730	+2%	+2%
8	Valence (ES) <sup>(4)</sup>	1 313	1 512	1 826	2 012	2 156	540	2 415	642	+12%	+19%
9	Le Havre (FR)	1 334	1 550	1 754	2 015	2 158	322	2 144	335	-1%	+4%
10	Barcelone (ES) <sup>(4)</sup>	1 389	1 404	1 122	1 765	2 084	543	2 071	513	-1%	-6%
11	Le Pirée (EL)	1 096	1 164	1 395	1 606	1 551	290	1 401	275	-10%	-5%
12	Southampton (UK)	1 092	1 213	1 275	1 375	1 435	498	1 384	458	-4%	-8%
13	Las Palmas (ES) <sup>(4)</sup>	648	664	726	966	1 111	304	1 222	326	+10%	+7%
14	Gênes (IT)	1 179	1 536	1 499	1 591	1 437	361	1 038	24	-28%	-93%
15	La Spezia (IT)	661	758	780	836	879	119	916	160	+4%	+34%
16	Marseille (FR)	725	745	811	835	920	166	911	150	-1%	-9%
17	Constantza (RO)	:	:	:	:	391	74	867	262	+122%	+252%
18	Bilbao (ES) <sup>(4)</sup>	425	447	454	468	498	0	863	202	+73%	:
19	Göteborg (SE)	652	624	725	634	722	155	772	162	+7%	+5%
20	Londres (UK)	573	749	875	895	966	306	765	220	-21%	-28%

(1) EVP = équivalent vingt pieds (unité de volume équivalente à un conteneur ISO de 20 pieds). (2) Données partielles jusqu'au 2<sup>e</sup> trimestre 2004. (3) Les données pour 2004 sont sous-estimées. (4) Les données pour la période 2003-2005 sont provisoires et susceptibles d'être révisées.

### Transport maritime de marchandises par origine/destination

**Tableau 5 : Transport maritime de marchandises entre les principaux ports dans le pays déclarant et leurs ports partenaires regroupés par zones géographiques principales (en % du poids brut total des marchandises transportées)**

	2004					2005					Taux de croissance transport total 2004-2005 (%)
	Transport total (millions tonnes)	National	dont International		Inconnu	Transport total (millions tonnes)	National	dont International		Inconnu	
			Intra UE-27	Extra UE-27				Intra UE-27	Extra UE-27		
BE	185,4	1%	35%	64%	0%	203,9	2%	35%	63%	0%	+10,0%
BG	23,1	0%	18%	82%	1%	24,8	0%	16%	83%	0%	+7,4%
DK	80,5	16%	57%	24%	4%	82,1	18%	55%	24%	3%	+1,9%
DE	263,2	2%	45%	53%	0%	277,0	2%	43%	55%	0%	+5,2%
EE	44,8	1%	76%	21%	1%	45,0	1%	71%	27%	1%	+0,5%
IE	42,6	2%	70%	28%	0%	45,9	2%	69%	29%	0%	+7,8%
EL	107,8	33%	23%	43%	0%	104,7	32%	22%	45%	1%	-2,9%
ES	347,5	14%	21%	64%	0%	373,4	14%	21%	65%	0%	+7,4%
FR	317,1	6%	33%	57%	3%	325,5	6%	31%	61%	1%	+2,7%
IT	413,5	17%	15%	67%	1%	424,3	18%	15%	67%	0%	+2,6%
CY	6,8	2%	22%	13%	63%	7,3	0%	31%	25%	43%	+8,1%
LV	53,7	0%	76%	21%	3%	58,4	0%	75%	22%	3%	+8,8%
LT	25,8	0%	76%	23%	1%	26,1	:	70%	29%	1%	+1,2%
MT	3,5	:	65%	35%	0%	3,5	:	77%	23%	0%	+0,8%
NL	439,9	:	33%	66%	1%	459,6	:	31%	69%	1%	+4,5%
PL	51,8	1%	32%	15%	52%	54,3	2%	65%	33%	0%	+4,8%
PT	53,1	11%	33%	56%	0%	58,5	15%	33%	52%	0%	+10,2%
RO	40,6	0%	14%	76%	10%	47,9	0%	13%	72%	15%	+17,9%
SI	12,0	:	41%	59%	0%	12,5	:	41%	59%	0%	+4,6%
FI	94,7	6%	68%	26%	0%	88,8	6%	70%	24%	0%	-6,3%
SE	139,2	8%	69%	21%	2%	151,4	8%	68%	22%	1%	+8,8%
UK	506,5	19%	43%	34%	4%	514,1	19%	43%	35%	3%	+1,5%
<b>UE-27</b>	<b>2 866,2</b>	<b>11%</b>	<b>28%</b>	<b>58%</b>	<b>3%</b>	<b>2 991,5</b>	<b>11%</b>	<b>28%</b>	<b>60%</b>	<b>2%</b>	<b>+4,4%</b>
HR <sup>(1)</sup>	:	:	:	:	:	19,8	9%	26%	64%	1%	:
IS <sup>(1)</sup>	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
NO <sup>(1)</sup>	169,7	27%	48%	23%	1%	171,6	27%	51%	20%	2%	+1,1%

(1) Les pourcentages de transport international intra-UE-27 et extra-UE-27 pour les pays non UE-27 expriment la part du transport total respectivement dans les pays UE-27 et non UE-27.

Le [tableau 5](#) présente pour chaque pays une ventilation entre transport national et international intra- ou extra-UE-27.

Ces résultats sont calculés sur la base des statistiques déclarées par les principaux ports vis-à-vis de leurs partenaires (origine et destination). Contrairement aux rubriques précédentes de ce numéro, les chiffres présentés ne reflètent pas le traitement total de marchandises dans les ports (entrées plus sorties, soit déchargement plus chargement), mais évaluent le transport maritime de marchandises, c'est-à-dire entre les ports (voir aussi les notes méthodologiques).

Selon les estimations basées sur les données déclarées par les principaux ports, le transport maritime total pour l'UE-27, exprimé en tonnes de marchandises, a enregistré une hausse de plus de 4% entre 2004 et 2005. Ce chiffre est proche de l'augmentation calculée pour les « marchandises traitées dans les ports » (voir [tableau 1](#)). En tonnes-kilomètres, cependant, la demande de transport à destination/en provenance des principaux ports de l'UE-27 a augmenté d'environ 5% à 7% (première estimation). Cela peut s'expliquer par une internationalisation (mondialisation) croissante des activités de transport maritime : la part du transport extra-UE-27 atteignait 60% l'ensemble de l'UE-27 en 2005, tandis que le transport intra-EU-27 représentait 28% et le transport national 11% (voir [tableau 5](#)).

En 2005, la situation varie entre les pays, avec une part très faible (moins de 2%) du transport national pour la Bulgarie, Chypre, la Lettonie, la Roumanie, l'Estonie, la Belgique, l'Allemagne, l'Irlande et la Pologne (des pays de taille relativement petite ou ayant des lignes de côte limitées), et une part importante pour la Grèce (32%), en raison de ses nombreuses îles, suivie du Royaume-Uni (19%), de l'Italie

(18%), du Danemark (18%) et du Portugal (15%). Du fait de sa très grande longueur de côtes et de sa topographie «difficile» (fjords), la Norvège enregistre aussi une part très élevée du transport national (27%).

Les pays qui présentent une part très élevée du transport international extra-UE-27 en 2005 sont la Bulgarie (83%) et la Roumanie (72%), en raison de leur situation géographique, ainsi que les Pays-Bas (69%), l'Italie (67%), l'Espagne (65%) et la Belgique (63%). Les échanges avec des pays extérieurs à l'UE-27 (principalement des marchandises en vrac liquide provenant de Russie) représentent plus de 64% du transport maritime de la Croatie.

La Lettonie et Malte se signalent par une proportion de plus de 75% de leur transport avec d'autres pays de l'UE-27. La part du transport international intra-EU-27 de Malte s'est accrue entre 2004 et 2005 au détriment du transport extra-UE-27. Cela s'explique principalement par une augmentation du trafic maltais avec l'Italie et une diminution des échanges avec les Émirats arabes unis.

Même si elle reste supérieure à 70%, la part du transport international intra-EU-27 en Estonie et en Lituanie a connu une baisse sensible, au profit du transport extra-UE-27. Pour la Lituanie, c'est essentiellement dû à la diminution du trafic avec les Pays-Bas et à l'augmentation des échanges avec le Canada. L'Estonie a enregistré une chute du trafic avec plusieurs États membres et une augmentation de son trafic avec les États-Unis. La part du transport international intra-UE-27 atteignait 70% pour la Finlande, en raison surtout de son trafic avec l'Allemagne et la Suède (qui représentent ensemble 34% du transport maritime total déclaré par la Finlande). L'Irlande et la Suède se situent aussi aux environs de 70% pour le transport intra-EU-27.

## Transport maritime de passagers

Le [tableau 6](#) représente le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans l'ensemble des ports de chaque pays. Une certaine prudence s'impose lorsque l'on considère les chiffres totaux (entrées + sorties) pour mesurer le « transport de passagers », car ils peuvent inclure une part de double comptage (par exemple lors de l'embarquement et du débarquement de passagers dans les ports d'un même pays). Sans perdre de vue ces considérations, 387 millions de personnes ont été acheminées par les ports de l'UE-25 en 2005, soit une baisse de 5% par rapport à 2004.

Contrairement au traitement des marchandises dans les ports (dont 2/3 sont débarquées et 1/3 embarquées), il n'y a pas de différence notable entre le nombre de passagers embarqués et le nombre de passagers débarqués en raison du fait que la plus grande partie du transport de passagers s'effectue sur les principales liaisons par ferry.

La Grèce et l'Italie arrivent en tête pour le transport maritime de passagers (avec respectivement 86 et 79 millions de passagers embarqués et débarqués). Le double comptage des passagers susmentionné s'applique tout particulièrement aux ports italiens et grecs, étant donné qu'ils assurent les principales liaisons nationales par ferry, comme Perama-Paloukia et Reggio de Calabre-Messine.

Si la Grèce a enregistré une hausse soudaine du nombre de passagers, entre 2000 et 2002, qui s'explique par une meilleure couverture statistique depuis le dernier trimestre 2001, elle a connu une baisse de 6% entre 2003 et 2005.

Cette diminution s'explique essentiellement par l'ouverture d'un pont entre le Péloponnèse et la Grèce continentale qui fait concurrence à la liaison par ferry Rion-Antirion.

Le Danemark est en troisième position en ce qui concerne les passagers embarqués et débarqués en 2005 (48 millions), malgré un déclin de 37% depuis 1997. Le Danemark compte de nombreuses liaisons par ferry entre ses diverses îles ainsi qu'avec l'Allemagne, la Suède et la Norvège. La baisse est largement due à la mise en service du pont sur le Grand Belt reliant ses deux îles principales (Seeland et Fionie) en 1997 (rail) – 1998 (route).

Le nombre de passagers embarqués et débarqués dans les ports suédois est stable depuis 2001 (32-33 millions de passagers). Une chute importante s'est cependant produite entre 1999 et 2001. Elle s'explique principalement par l'ouverture de nouvelles alternatives aux routes maritimes, dans le cas présent, le pont d'Øresund assurant la liaison avec le Danemark.

Les chiffres du transport de passagers pour la France et le Royaume-Uni ont reculé de 22% et de 17% respectivement depuis 1997 en raison de l'alternative que le tunnel sous la Manche et les vols à bas prix représentent par rapport au transport maritime.

Le déclin enregistré en Pologne entre 2003 et 2005 peut être en grande partie imputé à l'interruption du trafic « duty-free » entre les ports polonais et allemands, du fait de l'adhésion de la Pologne à l'UE en mai 2004.

**Tableau 6 : Passagers embarqués et débarqués dans tous les ports (en milliers)**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005			Croissance 2004-2005 (%)
	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Entrées	Sorties	Total	
BE <sup>(1)</sup>	1 946	1 696	1 553	1 520	1 377	1 125	739	787	461	461	922	+17,2%
BG	:	:	:	:	3	6	4	6	8	4	13	+129,5%
DK	76 209	63 448	57 345	51 830	47 862	48 178	48 653	48 555	23 963	23 961	47 924	-1,3%
DE	:	:	:	31 378	31 817	33 222	32 146	29 815	14 677	14 813	29 490	-1,1%
EE	:	:	:	:	5 740	5 136	5 172	6 452	3 454	3 432	6 885	+6,7%
IE	4 380	4 682	4 358	4 218	3 895	3 893	3 747	3 550	1 666	1 609	3 275	-7,7%
EL <sup>(2)</sup>	32 259	35 364	37 180	27 867	50 149	101 210	102 760	96 744	42 915	43 153	86 068	-11,0%
ES	13 939	15 349	16 225	14 582	18 623	18 947	20 041	21 694	11 880	10 530	22 410	+3,3%
FR	33 124	30 825	30 436	27 881	27 724	29 110	27 405	27 068	12 849	12 955	25 804	-4,7%
IT	80 181	80 618	85 438	86 376	86 882	82 700	82 576	83 316	39 476	39 277	78 753	-5,5%
CY	:	:	:	:	:	339	287	247	97	97	194	-21,4%
LV	:	:	:	:	26	23	118	130	68	75	144	+10,6%
LT	:	:	:	:	101	107	135	146	82	85	166	+13,7%
MT	:	:	:	:	:	:	166	225	89	89	178	-20,9%
NL <sup>(3)</sup>	1 964	1 840	1 949	2 004	2 041	2 202	2 015	2 012	1 058	1 057	2 116	+5,1%
PL	:	:	:	:	4 416	3 304	3 188	2 031	816	831	1 647	-18,9%
PT <sup>(3)</sup>	34	473	472	534	542	502	616	650	332	330	662	+1,9%
RO	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
SI	:	:	:	:	34	42	47	42	18	18	35	-16,8%
FI	15 191	15 986	16 146	15 964	16 729	16 577	16 341	16 806	8 582	8 530	17 112	+1,8%
SE	40 949	41 749	41 574	36 573	32 350	32 112	32 748	33 318	16 380	16 237	32 617	-2,1%
UK	36 287	36 884	35 813	33 851	34 516	35 623	33 708	32 837	15 062	15 145	30 207	-8,0%
<b>UE-27</b>	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
<b>UE-25</b>	:	:	:	:	:	:	<b>412 607</b>	<b>406 427</b>	<b>193 924</b>	<b>192 685</b>	<b>386 608</b>	<b>-4,9%</b>
<b>UE-15</b>	:	:	:	<b>334 581</b>	<b>354 506</b>	<b>405 400</b>	<b>403 494</b>	<b>397 153</b>	<b>189 301</b>	<b>188 058</b>	<b>377 358</b>	<b>-5,0%</b>
HR	:	:	:	14 940	16 833	18 410	19 483	21 519	11 083	11 099	22 182	+3,1%
IS	:	:	:	318	360	393	407	404	211	211	422	+4,4%
NO	:	:	:	:	:	6 077	4 656	5 787	3 146	3 517	6 663	+15,1%
<b>Total</b>	<b>336 462</b>	<b>328 915</b>	<b>328 489</b>	<b>349 839</b>	<b>382 018</b>	<b>439 238</b>	<b>437 158</b>	<b>434 142</b>	<b>208 372</b>	<b>207 517</b>	<b>415 888</b>	<b>-4,2%</b>

(1) L'augmentation enregistrée entre 2004 et 2005 est due en partie au perfectionnement du système de collecte de données.

(2) EL de 1997 à 2001 : données partielles ; jusqu'en 2003, les données excluent les passagers de croisières ; le nombre de passagers, à l'exclusion des croisières, est de 96 416 pour 2004 et de 85 392 pour 2005.

(3) NL et PT : les données excluent les passagers de croisières.

**Tableau 7 : Les vingt premiers ports de passagers en 2005 – sur la base du nombre de passagers embarqués et débarqués (en milliers)**

Position 2005	Port	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005			Croissance 2004-2005 (%)	Taux moyen de croissance annuelle 1997-2005 (%)
		Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Entrées	Sorties	Total		
1	Douvres (UK)	21 236	19 330	18 462	16 197	15 957	16 449	14 770	14 429	6 728	6 773	13 501	-6,4%	-5,5%
2	Calais (FR)	20 060	18 117	17 100	15 066	14 370	14 991	13 729	13 259	5 825	5 870	11 695	-11,8%	-6,5%
3	Paloukia Salamine (EL) <sup>(1)</sup>	:	:	:	:	3 624	12 133	12 541	11 568	5 879	5 784	11 663	+0,8%	:
4	Perama (EL) <sup>(1)</sup>	:	:	:	:	3 624	12 133	12 541	11 568	5 784	5 879	11 663	+0,8%	:
5	Helsingborg (SE)	13 397	13 747	14 407	13 525	11 771	11 666	11 693	11 808	5 559	5 543	11 102	-6,0%	-2,3%
6	Le Pirée (EL) <sup>(2)</sup>	8 707	9 131	9 590	7 289	8 237	8 639	9 315	10 713	5 240	5 836	11 076	+3,4%	+3,1%
7	Helsingør (Elsinore) (DK)	13 302	13 655	14 257	13 322	11 513	11 609	11 646	11 612	5 501	5 522	11 023	-5,1%	-2,3%
8	Messine (IT)	11 157	11 208	10 522	11 898	11 612	10 256	9 833	10 128	4 982	4 819	9 802	-3,2%	-1,6%
9	Reggio de Calabre (IT)	11 000	11 075	10 434	11 839	11 511	10 137	9 698	9 992	4 736	4 909	9 645	-3,5%	-1,6%
10	Helsinki (FI)	8 146	8 616	9 073	9 251	9 010	8 871	8 549	8 747	4 433	4 422	8 854	+1,2%	+1,0%
11	Stockholm (SE)	7 499	7 780	7 977	7 746	7 001	6 826	7 294	7 823	3 936	4 274	8 211	+5,0%	+1,1%
12	Rødby (Færøehavn) (DK)	5 975	5 850	5 617	5 430	6 028	6 508	6 421	6 744	3 380	3 380	6 761	+0,2%	+1,6%
13	Puttgarden (DE)	:	:	:	5 430	5 984	6 592	6 422	6 741	3 316	3 444	6 760	+0,3%	:
14	Tallinn (EE)	:	:	:	:	5 740	5 136	5 172	6 452	3 358	3 342	6 701	+3,9%	:
15	Naples (IT)	7 277	6 168	6 960	6 748	7 056	6 708	6 811	6 801	3 019	3 065	6 084	-10,5%	-2,2%
16	Algésiras (ES) <sup>(3)</sup>	3 528	3 808	4 034	:	4 402	4 286	4 542	4 605	2 345	2 483	4 828	+4,8%	+4,0%
17	Palma de Majorque (ES) <sup>(3)</sup>	907	1 115	1 300	1 864	1 873	2 286	2 537	3 773	2 330	2 282	4 611	+22,2%	+22,5%
18	Santa Cruz de Tenerife (ES) <sup>(3)</sup>	3 980	4 357	4 553	4 927	4 910	4 861	5 011	5 164	2 442	2 122	4 564	-11,6%	+1,7%
19	Capri (IT)	4 995	4 650	5 555	5 404	5 546	5 028	4 749	4 771	1 952	1 909	3 860	-19,1%	-3,2%
20	Turku (FI)	3 601	3 656	3 678	3 514	4 074	4 025	4 039	3 828	1 856	1 840	3 697	-3,4%	+0,3%

(1) Données partielles pour 2001.

(2) Jusqu'en 2003, les données excluent les passagers de croisières ; le nombre de passagers, à l'exclusion des croisières, est de 10 584 pour 2004 et de 10 458 pour 2005.

(3) Les données pour la période 2003-2005 sont provisoires et susceptibles d'être révisées.

En 2005, quatre ports italiens, trois ports grecs et trois ports espagnols comptaient parmi les vingt premiers ports de passagers (voir [tableau 7](#)). Le Danemark, la Finlande et la Suède en avaient chacun deux, tandis que l'Allemagne,

l'Estonie, la France et le Royaume-Uni étaient représentés par un port chacun. Dix de ces vingt ports ont enregistré une baisse du nombre total de passagers entre 2004 et 2005. Deux autres ports grecs, qui figuraient précédemment dans la

liste, Rion et Antirion, ont accusé un déclin spectaculaire (de 14 millions de passagers en 2002-2003 à 2 millions seulement en 2005) du fait de l'ouverture déjà évoquée d'un pont entre le Golfe de Corinthe et le Golfe de Patras en 2004, qui relie la Grèce continentale au Péloponnèse.

Depuis 1997, Douvres et Calais se sont maintenus comme les ports les plus importants. La baisse significative du nombre de passagers entre 1997 et 2005, respectivement de 36% et 42%, reflète le succès des alternatives ferroviaires et aériennes qui ont été mentionnées précédemment. Malgré un sursaut entre 2001 et 2002, ni Douvres ni Calais n'ont été en mesure d'endiguer un nouveau déclin dans la période qui a suivi.

Les ports de la principale liaison de ferry grecque, Perama et Paloukia, se situaient en 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> position en 2005, déclarant chacun 11,7 millions de passagers.

Helsingborg et Helsingør, reliés par une ligne de ferry bien fréquentée, se sont classés 5<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> en 2005. Le nombre de passagers dans ces ports a enregistré une baisse en 1997, en raison de la liaison fixe d'Øresund mentionnée ci-dessus.

Parmi les ports qui comptaient plus de 10 millions de passagers, seuls les ports grecs ont enregistré une augmentation en 2005, et spécialement le Pirée (+3,4%), qui est passé de la 7<sup>e</sup> à la 6<sup>e</sup> position dans le classement.

Les ports de Palma de Majorque et de Turku ont rejoint les vingt premiers ports en termes de nombre de passagers embarqués

et débarqués. Ils occupent respectivement la 17<sup>e</sup> et la 20<sup>e</sup> position.

Le **tableau 8** donne une ventilation du transport de passagers (à l'exclusion des passagers de croisières) pour chaque pays entre transport national et international intra-UE-27 et extra-EU-27. Ces résultats sont calculés sur la base des statistiques déclarées par les principaux ports vis-à-vis de leurs ports partenaires (origine et destination). À la différence des tableaux 6 et 7, les chiffres ne reflètent pas le total des opérations d'embarquement et de débarquement dans les ports, mais fournissent une estimation du transport maritime de passagers, c.-à-d. entre les ports (voir aussi les notes méthodologiques).

Le transport maritime de passagers s'est opéré principalement au niveau national et intra-UE-27 (respectivement 54% et 39% pour l'ensemble de l'UE-27).

Les pays où la part du transport international intra-UE-27 est considérable sont ceux qui ont d'importantes liaisons régulières par ferry avec d'autres pays de l'UE-27, tandis que la présence d'îles explique la prédominance du transport national de passagers dans certains pays.

Les pays présentant une part relativement élevée de transport international extra-UE-27 en 2005 sont l'Espagne et le Danemark (respectivement 23% et 11%). La raison en est principalement leur situation géographique et l'importance du trafic avec le Maroc, pour l'Espagne, et avec la Norvège, pour le Danemark.

**Tableau 8 : Transport de passagers par mer (à l'exclusion des passagers de croisières) entre les principaux ports<sup>(1)</sup> dans le pays déclarant et leurs ports partenaires regroupés par zones géographiques principales (en % du nombre total de passagers à l'exclusion des croisières)**

	2004					2005					Taux de croissance transport total 2004-2005
	Transport total (en milliers)	National	International		Inconnu	Transport total (en milliers)	National	International		Inconnu	
			Intra UE-27	Extra UE-27				Intra UE-27	Extra UE-27		
BE	742	0%	100%	0%	0%	781	0%	100%	0%	0%	+5,3%
BG <sup>(2)</sup>	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
DK	36 559	24%	65%	11%	0%	35 636	25%	64%	11%	0%	-2,5%
DE	20 744	40%	57%	3%	0%	20 149	40%	56%	4%	0%	-2,9%
EE	6 452	:	99%	1%	0%	6 701	0%	99%	1%	0%	+3,9%
IE	2 434	0%	100%	0%	0%	2 227	0%	100%	0%	0%	-8,5%
EL	47 747	95%	5%	0%	0%	42 806	94%	6%	0%	0%	-10,3%
ES	16 954	69%	8%	23%	0%	17 614	69%	8%	23%	0%	+3,9%
FR	25 077	15%	75%	3%	7%	23 542	17%	72%	3%	8%	-6,1%
IT	43 474	88%	8%	4%	0%	40 656	88%	8%	4%	0%	-6,5%
CY <sup>(2)</sup>	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
LV <sup>(2)</sup>	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
LT	146	0%	99%	0%	0%	166	0%	99%	1%	0%	+13,7%
MT <sup>(2)</sup>	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
NL	2 012	:	100%	0%	0%	2 116	:	97%	3%	0%	+5,1%
PL	1 866	:	45%	1%	53%	1 578	6%	91%	3%	0%	-15,4%
PT	309	100%	0%	0%	0%	309	100%	0%	0%	0%	+0,2%
RO <sup>(2)</sup>	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
SI <sup>(2)</sup>	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
FI	15 979	3%	96%	0%	0%	16 290	3%	97%	0%	0%	+1,9%
SE	31 404	5%	91%	4%	0%	30 612	5%	91%	4%	0%	-2,5%
UK	29 454	12%	87%	1%	0%	26 928	12%	87%	1%	0%	-8,6%
<b>UE-27</b>	<b>222 453</b>	<b>55%</b>	<b>38%</b>	<b>6%</b>	<b>1%</b>	<b>212 332</b>	<b>54%</b>	<b>39%</b>	<b>6%</b>	<b>1%</b>	<b>-4,6%</b>
HR <sup>(3)</sup>	:	:	:	:	:	11 075	94%	6%	0%	0%	:
IS <sup>(2)</sup>	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
NO <sup>(3)</sup>	5 777	:	100%	:	:	6 460	:	100%	:	:	+11,8%

(1) Selon la Directive 95/64/CE du Conseil, les « ports principaux » en termes de transport de passagers sont ceux par lesquels transitent plus de 200 000 passagers par an.

(2) Il n'y a pas de port comptant parmi les principaux ports de passagers dans ces pays.

(3) Les pourcentages du transport international intra-UE-27 et extra-UE-27 pour les pays non UE-27 expriment la part du transport total avec les pays UE-27 et non UE-27, respectivement.



## Trafic maritime par type de navire

**Tableau 9 : Nombre de navires et tonnage brut des navires (TB) dans les principaux ports de l'UE-27, par type de navire (basé sur les déclarations des entrées)**

TYPE DE NAVIRE	2004		2005		Croissance 2004-2005	
	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires (%)	TB (%)
VRAC LIQUIDE	101 995	1 192 954	106 163	1 265 784	+4,1%	+6,1%
VRAC SEC	42 935	494 761	44 323	515 578	+3,2%	+4,2%
CONTENEUR	89 955	1 569 682	90 560	1 602 848	+0,7%	+2,1%
TRANSPORTEUR SPÉCIALISÉ	26 511	478 081	30 590	535 351	+15,4%	+12,0%
TRANSPORTEUR NON SPÉCIALISÉ	1 130 814	7 703 497	1 068 628	7 672 718	-5,5%	-0,4%
BARGE POUR CARGAISONS SÈCHES	7 381	14 765	7 355	15 412	-0,4%	+4,4%
PASSAGER (PAS DE CROISIÈRE)	634 768	1 180 856	629 017	1 236 087	-0,9%	+4,7%
PASSAGER DE CROISIÈRE UNIQUEMENT	6 119	212 666	6 689	265 933	+9,3%	+25,0%
ACTIVITÉS OFFSHORE(1)	9 465	22 033	10 224	24 165	+8,0%	+9,7%
AUTRES(2)	48 257	169 601	32 773	84 049	-32,1%	-50,4%
<b>TOTAL</b>	<b>2 098 200</b>	<b>13 038 897</b>	<b>2 026 322</b>	<b>13 217 924</b>	<b>-3,4%</b>	<b>+1,4%</b>

(1) La déclaration de données sur les navires pour les activités offshore n'est pas obligatoire.

(2) « Autres » comprend les bateaux de pêche, les remorques et divers navires (pour lesquels la déclaration de données n'est pas obligatoire) ainsi que des navires de type inconnu.

Les [tableaux 9 et 10](#) présentent une ventilation du transport maritime par type de navire (suivant le nombre de navires faisant escale dans les principaux ports et le tonnage brut des navires). Les données ne concernent que les mouvements d'entrée.

Le nombre d'entrées de navires dans les principaux ports de l'UE-27 dépassait encore les 2 millions en 2005, mais laissait apparaître une baisse de 3,4% par rapport à 2004. Toutefois le tonnage brut total des navires a connu une hausse de 1,4% par rapport à 2004, ce qui veut dire que la taille moyenne des navires a augmenté (pour passer de 6 200 tonnes environ en 2004 à 6 500 environ en 2005).

Tous navires confondus, c'est la Grèce qui enregistre, en 2005, le plus grand nombre d'entrées dans ses ports, avec 472 000 navires, suivie par l'Italie (454 000) et le Danemark (367 000). En 2004, l'Italie arrivait en tête, mais ce pays est désormais le premier en termes de tonnage brut total des navires entrant dans ses ports, prenant le pas sur le Royaume-Uni.

La taille moyenne (en tonnage brut) de la totalité des navires entrant dans les principaux ports varie d'environ 1 900 tonnes en Grèce à plus de 23 000 tonnes à Malte (la moyenne de l'UE-27 se situant autour de 6 500 comme on l'a déjà signalé). La taille moyenne des navires entrant dans les ports croates était d'environ 1 100 tonnes. Toutefois, ces résultats au niveau des pays sont largement influencés par l'importance et le tonnage brut moyen des différentes catégories de navires dans les données communiquées par les différents pays.

Dans la plupart des pays de l'UE-27, la catégorie « transporteur non spécialisé » est la plus importante. Au Danemark en particulier, celle-ci représente près de 95% du tonnage brut (TB) total des navires et des mouvements de navires tandis qu'en Suède, elle atteint 94% du tonnage brut et 84% des mouvements et en Finlande, comme en Lituanie, 84% du tonnage brut et 76% des mouvements.

Les navires de transport des passagers forment la deuxième catégorie en ordre d'importance pour le nombre de navires dans l'UE-27 et, en termes de tonnage brut total, ce sont les transports par conteneurs qui occupent la deuxième position.

Les navires de transport des passagers (y compris les navires de croisière) sont la catégorie la plus importante en Grèce, en Estonie et en Lettonie. Ils représentent environ 80% du transport maritime exprimé en tonnage brut et constituent 93% des navires faisant escale dans les principaux ports grecs et 75% de ceux faisant escale dans les principaux ports estoniens.

Malte et la Roumanie viennent en tête pour le transport par conteneurs. Dans cette catégorie, on observe souvent une divergence entre le nombre de navires faisant escale dans les principaux ports et le tonnage brut. En Irlande, le nombre de porte-conteneurs représente 19% du nombre total de navires faisant escale dans les principaux ports tandis que le tonnage brut correspondant ne représente que 7% du tonnage brut total. Au contraire, en Belgique, les porte-conteneurs représentent 13% du nombre total de navires entrant dans les principaux ports tandis que le tonnage brut représente 28% du total.

Les plus fortes parts de la catégorie de navires « vrac liquide » en tonnage brut total et en nombre de mouvements ont été enregistrées en Bulgarie, au Portugal, aux Pays-Bas (ce qui s'explique essentiellement par la présence du terminal pétrolier Europoort/Rotterdam), en Espagne et à Chypre.

La part de la catégorie « transporteur spécialisé » n'est importante qu'en Belgique (33% du nombre de navires faisant escale dans les principaux ports belges, 41% du tonnage brut), en Slovénie (35% du tonnage brut) et à Chypre (23% du tonnage brut), alors qu'elle est très faible pour les autres pays. Néanmoins, cette catégorie, avec celle des transports de passagers en croisière, s'est révélée la plus dynamique entre 2004 et 2005, au niveau de l'UE-27, en termes de taux de croissance.

**Tableau 10 : Nombre de navires et tonnage brut des navires (TB) dans les principaux ports en 2005, par type de navire (basé sur les déclarations des entrées)**

TYPE DE NAVIRE	Belgique		Bulgarie		Danemark		Allemagne		Estonie	
	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)
VRAC LIQUIDE	5 329	44 388	475	6 960	1 893	10 177	3 627	41 582	109	682
VRAC SEC	44	2 312	1 159	7 735	2 282	9 692	3 303	31 173	480	1 146
CONTENEUR	4 315	136 764	461	3 635	1 525	14 822	11 935	223 207	480	3 064
TRANSPORTEUR SPÉCIALISÉ	10 838	199 089	:	:	3 572	5 645	952	28 195	1	1
TRANSPORTEUR NON SPÉCIALISÉ	7 898	87 354	1 203	4 989	348 474	1 032 793	65 105	625 682	389	6 482
BARGE POUR CARGAISONS SÈCHES	34	600	1	0	451	1 853	87	305	23	64
PASSAGER (PAS DE CROISIÈRE)	10	139	57	346	8 672	2 121	26 951	14 138	9 010	101 595
PASSAGER DE CROISIÈRE UNIQUEMENT	76	2 906	:	:	495	23 142	286	8 130	332	11 679
ACTIVITÉS OFFSHORE(1)	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
AUTRES(2)	3 883	13 452	:	:	:	:	811	9 304	:	:
<b>TOTAL</b>	<b>32 427</b>	<b>487 005</b>	<b>3 356</b>	<b>23 665</b>	<b>367 364</b>	<b>1 100 246</b>	<b>113 057</b>	<b>981 717</b>	<b>10 824</b>	<b>124 712</b>

TYPE DE NAVIRE	Irlande		Grèce		Espagne		France		Italie	
	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)
VRAC LIQUIDE	1 640	9 638	10 294	45 656	17 337	289 308	9 224	145 494	16 832	218 158
VRAC SEC	937	8 073	6 819	22 948	7 630	96 585	3 616	47 079	3 699	65 840
CONTENEUR	2 531	12 519	2 631	43 014	27 523	267 547	4 856	141 556	8 413	222 085
TRANSPORTEUR SPÉCIALISÉ	374	7 981	2 156	32 618	2 233	29 218	1 394	28 485	2 282	55 911
TRANSPORTEUR NON SPÉCIALISÉ	7 555	130 700	8 748	31 827	36 868	328 227	40 392	732 930	306 480	1 301 133
BARGE POUR CARGAISONS SÈCHES	1	1	3 927	4 213	:	:	93	28	1 052	2 437
PASSAGER (PAS DE CROISIÈRE)	58	1 944	437 059	724 257	21 397	284 221	3 381	18 336	111 073	33 867
PASSAGER DE CROISIÈRE UNIQUEMENT	80	2 203	:	:	213	7 888	686	22 653	3 240	143 320
ACTIVITÉS OFFSHORE(1)	:	:	:	:	2	1	9	17	846	626
AUTRES(2)	:	:	123	146	8 241	30 412	11 531	13 023	91	26
<b>TOTAL</b>	<b>13 176</b>	<b>173 060</b>	<b>471 757</b>	<b>904 680</b>	<b>121 444</b>	<b>1 333 406</b>	<b>75 182</b>	<b>1 149 602</b>	<b>454 008</b>	<b>2 043 404</b>

TYPE DE NAVIRE	Chypre		Lettonie		Lituanie		Malte		Pays-Bas	
	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)
VRAC LIQUIDE	991	8 316	178	1 546	39	326	117	1 985	10 237	152 724
VRAC SEC	123	1 172	574	1 747	88	1 160	559	2 169	2 493	97 178
CONTENEUR	869	11 073	393	2 715	353	1 758	1 954	58 064	6 381	184 272
TRANSPORTEUR SPÉCIALISÉ	587	10 954	:	:	15	57	29	269	142	2 047
TRANSPORTEUR NON SPÉCIALISÉ	1 636	6 566	9	12	2 077	23 427	274	5 702	23 737	238 261
BARGE POUR CARGAISONS SÈCHES	12	4	2	8	53	124	:	:	:	:
PASSAGER (PAS DE CROISIÈRE)	429	8 437	1 081	15 590	:	:	:	:	116	5 079
PASSAGER DE CROISIÈRE UNIQUEMENT	:	:	:	:	59	1 028	:	:	:	:
ACTIVITÉS OFFSHORE(1)	:	:	:	:	:	:	:	:	1 666	4 134
AUTRES(2)	333	568	19	27	51	77	:	:	1 912	6 131
<b>TOTAL</b>	<b>4 980</b>	<b>47 089</b>	<b>2 256</b>	<b>21 645</b>	<b>2 735</b>	<b>27 958</b>	<b>2 933</b>	<b>68 190</b>	<b>46 684</b>	<b>689 826</b>

TYPE DE NAVIRE	Pologne		Portugal		Roumanie		Slovénie		Finlande	
	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)
VRAC LIQUIDE	1 750	12 520	2 429	28 363	335	6 542	119	1 866	3 366	30 688
VRAC SEC	2 614	17 839	596	9 949	1 081	10 393	646	5 648	747	6 842
CONTENEUR	1 124	5 843	2 397	23 000	1 691	24 501	356	5 821	1 873	14 488
TRANSPORTEUR SPÉCIALISÉ	225	1 148	513	10 377	122	1 581	396	8 559	489	6 848
TRANSPORTEUR NON SPÉCIALISÉ	5 878	69 345	5 844	32 959	42	348	454	2 155	30 739	510 509
BARGE POUR CARGAISONS SÈCHES	133	384	13	9	:	:	77	143	1 011	3 687
PASSAGER (PAS DE CROISIÈRE)	1 902	1 607	83	1 386	:	:	23	56	2 167	20 921
PASSAGER DE CROISIÈRE UNIQUEMENT	127	3 910	558	21 565	:	:	:	:	263	9 766
ACTIVITÉS OFFSHORE(1)	:	:	3	5	:	:	:	:	:	:
AUTRES(2)	112	299	:	:	2	10	:	:	:	:
<b>TOTAL</b>	<b>13 865</b>	<b>112 894</b>	<b>12 436</b>	<b>127 613</b>	<b>3 273</b>	<b>43 376</b>	<b>2 071</b>	<b>24 248</b>	<b>40 655</b>	<b>603 750</b>

TYPE DE NAVIRE	Suède		Royaume-Uni		Croatie		Islande		Norvège	
	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)
VRAC LIQUIDE	4 240	34 354	15 602	174 510	1 017	6 648	:	:	3 289	24 689
VRAC SEC	1 816	8 647	3 017	60 249	556	3 993	:	:	3 248	10 209
CONTENEUR	1 428	14 307	7 071	188 794	64	1 835	:	:	1 424	6 534
TRANSPORTEUR SPÉCIALISÉ	395	9 442	3 875	96 925	4	16	:	:	141	927
TRANSPORTEUR NON SPÉCIALISÉ	74 684	1 026 410	100 142	1 474 908	94 447	130 641	:	:	22 413	139 223
BARGE POUR CARGAISONS SÈCHES	255	1 428	130	124	11	8	:	:	30	53
PASSAGER (PAS DE CROISIÈRE)	5 534	2 035	14	10	59 833	12 076	:	:	693	21 284
PASSAGER DE CROISIÈRE UNIQUEMENT	:	:	274	7 741	3 954	23 277	:	:	905	38 903
ACTIVITÉS OFFSHORE(1)	:	:	7 698	19 382	28	24	:	:	2 635	9 217
AUTRES(2)	:	:	5 664	10 573	3 471	665	:	:	:	:
<b>TOTAL</b>	<b>88 352</b>	<b>1 096 622</b>	<b>143 487</b>	<b>2 033 216</b>	<b>163 385</b>	<b>179 182</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>34 778</b>	<b>251 039</b>

(1) La déclaration de données sur les navires pour les activités offshore n'est pas obligatoire.

(2) « Autres » comprend les bateaux de pêche, les remorques et divers navires (pour lesquels la déclaration de données n'est pas obligatoire) ainsi que des navires de type inconnu.

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

Le présent numéro de « Statistiques en bref » repose principalement sur les données collectées dans le cadre de la directive maritime de l'UE (« Directive 95/64/CE du Conseil du 8.12.1995 relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer » - JO L 320 du 30.12.1995, page 25).

Conformément à la directive, les « principaux ports » sont ceux qui traitent annuellement plus de 1 million de tonnes de marchandises ou 200 000 passagers. Les données collectées sont plus nombreuses pour les « principaux ports » que pour d'autres ports. Les pays déclarants peuvent cependant fournir spontanément des données supplémentaires concernant aussi des ports moins importants.

En raison des dérogations accordées aux États membres, les données se référant à la période 1997-1999 ne sont pas exhaustives au niveau de l'UE-15.

En règle générale, les données concernant les pays qui ont rejoint l'UE en 2004 et 2007 commencent à être disponibles à partir des années de référence 2001 à 2003. Il en résulte que la couverture géographique des données concernant la période 1997-2002 n'est pas exhaustive au niveau de l'UE-27.

Les agrégats UE-27 (EU-25) se rapportent au total de 22 (20) États membres. La République tchèque (CZ), le Luxembourg (LU), la Hongrie (HU), l'Autriche (AT) et la Slovaquie (SK) n'ont pas de ports maritimes.

L'Islande (IS) et la Norvège (NO) communiquent des données en tant que membres de l'Espace économique européen (EEE). Le Liechtenstein (LI) n'a pas de ports maritimes.

La Croatie (HR) et la Turquie (TR) sont des pays candidats à l'adhésion à l'UE. La Croatie communique des données sur une base volontaire.

**Belgique (BE) :** En 2005, les sources de données pour certains ports ont été améliorées.

**Allemagne (DE) :** Les données des ports voisins de Brème et de Bremerhaven ont été combinées dans cette publication.

**Estonie (EE) :** L'Estonie a commencé à déclarer des statistiques des transports maritimes conformément à la directive maritime de l'UE à compter de l'année de référence 2002. Pour 2001, seules des données agrégées ont été communiquées.

**Grèce (EL) :** La couverture statistique des données s'est considérablement améliorée entre les années de référence 2001 et 2002. En particulier, les données sur les car-ferries ont commencé à être collectées à partir du dernier trimestre 2001.

**Espagne (ES) :** Les données incluent Ceuta et Melilla. La couverture statistique s'est notablement améliorée en 2001 (inclusion de nouveaux ports). Les données ne portent que sur les « principaux ports ». Les données pour la période 2003-2005 sont provisoires et susceptibles d'être révisées.

**France (FR) :** Les données transmises par la France tiennent compte du traitement des marchandises et de l'enregistrement des passagers dans les ports des Départements et Territoires d'Outre-Mer : Réunion, Guyane, Guadeloupe et Martinique. Le transport entre ces territoires et la France métropolitaine est ainsi considéré comme un transport national.

**Italie (IT) :** En 2005, les méthodes de collecte de données ont été partiellement modifiées.

**Lettonie (LV) :** Jusqu'en 2003, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international. En 2004 et en 2005, les données relatives aux passagers ne concernent que le trafic international.

**Lituanie (LT) :** En 2003, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international. En 2001 et 2002, les données relatives aux passagers ne concernent que le trafic international.

**Malte (MT) :** En 2003 et 2004, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international.

**Pays-Bas (NL) :** Depuis 2001, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international. Certains chiffres (notamment ceux faisant référence aux ports néerlandais dans le tableau 3) peuvent être légèrement sous-estimés.

**Pologne (PL) :** Jusqu'en 2003, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international.

**Portugal (PT) :** Les données incluent les Açores et Madère.

**Roumanie (RO) :** Jusqu'en 2002, les données relatives au volume de fret et aux navires ne concernent que le trafic international. Le transport maritime national n'est guère développé en raison de caractéristiques géographiques.

**Slovénie (SI) :** En 2003, 2004 et 2005, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international.

**Finlande (FI) :** Jusqu'en 2000, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international.

**Royaume-Uni (UK) :** « Tees & Hartlepool » fait référence aux installations portuaires situées dans l'estuaire de la Tees. « Immingham » fait référence aux installations portuaires situées dans l'estuaire de la Humber, sur la côte est (mer du Nord) du Royaume-Uni. « Forth » fait référence aux installations portuaires situées dans la Firth of Forth, près d'Édimbourg.

**Croatie (HR) :** La couverture statistique du trafic national a été améliorée depuis les données de 2004.

**Norvège (NO) :** La Norvège a commencé à transmettre des statistiques sur les transports maritimes, conformément à la directive maritime de l'UE, en prenant 2002 comme année de référence.

**Tableau 1 :** Les données estoniennes jusqu'en 2004 compris ne concernent que les principaux ports.

De 1997 à 1999, les données grecques ne se rapportaient qu'aux principaux ports.

Les données pour l'Espagne font uniquement référence aux principaux ports.

La Croatie a commencé à transmettre des données sur le transport maritime en 2000, la Bulgarie (BG), l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Roumanie et la Slovaquie en 2001, Chypre (CY) en 2002 et Malte en 2003.

**Tableaux 2 et 3 :** La catégorie « unités mobiles roll on-roll off » se compose d'unités autopropulsées et d'unités non autopropulsées. Ro-ro = roll on/roll off.

**Tableau 4 :** L'enregistrement des conteneurs risque de comporter certaines incohérences : les données sont parfois limitées aux conteneurs « lift-on lift-off », les unités ro-ro sont parfois également comprises dans les chiffres.

**Tableaux 5 et 8 :** Afin d'évaluer le transport maritime des marchandises/passagers, le problème du comptage en double (le transport du même lot de marchandises/passagers est déclaré à la fois par le port de chargement/embarquement – comme sortie – et par le port de déchargement/débarquement – comme entrée) doit être réglé. C'est ce qui a été fait, dans la mesure du possible, pour l'évaluation du « transport national » des pays individuels et du « transport international intra-UE-27 » de l'UE-27. Dans l'idéal, pour calculer ces agrégats, il convient de ne prendre en considération que les déclarations d'entrées (ou de sorties). Par exemple, en pratique, le trafic national = entrées nationales + « une part de » sorties nationales (« une part de » incluant les déclarations de sorties nationales pour lesquelles les déclarations d'entrées correspondantes du port partenaire font défaut).

Les chiffres présentés sous « transport national » de l'UE-27 sont uniquement basés sur la somme du transport national des États membres.

En d'autres termes, la somme du transport national et international intra-UE-27 de l'UE-27 représenterait le « transport national de l'UE-27 » si l'UE-27 était considérée comme un seul et même pays.

Tous les autres chiffres (transport international intra-UE-27 pour les pays individuels et transport international extra-UE-27) sont basés sur la somme des déclarations d'entrées et de sorties.

La Lettonie n'a pas communiqué d'informations détaillées par partenaire jusqu'en 2003 et la Pologne jusqu'à mi-2004, pour les marchandises comme pour les passagers.

**Tableau 6 :** Les données (croisière et hors croisière) incluent les passagers terminant ou commençant un voyage (en principe les passagers de croisières à la journée sont exclus).

Les chiffres pour l'Allemagne manquent jusqu'en 1999 compris (dérogation légale).

Les données estoniennes jusqu'en 2004 compris ne concernent que les principaux ports.

Espagne : les données ne concernent que les principaux ports.

Portugal : en 1997, seuls les ports de moindre importance ont été déclarés.

La Croatie a commencé à transmettre des données sur les passagers en 2000, la Bulgarie, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne et la Slovénie en 2001, Chypre en 2002 et Malte en 2003. Pas de données disponibles pour la Roumanie.

**Tableau 7 :** Les données (croisière et hors croisière) incluent les passagers terminant ou commençant un voyage (en principe les passagers de croisières à la journée sont exclus). Aucune donnée sur les ports allemands n'est disponible jusqu'en 1999 compris (dérogation légale). L'Estonie a commencé à transmettre des données sur le transport des passagers en 2001.

**Tableau 8 :** Voir ci-dessus (tableau 5).

**Tableaux 9 et 10 :** La notion de « déclarations d'entrées » risque de comporter certaines incohérences entre les pays : navires entrant dans le port ou navires déchargeant des marchandises (débarquant des passagers au port).

La ventilation par type de navires doit être considérée avec précaution en raison des incohérences potentielles concernant la mise en œuvre de la classification des navires (notamment pour les « ferries »). L'Islande n'a pas communiqué de données sur le trafic des navires.

Les chiffres présentés dans cette publication proviennent d'Eurostat et reflètent l'état de disponibilité des données dans la base de données à diffusion gratuite d'Eurostat en mai 2007.

La présente publication a été préparée avec l'aide de Manuel Da Silva (données), Virginie Attivissimo (mise en pages) et Marion Biré (commentaires)

## Pour en savoir plus :

### Les publications de référence

Titre [Glossaire des statistiques de transport - Troisième édition \(PDF\)](#)

N° de catalogue KS-BI-03-002-FR-N

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

- 📁 Transports
  - 📁 Transports - vue horizontale
  - 📁 Transport ferroviaire
  - 📁 Transport routier
  - 📁 Navigation intérieure
  - 📁 Oléoducs
  - 📁 Transport maritime
    - 📁 Transport maritime - Passagers
    - 📁 Transport maritime - Marchandises
    - 📁 Transport maritime - Trafic des navires

### 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)