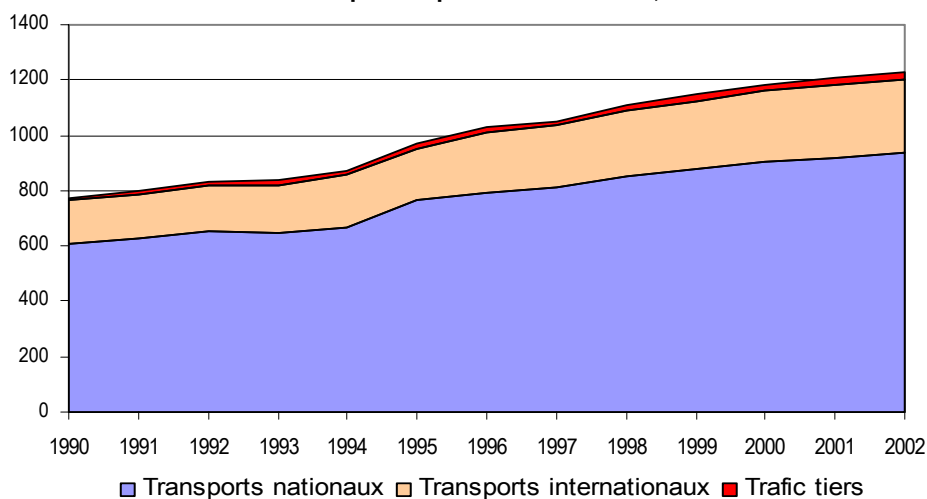


Tendances des transports routiers de marchandises 1990-2002

Les transporteurs du Benelux et d'Autriche misent de plus en plus sur les marchés de transport étrangers

Graphique 1: Évolution de la part des transports routiers nationaux, internationaux et du trafic tiers pour la période 1990-2002*, en milliards de tkm



* Données pour BE, DK, DE, ES, FR, IT, NL, PT, UK – voir également notes méthodologiques.

Principales tendances

En 2002, le volume total des transports routiers de marchandises effectués par les transporteurs immatriculés dans l'Union européenne s'est élevé à 1 347 milliards de tonnes-kilomètres, s'inscrivant ainsi en hausse de 2,2% par rapport à l'année précédente. Les transports nationaux ont représenté 74 % de ce total, les transports internationaux 22 %, le trafic tiers 3 % et le cabotage 1 %.

En ce qui concerne les transports nationaux, l'Espagne et le Portugal ont tous deux enregistré des augmentations considérables au cours de la période 1995-2002 (64 % et 55 % respectivement), tandis que la situation n'a guère changé au Royaume-Uni. Sur cette même période, la part des transports nationaux dans le total des activités de transport routier était très variable d'un État membre à l'autre, s'échelonnant de 40 % à 50 % en Belgique, au Danemark et aux Pays-Bas jusqu'à environ 90 % en Finlande, en Suède et au Royaume-Uni.

Ces dernières années, des différences marquées ont été observées dans l'évolution des transports internationaux. L'Espagne, l'Irlande et la Suède ont affiché de fortes hausses, alors que le Danemark, les Pays-Bas, la France et le Royaume-Uni ont signalé des baisses, assez prononcées dans les deux derniers pays. Le transport intra-UE constitue de loin la principale composante des transports internationaux pour les États membres. Les transports à destination et en provenance des nouveaux États membres et pays candidats d'Europe centrale et orientale ont été réalisés essentiellement par des transporteurs immatriculés dans ces pays. Seules la Finlande et la Suède ont enregistré des parts appréciables de transport à destination ou en provenance de pays autres que les anciens et nouveaux États membres de l'UE ou les pays candidats.

En 2002, le trafic tiers et le cabotage ont revêtu une importance considérable pour les transporteurs immatriculés dans les pays du Benelux, qui, conjointement avec l'Allemagne, ont continué à dominer ce marché. Le Luxembourg s'est distingué avec une part de 68 % du transport total pour les deux catégories, tandis que la Belgique et les Pays-Bas ont déclaré des parts de 14 % et 13 % respectivement. Les transporteurs autrichiens misent également sur les marchés de transport étrangers (part de 18 %, réalisée principalement dans le cadre du trafic tiers et nettement moins dans celui du cabotage).

Note : Les chiffres dans cette publication se réfèrent à l'UE avant le 1 mai 2004 et donc aux 15 États membres.

Statistiques en bref

TRANSPORTS

7/2004

Auteurs à Eurostat
Josefine Oberhausen,
Maria Smihily

Contenu

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



Fin de rédaction: 7.06.2004
ISSN 1562-1316
Numéro de catalogue: KS-NZ-04-007-FR-N
© Communautés européennes, 2004

Évolution générale

Tableau 1: Part des transports nationaux, internationaux, du trafic tiers et du cabotage dans le total des transports routiers, en 1990, 1995 et 2002
– en millions de tkm

	1990			1995			2002				Total
	Nationaux	Internationaux	Trafic tiers	Nationaux	Internationaux	Trafic tiers	Nationaux	Internationaux	Trafic tiers	Cabotage	
Belgique	12 616	19 433	2 298	18 616	22 833	3 799	20 392	25 160	5 109	2 226	52 887
Danemark	9 354	5 145	:	9 327	12 421	543	11 057	10 895	433	132	22 517
Allemagne	:	:	:	201 299	33 664	2 762	225 474	52 174	5 963	1 602	285 213
Grèce	12 485	2 119	4	12 357	867	:	:	:	:	:	:
Espagne	69 924	12 271	:	78 744	22 513	373	129 510	52 353	2 101	586	184 550
France	118 200	34 064	2 174	135 300	40 041	2 694	169 742	32 673	1 414	530	204 359
Irlande	3 878	1 008	184	:	:	:	10 731	2 680	445	420	14 276
Italie	115 786	20 498	:	150 301	12 497	186	160 082	31 400	528	671	192 681
Luxembourg	:	:	:	531	3 341	:	583	2 358	4 254	1 984	9 179
Pays-Bas	22 581	30 896	4 396	26 683	33 901	5 972	30 257	36 782	8 570	1 810	77 419
Autriche	:	:	:	11 069	12 474	2 930	12 663	19 002	6 394	440	38 499
Portugal*	10 978	5 152	133	11 119	7 199	468	17 321	<i>13 021</i>	<i>1 868</i>	<i>188</i>	32 398
Finlande	:	:	:	21 804	:	:	28 071	3 708	159	30	31 968
Suède	:	:	:	28 357	3 057	64	31 836	4 080	571	165	36 652
Royaume-Uni	132 968	10 651	361	146 714	14 415	291	150 920	12 816	213	85	164 034
Total	:	:	:	:	:	:	998 639	299 102	38 022	10 869	1 346 632

* Portugal et chiffres en gras: voir notes méthodologiques. Les estimations sont en italique. Données sur le cabotage non disponibles pour 1990 et 1995.

Le volume total des transports routiers effectués en 2002 par les transporteurs immatriculés dans les États membres de l'UE (sans la Grèce) est estimé à 1 347 milliards de tkm, ce qui représente une hausse d'environ 2 % par rapport à 2001. Près de trois quarts (74 %) de ce volume total correspondaient à des transports nationaux, 22 % à des transports internationaux et 3 % à du trafic tiers. Le cabotage, avec un volume total inférieur à 11 milliards de tkm, ne joue qu'un rôle mineur au niveau de l'UE (moins de 1 % du total). Les données sur le cabotage antérieures à

1999 étant considérées comme non fiables, elles ne sont pas présentées avec les autres informations dans le tableau 1 (les données sur le cabotage se rapportant à la période 1999-2002 figurent dans le tableau 5).

Il convient de noter que les transports internationaux routiers englobent les transports effectués en dehors de l'UE par les transporteurs immatriculés dans celle-ci, mais non les transports effectués dans les pays de l'UE par les transporteurs non immatriculés dans celle-ci.

Transports nationaux

Avec près de 1 000 milliards de tkm en 2002, la part des transports nationaux reste très importante, s'établissant à 75 % de l'activité totale de transport routier au niveau de l'UE. Le poids relatif des transports nationaux est toutefois très différent d'un pays à l'autre: hors cabotage, la part des transports nationaux se monte à environ 90 % dans des pays tels que la Finlande, la Suède et le Royaume-Uni, mais n'est comprise qu'entre 40 % et 50 % pour la Belgique, le Danemark et les Pays-Bas. La plus faible valeur a été enregistrée pour le Luxembourg, où les transporteurs immatriculés dans le pays – en raison de la taille limitée de ce dernier – n'ont réalisé que 6 % de leurs

activités de transport à l'intérieur de leurs propres frontières. Les grands États membres à forte densité de population ont manifestement présenté les chiffres les plus élevés en valeur absolue. L'Allemagne, avec 225 milliards de tkm, a enregistré une diminution de 2 % par rapport à l'année précédente, mais une augmentation de 12 % par rapport à 1995. L'Espagne et le Portugal ont tous deux connu une évolution très positive, avec des hausses de 64 % et de 56 % de leurs activités de transport sur la période 1995-2002. Les activités des transporteurs du Royaume-Uni sont demeurées relativement stables tout au long de la période observée.

Tableau 2: Transports nationaux – en millions de tkm

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Belgique	12 616	18 616	16 615	18 426	16 693	15 758	19 754	20 565	20 392
Danemark	9 354	9 327	9 432	9 712	10 108	10 421	11 000	10 887	11 057
Allemagne	:	201 299	199 195	203 119	210 402	226 887	226 529	230 016	225 474
Grèce	12 485	12 357	15 056	16 394	19 322	:	:	:	:
Espagne	69 924	78 744	76 257	80 634	91 329	98 134	106 936	114 004	129 510
France	118 200	135 300	136 502	138 960	145 459	159 026	163 163	168 572	169 742
Irlande	3 878	:	:	:	:	7 737	8 337	9 122	10 731
Italie	115 786	150 301	151 025	153 600	164 151	151 967	158 250	154 749	160 082
Luxembourg	:	531	392	394	395	377	415	487	583
Pays-Bas	22 581	26 683	27 303	27 384	28 240	32 682	31 538	31 000	30 257
Autriche	:	11 069	11 444	11 559	11 715	12 280	12 389	12 454	12 663
Portugal*	10 978	11 119	13 994	14 443	14 693	14 309	<i>15 356</i>	<i>20 045</i>	<i>17 321</i>
Finlande	:	21 804	22 185	23 508	25 611	25 806	27 717	26 678	28 071
Suède	:	28 357	30 288	32 176	30 369	30 422	31 451	29 967	31 836
Royaume-Uni	132 968	146 714	150 195	152 502	155 431	149 019	150 337	149 760	150 920
Total	:	:	:	:	:	934 825	963 172	978 306	998 639

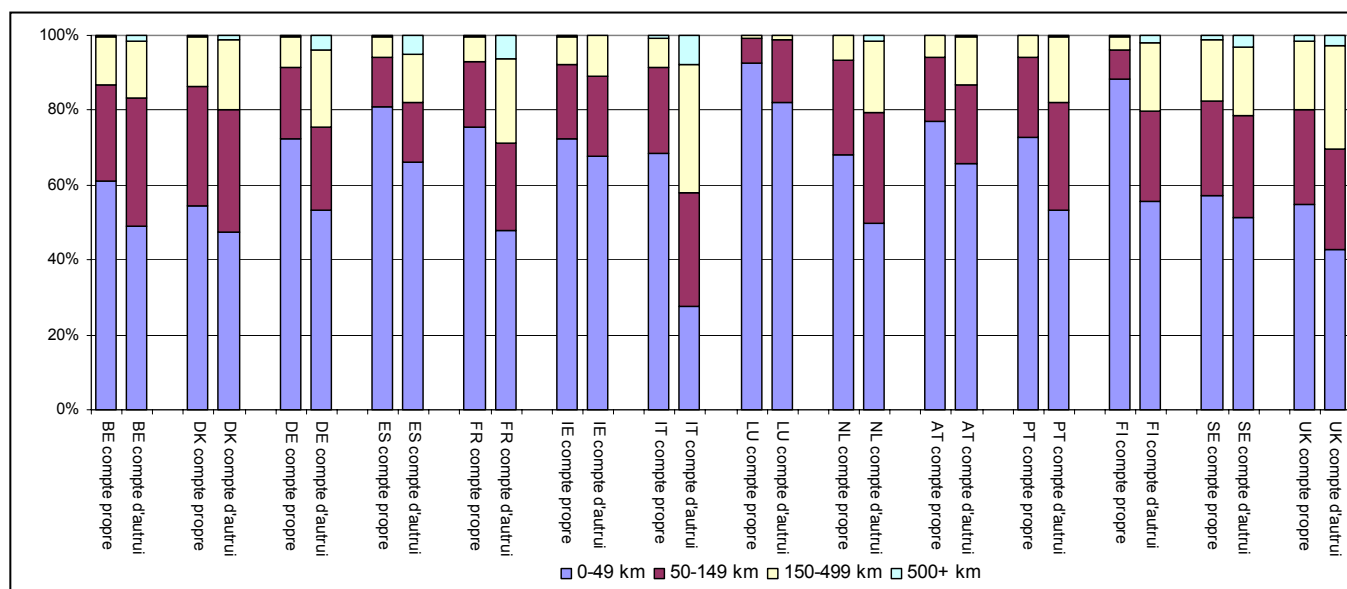
*Portugal: voir notes méthodologiques. Chiffres en gras: voir notes méthodologiques. Les estimations sont en italique.

En considérant uniquement l'évolution à court terme (2001-2002), il apparaît que des augmentations notables ont été enregistrées en Espagne (+14 %), en Irlande (+18 %) et au Luxembourg (+20 %), alors que le Portugal, après une forte hausse au cours des années précédentes,

a accusé une baisse de 14 %.

L'Allemagne (-2,0 %), les Pays-Bas (-2,4 %) et la Belgique (-0,8 %) n'ont accusé que de légers reculs. Les autres pays ont affiché des progressions modérées, comprises entre 0,7 % (France) et 6,2 % (Suède).

Graphique 2: Transports nationaux, pourcentage par classe de distance et type de transport, sur la base du nombre de tonnes transportées – 2002*



* Portugal: 1999.

Le graphique 2 présente, séparément pour les transports pour compte propre et les transports pour compte d'autrui, les parts relatives des longueurs de parcours, en distinguant quatre classes de distance. Seuls les parcours nationaux ont été pris en compte, ce qui explique la part parfois minime, voire inexistante, des parcours de plus de 500 kilomètres dans les pays à faible étendue géographique, tels que la Belgique, le Danemark, l'Irlande, le Luxembourg et les Pays-Bas.

En 2002, la part des parcours de 0 à 49 km est restée prédominante dans pratiquement tous les pays, en ce qui concerne tant les transports "pour compte propre" que ceux "pour compte d'autrui", soulignant ainsi la flexibilité et la rapidité des transports routiers de marchandises sur les courtes distances. L'Italie a été le seul pays où la part de la catégorie "150-499 km" était la plus importante, mais ce uniquement dans le cas des transports "pour compte d'autrui".

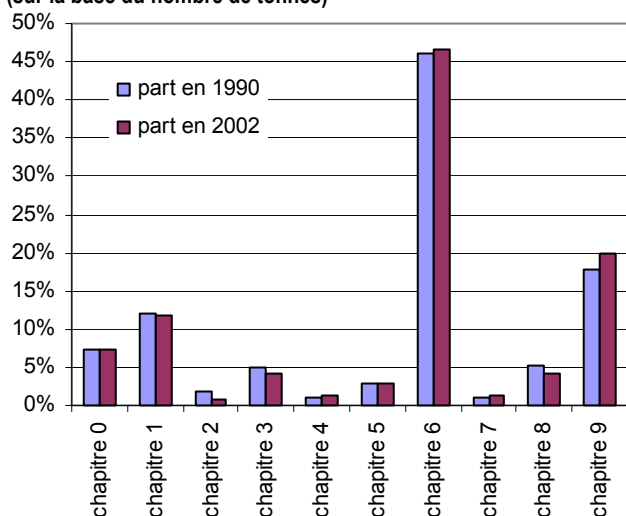
D'une manière générale, les transports sur de longues distances ont tendance à être réalisés par des entreprises de transport routier travaillant "pour compte d'autrui", puisque les classes "150-499 km" et "500+ km" sont davantage représentées dans les transports "pour compte

d'autrui" que dans ceux "pour compte propre".

Le graphique 3 de la page suivante illustre la part relative des diverses catégories de marchandises (selon les chapitres de la NST/R – voir description dans l'encadré distinct) dans les transports nationaux. Ces séries de données sont exprimées en tonnes et ne tiennent donc pas compte du rapport "poids sur distance" (tkm). Sur la base du nombre de tonnes transportées, on ne constate aucun changement majeur parmi les différentes catégories de marchandises au cours des dix dernières années.

Les "minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction" (chapitre 6) restent, de loin, la première catégorie, leur part dans le total ayant légèrement augmenté pour passer de 46 % en 1990 à 46,5 % en 2002. En revanche, la part du chapitre 9 ("Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales") a été portée de 17,5 % à 20 %. Cette hausse est toutefois imputable, en partie, aux marchandises conditionnées en conteneurs, dont le contenu exact n'est pas toujours connu. Les autorités déclarantes attribuent souvent ces marchandises au chapitre 9, catégorie englobant les "transactions spéciales".

Graphique 3: Transports nationaux, part des groupes de marchandises par chapitre de la NST/R – 2002 par rapport à 1990 (sur la base du nombre de tonnes)



Note: Données pour BE, DK, DE, ES, FR, IE, IT, NL, PT, UK.

Chapitres de la NST/R

- 0 Produits agricoles et animaux vivants
- 1 Données alimentaires et fourrage
- 2 Combustibles minéraux solides
- 3 Produits pétroliers
- 4 Minerais et déchets pour la métallurgie
- 5 Produits métallurgiques
- 6 Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction
- 7 Engrais
- 8 Produits chimiques
- 9 Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales

Pour de plus amples informations sur la nomenclature NST/R, prière de consulter "Ramon", le serveur de nomenclatures d'Eurostat (www.europa.eu.int/comm/eurostat/ramon).

Le graphique 4, qui se rapporte à la seule année 2002, montre, pour chaque catégorie de marchandises, la part relative dans le volume total de marchandises transportées (poids total transporté en tonnes) et la part relative dans la

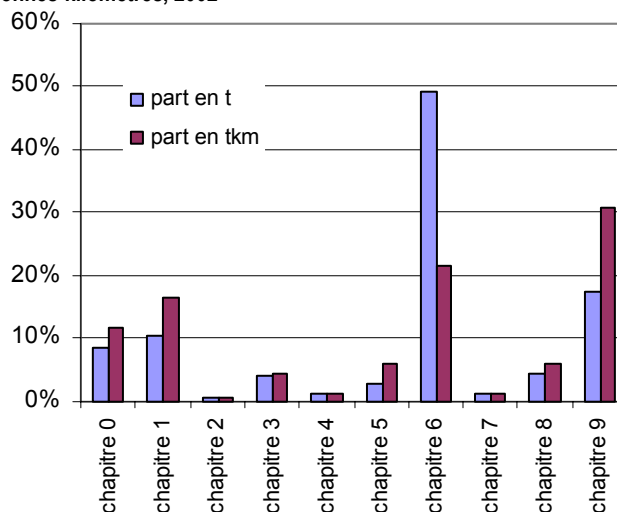
distance sur laquelle ce poids a été transporté (tonnes-kilomètres).

Il apparaît que la part du chapitre 6 s'élève à 49 % lorsqu'elle est exprimée en tonnes, alors qu'elle n'est que de 22 %, exprimée en tkm: les minéraux et matériaux de construction constituent, en poids, le type de marchandises dominant, mais sont transportés sur une distance relativement courte.

La situation inverse s'observe – à un degré moindre, certes – pour le chapitre 9, où une part de 17 % en poids contraste avec une part de 31 % en tonnes-kilomètres. Les "machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales" sont, par conséquent, transportés sur une distance beaucoup plus longue. Une situation similaire prévaut pour les chapitres 0, 1 et 5.

Il est à noter que la part en tonnes pour 2002 indiquée par le graphique 3 n'est pas identique à celle ressortant du graphique 4, car, pour des raisons de disponibilité des données relatives à l'année 1990, un groupe de pays différent a été pris en considération.

Graphique 4: Transports nationaux, part des groupes de marchandises par chapitre de la NST/R – tonnes et tonnes-kilomètres, 2002



Note: Données pour tous les États membres, sauf Grèce et Royaume-Uni.

Transports internationaux

Avec 299 milliards de tkm en 2002, la part des transports internationaux "réguliers" (c'est-à-dire autres que le trafic tiers et le cabotage) dans le transport routier total de marchandises au niveau de l'UE (hors Grèce) s'est établie à 22 %.

Ces chiffres correspondent aux prestations de transport international cumulées de l'ensemble des transporteurs immatriculés dans l'UE et ne comprennent donc pas les activités de transport réalisées par les véhicules routiers de pays tiers sur le territoire de l'UE.

Entre 1999 et 2002, les transports internationaux "réguliers" ont augmenté de 10,4 % au niveau de l'UE (sans la Grèce); l'Espagne, le Luxembourg, l'Irlande et la Suède, en particulier, ont connu une évolution dynamique, dans la mesure où leurs prestations de transport ont

affiché des hausses comprises entre 50 % et 60 %. Les transporteurs immatriculés au Danemark et aux Pays-Bas ont, par contre, signalé une diminution d'environ 10 % du nombre de tkm réalisées sur la même période. La baisse a été plus forte encore pour les entreprises de transport routier de France (-22 %) et du Royaume-Uni (-24 %).

Si l'on ne considère que la période 2001-2002, les mêmes tendances se dégagent, abstraction faite d'une légère croissance (+3,7 %) pour le Danemark.

Les transports routiers internationaux sont effectués, pour une très large part, à l'intérieur des pays de l'Union européenne. Dans 12 États membres sur 14 (aucune donnée disponible pour la Grèce), la part du transport intra-UE avoisine ou dépasse les 90 % (dans cinq pays, elle est supérieure à 97 %).

Tableau 3: Transports internationaux (à l'exclusion du trafic tiers et du cabotage) – chargement et déchargement – en millions de tkm

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2002 - part du total		
										Internationaux intra-UE	Nouveaux EM et PC	Autres internationaux
Belgique	19,433	22,833	21,084	21,920	19,900	17,250	25,320	26,501	25,160	97.7%	0.7%	1.6%
Danemark	5,145	12,421	11,344	11,226	10,796	12,276	12,166	10,510	10,895	89.6%	1.9%	8.5%
Allemagne	:	33,664	33,887	38,751	42,173	45,652	48,684	52,150	52,174	89.0%	5.7%	5.3%
Grèce	2,119	867	841	1,734	1,272	:	:	:	:	:	:	:
Espagne	12,271	22,513	25,250	28,348	32,814	35,066	40,472	45,323	52,353	97.7%	1.0%	1.3%
France	34,064	40,041	40,333	39,439	40,291	41,975	37,863	35,917	32,673	95.9%	0.7%	3.4%
Irlande	1,008	:	:	:	:	1,699	2,650	2,295	2,680	98.6%	1.0%	0.4%
Italie	20,498	12,497	23,940	19,754	:	24,465	25,742	30,553	31,400	91.3%	4.3%	4.4%
Luxembourg	:	3,341	:	1,213	1,245	1,461	1,529	2,009	2,358	97.5%	0.4%	2.1%
Pays-Bas	30,896	33,901	35,147	35,999	36,809	41,005	37,876	37,470	36,782	94.8%	2.3%	2.9%
Autriche	:	12,474	13,103	13,613	14,610	15,653	16,712	18,623	19,002	91.2%	5.7%	3.1%
Portugal*	5,152	7,199	8,846	10,046	10,188	10,990	<i>11,855</i>	<i>12,228</i>	<i>13,021</i>	97.7%	0.4%	2.0%
Finlande	:	:	2,570	2,122	2,413	3,712	3,977	3,671	3,708	66.9%	1.1%	32.0%
Suède	:	3,057	2,827	2,662	2,916	2,721	3,732	3,681	4,080	67.0%	2.2%	30.9%
Royaume-Uni	10,651	14,415	15,523	16,263	16,122	16,905	14,951	13,208	12,816	94.1%	1.0%	4.9%
Total	:	:	:	:	:	270,830	283,529	294,139	299,102	93.3%	2.6%	4.1%

* Portugal: voir notes méthodologiques. Chiffres en gras: voir notes méthodologiques. Les estimations sont en italique.

Les transporteurs de l'UE ne réalisent que peu de transports à destination ou en provenance des nouveaux États membres et des pays candidats: les seuls États membres à avoir présenté une part non négligeable pour ce type de transport sont l'Allemagne et l'Autriche (5,7 % dans les deux cas), ainsi que l'Italie (4,3 %).

Les pays scandinaves, et notamment la Finlande et la Suède, affichent une part considérable pour les "autres transports internationaux". Dans le cas du Danemark et de la Suède surtout, cette part peut être attribuée principalement aux parcours à destination et en provenance de Norvège.

Trafic tiers

Comme le montre le tableau 1, le trafic tiers (transport d'un pays A vers un pays B par un transporteur immatriculé dans un pays C) prend une part relativement faible dans le total des transports routiers de marchandises (moins de 3 % du volume total réalisé au niveau de l'UE en 2002, cabotage compris). En 2002, il a progressé de 9 % par rapport à l'année précédente (et de 21 % par rapport à 1999).

Plus intéressante est l'importance relative du trafic tiers au niveau national: les petits États membres occupant une position géographique centrale présentent un pourcentage élevé de trafic tiers, qui – tout comme dans le cas du cabotage (voir section suivante) – s'explique par leurs marchés intérieurs limités et leurs possibilités d'accès aux proches marchés étrangers.

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

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Belgique	2 298	3 799	3 746	2 933	3 848	3 339	4 606	4 481	5 109
Danemark	:	543	432	478	390	436	606	573	433
Allemagne	:	2 762	2 656	3 293	3 855	4 354	4 086	5 109	5 963
Grèce	4	:	:	:	:	:	:	:	:
Espagne	:	373	454	495	703	791	1 064	1 369	2 101
France	2 174	2 694	2 911	2 795	2 811	2 957	2 157	1 775	1 414
Irlande	184	:	:	:	:	354	563	371	445
Italie	:	186	237	:	:	509	411	610	528
Luxembourg	:	:	1 767	2 594	2 710	3 436	4 436	4 647	4 254
Pays-Bas	4 396	5 972	6 269	6 493	7 014	8 246	8 455	8 020	8 570
Autriche	:	2 930	3 202	3 390	3 798	5 827	5 676	6 006	6 394
Portugal*	133	468	361	332	352	688	830	1 393	1 868
Finlande	:	:	153	21	74	102	231	83	159
Suède	:	64	50	70	26	17	318	347	571
Royaume-Uni	361	291	401	392	403	292	223	238	213
Total	:	:	:	:	:	31 348	33 662	35 022	38 022

* Portugal: voir notes méthodologiques. Chiffres en gras: voir notes méthodologiques. Les estimations sont en italique.

Le Luxembourg possède la plus grande part relative de trafic tiers (environ 46 % de l'ensemble des activités des transporteurs immatriculés dans ce pays). Pour l'Autriche, ce chiffre se situe à près de 17 %. Viennent ensuite les Pays-Bas et la Belgique, avec des parts respectives de 11 % et 10 %. En termes absolus, ce sont de loin les transporteurs néerlandais qui affichent les résultats les plus élevés sur la totalité de la période examinée. En tenant

compte des chiffres de 2002, les Pays-Bas sont suivis de l'Autriche, de l'Allemagne et de la Belgique. Ces dernières années, les entreprises de transport routier de Suède, du Portugal et d'Espagne se sont montrées de plus en plus actives dans le domaine du trafic tiers. En revanche, les transporteurs immatriculés en France semblent avoir perdu du terrain en matière de trafic tiers, vu que leur nombre de tkm est orienté à la baisse depuis 1999.

Transport de cabotage

Le cabotage est déclaré par les États membres pour les transporteurs immatriculés dans leur pays qui effectuent du transport sur le territoire d'un autre pays. Du point de vue du pays déclarant, il est considéré comme du transport international, mais, du point de vue des mouvements de marchandises, il pourrait être assimilé à du transport national. Les prestations de cabotage cumulées (c'est-à-dire réalisées par les transporteurs immatriculés dans l'ensemble des États membres, à l'exception de la Grèce, pour laquelle aucune donnée n'est disponible) se sont montées à près de 11 milliards de tkm en 2002, ce qui correspond à une hausse de 8,4 % par rapport à l'année précédente, mais à une impressionnante progression de 25,3 % par rapport à 2000 (voir tableau 5).

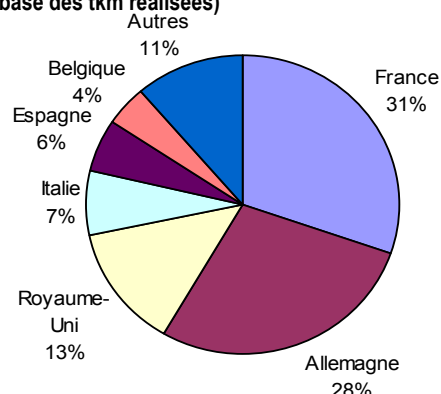
Tableau 5: Cabotage réalisé par les transporteurs des pays déclarants – en millions de tkm

	1999	2000	2001	2002
Belgique	938	1 366	1 635	2 226
Danemark	102	248	187	132
Allemagne	1 533	1 408	1 688	1 602
Espagne	271	246	350	586
France	756	815	607	530
Irlande	416	725	537	420
Italie	350	273	599	671
Luxembourg	1 039	1 230	1 556	1 984
Pays-Bas	1 632	1 697	2 002	1 810
Autriche	222	345	449	440
Portugal*	99	39	149	188
Finlande	35	49	46	30
Suède	:	119	164	165
Royaume-Uni	44	110	59	85
Total	:	8 671	10 030	10 869

* Portugal: voir notes méthodologiques.

La part du cabotage dans le total des prestations de transport routier demeure cependant très faible: au niveau de l'UE-14, en 2002, seul 0,8 % de l'ensemble des activités de transport consistaient dans du cabotage. Pour les transporteurs des petits États membres, qui disposent de marchés nationaux limités ou qui sont situés à proximité de marchés de transport étrangers, le cabotage peut toutefois revêtir une importance considérable: en 2002, il a représenté respectivement 22 %, 4 % et 3 % de l'ensemble des activités de transport routier réalisées par les transporteurs luxembourgeois, belges et irlandais. En valeur absolue, les transporteurs du Benelux continuent d'être les plus actifs sur le marché du cabotage, dans la mesure où 55 % des prestations totales de cabotage sont à mettre au compte de ces trois seuls pays en 2002. Les transporteurs allemands, qui détiennent une part de marché de près de 15 %, sont également fort actifs.

Graphique 5: Ventilation du cabotage par pays où il est pratiqué, en 2002 (sur la base des tkm réalisées)



Le graphique 5 fait apparaître que le cabotage a été pratiqué essentiellement en France, en Allemagne et au Royaume-Uni. Les parts des États membres périphériques de l'UE sont généralement très basses. L'impact réel du cabotage peut être mesuré par ce qu'il est convenu d'appeler le "taux de pénétration": bien que les transporteurs belges se soient avérés être les premiers "caboteurs" en 2002, ils n'en ont pas moins "perdu" 2,1 % de leur marché de transport national au profit des transporteurs étrangers. La France et l'Allemagne, pays les plus "cabotés" et possédant un vaste marché national, ont cédé des parts moindres. Au niveau de l'UE, un peu plus de 1 % seulement des prestations cumulées de transport national ont été assurées par des transporteurs non-résidents.

Graphique 6: Taux de pénétration du cabotage*, par pays, sur la base des tonnes-kilomètres réalisées

	1999	2000	2001	2002
Belgique	2.59	2.31	2.89	2.10
Danemark	0.39	0.47	0.92	0.98
Allemagne	1.11	1.12	1.14	1.33
Espagne	0.54	0.38	0.52	0.49
France	0.93	1.26	1.55	1.91
Irlande	0.06	0.29	0.11	0.13
Italie	0.61	0.45	0.57	0.47
Luxembourg	2.90	2.20	3.23	3.96
Pays-Bas	0.52	0.71	0.85	0.97
Autriche	1.15	1.72	2.29	1.69
Portugal**	0.21	0.27	0.15	0.20
Finlande	0.00	0.01	0.12	0.01
Suède	0.84	0.67	0.74	0.67
Royaume-Un	0.48	0.87	0.86	0.96
Total	0.77	0.86	0.98	1.04

* Part du cabotage dans le transport national total (avec transport national total = transport national + cabotage).

** Portugal: voir notes méthodologiques.

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

Les données présentées ici concernant les années jusque et y compris 1998 ont été recueillies dans le cadre de la directive du Conseil 78/546/CEE relative aux relevés statistiques des transports de marchandises par route, modifiée par la directive du Conseil 89/462/CEE. Les données concernant les années 1999 à 2002 ont été recueillies en application du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil relatif aux relevés statistiques des transports de marchandises par route, qui remplace les directives précédentes. La présente publication fournit donc des résultats statistiques obtenus auprès de deux sources différentes. Alors que les données recueillies conformément à la directive 78/546/CEE du Conseil sont fondées partiellement sur les déclarations des autorités douanières, les données recueillies dans le cadre du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil sont fondées sur des enquêtes par sondage effectuées dans les divers États membres. Bien que des efforts importants aient été accomplis pour permettre la comparabilité et lisser les ruptures des séries (indiquées par une barre après les chiffres), certains ajustements méthodologiques pourraient être nécessaires à l'avenir. C'est pourquoi les commentaires de la présente publication se concentrent principalement sur les données relatives à la période 1999-2002.

Au niveau européen, des procédures d'agrégation communes sont appliquées, celles-ci pouvant différer des pratiques nationales. Pour certains pays, les chiffres des transports internationaux et du trafic tiers concernant les années antérieures à 1999 peuvent se référer, conformément aux directives 78/546 et 89/462, à la CE-12 et à l'UE-15 respectivement, auquel cas les transports effectués en dehors de l'UE ne sont pas inclus. En conséquence, des différences peuvent exister entre les chiffres publiés ici et les valeurs nationales. En ce qui concerne la définition des transports nationaux et internationaux, des informations relatives aux parcours sont utilisées au niveau européen, ce qui peut entraîner des différences dans les valeurs correspondantes provenant des pays qui utilisent des informations liées aux marchandises pour cette définition.

Allemagne

Il est difficile de présenter des données antérieures à 1995 pour deux raisons. D'une part, les données de 1990 ne prennent pas en considération la réunification de l'Allemagne : le calcul de la croissance des transports sur la base de cette année serait donc trompeur. D'autre part, les séries sont interrompues entre 1994 et 1995, lorsque l'Allemagne a introduit de nouvelles méthodes de sondage. Eurostat préfère donc ne pas présenter de données antérieures à 1995 pour l'Allemagne. Une autre interruption est due au fait qu'à partir de 1999, des transports antérieurement exemptés sont dorénavant pris en considération.

Grèce

La Grèce n'a communiqué aucune donnée sur les transports routiers depuis 1999. Par conséquent, tous les totaux publiés ici se rapportent à l'ensemble des 14 autres États membres.

Espagne

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

Portugal

Pour les années 2000 à 2002, le Portugal n'a déclaré que les transports "pour compte d'autrui". Le total des transports, tant nationaux qu'internationaux, a été estimé sur la base de la part des transports "pour compte d'autrui" dans le total des transports en 1999. Le trafic tiers total a été estimé sur la base de la part des transports "pour compte d'autrui" dans le total des transports au quatrième trimestre de 1999.

Royaume-Uni

Depuis 1999, les chiffres publiés dans les tableaux établis à partir d'informations relatives aux marchandises surestiment les tonnes-kilomètres réalisées : les distances communiquées par le Royaume-Uni et utilisées pour le calcul des tkm incluent les trajets à vide des parcours de type circuit de ramassage et de distribution, sans qu'il soit possible d'appliquer un facteur d'ajustement commun (variations selon le type de marchandises). De ce fait, les données du Royaume-Uni ne sont pas prises en compte pour le graphique 4.

Transports internationaux (sans trafic tiers ni cabotage)

Les transports internationaux présentés ici sont fondés sur les chargements et déchargements de marchandises déclarés par les États membres. On évite le double comptage du fait que les déclarations portent uniquement sur les transporteurs résidents des pays déclarants : depuis 1999, les chiffres additionnent les marchandises expédiées par des transporteurs résidents vers tous les pays du monde et celles apportées dans le pays déclarant par les transporteurs résidents en provenance de tous les pays du monde.

Trafic tiers

Le trafic tiers est défini comme des transports routiers internationaux effectués par des véhicules immatriculés dans un pays tiers. Les chiffres présentés dans le tableau 4 prennent en considération le trafic tiers effectué par les transporteurs des pays déclarants. Ils ne montrent donc pas où, mais par qui ce transport a été effectué. Les données relatives au trafic tiers sont incomplètes pour les années jusque et y compris 1998. Pour ces chiffres, deux sources ont été utilisées : les données visées par la directive 78/546 du Conseil et les chiffres tirés du "Questionnaire commun" (questionnaire conjoint d'Eurostat, de la CEE-NU et de la CEMT).

Transport de cabotage

Le cabotage est déclaré par les États membres pour les transporteurs immatriculés dans leur pays qui effectuent du transport sur le territoire national d'un autre pays. Comme les données concernant ce type de transport ne sont jugées fiables qu'à partir de 1999, la présente publication ne contient pas de données sur le cabotage antérieures à cette année.

Ventilation par groupes de marchandises

Les informations présentées par le graphique 3 prennent en considération les États membres qui ont fourni des séries de données équivalentes pour 1990 et 2002. La classification NST/R (Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport/révisée) comporte 24 groupes de marchandises, qui ont été agrégés au niveau des chapitres de la NST/R (www.europa.eu.int/comm/eurostat/ramon).

Les chiffres figurant dans la présente publication ont tous été repris de la base de données de référence NewCronos d'Eurostat et reflètent l'état de disponibilité des données à la fin janvier 2004. De ce fait, dans cette publication, l'Union Européenne est composée de 15 États membres.

Les chiffres apparaissant en gras renvoient aux corrections effectuées par les États membres dans le cadre de la validation du contenu de publications récentes. Les valeurs détaillées sous-jacentes n'apparaissent pas nécessairement dans la base de données de référence NewCronos d'Eurostat, vu que certains pays n'ont pas encore été en mesure de fournir les mises à jour correspondantes.

Dans la présente publication: 1 milliard = 1 000 000 000
: non disponible

La présente publication a été élaborée avec l'aide de Marie-Noëlle Dietsch (données) et de Jelle Bosch (commentaires).

Pour en savoir plus:

➤ Les bases de données

New Cronos, Thème 7, Domaine: road

Pour toute information ou commande de publications, bases de données et extractions de bases de données à la demande, contactez le réseau **Data Shops**:

DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA – Roma
DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejrogade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 39 17 30 30 Fax (45) 39 17 30 03 E-mail: bib@dst.dk URL: http://www.dst.dk/bibliotek	Statistisches Bundesamt Eurostat Data Shop Berlin Otto-Braun-Straße 70-72 (Eingang: Karl-Marx-Allee) D-10178 Berlin Tel. (49) 1888-644 94 27/28 (49) 611 75 94 27 Fax (49) 1888-644 94 30 E-Mail: datashop@destatis.de URL: http://www.eu-datashop.de/	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Despacho 011B Entrada por Estébanez Caldeón E-28046 MADRID Tel. (34) 915 839 167/ 915 839 500 Fax (34) 915 830 357 E-mail: datashop@ine.es URL: http://www.ine.es/produser/datashop/index.html <i>Member of the MIDAS Net</i>	INSEE Info Service Eurostat Data Shop 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tél. (33) 1 53 17 88 44 Fax (33) 1 53 17 88 22 E-mail: datashop@insee.fr <i>Member of the MIDAS Net</i>	ISTAT Centro di informazione statistica Sede di Roma Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 Roma Tel. (39) 06 46 73 32 28 Fax (39) 06 46 73 31 01/ 07 E-mail: datashop@istat.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html <i>Member of the MIDAS Net</i>
ITALIA – Milano	NEDERLAND	PORTUGAL	SUOMI/FINLAND	SVERIGE
ISTAT Ufficio Regionale per la Lombardia Eurostat Data Shop Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39) 02 80 61 32 460 Fax (39) 02 80 61 32 304 E-mail: mileuro@tin.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html <i>Member of the MIDAS Net</i>	Centraal Bureau voor de Statistiek Eurostat Data Shop - Voorburg Postbus 4000 NL-2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31) 70 337 49 00 Fax (31) 70 337 59 84 E-mail: datashop@cbs.nl URL: www.cbs.nl/eurodatashop	Eurostat Data Shop Lisboa INE/Serviço de Difusão Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351) 21 842 61 00 Fax (351) 21 842 63 64 E-mail: data.shop@ine.pt	Statistics Finland Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 2B FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakatu 13 B, 2.Kerros, Helsinki P. (358) 9 17 34 22 21 F. (358) 9 17 34 22 79 Sähköposti: datashop@stat.fi URL: http://www.tilastokeskus.fi/tk/kk/datashop/	Statistics Sweden Information service Eurostat Data Shop Karlavägen 100 - Box 24 300 S-104 51 STOCKHOLM Tfn (46) 8 50 69 48 01 Fax (46) 8 50 69 48 99 E-post: infoservice@scb.se URL: http://www.scb.se/templates/Standard___22884.asp
UNITED KINGDOM	NORGE	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA	UNITED STATES OF AMERICA	
Eurostat Data Shop Office for National Statistics Room 1.015 Cardiff Road Newport South Wales NP10 8XG United Kingdom Tel. (44) 1633 81 33 69 Fax (44) 1633 81 33 33 E-mail: eurostat.datashop@ons.gov.uk	Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 Boks 8131 Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42 / 43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: Datashop@ssb.no URL: http://www.ssb.no/biblioteket/datashop/	Statistisches Amt des Kantons Zürich Eurostat Data Shop Bleichenweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41) 1 225 12 12 Fax (41) 1 225 12 99 E-mail: datashop@statistik.zh.ch URL: http://www.statistik.zh.ch	Harver Analytics Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 USA Tel. (1) 212 986 93 00 Fax (1) 212 986 69 81 E-mail: eurodata@haver.com URL: http://www.haver.com/	

Media Support Eurostat (seulement pour journalistes professionnels):

Bâtiment Bech Bureau A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tél. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 • e-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

Pour toute information méthodologique:

Josefine Oberhausen, Maria Smihily, Eurostat / D4, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 37298, 34666

E-mail: Josefine.Oberhausen@cec.eu.int, Maria.Smihily@cec.eu.int

ORIGINAL: Anglais

N'hésitez pas à nous rencontrer sur Internet à l'adresse suivante: www.europa.eu.int/comm/eurostat/ si vous désirez de plus amples informations!

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
Tél. (352) 2929 42118 Fax (352) 2929 42709
URL: <http://publications.eu.int>
E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIQUE/BELGIË – DANMARK – DEUTSCHLAND – GREECE/ELLADA – ESPAÑA – FRANCE – IRELAND – ITALIA – LUXEMBOURG – NEDERLAND – ÖSTERREICH
PORTUGAL – SUOMI/FINLAND – SVERIGE – UNITED KINGDOM – ÍSLAND – NORGE – SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA – BALGARUJA – ČESKÁ REPUBLIKA – CYPRUS
EESTI – HRVATSKA – MAGYARORSZÁG – MALTA – POLSKA – ROMÂNIA – RUSSIA – SLOVAKIA – SLOVENIA – TÜRKIYE – AUSTRALIA – CANADA – EGYPT – INDIA
ISRAËL – JAPAN – MALAYSIA – PHILIPPINES – SOUTH KOREA – THAILAND – UNITED STATES OF AMERICA