

# Transport de marchandises et de passagers par mer 1997-2002

*En 2002, les ports de l'UE-15 ont traité 3 054 millions de tonnes de marchandises, soit une augmentation de 5 % depuis 1997  
Rio-Antirio (Grèce) est la deuxième liaison par ferry de l'UE-15*

## Statistiques en bref

### TRANSPORTS

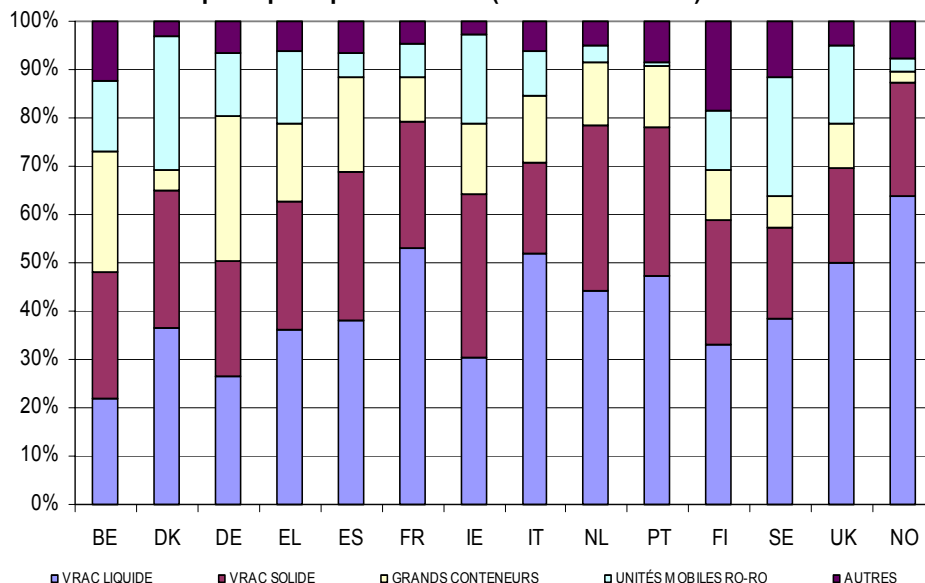
8/2004

Auteur  
*Georgios Xenellis*

## Contenu

Faits marquants .....	1
Introduction .....	2
Transport de marchandises par État membre et par type de fret .	2
Transport de marchandises par destination .....	3
Trafic maritime par type de navire.....	4
Transport maritime de passagers .....	5

**Graphique 1: Part des types de fret (entrées et sorties) traités dans les principaux ports en 2002 (en % du fret total)**



\*Unités mobiles Ro-Ro: unité roll on-roll off, autopropulsée ou non.

### Faits marquants

En 2002, les ports maritimes de l'UE-15 ont traité 3054 millions de tonnes de marchandises. Sur ce tonnage, environ les deux tiers sont des marchandises déchargées et le reste des marchandises chargées. Dans tous les États membres, les déchargements dépassent les chargements.

Avec 558 millions de tonnes traitées en 2002, soit 18 % du volume total de transport de l'Union européenne, le Royaume-Uni arrive en tête en matière de transport de marchandises par mer. Viennent ensuite l'Italie avec une part de 15 %, les Pays-Bas (14 %) et l'Espagne (11 %). Les marchandises en vrac liquide représentent 43 % de l'ensemble du fret traité dans l'Union européenne en 2002, soit 1256 millions de tonnes.

Rotterdam, Anvers, Marseille, Hambourg et Le Havre sont demeurés, en 2002, les cinq plus grands ports de l'UE-15. Si l'on tient compte des données transmises par la Norvège, le port de Bergen se classe en cinquième position, juste derrière Hambourg et mais loin devant Le Havre.

La situation diffère selon les États membres en ce qui concerne l'origine et la destination des marchandises transportées. La part du transport national est extrêmement faible pour les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne et l'Irlande (autrement dit les petits pays ou ceux ayant une longueur de côtes limitée), mais elle est élevée pour la Grèce, le Royaume-Uni, le Danemark, l'Italie et l'Espagne. Le type de navire "marchandises générales non spécialisées" domine le transport maritime dans la majorité des États membres.

D'après les estimations, 405 millions de personnes ont été acheminées par les ports de l'UE-15 en 2002. Contrairement au transport de marchandises, aucune différence notable n'apparaît entre le nombre de passagers à l'embarquement et celui au débarquement et ce, parce que la plus grande partie du transport de passagers correspond aux principales liaisons par ferry.



## Introduction

Le présent numéro de "Statistiques en bref" repose sur les données collectées dans le cadre de la directive sur les statistiques maritimes de l'UE-15 (directive 95/64/CE du Conseil du 8.12.1995 relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer). La

collecte de ces données étant relativement récente, plusieurs États membres n'ont pas encore transmis de données sur certains aspects couvrant la période 1997-1999. Des remarques propres à certains pays sont formulées dans les notes méthodologiques.

## Transport de marchandises par État membre et par type de fret

Le tableau 1 rend compte du volume de marchandises traitées (en milliers de tonnes) dans tous les ports de l'UE-15. Lorsque que l'on considère les totaux (entrées + sorties), il faut tenir compte du fait que le transport national inclut une comptabilisation en double (marchandises chargées et déchargées). Compte tenu de ce qui précède, 3054 millions de tonnes ont été traitées dans l'UE-15 en 2002. Sur ce tonnage, environ les deux tiers étaient des marchandises déchargées et le reste des marchandises chargées. Dans tous les États membres, les quantités déchargées sont supérieures aux quantités chargées. Aux Pays-Bas et au Portugal, le pourcentage est de 77 % pour les marchandises déchargées contre 23 % pour les marchandises chargées, tandis que dans les pays scandinaves, les quantités déchargées représentent seulement 52 à 54 % du total du fret. La Grèce affiche également un chiffre relativement faible (54 % de déchargements contre 46 % de chargements). De manière générale, le volume des marchandises traitées a augmenté de 5 % en 2002 par rapport à 1997. Il convient de noter

cependant que le Danemark enregistre une diminution du volume traité depuis 1997 : ce volume a reculé de 124 millions de tonnes en 1997 à 94 millions de tonnes en 2002 (- 24 %), principalement en raison du déclin du transport de charbon. À l'opposé, la plus forte hausse a été enregistrée par la Finlande, qui est passée de 75 à 99 millions de tonnes (+ 32 %), une augmentation qui s'explique en partie par l'absence de communication de données sur le trafic national avant 2000. Le tonnage total traité dans l'UE-15 en 2002 est demeuré pratiquement au même niveau que l'année précédente (+ 0,9 %), bien qu'une progression s'observe en Espagne (+ 3,5 % parce qu'un nombre plus important de ports transmettent des données) et en Finlande (+ 3,1 %). Le recul le plus notable en termes de volume a été enregistré en Irlande (- 2 %). Avec 558 millions de tonnes traitées en 2002, soit 18 % du volume total de transport de l'Union européenne, le Royaume-Uni arrive en tête en matière de transport de marchandises par mer. Viennent ensuite l'Italie avec une part de 15 %, les Pays-Bas (14 %) et l'Espagne (11 %).

**Tableau 1: Transports maritimes: poids brut des marchandises traitées dans tous les ports – en million de tonnes**

	1997		1998		1999		2000		2001		2002	
	ENTRÉES	SORTIES	ENTRÉES	SORTIES	ENTRÉES	SORTIES	ENTRÉES	SORTIES	ENTRÉES	SORTIES	ENTRÉES	SORTIES
BE	100.0	61.6	110.9	60.1	102.5	63.1	110.9	68.4	107.0	67.2	104.6	69.2
DK	71.6	52.4	59.2	45.8	54.4	42.8	52.9	43.7	51.7	42.3	50.4	43.9
DE	140.5	72.9	144.9	72.5	143.1	78.5	152.2	90.3	156.5	89.6	153.9	92.4
EL	59.5	41.8	66.2	44.3	67.4	45.2	75.3	52.5	63.4	49.1	59.5	51.6
ES	184.9	85.7	198.0	82.2	213.0	82.7	171.6	63.3	229.4	85.7	241.0	85.0
FR	222.3	82.8	234.7	84.3	227.4	87.7	243.9	92.6	231.8	86.4	232.8	86.2
IE	25.6	10.8	28.7	11.3	30.7	12.2	31.7	13.6	32.6	13.2	32.2	12.7
IT	321.7	137.5	335.2	140.4	327.8	135.1	315.2	131.5	318.4	126.4	322.8	135.1
NL	313.2	89.0	320.0	85.4	304.2	91.5	315.9	90.0	317.3	88.5	318.1	95.2
PT	40.7	14.0	43.4	14.2	45.4	13.4	43.8	12.6	43.8	12.4	42.8	12.8
FI	39.1	36.2	39.0	37.5	38.1	39.3	41.1	39.6	50.7	45.4	51.5	47.6
SE	79.0	70.9	85.2	70.5	83.4	73.0	86.8	72.5	82.9	69.9	84.1	70.5
UK	294.9	263.5	306.0	262.4	306.9	258.6	316.3	256.7	328.9	237.5	320.8	237.5
NO	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	65.4	124.5
UE-15	1893.2	1018.9	1971.5	1010.9	1944.3	1023.1	1957.6	1027.2	2014.4	1013.6	2014.6	1039.8

Le graphique 1 de la page de couverture illustre la répartition des marchandises transportées par type de fret. Avec 1256 millions de tonnes, le vrac liquide constitue 43 % de l'ensemble du fret total traité dans l'UE-15 en 2002. Cette part est de 53 % pour la France, de 52 % pour l'Italie et de 50 % pour le Royaume-Uni (en raison du volume important représenté par le pétrole de la mer du Nord), alors qu'elle n'est que de 22 % pour la Belgique et de 27 % pour l'Allemagne. Les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Espagne, en particulier, traitent un gros volume de vrac

sec (respectivement 141 millions, 106 millions et 101 millions de tonnes). La part du vrac solide est également considérable en Irlande. Le transport par conteneurs occupe une place importante en Allemagne et en Belgique (respectivement 30 % et 25 % du transport total), tandis que les unités mobiles Ro-Ro jouent un rôle majeur au Danemark et en Suède (27 % et 24 % du transport total). Enfin, la catégorie "autre fret", qui inclut les produits forestiers, atteint un pourcentage élevé (18 % du volume total) en Finlande.

**Tableau 2: Les 15 premiers ports – sur la base du poids brut des marchandises traitées (en 1000 t)**

	1997	2000	2001	2002	Changement 1997-2002 (%)
1	Rotterdam (NL) 303 427	Rotterdam (NL) 302 485	Rotterdam (NL) 296 620	Rotterdam (NL) 302 744	-0.2
2	Anvers (BE) 104 592	Anvers (BE) 115 988	Anvers (BE) 114 777	Anvers (BE) 113 937	8.9
3	Marseille (FR) 92 936	Marseille (FR) 91 279	Marseille (FR) 89 518	Marseille (FR) 89 244	-4.0
4	Hambourg (DE) 69 583	Hambourg (DE) 76 950	Hambourg (DE) 82 948	Hambourg (DE) 86 724	24.6
5	Le Havre (FR) 58 207	Le Havre (FR) 63 883	Le Havre (FR) 65 356	Bergen (NO) 85 344	:
6	Londres (UK) 55 692	Grimsby & Immingham (UK) 52 501	Grimsby & Immingham (UK) 54 831	Le Havre (FR) 63 754	9.5
7	Tees & Hartlepool (UK) 51 249	Tees & Hartlepool (UK) 51 472	Tees & Hartlepool (UK) 50 842	Grimsby & Immingham (UK) 55 723	16.1
8	Grimsby & Immingham (UK) 47 991	Londres (UK) 47 892	Londres (UK) 50 654	Londres (UK) 51 185	-8.1
9	Trieste (IT) 46 664	Dunkerque (FR) 44 318	Amsterdam (NL) 48 073	Tees & Hartlepool (UK) 50 447	-1.6
10	Gênes (IT) 43 633	Trieste (IT) 44 015	Trieste (IT) 44 712	Amsterdam (NL) 48 460	31.2
11	Forth (UK) 43 102	Gênes (IT) 43 797	Gênes (IT) 43 134	Gênes (IT) 44 408	1.8
12	Amsterdam (NL) 36 942	Wilhelmshaven (DE) 43 402	Dunkerque (FR) 41 909	Dunkerque (FR) 44 301	21.7
13	Taranto (IT) 36 720	Amsterdam (NL) 42 044	Forth (UK) 41 607	Trieste (IT) 43 717	-6.3
14	Wilhelmshaven (DE) 36 443	Forth (UK) 41 143	Algeciras (ES) 41 134	Algeciras (ES) 42 242	23.4
15	Dunkerque (FR) 36 406	Bremen & Bremerhaven (DE) 39 224	Wilhelmshaven (DE) 40 850	Forth (UK) 42 202	-2.1

Le tableau 2 dresse la liste des quinze premiers ports sur la base du poids brut des marchandises traitées. Les cinq premiers ports de l'UE-15, à savoir Rotterdam, Anvers, Marseille, Hambourg et Le Havre, maintiennent leur position depuis 1997. Il convient en particulier de noter l'importance du port de Rotterdam, qui représente à lui seul 27 % du tonnage traité dans les 15 premiers ports de l'UE-15 (en 2002). Le port norvégien de Bergen occupe la cinquième place du classement de 2002. Le fait que les autorités norvégiennes n'aient pas transmis de données avant 2002 explique l'absence de Bergen dans le classement des années précédentes. Amsterdam enregistre une hausse du tonnage traité de 31 % depuis 1997. Viennent ensuite Hambourg (+ 25 %), Algeciras (+ 23 %) et Dunkerque (+ 22 %). Six ports enregistrent une baisse du tonnage traité depuis 1997. Londres, Trieste et Marseille ont vu leur tonnage se réduire de 8 à 4 %. En 2002, Rotterdam a traité environ le même volume de marchandises qu'en 1997. Cependant, il est possible que les chiffres de 2001 et de 2002 relatifs aux ports néerlandais soient légèrement sous-estimés puisque aucune donnée sur le trafic national n'a été fournie pour les années concernées. Néanmoins, la part du transport national dans le tonnage total a été très faible en 2000 (voir tableau 4). Le port de Londres continue à souffrir de la fermeture d'un important terminal pétrolier et n'a pas encore été en mesure d'atteindre le tonnage qu'il réalisait en 1997. Presque tous les ports figurant sur la liste de 2002 étaient également présents sur la liste de 2001. Les six premiers ports ont maintenu leur position. Londres a une nouvelle fois devancé Tees & Hartlepool et les ports statistiquement combinés de Brême et de Bremerhaven

seraient réapparus dans le classement de 2002 si les données de la Norvège n'avaient pas été incluses dans les statistiques (compte tenu des ports norvégiens, Brême et Bremerhaven occupent la 16<sup>e</sup> place et Wilhelmshaven la 17<sup>e</sup> place du classement). Vu sa progression de 3 % par rapport à 2001, le port d'Algeciras devance celui de Forth. Pour 2002, Dunkerque et Hambourg sont les ports ayant enregistré la plus forte croissance du tonnage traité par rapport à l'année précédente (respectivement + 5,7 % et + 4,6 %). Comme le montre le tableau 3, Rotterdam et Hambourg arrivent en tête en ce qui concerne le traitement de conteneurs. Brême et Bremerhaven occupent la troisième place, mais à une distance considérable. Le port de Gioia Tauro, situé dans l'extrême sud de l'Italie, est le quatrième port de l'UE-15 en termes de traitement de conteneurs. Les activités portuaires se caractérisent principalement par le transbordement de marchandises. Il est à noter que les chiffres concernant le port d'Anvers devront probablement être revus.

**Tableau 3: Les 10 premiers ports en 1000 EVP (équivalent vingt pieds)**

	Pleins	Dont vides
1 Rotterdam (NL)	6 505	1 055
2 Hambourg (DE)	5 376	710
3 Bremen & Bremerhaven (DE)	3 032	481
4 Gioia Tauro (IT)	2 883	459
5 Felixstowe (GB)	2 682	659
6 Anvers (BE)	2 455	159
7 Valencia (ES)	1 826	545
8 Le Havre (FR)	1 754	283
9 Algeciras (ES)	1 732	0
10 Gênes (IT)	1 499	376

## Transport de marchandises par destination

Le tableau 4 présente pour chaque pays une ventilation entre transport national et transport international à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union européenne. La situation varie d'un État membre à l'autre: le transport national est pratiquement inexistant aux Pays-Bas et très faible en Belgique, en Allemagne et en Irlande (autrement

dit les petits pays ou ceux ayant une longueur de côtes limitée) alors qu'il est très important en Grèce (31 % en 2002) en raison de ses nombreuses îles, au Royaume-Uni (environ 21 % en 2001 et en 2002), au Danemark, en Espagne et en Italie (près de 16 % chacun en 2002).

**Tableau 4: Transports maritimes dans les principaux ports en 2000-2002: origine/destination**

2000	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	NL	PT	FI	SE	UK	NO
Total (million t)	175.9	74.0	232.9	96.2	221.9	322.0	34.5	377.3	403.2	50.7	75.4	132.1	504.7	:
dont														:
National (%)	2.9	15.1	2.3	30.2	21.0	5.8	4.0	15.6	0.2	10.8	:	9.1	12.8	:
Intern. intra-UE (%)	31.6	50.8	41.8	24.9	19.6	31.6	60.3	12.4	28.0	33.0	67.7	59.9	40.7	:
Intern. extra-UE (%)	65.5	34.1	56.0	44.9	59.4	62.6	35.7	72.0	71.8	56.2	32.3	31.0	46.5	:
2001	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	NL	PT	FI	SE	UK	NO
Total (million t)	171.3	73.0	236.7	90.3	293.2	302.0	36.9	378.1	404.0	50.5	85.1	126.7	502.5	:
dont														:
National (%)	2.6	18.6	2.0	27.3	16.7	6.3	3.4	15.0	:	11.1	6.7	9.3	21.3	:
Intern. intra-UE (%)	33.0	47.2	40.6	22.7	19.2	30.4	61.6	12.3	27.8	31.4	59.8	57.6	40.9	:
Intern. extra-UE (%)	64.4	34.2	57.3	50.0	64.1	63.4	35.0	72.6	72.2	57.4	33.5	33.1	37.8	:
2002	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	NL	PT	FI	SE	UK	NO
Total (million t)	171.0	73.5	236.3	85.5	304.9	303.4	40.2	390.0	411.6	50.3	87.3	126.8	493.4	163.2
dont														
National (%)	2.3	16.5	2.0	31.4	15.8	6.9	2.2	16.5	:	11.1	6.9	9.0	21.1	29.1
Intern. intra-UE (%)	33.3	49.9	38.8	19.7	18.6	29.8	67.0	12.1	27.2	32.2	58.9	59.5	40.4	46.1*
Intern. extra-UE (%)	64.4	33.6	59.3	48.8	65.6	63.3	30.8	71.4	72.8	56.7	34.2	31.5	38.6	24.8*

\* Ces pourcentages expriment la part du transport norvégien, respectivement avec des pays de l'UE-15 et des pays n'appartenant pas à l'UE-15.

Les pays affichant une part très élevée de transport international extra-UE-15 en 2002 sont les Pays-Bas (73 %) et l'Italie (71 %). L'Irlande, la Finlande et la Suède enregistrent la part la plus élevée dans le transport international intra-UE-15. Entre 2000 et 2002, le Royaume-Uni a connu un recul considérable de sa part du transport international extra-UE-15, entièrement au bénéfice du transport maritime national. Ce changement s'explique par des transports réalisés depuis des

installations offshore (plates-formes pétrolières), qui sont considérés comme des transports nationaux depuis 2001. La situation inverse s'observe en Espagne, où la part du transport national a été réduite au profit du transport international extra-UE-15.

En raison de son très long littoral et de sa topographie 'difficile' (fjords), la Norvège présente une part très élevée de transport national (29 %).

### Trafic maritime par type de navire

Le tableau 5 donne une ventilation du transport maritime dans les États membres par type de navire (suivant le

nombre de navires faisant escale dans les principaux ports et le tonnage brut transporté) pour l'année 2002.

**Tableau 5: Nombre d'entrées et tonnage brut dans les principaux ports en 2002 – par type de navire**

	BELGIQUE		ALLEMAGNE		DANEMARK		GRÈCE		ESPAGNE		FRANCE		IRLANDE	
	Navires	TB (en 1000)	Navires	TB (en 1000)	Navires	TB (en 1000)	Navires	TB (en 1000)	Navires	TB (en 1000)	Navires	TB (en 1000)	Navires	TB (en 1000)
MARCHANDISES GÉNÉRALES NON SPÉCIALISÉES	5 107	99 686	66 341	571 414	343 994	1 019 041	9 168	29 070	33 189	285 365	46 142	808 260	7 794	129 619
TRANSPORTEUR SPÉCIALISÉ	7 186	131 863	2 125	45 955	2 750	6 632	1 916	24 495	2 345	23 892	1 385	26 220	350	8 904
CONTENEUR	4 031	98 200	10 890	176 680	1 639	14 000	3 675	49 212	20 992	211 912	5 510	166 365	2 570	9 525
VRAC SEC	190	10 035	7 412	44 766	1 688	7 849	5 233	15 000	8 405	105 461	4 303	54 164	981	8 537
BARGE PR CARG. SÈCHE	16	346	20	46	474	1 385	968	550			319	13	3	3
VRAC LIQUIDE	5 061	38 221	5 735	50 186	2 138	9 804	6 760	34 168	17 317	258 977	9 097	167 362	1 733	9 056
ACTIVITÉS OFFSHORE			1	3			1	1			9	36	7	23
PASSAGERS	39	990	17 281	11 641	11 240	7 066	288 732	521 413	26 463	272 698	7 391	53 832		
AUTRES*	10 031	70 004	375	1 113			310	478	7 847	19 676	6 488	11 051		
<b>TOTAL</b>	<b>31 661</b>	<b>449 345</b>	<b>110 180</b>	<b>901 804</b>	<b>363 923</b>	<b>1 065 776</b>	<b>316 763</b>	<b>674 387</b>	<b>116 558</b>	<b>1 177 981</b>	<b>80 644</b>	<b>1 287 303</b>	<b>13 438</b>	<b>165 668</b>
	ITALIE		PAYS-BAS		PORTUGAL		FINLANDE		SUÈDE		ROYAUME-UNI		NORVÈGE	
	Navires	TB (en 1000)	Navires	TB (en 1000)	Navires	TB (en 1000)	Navires	TB (en 1000)	Navires	TB (en 1000)	Navires	TB (en 1000)	Navires	TB (en 1000)
MARCHANDISES GÉNÉRALES NON SPÉCIALISÉES	355 827	1 249 259	23 673	218 692	6 353	34 067	29 400	464 635	75 423	923 120	117 260	1 509 054	20 769	98 818
TRANSPORTEUR SPÉCIALISÉ	2 408	41 468	131	1 389	530	10 337	266	2 944	181	6 237	4 554	95 299	690	617
CONTENEUR	8 643	196 682	5 456	173 685	1 783	17 053	1 285	7 585	1 241	13 016	6 496	173 058	761	3 606
VRAC SEC	3 283	62 673	2 601	99 916	633	9 764	995	8 629	1 724	7 872	3 804	64 447	2 505	7 118
BARGE PR CARG. SÈCHE	524	1 229			25	13	1 080	4 800	225	1 156	109	125	76	111
VRAC LIQUIDE	15 224	191 887	9 728	133 909	2 088	21 677	3 336	28 775	3 367	29 187	17 875	188 780	2 891	24 898
ACTIVITÉS OFFSHORE	134	220	2 218	4 145	45	157			141	624	6 171	14 144	2 766	7 867
PASSAGERS	123 234	118 998	89	2 708	578	14 421	2 065	10 051	6 979	9 184	175	4 860	1 900	55 363
AUTRES*	162	193	1 943	4 799							5 332	9 584		
<b>TOTAL</b>	<b>509 439</b>	<b>1 862 608</b>	<b>45 839</b>	<b>639 243</b>	<b>12 035</b>	<b>107 490</b>	<b>38 427</b>	<b>527 418</b>	<b>89 281</b>	<b>990 396</b>	<b>161 776</b>	<b>2 059 351</b>	<b>32 358</b>	<b>198 397</b>

\*Autres\* inclut les navires de pêche, les remorqueurs et navires divers (pour lesquels la transmission de données n'est pas obligatoire) et les navires dont le type est inconnu.

Ces données doivent être traitées avec prudence en raison de différences de méthodologie dans la classification des navires.

La catégorie de navire " marchandises générales non spécialisées " domine dans tous les États membres, à l'exception de la Grèce (où les navires de transport de passagers surpassent, d'une marge confortable, toutes les autres catégories). Au Danemark en particulier, cette catégorie représente jusqu'à 96 % du tonnage total et 95 % des mouvements de navires, tandis qu'en Suède, elle atteint 94 % du tonnage total et 84 % des mouvements de navire. La Finlande et le Royaume-Uni affichent également des chiffres élevés pour ce type de navire.

La part de la catégorie "transporteur spécialisé" est uniquement considérable en Belgique (part de 23 % dans le nombre de navires faisant escale dans les principaux ports de Belgique et 30 % du tonnage), alors qu'elle est très faible dans tous les autres pays. Le transport par conteneurs est important aux Pays-Bas, en Allemagne et en Espagne. Dans cette catégorie, l'on observe souvent une divergence entre le nombre de navires faisant escale

et le tonnage brut transporté. En Irlande, le nombre de porte-conteneurs faisant escale dans les principaux ports représente 19 % du nombre total de navires en Irlande, alors que le tonnage correspondant transporté équivaut seulement à 6 % du tonnage total. Aux Pays-Bas, les porte-conteneurs représentent 12 % du nombre total de navires aux Pays-Bas, tandis que le tonnage représente 28 % du total.

Comme évoqué précédemment, les navires de transport de passagers constituent la première catégorie de transporteur en Grèce, où ils représentent environ trois quarts du transport maritime en termes de tonnage et 90 % des types de navire faisant escale dans les principaux ports grecs. Des valeurs élevées sont enregistrées aux Pays-Bas pour la catégorie "vrac liquide" (celles-ci s'expliquent notamment par la présence du terminal pétrolier Europoort/ Rotterdam), ainsi qu'au Portugal et en Espagne. Tous navires confondus, c'est l'Italie qui affiche le plus grand nombre d'entrées dans ses ports, avec près de 510 mille navires. Elle est suivie par le Danemark (364 mille) et la Grèce (317 mille).

## Transport maritime de passagers

Le tableau 6 indique le nombre de passagers embarqués et débarqués dans l'ensemble des ports de chaque État membre. Ces chiffres portent sur le transport national, international intra-UE-15 et international extra-UE-15 de passagers. En ce qui concerne toutefois le transport national et international intra-UE-15 de passagers, il convient de tenir compte du fait que les passagers sont comptabilisés deux fois, c'est-à-dire lors de l'embarquement et lors du débarquement. Les totaux ainsi obtenus surestiment notablement le nombre de voyages réellement effectués. Ceci étant, 405 millions de personnes ont été acheminées par les ports de l'UE-15 en 2002. Contrairement au transport de marchandises, il n'y a pas de différence notable entre le nombre de passagers à l'embarquement et celui au débarquement et ce, parce que la plus grande partie du transport de passagers correspond aux principales liaisons par ferry.

Jusqu'en 2001, l'Italie présentait habituellement les chiffres de loin les plus élevés en matière de transport maritime de passagers, principalement en raison de la liaison entre le continent (Reggio Calabria) et Messine en Sicile.

Cependant, les chiffres obtenus par la Grèce ayant presque doublé entre 2001 et 2002 (atteignant 101 millions de passagers embarqués et débarqués), l'Italie se voit ainsi reléguée à la deuxième place. Cette croissance soudaine du nombre de passagers embarqués et débarqués en Grèce s'explique par la prise en compte de plusieurs ports qui n'avaient pas transmis de données précédemment (il s'agit notamment des ports de Rio et Antirio, et de Perama et Paloukia). La double comptabilisation des passagers évoquée plus haut s'applique particulièrement ici, puisque les chiffres concernent tous les liaisons nationales par ferry. Le Danemark occupe la troisième place du classement en termes de volume de passagers, bien qu'il ait enregistré un recul de 37 % depuis 1997, époque à laquelle il égalait pratiquement les chiffres de l'Italie. Le Danemark compte de nombreuses liaisons par ferry entre ses diverses îles et avec l'Allemagne, la Suède et la Norvège. Cette baisse est largement due à la mise en service d'un pont reliant ses deux îles principales (Sjælland et Fyn).

**Tableau 6: Transport de passagers par État membre: passagers embarqués et débarqués dans tous les ports (en 1000)**

	1997		1998		1999		2000		2001		2002	
	ENTRÉES	SORTIES	ENTRÉES	SORTIES	ENTRÉES	SORTIES	ENTRÉES	SORTIES	ENTRÉES	SORTIES	ENTRÉES	SORTIES
BE	925	1 021	839	857	775	778	764	756	689	689	550	575
DK	37 899	38 030	31 661	31 787	28 649	28 696	25 958	25 872	23 994	23 868	24 090	24 088
DE	:	:	:	:	:	:	15 719	15 659	15 985	15 832	16 749	16 473
EL	16 169	16 090	17 312	18 053	18 177	19 003	14 040	13 827	25 116	25 009	50 637	50 546
ES	6 949	6 990	7 739	7 610	8 131	8 093	7 924	6 659	9 839	8 784	10 132	8 814
FR	16 576	16 548	15 426	15 400	15 233	15 203	13 956	13 887	13 888	13 836	14 566	14 544
IE	2 209	2 171	2 354	2 329	2 203	2 155	2 094	2 124	1 940	1 955	1 935	1 958
IT	40 128	40 056	40 398	40 223	42 744	42 695	43 215	43 161	43 438	43 444	41 394	41 306
NL	974	989	928	912	976	973	1 003	1 001	1 019	1 022	1 104	1 098
PT	19	15	238	235	237	235	268	267	273	269	251	251
FI	7 617	7 574	8 012	7 974	8 096	8 051	8 008	7 956	8 405	8 324	8 336	8 241
SE	20 580	20 369	20 955	20 794	20 914	20 660	18 457	18 116	16 201	16 149	16 164	15 948
UK	18 103	18 183	18 407	18 477	17 872	17 941	16 867	16 985	17 225	17 291	17 835	17 788
NO	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	2 832	3 246

Le volume de passagers transportés par la liaison trans-Manche entre Calais et Douvres influence les chiffres du Royaume-Uni et de la France. Le nombre de passagers transportés par cette liaison a reculé de plus de 20 % depuis 1997. La raison est en évidence l'alternative que le tunnel sous la Manche représente par rapport au transport maritime.

Bien qu'en Belgique, le transport de passagers par mer soit beaucoup plus limité en termes absolus, il est clair qu'il a également été affecté par l'alternative du transport

ferroviaire par le tunnel sous la Manche, avec une baisse de plus de 40 % entre 1997 et 2002.

Depuis 1998, le transport de passagers par les ports suédois affiche également un déclin général (- 21 % entre 1997 et 2002). Cependant, la principale baisse s'est produite entre 1999 et 2000 (-12 %), en raison de l'introduction d'alternatives aux transports maritimes, telles que la mise en service du pont Øresund assurant la liaison avec le Danemark.

**Tableau 7: Les 15 premiers ports en matière de transport de passagers – nombre de passagers embarqués et débarqués (en 1000)**

	1997	2000	2001	2002	Change 1997-2002 (%)			
1 Douvres (UK)	21 236	Douvres (UK)	16 197	Douvres (UK)	15 957	Douvres (UK)	16 449	-22.5
2 Calais (FR)	20 060	Calais (FR)	15 068	Calais (FR)	14 370	Calais (FR)	14 991	-25.3
3 Helsingborg (SE)	13 397	Helsingborg (SE)	13 525	Helsingborg (SE)	11 771	Antirio (EL)	14 210	:
4 Helsingør (DK)	13 302	Helsingør (DK)	13 322	Messine (IT)	11 612	Rio (EL)	14 210	:
5 Messine (IT)	11 157	Messine (IT)	11 898	Helsingør (DK)	11 513	Paloukia Salaminas (EL)	12 133	:
6 Reggio Di Calabria (IT)	11 000	Reggio Di Calabria (IT)	11 839	Reggio Di Calabria (IT)	11 511	Perama (EL)	12 133	:
7 Le Pirée (EL)	8 707	Helsinki (FI)	9 251	Helsinki (FI)	9 010	Helsingborg (SE)	11 666	-12.9
8 Helsinki (FI)	8 146	Stockholm (SE)	7 746	Le Pirée (EL)	8 237	Helsingør (DK)	11 609	-12.7
9 Korsør (DK)	8 117	Le Pirée (EL)	7 289	Naples (IT)	7 056	Messine (IT)	10 256	-8.1
10 Nyborg (DK)	8 040	Naples (IT)	6 748	Stockholm (SE)	7 001	Reggio Di Calabria (IT)	10 137	-7.8
11 Stockholm (SE)	7 499	Rodby (Faergehavn) (DK)	5 430	Rodby (Faergehavn) (DK)	6 028	Helsinki (FI)	8 871	8.9
12 Naples (IT)	7 277	Puttgarden (DE)	5 430	Puttgarden (DE)	5 984	Le Pirée (EL)	8 633	-0.9
13 Rødby (Faergehavn) (DK)	5 975	Capri (IT)	5 404	Capri (IT)	5 546	Stockholm (SE)	6 826	-9.0
14 Malmö (SE)	5 236	Santa Cruz De Tenerife (ES)	4 927	Santa Cruz De Tenerife (ES)	4 910	Naples (IT)	6 708	-7.8
15 Capri (IT)	4 995	Kobenhavns (Og Frihavnen) (DK)	3 821	Algeciras (ES)	4 402	Puttgarden (DE)	6 592	:

Le tableau 7 classe les 15 premiers ports en fonction du nombre total de passagers embarqués et débarqués.

Le classement des principaux ports de transport de passagers présente de nombreuses similitudes avec les classements de 2000 et de 2001. Le fait que la Grèce ait commencé à communiquer des données pour certaines liaisons par ferry très importantes explique les changements considérables intervenus dans le classement de 2002.

Douvres et Calais, qui représentent environ la moitié du transport de passagers par mer au Royaume-Uni et en France, restent les ports les plus importants. La chute significative du nombre de passagers reflète l'ouverture du tunnel sous la Manche, comme expliqué précédemment. Toutefois, Douvres et Calais ont été en mesure d'éviter un plus grand déclin encore, puisqu'ils ont enregistré respectivement une hausse de 3,1 % et de 4,3 % en 2002 par rapport à 2001.

Les ports de Rio et d'Antirio sont proches de Douvres et de Calais en termes de passagers transportés. Ces deux ports grecs affichent exactement le même nombre de passagers (14,2 millions) en ce qui concerne la courte traversée par le détroit du Golfe de Corinthe entre le continent grec et le Péloponnèse. Cependant, comme une liaison fixe est en cours de construction (dont l'achèvement est prévu en décembre 2004), les chiffres de passagers

pour Rio et Antirio devraient baisser dans une mesure très considérable (sinon être ramenés à zéro) en 2005.

Deux autres ports grecs font leur entrée dans le classement de 2002 : la liaison entre Perama (Le Pirée) et Paloukia sur l'île de Salaminas. Ces deux ports enregistrent un volume de 12,1 millions de passagers.

Les septième et huitième ports sont Helsingborg (Suède) et Helsingør (Danemark), également reliés entre eux par une liaison par ferry fréquente. Ces deux ports affichent une baisse du nombre de passagers depuis 1999, probablement en raison de la mise en service du pont Øresund.

Comme mentionné plus haut, les ports de Messine (Sicile) et de Reggio Calabria (continent italien) contribuent sensiblement au transport de passagers en Italie. Mais des plans sont actuellement à l'étude pour la réalisation d'une liaison entre la Sicile et le continent au moyen d'un pont.

Bien qu'une baisse du volume de passagers soit constatée dans la plupart des ports ces dernières années, le port d'Helsinki a comptabilisé une hausse de 9 % en 2002 par rapport à 1997. La liaison avec la ville voisine de Tallinn, la capitale de l'Estonie, contribue largement au trafic de passagers d'Helsinki. Le volume de passagers devrait probablement augmenter après l'adhésion des nouveaux États membres.

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

Le présent numéro de "Statistiques en bref" repose sur les données collectées dans le cadre de la directive sur les statistiques maritimes 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 L320 du 30.12.1995, page 25). En raison des dérogations accordées aux États membres de 1997 à 1999, les données ne sont pas exhaustives au niveau de l'UE-15.

**Les données présentées dans cette publication concernent l'Union européenne avant le 1<sup>er</sup> mai 2004 et n'incluent dès lors que 15 États membres.** Les indications UE-15 font référence à un total de 13 États membres, le Luxembourg et l'Autriche ne possédant aucun port maritime.

### **Graphique 1: Part des types de fret traités (entrées et sorties) dans les principaux ports en 2002**

Dans un souci de clarté, certains types de fret ont été regroupés. C'est notamment le cas pour la catégorie "unités mobiles Ro-Ro", qui se compose "d'unités ro-ro autopropulsées" et "d'unités mobiles ro-ro (non autopropulsées)" (ro-ro = roll on / roll off).

### **Tableau 1: Transports maritimes: poids brut des marchandises traitées dans tous les ports – en million de tonnes**

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

### **Tableau 4: Transports maritimes dans les principaux ports en 2000-2002: origine/destination**

La Finlande n'a communiqué aucune donnée relative au transport (national) jusqu'en 2000. Par conséquent, la somme du trafic intra-UE-15 et du trafic extra-UE-15 est égale à 100 %. En ce qui concerne le calcul des chiffres "Trafic national" et pour éviter tout décompte en double: trafic national = entrées nationales + "x part de" sorties nationales ("x part de" = trafic de sorties nationales seulement dans le cas où l'inverse "trafic d'entrées" manque).

### **Tableau 5: Nombre de mouvements entrants et tonnage brut dans les principaux ports en 2002 – par type de navire**

Les chiffres indiqués sont ceux fournis par les différents États membres. Ils incluent des déclarations facultatives sur certains types de navires (navires de pêche, remorqueurs, navires divers).

### **Tableau 6: Transport de passagers par État membre: nombre de passagers embarqués et débarqués dans tous les ports (en 1000)**

L'Allemagne n'a transmis aucun chiffre jusqu'en 1999. Ce pays a bénéficié d'une dérogation pour le transport de passagers.

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

Espagne: les données concernent uniquement des ports importants.

### **Tableau 7: Les 15 premiers ports en matière de transport de passagers – nombre de passagers embarqués et débarqués**

Aucunes données ne sont disponibles pour les ports allemands jusque 1999 compris (dérogation).

#### **Allemagne**

À la demande de l'Allemagne, les ports voisins de Brême et de Bremerhaven ont été statistiquement combinés.

#### **Espagne**

**Ceuta et Melilla :** Les données relatives à l'Espagne incluent Ceuta et Melilla.

#### **France**

**Réunion, Guyane, Guadeloupe, Martinique :** 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. Le transport entre ces deux territoires et la France métropolitaine est ainsi considéré comme un transport national.

#### **Pays-Bas**

Les Pays-Bas n'ont communiqué aucune donnée sur le transport maritime national pour 2001 et 2002 (données provenant des services de douanes). Comme la part de cette catégorie de transport était assez limitée en 2000, elle n'exerce pas un impact important sur la situation globale. Cependant, certains chiffres (notamment ceux faisant référence aux ports néerlandais dans le tableau 2) peuvent être légèrement sous-estimés. Il se pourrait que les autorités néerlandaises recommencent à collecter des données nationales dans l'avenir.

#### **Portugal**

**Açores et Madère :** Les données relatives au Portugal incluent les Açores et Madère.

#### **Royaume-Uni**

"Tees & Hartlepool" fait référence aux installations portuaires situées dans l'estuaire de Tees. "Grimsby & Immingham" fait référence aux installations portuaires situées dans l'estuaire de la Humber. Ces deux estuaires se trouvent sur la côte est (mer du Nord) du Royaume-Uni. Forth fait référence aux installations portuaires situées dans le Firth of Forth près d'Édimbourg.

#### **Norvège**

La Norvège a commencé à transmettre des statistiques sur les transports maritimes, conformément à la directive du Conseil de l'UE, en prenant 2002 comme année de référence. Aucune donnée n'est donc disponible avant 2002.

Les chiffres présentés dans cette publication proviennent d'Eurostat et reflètent l'état de disponibilité des données dans la base de données de référence New Cronos d'Eurostat à partir de mars 2004.

**La présente publication** a été préparée avec l'aide de Manuel Da Silva (données) et de Jelle Bosch (commentaires).

# Pour en savoir plus:

- **Les bases de données**  
New Cronos, Thème 7

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
<b>DANMARKS STATISTIK</b> 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: <a href="http://www.dst.dk/bibliotek">http://www.dst.dk/bibliotek</a>	<b>Statistisches Bundesamt</b> 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: <a href="mailto:datashop@destatis.de">datashop@destatis.de</a> URL: <a href="http://www.eu-datashop.de/">http://www.eu-datashop.de/</a>	<b>INE</b> 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: <a href="mailto:datashop.eurostat@ine.es">datashop.eurostat@ine.es</a> URL: <a href="http://www.ine.es/produser/datashop/index.html">http://www.ine.es/produser/datashop/index.html</a> <i>Member of the MIDAS Net</i>	<b>INSEE Info Service</b> 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: <a href="mailto:datashop@insee.fr">datashop@insee.fr</a> <i>Member of the MIDAS Net</i>	<b>ISTAT</b> 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: <a href="mailto:datashop@istat.it">datashop@istat.it</a> URL: <a href="http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html">http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html</a> <i>Member of the MIDAS Net</i>
ITALIA – Milano	NEDERLAND	PORTUGAL	SUOMI/FINLAND	SVERIGE
<b>ISTAT</b> 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: <a href="mailto:mileuro@tin.it">mileuro@tin.it</a> URL: <a href="http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html">http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html</a> <i>Member of the MIDAS Net</i>	<b>Centraal Bureau voor de Statistiek</b> 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: <a href="mailto:datashop@cbs.nl">datashop@cbs.nl</a> URL: <a href="http://www.cbs.nl/eurodatashop">www.cbs.nl/eurodatashop</a>	<b>Eurostat Data Shop Lisboa</b> 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: <a href="mailto:data.shop@ine.pt">data.shop@ine.pt</a>	<b>Statistics Finland</b> 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: <a href="mailto:datashop@stat.fi">datashop@stat.fi</a> URL: <a href="http://www.tilastokeskus.fi/tk/kk/datashop/">http://www.tilastokeskus.fi/tk/kk/datashop/</a>	<b>Statistics Sweden</b> 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: <a href="mailto:infoSERVICE@scb.se">infoSERVICE@scb.se</a> URL: <a href="http://www.scb.se/templates/Standard_22884.asp">http://www.scb.se/templates/Standard_22884.asp</a>
UNITED KINGDOM	NORGE	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA	UNITED STATES OF AMERICA	
<b>Eurostat Data Shop</b> 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: <a href="mailto:eurostat.datashop@ons.gov.uk">eurostat.datashop@ons.gov.uk</a>	<b>Statistics Norway</b> 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: <a href="mailto:Datashop@ssb.no">Datashop@ssb.no</a> URL: <a href="http://www.ssb.no/biblioteket/datashop/">http://www.ssb.no/biblioteket/datashop/</a>	<b>Statistisches Amt des Kantons Zürich</b> Eurostat Data Shop Bleichenweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41) 1 225 12 12 Fax (41) 1 225 12 99 E-mail: <a href="mailto:datashop@statistik.zh.ch">datashop@statistik.zh.ch</a> URL: <a href="http://www.statistik.zh.ch">http://www.statistik.zh.ch</a>	<b>Harver Analytics</b> 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: <a href="mailto:eurodata@haver.com">eurodata@haver.com</a> URL: <a href="http://www.haver.com/">http://www.haver.com/</a>	

**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](mailto:eurostat-mediasupport@cec.eu.int)

## Pour toute information méthodologique:

Georgios Xenellis, Eurostat / D4, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 35384, Fax (352) 4301 32289,

E-mail: [Georges.Xenellis@cec.eu.int](mailto:Georges.Xenellis@cec.eu.int)

ORIGINAL: Anglais

N'hésitez pas à nous rencontrer sur Internet à l'adresse suivante: **[www.europa.eu.int/comm/eurostat/](http://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](mailto: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 – BALGARJA – 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