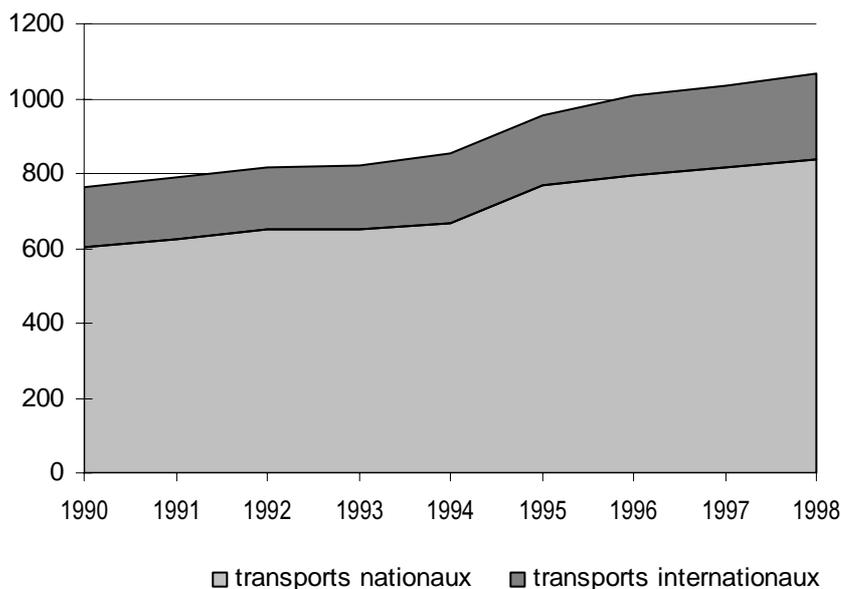


Tendances des transports routiers de marchandises 1990-1998

Anita Hedbrand

Graphique 1: Évolution des transports routiers nationaux et Internationaux pour la période 1990-1998 dans des États membres sélectionnés – en millions de tkm



* Les données des pays suivants ont été élaborées: B, DK, D, EL, E, F, I, NL, P, UK.

Source: Eurostat (New Cronos)

Principales tendances

Le total des transports routiers de marchandises dans l'UE en 1998 peut être évalué à 1 170 000 millions tonnes-kilomètres. Les transports nationaux représentent 77% de ce total, les transports internationaux 20%, les transports de transit 2% et le cabotage 0,2%.

Compte tenu des tonnes-kilomètres effectuées par les transporteurs nationaux, l'Allemagne - en raison de la réunification - a le plus progressé (68% entre 1990 et 1998, soit une croissance annuelle de 6,7%). La Grèce est un autre pays qui présente une croissance en volume importante (plus de 50% entre 1990 et 1998).

En Espagne, les transports internationaux se sont accrus à un rythme de croissance annuel moyen de 13,1% entre 1990 et 1998. Le volume des transports internationaux a doublé au Danemark, en Allemagne et au Portugal.

En raison de la taille relativement faible des marchés nationaux et de la proximité des marchés internationaux, les transporteurs du Bénélux sont demeurés très actifs en ce qui concerne tant le transport international par des tiers que le cabotage pendant toute la période d'observation.

Les transports nationaux pour compte propre sont en forte diminution dans tous les pays mais représentaient encore plus de 30% du total en Belgique et en Allemagne.

La ventilation par type de marchandises transportées ne révèle pas de changements importants. Les matériaux de construction dominent nettement les transports nationaux tandis que les articles manufacturés et divers dominent les transports internationaux.

Statistiques en bref

TRANSPORTS

THEME 7 – 3/2001

Contenu

Principales tendances	1
Transports nationaux.....	2
Transports internationaux.....	3
Transport routier international effectué par des tiers	4
Cabotage	4
Ventilation par type de transport.....	5
Ventilation par groupe de marchandises (chapitres NST/R)	6



Transports nationaux

En 1998, le volume total des transports routiers nationaux au niveau de l'UE pouvait être estimé à environ 900 000 millions de tkm, soit quatre fois le volume des transports routiers internationaux (environ 240 000 millions de tkm). Ce rapport est également illustré par le graphique 1 de la page précédente. En raison de leur géographie, les grands États membres ont évidemment des marchés nationaux importants et présentent les chiffres les plus élevés. L'Allemagne, la France, l'Italie et le Royaume-Uni représentent tous ensemble 73% du total des transports nationaux cumulés au sein de l'UE.

Le tableau 1 présente les séries chronologiques pour chaque pays; on observe une forte augmentation pendant toute la période d'observation.

Les chiffres de l'Allemagne sont influencés par la réunification: l'accroissement du volume du marché intérieur est à l'origine de l'augmentation de 68% par rapport à 1990. Alors que l'Allemagne était au deuxième rang en 1990 après le Royaume-Uni, elle se situait loin en tête en 1998.

Tableau 1: Transports nationaux - en millions de tkm

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	change 1990-98 (%)
UE-15	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Belgique	12 616	13 499	13 887	14 808	17 629	18 616	16 615	18 426	16 693	32
Danemark	9 354	9 027	9 407	8 779	9 531	9 327	9 432	9 712	10 108	8
Allemagne	120 168	138 071	158 817	153 815	200 014	201 299	199 195	203 119	202 230	68
Grèce	12 485	11 929	9 755	13 952	15 109	12 357	15 056	16 394	19 322	55
Espagne	69 924	74 661	75 226	75 517	77 174	78 744	76 257	80 634	91 329	31
France	118 200	120 900	122 400	118 800	124 600	135 300	136 502	138 960	145 459	23
Irlande	3 878	4 205	4 707	4 160	:	:	:	:	:	:
Italie	115 786	116 283	122 283	115 974	:	150 301	151 025	153 600	:	:
Luxembourg	:	:	453	484	519	531	392	:	:	:
Pays-Bas	22 581	23 037	25 271	25 658	25 458	26 683	27 303	27 384	28 240	25
Autriche	:	:	:	:	:	11 069	11 444	11 559	11 715	:
Portugal	10 978	11 788	10 652	9 941	11 171	11 119	13 994	14 443	14 693	34
Finlande	:	:	:	:	:	21 804	22 185	23 508	24 397	:
Suède	:	:	:	:	:	28 357	30 288	32 176	30 369	:
Royaume-Uni	132 968	127 205	123 565	131 453	140 646	146 714	150 195	152 502	155 431	17

Source: Eurostat (New Cronos)

Estimations en italiques

La Grèce (taux de croissance annuel moyen: 5,6%) a connu un accroissement de plus de 50% pendant la période d'observation, suivie par la Belgique (taux de croissance annuel moyen: 3,6%), l'Italie (taux de croissance moyen annuel entre 1990 et 1997: 3,6%) et le Portugal (taux de croissance moyen annuel: 3,7%), alors que le nombre de tonnes-kilomètres transportées s'est accru d'environ 30%.

Avec plus de 200 000 millions de tkm en 1998, le volume du trafic national de l'Allemagne est près de cinq fois supérieur à son trafic international.

Le transport national est près de quinze fois

supérieur au transport international en Grèce et de dix fois dans des pays comme la Finlande, la Suède et le Royaume-Uni. Par contre, le volume des transports nationaux ne représente qu'un tiers des transports internationaux au Luxembourg.

Il convient de signaler que les chiffres des transports nationaux sont légèrement plus élevés que ne l'indique le tableau 1, puisque les chiffres du cabotage (transport national par un transporteur installé dans un autre pays - voir la section spéciale du présent rapport) devraient être ajoutés aux totaux de chaque pays.

Transports internationaux

Le total des transports routiers internationaux s'élève à environ 240 000 millions de tkm en 1998.

Les parts réunies de l'Allemagne, de la France et des Pays-Bas représentent à elles seules la moitié de ce transport. Le total du Bénélux représente environ 25% du total de l'UE, ce qui montre que les transporteurs de ces trois petits États membres sont très actifs. La part traditionnellement élevée des transporteurs néerlandais est souvent expliquée par "l'effet Rotterdam".

La croissance moyenne annuelle des transports internationaux néerlandais de 2,2% entre 1990 et 1998 est relativement lente. À un niveau inférieur, en termes de résultats absolus, d'autres pays présentent un marché plus dynamique: entre 1990 et 1998, les

transports routiers internationaux de l'Espagne ont augmenté de 167% (croissance moyenne annuelle: 13%), ceux du Danemark ont plus que doublé (croissance moyenne annuelle: 9,7%), ceux de l'Allemagne (8,7%) et du Portugal (8,6%) présentent des taux de croissance annuels similaires à ceux enregistrés par le Danemark.

Les transports internationaux de la Belgique ne présentent pratiquement pas de progrès. Les chiffres pour l'Italie (disponibles jusqu'en 1997) présentent une variation relativement importante après 1994.

Le seul pays qui ait enregistré une diminution est la Grèce, où les transports routiers internationaux semblent se remettre lentement du conflit yougoslave.

Tableau 2: Transports internationaux - chargements et déchargements - en millions de tkm

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	variation 1990-98 (%)
UE-15	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Belgique	19 433	20 604	18 210	20 178	23 073	22 833	21 084	21 920	19 900	2
Danemark	5 145	5 872	6 384	10 423	11 433	12 421	11 344	11 226	10 796	110
Allemagne	21 432	23 137	24 203	25 681	25 772	29 507	31 679	36 736	41 884	95
Grèce	2 119	1 983	2 732	1 415	636	867	841	1 734	1 272	-40
Espagne	12 271	13 086	14 187	16 277	20 171	22 513	25 250	28 348	32 814	167
France	34 064	34 381	37 070	34 911	38 360	40 041	40 333	39 439	40 291	18
Irlande	1 008	780	411	887	:	:	:	:	:	:
Italie	20 498	18 423	19 661	18 179	19 309	12 497	23 940	19 754	:	:
Luxembourg	:	:	1 661	1 615	1 395	:	:	1 213	:	:
Pays-Bas	30 896	29 033	30 468	31 232	32 719	33 901	35 147	35 999	36 809	19
Autriche	:	:	:	:	:	4 485	3 547	3 617	3 874	:
Portugal	5 152	6 901	6 140	5 764	6 739	:	8 846	10 046	9 954	93
Finlande	:	:	:	:	:	:	2 570	2 122	2 413	:
Suède	:	:	:	:	:	2 914	2 768	2 571	2 829	:
Royaume-Un	10 651	11 229	11 755	12 479	14 370	14 415	15 523	16 263	16 122	51

Source: Eurostat (New Cronos)

Comme il a été indiqué au chapitre précédent, les transports routiers internationaux peuvent présenter une importance considérable pour les petits pays. Exprimés en tonnes-kilomètres transportées, les transports internationaux dépassent nettement les transports nationaux en Belgique, aux Pays-Bas et plus particulièrement au Luxembourg (quatre fois plus).

Outre les transports internationaux "normaux", les chiffres des transports par des tiers (transports internationaux effectués par un transporteur d'un pays tiers) devraient être ajoutés au total des transporteurs des différents États membres. On obtient ainsi le montant total des tonnes-kilomètres transportées par le trafic international.

Transport routier international effectué par des tiers

Les transports routiers internationaux effectués par un véhicule routier enregistré dans un pays tiers (transport routier international effectué par des tiers) peuvent présenter une grande importance pour certains pays. Les données disponibles montrent que - comme pour le cabotage (voir prochaine section) - les petits États membres ayant une position centrale ont une forte proportion de transports internationaux

effectué dans des pays tiers, non seulement en terme absolu mais aussi par rapport aux transports internationaux "normaux": cela est notamment le cas de la Belgique et des Pays-Bas, où les transports internationaux dans des pays tiers représentaient en 1998 20% du volume total des transports internationaux (en tonnes-kilomètres).

Tableau 3: Transports international effectué par des tiers dans l'UE 15 par des transporteurs des pays déclarants - en millions de tkm

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Belgique	2 298	1 975	3 129	3 166	3 822	3 799	3 746	2 933	3 848
Danemark	:	:	:	659	603	499	432	478	390
Allemagne	:	:	1 542	1 593	:	2 762	2 656	3 293	3 855
Grèce	4	7	:	:	:	:	:	:	:
Espagne	:	:	:	218	220	373	454	495	703
France	2 174	2 570	2 990	3 144	2 957	2 694	2 911	2 795	2 811
Irlande	184	112	:	:	:	:	:	:	:
Italie	:	:	149	143	153	186	237	:	:
Luxembourg	:	1 255	1 854	2 058	1 979	:	1 767	2 594	:
Pays-Bas	4 396	4 921	5 058	4 955	5 355	5 972	6 269	6 493	7 014
Autriche	438	413	422	408	430	446	306	349	390
Portugal	133	247	219	326	440	468	361	332	352
Finlande	:	:	:	:	:	:	153	21	64
Suède	:	:	:	:	:	64	50	70	26
Royaume-Uni	361	541	269	216	277	291	401	392	403

Source: Eurostat (New Cronos) - Données Directive

En raison de la faible taille de son marché intérieur, les transports internationaux par des tiers du Luxembourg atteignaient plus du double des transports internationaux "normaux" (en 1997). Pour tous les États membres, et notamment les États membres périphériques, ce type de transport présente une importance moindre: 10% du total des transports internationaux en Allemagne et en

Autriche, mais environ 7% en France et moins de 4% pour tous les autres États membres.

Le tableau 3 montre cependant qu'il s'est produit pendant toute la période d'observation des évolutions au niveau national. Bien qu'on observe une tendance générale à la hausse dans la plupart des pays, on ne peut parler d'une augmentation "régulière".

Cabotage

Le cabotage est le transport routier effectué à l'intérieur d'un pays par un transporteur installé dans un autre pays. Il a été introduit progressivement en 1990 (quotas d'autorisation) et entièrement libéralisé en 1998. Le régime de cabotage a été étendu aux États membres de l'AELE (à l'exception de la Suisse) à la suite de la création de l'EEE.

Bien que le tableau 4 montre un accroissement

important du cabotage depuis quelques années, son influence globale demeure faible: les transports nationaux par transporteurs résidents sont 250 fois plus importants que le cabotage.

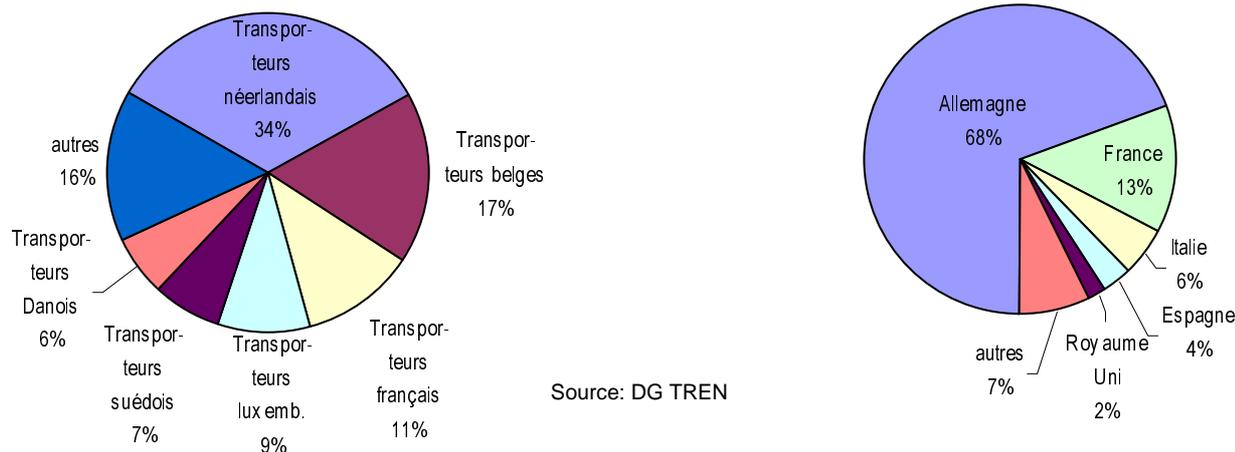
Certains pays bénéficient d'une nette préférence en ce qui concerne le cabotage: en 1997, 68% du total du cabotage ont été effectués en Allemagne et 13% en France.

Tableau 4: Cabotage total par des transporteurs des États membres de l'EEE en millions de tkm

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Jan.- June 1998
TOTAL	646	745	881	1 146	1 677	2 215	3 558	2 423

Source: DG TREN.

Graphique 2: Caboteurs les plus actifset principaux pays de cabotage



Les transporteurs des petits États membres sont plus incités à pratiquer le cabotage parce que leurs marchés nationaux sont petits et que d'autres marchés nationaux sont géographiquement proches. Les transporteurs du Bénélux ont été particulièrement actifs: ils assuraient en 1997 près de

60% du total du cabotage au sein de l'EEE. Les craintes de "concurrence déloyale" des pays à faible coût de main-d'œuvre demeurent infondées: 2% seulement du total du cabotage ont été effectués par la Grèce, l'Espagne et le Portugal.

Ventilation par type de transport

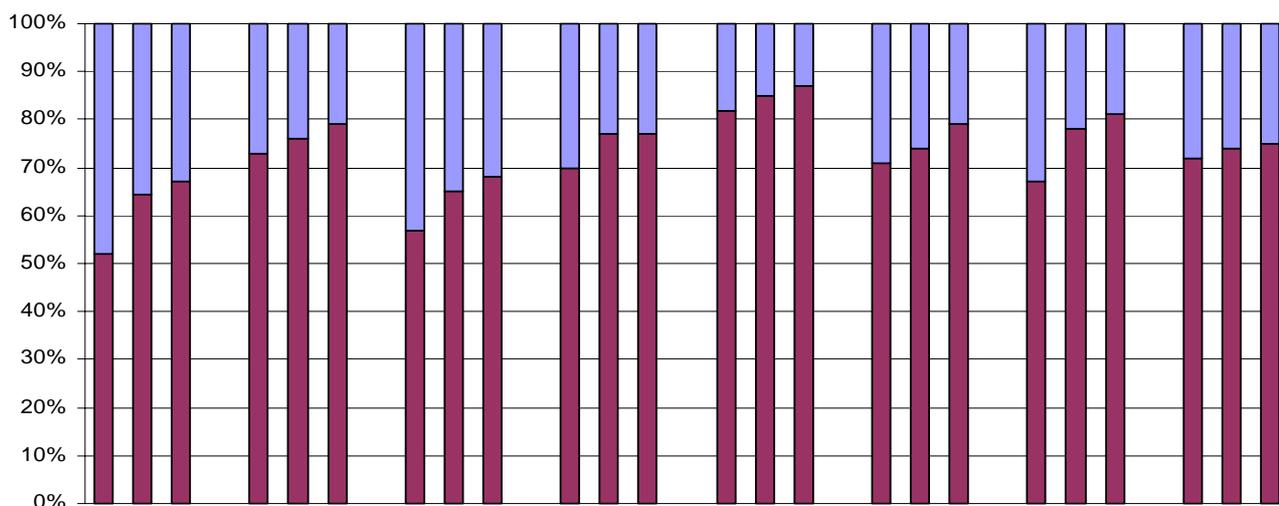
Si l'on observe les transports nationaux par type de transport, on constate que les transports "pour compte propre" diminuent régulièrement. On observe cette tendance dans tous les États membres pour lesquels des données sont disponibles. De plus en plus d'entreprises semblent se concentrer sur leurs activités principales et externaliser leurs activités de transport auxiliaires.

En fonction de la différence des structures économiques et industrielles, la situation varie cependant d'un pays à l'autre. Le graphique 3 montre que parmi les huit pays observés, la Belgique et

l'Allemagne présentent la part la plus élevée de transports pour "compte propre" en 1998, avec 33% et 32%, respectivement. Tous les autres pays ont désormais une part de transports pour "compte propre" nettement inférieure à 30%, le chiffre le plus bas étant celui de l'Espagne (13%).

Le passage progressif d'un accroissement des transports pour "compte d'autrui" semble le plus lent au Royaume-Uni, où la part des transports pour "compte propre" n'a que lentement diminué (de 28% en 1990 à 25% en 1998).

Graphique 3 : Transports nationaux, répartition par type - en %



Source : Eurostat (New Cronos)

Note: données fondées sur les millions de tkm transportées.

■ pour compte d'autrui ■ pour compte propre

La quasi-totalité des transports routiers internationaux consiste en transports pour compte d'autrui. Parmi les pays observés (les mêmes que dans la section précédente, à l'exception de la Grèce), celui qui présente le glissement le plus important des transports pour compte propre vers le transport pour compte d'autrui est la Belgique: alors que la part des transports pour compte propre se maintenait encore à 31% en 1990, elle n'était plus

que de 13% en 1998. L'Allemagne arrive au deuxième rang pour la part des transports pour compte propre (9%, contre 11% en 1990). Tous les autres pays enregistrent une part de transports pour compte propre nettement inférieure à 5%.

Les transports internationaux pour compte propre sont parfois si négligeables que certains pays ne recueillent même pas ces données.

Ventilation par groupe de marchandises (chapitres NST/R)

Si l'on observe les transports du point de vue des différents types de marchandises transportées, on constate des différences importantes entre transports nationaux et internationaux.

Si l'on examine séparément les figures 4 et 5, on ne remarque pas de changement important de la part des divers groupes de marchandises entre 1990 et 1998. La comparaison des différents chapitres NST/R entre transports nationaux et internationaux est plus intéressante. Il apparaît alors que les transports de minerais bruts et raffinés et de matériaux de construction (chapitre 6) représentent à eux seuls près de la moitié (47%) du volume total des transports routiers nationaux (exprimé en tonnes), alors que la part de cette même catégorie dans les transports internationaux n'atteint qu'environ 15%.

L'autre différence remarquable concerne le chapitre 9 de la NST/R (machines, équipements de transport, articles manufacturés et autres biens), où l'on observe la situation inverse: leur part s'élève à 17% dans les transports nationaux, et 33% dans les transports internationaux.

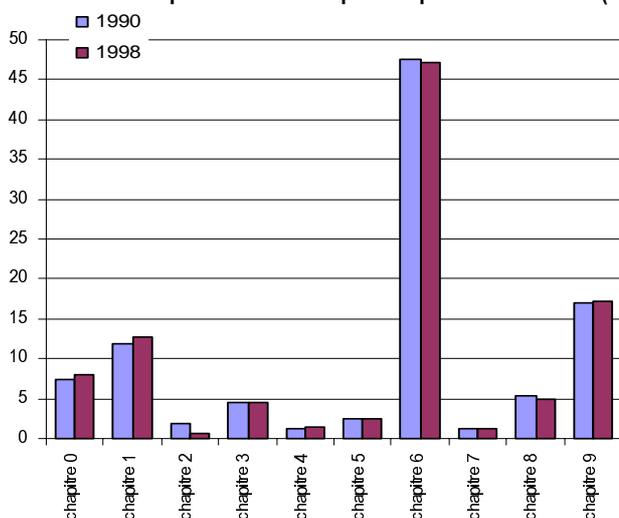
Le graphique 5 montre qu'en dehors du chapitre 9 de la NST/R, la répartition des types de marchandises est plus ou moins équilibrée.

Bien que cela n'apparaisse pas dans le graphique 5, il convient de signaler que le groupe 24 de la NST/R "biens divers", qui est un sous-groupe du chapitre 9, est largement responsable de la part plus élevée de ce chapitre en 1998 par rapport à 1990: alors que le groupe 24 représentait 30% du volume en tonnes du chapitre 9 en 1990, cette part était passée à 42% en 1998. On a remarqué que les marchandises transportées en conteneurs, dont le contenu n'est pas connu exactement par les autorités déclarantes, sont de plus en plus classées sous "biens divers".

Chapitres de la NST/R

- 0 Produits agricoles et animaux vivants
- 1 Denrées alimentaires et fourrage
- 2 Combustibles minéraux solides
- 3 Produits pétroliers
- 4 Minerais et déchets pour la métallurgie
- 5 Produits métallurgiques
- 6 Minerais bruts ou manufacturés et matériaux de construction
- 7 Engrais
- 8 Produits chimiques
- 9 Machines, équipements de transport, objets manufacturés et biens divers

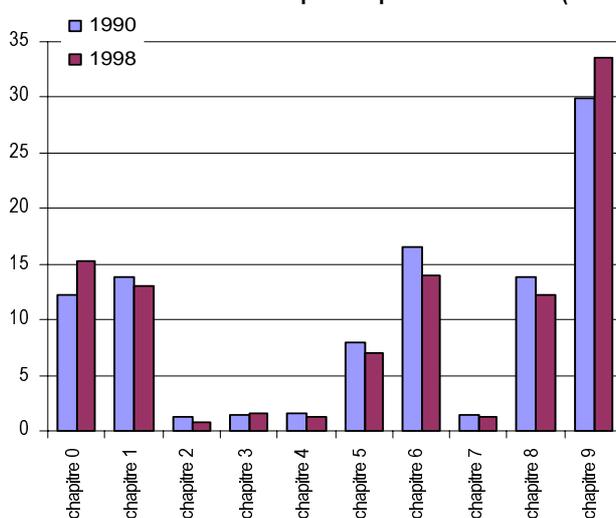
Graph. 4: Parts des groupes de marchandises dans les transports nationaux par chapitre de la NST/R (en %)



Note: Les données sont fondées sur les tonnes expédiées dans les États membres suivants: B, DK, D, EL, E, F, NL, P, UK.

Source: Eurostat (New Cronos)

Graphique 5: Part des groupes des biens dans les transports internationaux par chapitre de la NST/R (en %)



Note: Les données sont fondées sur les tonnes expédiées dans les États

membres suivants: B, DK, D, EL, E, F, NL, P, UK.

Pour les transports routiers tant nationaux qu'internationaux, les biens à "haut volume-faible valeur" tels que les combustibles minéraux solides (chapitre 2), les produits pétroliers (chapitre 3), les minerais et déchets pour la métallurgie (chapitre 4) et les engrais (chapitre 7) ont une part très faible.

Un regard vers d'autres modes de transport montre que la part des produits relevant des chapitres 2 et 3 de la NST/R dans les transports de biens par rails et par voies navigables est relativement élevée (près de 10% pour le rail et de 20% pour la navigation intérieure).

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

Les données présentées ici 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, à l'exception des données relatives au cabotage, qui ont été recueillies sur la base du règlement du Conseil (CEE) n° 3118/93 "fixant les conditions de la mission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre".

Cabotage

Outre les transports nationaux "traditionnels", le cabotage (transports nationaux effectués par des transporteurs enregistrés dans un autre pays) doit être également classé parmi les transports nationaux. Alors que les transports nationaux "traditionnels" sont fondés sur les déclarations de transport des États membres sur leur propre territoire par des transporteurs enregistrés chez eux, le cabotage est déclaré par les États membres pour des transporteurs enregistrés dans leur pays effectuant des transports nationaux à l'étranger.

Les données relatives au cabotage sont extraites de la base de données cabotage de la DG TREN. Le tableau sur le cabotage prend en considération le cabotage effectué dans les pays de l'EEE. Elles ont été ajustées pour prendre en considération la sous-déclaration croissante à partir de 1996.

Transports internationaux

Les transports internationaux présentés ici sont fondés sur les déclarations des biens expédiés et reçus par les différents États membres. On évite le double calcul du fait que les déclarations portent uniquement sur les transporteurs résidents des pays déclarants: les chiffres additionnent les marchandises expédiées par des transporteurs résidents vers tous les pays du monde et les biens apportés dans le pays déclarant par des transporteurs résidents de tous les pays du monde.

Transport international effectué par des tiers

Le transport international effectué par des tiers est défini comme des transports routiers internationaux effectués par des véhicules routiers enregistrés dans un pays tiers. Il convient donc de les considérer comme partie intégrante des transports internationaux.

Les chiffres présentés dans les tableaux prennent en considération le transport international effectué par des tiers par les transporteurs des pays déclarants. Ils ne montrent donc pas où ce type de transports a été effectué, mais par qui. Les données relatives à ce type de transport ne sont pas complètes; les tableaux présentent celles qui sont disponibles actuellement. Nous avons utilisé deux sources: la directive du Conseil et les chiffres du "Questionnaire commun" (questionnaire conjoint d'Eurostat, de l'UN-ECE (Nations-Unies – Commission Economique pour l'Europe) et de la CEMT - Conférence Européenne des Ministres des Transports).

Ventilation par type de transport

Les informations présentées prennent en considération les États membres qui ont fourni des données pour 1990, 1995 et 1998.

Ventilation par groupes de marchandises

La classification NST/R (Nomenclature type des produits pour les statistiques des transports/révisée) comporte 24 groupes de marchandises. En raison du manque de place disponible, il n'est pas possible de les présenter tous séparément. Chaque groupe a donc été agrégé au niveau du chapitre NST/R. Les chapitres de la NST/R sont décrits brièvement dans la section correspondante du commentaire, pour faciliter la lecture.

La présente publication a été élaborée avec l'assistance de Jelle Bosch, Artemis Information Management.

Pour en savoir plus:

➤ Les bases de données

New Cronos, Theme 7
Domaine Transport routier

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

BELGIQUE/BELGIË	DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA - Roma
Eurostat Data Shop Bruxelles/Brussel Rue du Commerce 124 Handelsstraat 124 B-1000 BRUXELLES / BRUSSEL Tel. (32-2) 234 67 50 Fax (32-2) 234 67 51 E-mail: datashop@planistat.be	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	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 Fax (49) 1888-644 94 30 E-mail: datashop@statistik-bund.de	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Oficina 009 Entrada por Estébanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34) 91 583 91 67 Fax (34) 91 579 71 20 E-mail: datashop.eurostat@ine.es	INSEE Info Service Eurostat Data Shop 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tel. (33) 1 53 17 88 44 Fax (33) 1 53 17 88 22 E-mail: datashop@insee.fr	ISTAT Centro di Informazione Statistica Sede di Roma, Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 ROMA Tel. (39) 06 46 73 31 02/06 Fax (39) 06 46 73 31 01/07 E-mail: dipdiff@istat.it
ITALIA - Milano	LUXEMBOURG	NEDERLAND	NORGE	PORTUGAL	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA
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	Eurostat Data Shop Luxembourg BP 453 L-2014 LUXEMBOURG 4, rue A. Weicker L-2721 LUXEMBOURG Tel. (352) 43 35-2251 Fax (352) 43 35-2221 E-mail: dslux@eurostat.datashop.lu	STATISTICS NETHERLANDS Eurostat Data Shop-Voorburg Postbus 4000 NL-2270 JM VOORBURG Tel. (31-70) 337 49 00 Fax (31-70) 337 59 84 E-mail: datashop@cbs.nl	Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 Boks. 81 31, Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42/43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: datashop@ssb.no	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	Statistisches Amt des Kantons Zürich, Eurostat Data Shop Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41-1) 225 12 12 Fax (41-1) 225 12 99 E-mail: datashop@statistik.zh.ch Internet: http://www.zh.ch/statistik
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	UNITED KINGDOM	UNITED KINGDOM	UNITED STATES OF AMERICA	
STATISTICS FINLAND Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 28 FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakuja 13 B, 2 Kerros, Helsinki P. (358-9) 17 34 22 21 F. (358-9) 17 34 22 79 Sähköposti: datashop.tilastokeskus@tilastokeskus.fi Internet: http://www.tilastokeskus.fi/tilk/ kk/datashop.html	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: info@scb.se Internet: http://www.scb.se/info/ datashop/e/udatashop.asp	Eurostat Data Shop Enquiries & advice and publications Office for National Statistics Customers & Electronic Services Unit 1 Drummond Gate - B1/05 LONDON SW1V 2QQ Tel. (44-20) 75 33 56 76 Fax (44-1633) 81 27 62 E-mail: eurostat.datashop@ons.gov.uk	Eurostat Data Shop Electronic Data Extractions, Enquiries & advice - R.CADE Unit 1L Mounjoey Research Centre University of Durham DURHAM DH1 3SW Tel: (44-191) 374 73 50 Fax: (44-191) 384 49 71 E-mail: r-cade@dur.ac.uk URL: http://www.r-cade.dur.ac.uk	HAVER ANALYTICS Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 Tel. (1-212) 986 93 00 Fax (1-212) 986 69 81 E-mail: eurodata@haver.com	

Media Support Eurostat (seulement pour journalistes professionnels):

Bâtiment Bech Bureau A3/48 - L-2920 Luxembourg - Tél. (352) 4301 33408 - Fax (352) 4301 32649 - e-mail: eurostat-media-support@cec.eu.int

Pour toute information méthodologique:

Anita Hedbrand, Eurostat/C2, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301-35312, Fax (352) 4301-32289, E-mail: anita.hedbrand@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
Adresse Internet: <http://eur-op.eu.int/fr/general/s-ad.htm>
courriel électronique: info.info@cec.eu.int

BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - GREECE/ELLADA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - LUXEMBOURG - NEDERLAND - ÖSTERREICH
PORTUGAL - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - ISLAND - NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - BALGARIJA - 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

Bon de commande

Je m'abonne à Statistiques en bref pour 1 an (du 1.1.2001 au 31.12.2001):
(adresses des Data Shops et des bureaux de vente voir plus haut)

Formule 1: L'ensemble des 9 thèmes (environ 140 numéros)

Papier: 360 EUR

Langue souhaitée: DE EN FR

Formule 2: Un ou plusieurs des 7 thèmes suivants:

Thème 1 « Statistiques générales »

Papier: 42 EUR

Thème 2 « Économie et finances »

Thème 3 « Population et conditions sociales »

Thème 4 « Industrie, commerce et services »

Thème 5 « Agriculture et pêche »

Thème 6 « Commerce extérieur »

Thème 8 « Environnement et énergie »

Papier: 84 EUR

Langue souhaitée: DE EN FR

Les Statistiques en bref (fichier pdf) peuvent être téléchargés gratuitement du site internet Eurostat. Vous devez simplement vous enregistrer. Pour d'autres formules, veuillez contacter votre Data Shop.

Merci de me faire parvenir un exemplaire gratuit du « mini-guide Eurostat » (sélection de produits et services Eurostat)

Langue souhaitée: DE EN FR

Je souhaite m'abonner gratuitement à « Références statistiques », la note d'information sur les produits et services Eurostat

Langue souhaitée: DE EN FR

M. M^{me} M^{lle}

(SVP écrire en majuscules)

Nom: _____ Prénom: _____

Société: _____ Département: _____

Fonction: _____

Adresse: _____

Code postal: _____ Ville: _____

Pays: _____

Tél.: _____ Fax: _____

E-mail: _____

Paiement à réception de la facture de préférence par:

Virement bancaire

Visa Eurocard

Carte N°: _____ Expiration le: ____/____

Merci de confirmer votre numéro de TVA intra-communautaire:

A défaut, la TVA sera appliquée automatiquement. Aucune note de crédit ne sera établie a posteriori.