

Transport de marchandises par voies navigables intérieures en Europe en 2004

Statistiques en bref

TRANSPORTS

01/2006

Auteur

Luis A. DE LA FUENTE LAYOS

Contenu

Données essentielles.....1

Transport par voies navigables intérieures dans l'UE: évolution générale par type de transport..... 2

Transport par voies navigables intérieures selon les marchandises 3

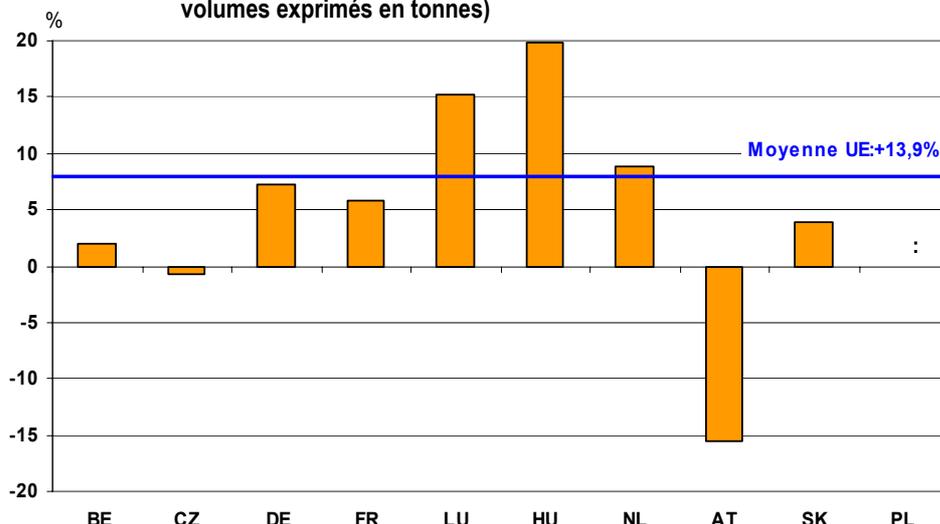
Les voies navigables intérieures par type de bateaux 5

Transport de marchandises par voies navigables intérieures dans les pays candidats 6



Fin de rédaction: 12.01.2006
Données extraites le: 01.09.2006
ISSN 1562-1316
Numéro de catalogue: KS-NZ-06-001-FR-N
© Communautés européennes, 2006

Graphique 1 : Taux de croissance 2003-2004 du transport de marchandises par voie navigable intérieure pour les différents États membres (sur la base de volumes exprimés en tonnes)



PL : pas de données disponibles pour 2003

BE: taux de croissance 2002/2003

UE calculée sans PL et Belgique

Données essentielles

En 2004, le volume total de ce mode de transport dans l'Union européenne s'est établi à environ 408 millions de tonnes. Le transport national et international représentait respectivement 48 % et 52 % du total (sur la base des chargements du transport national et international).

L'Allemagne et les Pays-Bas sont les deux principaux contributeurs à cette activité. En 2004, ils représentaient 86 % des biens transportés en Europe (sur la base des chargements du transport national et international). Toutefois, en termes de croissance annuelle (2003-2004), la Hongrie (20%) et le Luxembourg (15%) ont enregistré les chiffres les plus élevés. Le taux de croissance moyen de l'UE à l'exclusion de la Belgique et de la Pologne a atteint 13,9%.

En Pologne et en République Tchèque, le transport national (exprimé en tonnes transportées) était prédominant. Dans les autres États membres, c'est le transport international (chargements et déchargements) qui a été le principal type de transport, à l'exception du Luxembourg où le transport en transit est arrivé largement en tête.

Au niveau national, ce sont les minéraux bruts et manufacturés ainsi que les matériaux de construction qui représentent presque la moitié des marchandises transportées par voies navigables intérieures. Les auto-moteurs ont transporté 81 % des marchandises.

Pour ce qui est des pays candidats, les voies navigables intérieures sont essentiellement utilisées pour le transport national de marchandises en Roumanie, alors que la Bulgarie affiche des chiffres plus élevés pour le transport international.

Transport par voies navigables intérieures dans l'UE: évolution générale par type de transport

Le tableau 1 fournit des données sur l'évolution des quantités de marchandises transportées depuis 2001. La comparaison des données 2003 et 2004 fait apparaître une augmentation globale d'environ 13,9% pour les marchandises transportées au niveau de l'UE (sans la Belgique et la Pologne toutefois). En 2004, le volume total des marchandises transportées par voies navigables intérieures s'est établi à 408 millions de tonnes dans l'UE, soit 65 760 millions de tonnes-km.

Les chiffres observés pour l'Allemagne et les Pays-Bas traduisent le rôle clé de l'axe rhénan pour le transport par voies navigables intérieures. Ces deux pays totalisent 86% des marchandises ainsi transportées en Europe. Une autre fraction de 12% est attribuable à la France et la Belgique. Luxembourg et l'Autriche ne représentent que 1% des marchandises transportées par voies navigables intérieures, alors que le 1% restant correspond aux nouveaux États membres.

Dans les quatre pays qui transportent les volumes les plus importants de marchandises par voies navigables intérieures

(Pays-Bas, Allemagne, France et Luxembourg), les quantités de marchandises (en tonnes) transportées sont similaires pour les années 2001 et 2004, même si elles enregistrent toutes une croissance positive en 2004.

Toutefois, si l'année 2004 a été marquée par une forte poussée ascendante dans la plupart des pays, les chiffres de l'Autriche font apparaître une nouvelle fois un recul brutal qui peut s'expliquer par deux raisons : d'une part, les données concernant le transit de marchandises ne sont plus exhaustives depuis que le bureau des douanes entre l'Autriche et la Slovaquie a été fermé à la suite de l'élargissement de l'UE (alors qu'il avait été responsable de l'enregistrement des données sur les marchandises en transit) ; d'autre part, une baisse sensible a été enregistrée en ce qui concerne le transport national de minéraux bruts et manufacturés et de matériaux de construction. Enfin, les transports par voies navigables intérieures ont donné des signes de stagnation en République Tchèque.

Tableau 1 : Évolution du transport total de marchandises par État membre

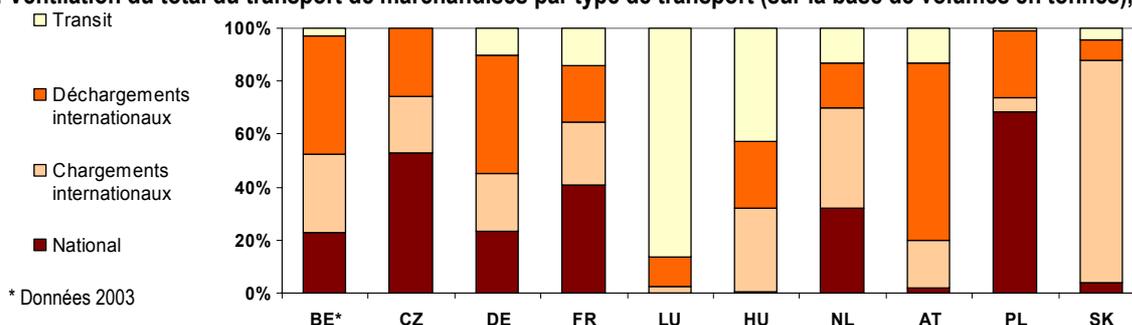
	BE ²	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	SK	EU-25 ³
	en 1000 tonnes										
2001	127 870	1 747	236 101	68 408	11 061	5 897	328 913	11 634	:	3 234	395 465
2002	134 463	1 569	231 746	67 092	8 568	7 093	311 507	12 316	:	3 293	382 651
2003	137 145	1 184	219 999	63 670	9 704	6 137	293 390	10 737	:	2 624	357 894
2004	:	1 176	235 861	67 312	11 180	7 356	319 219	9 072	7 296	2 725	407 533
Croissance (%) 2001-2004 ¹	7,3	-32,7	-0,1	-1,6	1,1	24,7	-2,9	-22,0	:	-15,7	3,1
	en Mio tkm										
2001	7 655	78	64 818	8 294	371	2 346	41 793	2 557	:	:	58 337
2002	8 073	80	64 166	8 269	281	3 076	40 804	2 846	:	98	58 505
2003	8 230	58	58 154	8 024	316	1 517	39 031	2 276	:	94	54 655
2004	:	48	63 667	8 420	370	1 904	43 092	1 747	370	91	65 760
Croissance (%) 2001-2004 ¹	7,5	-38,3	-1,8	1,5	-0,4	-18,9	3,1	-31,7	:	-7,1	12,7

¹ Belgique: 2001-2003 — ² Au premier semestre 2005, BE a déclaré 74 745 000 tonnes et 4 242 Mio tkm. — ³ Le total UE25 a été calculé sans BE et PL. Afin d'éviter les doubles décomptes, le total a été calculé de manière à correspondre à la somme du transport national et international.

Trois types de transport peuvent être étudiés lorsque l'on examine le transport de marchandises par voies navigables intérieures : le transport national, le transport international et le transport en transit. Au niveau européen, si l'on considère le transport en transit comme un mode de transport international, le transport national et le transport international représente respectivement 48% et 52% de l'ensemble du transport par voies navigables intérieures (basé sur les

chargements transportés au niveau national et international). Toutefois, la situation est différente au niveau national. Le graphique 2 fait apparaître qu'aucune marchandise n'est ainsi transportée au niveau national au Luxembourg. Compte tenu de la taille du pays et du fait qu'il ne dispose que de 35 km de voies navigables intérieures, cette situation n'est pas surprenante. La Hongrie, l'Autriche et la Slovaquie affichent elles-aussi des parts très faibles de transport intérieur.

Graph.2: Ventilation du total du transport de marchandises par type de transport (sur la base de volumes en tonnes), 2004 (%)



En revanche, la Pologne, la République Tchèque, la France, les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique, enregistrent des parts de transport intérieur considérables par rapport au total du transport de marchandises par voies navigables intérieures (respectivement 69%, 53%, 40%, 32%, 23% en 2004).

Le Luxembourg a enregistré la plus forte proportion de transport en transit (86% du transport par voies navigables intérieures).

Près de la moitié du volume total des marchandises qui ont traversé une frontière au niveau de l'UE (« déchargements internationaux ») a été enregistré en Belgique (données 2003), en Allemagne et en Autriche.

Tableau 2 : transport intra-UE de biens déclaré par région en 2004 (1000 tonnes)

Pays de chargement \ Pays de déchargement	Pays de déchargement										TOTAL
	BE	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	SK	
BE ⁽¹⁾		2	11 851	5 175	282	50	22 673	52	1	0	40 086
CZ	16		222	-	-	:	17	-	:	:	255
DE	14 700	357		1 798	387	381	29 324	998	311	28	48 284
FR	3 854	:	5 231		208	27	5 933	:	:	:	15 253
LU	19	-	181	6		-	76	-	:	:	281
HU	69	-	659	6	23		333	585	:	2	1 676
NL	36 110	78	73 947	5 634	370	314		957	4	:	117 413
AT	95	-	440	24	-	526	140		:	186	1 411
PL	24	:	1 773	:	:	:	35	:		:	1 832
SK	7	-	407	1	-	35	62	1 632	:		2 144
TOTAL	54 893	436	94 712	12 644	1 269	1 333	58 592	4 223	316	217	228 635

(1) Données miroir des pays partenaires

Pour ce qui est du transport international de marchandises, il convient de s'intéresser aux principaux pays échangeant des marchandises. La quantité de biens échangés entre pays est notamment influencée par des aspects économiques, mais également par la structure du réseau transeuropéen.

Le tableau 2 est une matrice et présente la quantité de biens échangés en 2004 entre les dix États membres. Le pays déclarant est un pays de chargement, à l'exception de la Belgique où les données en miroir des pays partenaires ont été utilisées dans tous les cas.

Il en ressort que 82% du transport international par voies navigables intérieures passent pas les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne. Plus précisément, 45% des marchandises ainsi transportées concernent des échanges entre les Pays-Bas et l'Allemagne. Les exportations des Pays-Bas à

destination de l'Allemagne représentent 32% du total, tandis que les échanges entre les Pays-Bas et la Belgique correspondent à 26% du total.

Les Pays-Bas sont le pays européen qui arrive largement en tête en ce qui concerne les exportations de marchandises par voies navigables intérieures (117 millions de tonnes). Les Pays-Bas échangent 110 millions de tonnes de marchandises avec l'Allemagne et la Belgique, soit 94 % du total de ces transports internationaux.

En matière d'exportations, l'Allemagne est une destination importante pour l'ensemble des États membres (environ 95 millions de tonnes de marchandises) : sa part s'établit à 78% pour les Pays-Bas, 13% pour la Belgique et 6% pour la France. L'Allemagne arrive largement en tête des pays qui importent le plus de marchandises.

Transport par voies navigables intérieures selon les marchandises

Les tableaux 3, 4 et 5 analysent les groupes de marchandises transportées dans chaque État membre en ce qui concerne le transport national, international et en transit.

Le tableau 3 montre qu'au niveau national les minéraux bruts ou manufacturés et les matériaux de construction (chapitre 6 de la nomenclature NST/R) représentent près de la moitié des marchandises transportées. Dix-neuf pourcent sont attribuables aux produits pétroliers (chapitre 3 de la NST/R). La ventilation par type de marchandises transportées reste similaire au fil des ans.

Au niveau international (cfr. tableau 4), les produits les plus transportés sont les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction (chapitre 6 de la NST/R). Leur part

s'établit à 19% de l'ensemble des marchandises transportées. Les minerais et déchets pour la métallurgie (chapitre 4 de la NST/R) représentent 17% du total, précédant ainsi les produits pétroliers (chapitre 3 de la NST/R) avec 15%. Comme pour le transport national, les proportions globales n'ont pas changé au cours des dernières années.

Les tableaux 3, 4 et 5 font apparaître en outre des différences entre les États membres: au niveau national, l'Autriche se distingue des autres pays européens par la prépondérance du transport des produits pétroliers (chapitre 3 de la NST/R) et de produits métallurgiques (chapitre 5 de la NST/R). Ces biens représentent 89% du total des marchandises transportées. Un faible volume de minéraux bruts ou

manufacturés et de matériaux de construction (chapitre 6 de la NST/R) a également pu être observé.

Dans le cas de la République tchèque, les minéraux bruts ou manufacturés et les matériaux de construction (chapitre 6 de la NST/R) représentaient 91% du total. La ventilation par groupe de produit a été similaire en Belgique et en Allemagne

et aussi davantage répartie. Un tiers de l'ensemble des marchandises transportées se compose encore de minéraux bruts ou manufacturés et de matériaux de construction (chapitre 6 de la NST/R). En France et aux Pays-Bas, le transport de ces marchandises est encore plus prédominant, puisqu'il représente environ 59% (France) et 50% (Pays-Bas) du total.

Tableau 3 : Transport national de marchandises (en 1000 tonnes) par chapitre NST/R déclaré en 2004

National	Chapitres NST/R										TOTAL	TOTAL (%)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
BE*	640	1 468	4 233	5 413	1 574	1 280	10 768	1 114	2 183	2 414	31 086	14,0
CZ	4	5	0	0	0	6	564	39	0	0	620	0,3
DE	1 635	3 245	7 953	14 684	3 406	1 256	15 210	1 058	5 207	1 556	55 209	24,8
FR	2 314	458	1 667	3 715	166	262	16 349	57	1 052	1 460	27 500	12,3
LU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HU	2	0	0	31	0	0	6	0	0	0	39	0,0
NL	2 872	7 021	3 731	17 913	2 353	1 247	51 458	1 595	5 308	9 426	102 924	46,2
AT	4	0	1	97	0	73	7	8	0	1	191	0,1
PL	6	2	596	39	492	116	3 289	229	222	18	5 010	2,2
SK	3	0	0	0	0	0	103	0	0	0	106	0,0
TOTAL	7 481	12 199	18 181	41 892	7 991	4 239	97 754	4 101	13 972	14 874	222 685	
TOTAL (%)	3,4	5,5	8,2	18,8	3,6	1,9	43,9	1,8	6,3	6,7		100

* Données 2003

Tableau 4: Transport international de marchandises (en 1000 tonnes) par chapitre NST/R déclaré en 2004

International		Chapitres NST/R										TOTAL	TOTAL (%)
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
BE*	Total	3 400	3 977	7 004	18 099	7 105	4 220	25 940	4 084	10 889	17 014	101 733	21,1
	Chargé	1 076	1 224	3 359	8 396	1 587	1 969	7 921	1 596	5 648	8 351	41 127	8,5
	Déchargé	2 324	2 753	3 645	9 704	5 518	2 251	18 019	2 488	5 241	8 663	60 606	12,6
CZ	Total	22	276	19	0	1	12	57	95	52	22	557	0,1
	Chargé	21	103	19	0	1	12	4	80	1	15	255	0,1
	Déchargé	2	173	0	0	0	0	53	15	51	7	302	0,1
DE	Total	4 584	10 486	21 872	19 759	32 743	9 929	27 036	4 745	13 385	11 938	156 476	32,4
	Chargé	2 749	3 252	973	3 845	2 353	5 487	17 362	1 791	6 059	7 496	51 367	10,7
	Déchargé	1 835	7 234	20 899	15 914	30 390	4 441	9 673	2 954	7 325	4 441	105 109	21,8
FR	Total	5 609	2 494	4 503	2 241	2 426	1 870	7 377	1 102	1 444	1 415	30 482	6,3
	Chargé	5 360	2 000	91	806	212	1 044	5 287	116	228	945	16 088	3,3
	Déchargé	250	494	4412	1435	2215	826	2090	986	1216	470	14394	3,0
LU	Total	1	0	64	445	335	115	467	99	0	4	1 530	0,3
	Chargé	1	0	0	0	6	108	161	2	0	3	281	0,1
	Déchargé	0	0	64	445	330	8	305	96	0	1	1 249	0,3
HU	Total	811	1 101	186	844	149	666	164	170	3	78	4 171	0,9
	Chargé	742	357	52	488	57	436	148	0	2	31	2 313	0,5
	Déchargé	70	744	133	356	92	230	16	170	1	47	1 859	0,4
NL	Total	5 490	8 119	22 542	29 323	34 451	5 398	30 331	2 829	14 714	21 646	174 841	36,3
	Chargé	1 309	5 886	21 641	22 995	33 395	3 135	12 449	2 131	8 892	8 965	120 798	25,1
	Déchargé	4 181	2 233	901	6 328	1 056	2 263	17 882	698	5 822	12 681	54 043	11,2
AT	Total	624	423	136	1 760	2 820	437	566	858	47	35	7 707	1,6
	Chargé	107	20	0	550	0	169	129	608	31	22	1 635	0,3
	Déchargé	517	404	136	1 211	2 820	268	437	250	16	13	6 072	1,3
PL	Total	16	116	843	0	307	325	244	290	51	26	2 218	0,5
	Chargé	8	66	5	0	21	217	51	4	0	15	386	0,1
	Déchargé	9	50	839	0	286	109	193	286	51	11	1 832	0,4
SK	Total	124	163	40	836	864	80	42	297	25	28	2 499	0,5
	Chargé	121	68	26	826	824	67	39	277	25	13	2 286	0,5
	Déchargé	3	95	14	10	40	13	3	20	0	15	213	0,0
TOTAL	20 683	27 155	57 210	73 308	81 201	23 052	92 224	14 569	40 610	52 205	482 214		
TOTAL (%)	4,3	5,6	11,9	15,2	16,8	4,8	19,1	3,0	8,4	10,8		100	

* Données 2003

Tableau 5 : Transport en transit de marchandises (en 1000 tonnes) par chapitre NST/R déclaré en 2004

Transit	Chapitres NST/R										TOTAL	TOTAL (%)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
BE*	1 425	295	200	41	301	444	436	727	396	61	4 325	4,6
CZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
DE	2 610	2 150	4 283	4 174	2 008	1 765	3 178	624	538	2 845	24 175	25,9
FR	314	374	235	3 285	186	784	1 982	171	710	1 302	9 344	10,0
LU	1 852	882	3 965	35	1 219	739	666	234	50	8	9 650	10,3
HU	83	191	142	65	1 286	598	124	279	86	293	3 146	3,4
NL	1 514	1 558	3 794	6 267	1 892	4 868	4 872	1 921	4 651	10 117	41 454	44,4
AT	67	404	11	87	7	353	29	100	29	86	1 174	1,3
PL	1	2	0	0	18	41	4	0	1	1	68	0,1
SK	8	11	6	0	15	66	3	7	0	3	119	0,1
TOTAL	7 874	5 866	12 637	13 953	6 932	9 659	11 294	4 063	6 461	14 715	93 454	
TOTAL (%)	8,4	6,3	13,5	14,9	7,4	10,3	12,1	4,3	6,9	15,7		100

* Données 2003

En ce qui concerne la ventilation par chapitre de produits pour le transport international (cfr. tableau 4), il est moins facile d'établir un profil par pays. Les États membres ont transporté différents groupes de produits dans des proportions variables. La France affiche la part la plus élevée de produits agricoles et d'animaux vivants (chapitre 0 de la NST/R), soit 18% de l'ensemble des biens transportés. Au Luxembourg, les marchandises transportées correspondent essentiellement à des minéraux bruts ou manufacturés et des matériaux de construction (chapitre 6 de la NST/R) ainsi que des produits pétroliers (chapitre 3 de la NST/R), représentant près de deux tiers du total.

En ce qui concerne la ventilation par catégories de biens transportés par voies navigables intérieures en transit (cfr. tableau 5), la part des produits agricoles et des animaux vivants est beaucoup plus élevée que pour le transport national et international (le chapitre 0 de la NST/R représente 8% du total du transport en transit, contre 3% pour le transport national et 4% pour le transport international). La France, l'Allemagne et les Pays-Bas enregistrent une part assez sensible de produits pétroliers (chapitre 3 de la NST/R) dans le cas du transport en transit (respectivement 35%, 17% et 15%).

Les voies navigables intérieures par type de bateaux

Le nombre de bateaux immatriculés diminue sensiblement depuis plusieurs années, essentiellement du fait des programmes successifs de mise à la ferraille qui ont été mis en œuvre au niveau communautaire. Le tableau 6 montre l'importance de chaque type de bateaux pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures. Il en ressort, sans surprise, que les automoteurs arrivent largement en tête du type de bateau utilisé pour le transport de marchandises au niveau européen. En 2004, 78% des marchandises ont été transportées sur de tels bateaux. Une fois encore, la situation varie toutefois sensiblement d'un État membre à l'autre. Le

Luxembourg, par exemple, n'a pas enregistré d'utilisation pour les barges tractées.

Dans les autres États membres, la part des citernes automoteurs a affiché des écarts considérables. En France, ce type de bateaux représente une faible proportion du transport (moins de 5%), contre au moins 20% dans d'autres pays (à l'exception de l'Autriche, du Luxembourg et de la Hongrie). En Autriche, ce sont les barges tractées qui sont le plus utilisées.

Tableau 6 : Transport total par type de bateau (en 1000 tonnes) déclaré en 2004

Type de bateau	BE ¹	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	SK
Automoteur	109 003	:	188 677	54 035	10 106	2 219	252 345	3 991	738	178
Automoteur citerne	35 220	:	49 712	3 115	510	462	74 190	858	39	:
Autre automoteur	73 783	:	138 965	50 920	9 596	1 757	178 155	3 133	699	:
Chaland	236	:	663	239	-	387	1 121	1 756	26	1 164
Chaland citerne	3	:	10	-	-	155	2	4	-	67
Autre chaland	233	:	653	239	-	233	1 119	1 752	26	1 097
Barge	27 893	:	46 521	13 038	1 074	4 749	65 700	3 325	6 532	263
Barge citerne	2 370	:	1 903	1 992	-	494	4 986	1 100	-	:
Autre barge	25 523	:	44 617	11 046	1 074	4 255	60 713	2 225	6 532	:
Autre bateau de transport de marchand	13	:	-	-	-	-	54	-	-	1 120
TOTAL	137 145	:	235 861	67 312	11 180	7 356	319 219	9 072	7 296	2 725

¹ Données 2003

Transport de marchandises par voies navigables intérieures dans les pays candidats

En tant que pays candidats, la Bulgarie et la Roumanie établissent également une déclaration concernant le transport de marchandises par voies navigables intérieures, conformément aux principes exposés dans la directive. Les chiffres figurant au tableau 7 ont été fournis sur une base

volontaire. Les principales voies navigables intérieures reliées au réseau des pays tiers sont l'axe Rhin-Main-Danube et l'axe Elbe-Oder-Danube. Le Danube est le principal cours d'eau européen reliant l'Europe occidentale à l'Europe centrale, l'Europe orientale et la Mer noire.

Tableau 7 : Évolution du transport total de marchandises par type de transport (en 1000 tonnes et Mio tkm)

	1000 tonnes							Mio tkm
	Total	National	International				Transit	Total
			Chargé	Déchargé	Dont UE15			
					Chargé	Déchargé		
BULGARIE¹								
2001	6 411	512	1 828	4 071	127	35	:	420
2002	6 395	539	1 877	3 980	204	87	:	562
2003	7 269	773	2 301	4 196	143	89	:	613
2004	4 406	904	470	3 033	211	157	:	697
ROUMANIE								
2001	:	:	:	:	:	:	:	:
2002	:	:	:	:	:	:	:	:
2003	:	:	:	:	:	:	:	:
2004	29 893	24 717	2 222	2 954	305	60	:	6 955

1: les données relatives aux bateaux utilisés comme bacs et dragueurs ont été prises en compte jusqu'en 2003. Les données 2004 englobent les dragueurs, mais pas les bacs, ce qui explique la baisse importante du transport total de marchandises déclaré par la Bulgarie en 2004 (les services de bacs avec la Roumanie ayant été exclus)

Les données fournies par les deux pays candidats montrent que l'usage des voies navigables intérieures affiche évidemment des différences sensibles : s'il est essentiellement utilisé à des fins de transport intérieur en Roumanie, il relève avant tout du transport international en Bulgarie. Les importations (transport international - déchargements) revêtent une importance particulière.

Le tableau 8 fournit des indications sur les quantités de biens échangés entre les dix États membres et les deux pays candidats en 2004. Le pays déclarant correspond au pays de chargement.

Les principaux partenaires de la Roumanie sont la Hongrie, l'Autriche et la Bulgarie. C'est avec ces trois pays que la Roumanie échange un volume de 940 000 tonnes de biens, soit 93% du total de son transport international.

Les principaux partenaires de la Bulgarie sont la Roumanie et l'Allemagne avec lesquels elle échange 324 000 tonnes de biens, c'est-à-dire 80% du total de son transport international.

Tableau 8: Transport de marchandises déclaré par relation en 2004 (1000 tonnes)

Pays de chargement \ Pays de déchargement	BE	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	SK	BG	RO	TOTAL
	RO	3	-	59	-	-	466	1	242	-	10	232	
BG	-	-	159	1	-	13	-	52	-	12		165	403
TOTAL	3	0	218	1	0	480	1	294	0	22	232	165	1417

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR –NOTES METHODOLOGIQUES

Les chiffres sont tirés de la base d'Eurostat sur le transport par voie navigable intérieure, dans laquelle figurent les statistiques sur les transports nationaux, internationaux et de transit établies pour les États membres en application de la directive 80/1119/CEE du Conseil. Les données sont collectées par dix États membres de l'Union européenne: Belgique (BE), Allemagne (DE), France (FR), Luxembourg (LU), Pays-Bas (NL), Autriche (AT), République tchèque (CZ), Hongrie (HU), Pologne (PL) et Slovaquie (SK). En vertu de l'article 2 de la directive, les États membres dont l'ensemble des marchandises transportées annuellement par voie navigable intérieure en trafic international ou de transit n'excède pas 1 million de tonnes sont dispensés de l'obligation de fournir les données requises par la directive. En outre, deux pays candidats, la Bulgarie (BG) et la Roumanie (RO), fournissent des données conformément aux exigences de la directive.

Disponibilité des données

Belgique: les données 2004 ne sont pas disponibles.

République tchèque: le transport par type de bateau n'est pas disponible.

Pologne : les données 2001 à 2003 ne sont pas disponibles; les données 2004 ne comprennent que les chiffres du transport par les bateaux immatriculés en Pologne et ne tiennent donc pas compte des opérations de transport des bateaux étrangers sur les voies navigables intérieures polonaises.

Roumanie: les données 2001 à 2003 ne sont pas disponibles. Dans les tableaux 4 et 5, le total a été calculé en additionnant les valeurs déclarées et comporte des doubles décomptes.

Symboles

“.” non disponible
“-“ non applicable.

Définition des différents types de transport par voie navigable intérieure

Total des transports de marchandises au niveau européen en tonnes: il s'agit du volume des transports déclarés par chaque État membre pour les chargements nationaux et internationaux. En d'autres termes, les déchargements internationaux ne sont pas pris en compte en raison du double décompte au niveau européen. Le total des transports de biens en tkm est déclaré sur le territoire national et comprend donc les transports nationaux, internationaux et en transit.

Transports nationaux par voie navigable intérieure: transports par voie navigable intérieure entre deux lieux (de chargement et de déchargement) situés dans le même pays, indépendamment du pays où le bateau de transport est enregistré.

Transports internationaux par voie navigable intérieure: transports par voie navigable intérieure entre deux lieux (de chargement et de déchargement) situés dans deux pays différents.

Transports de transit par voie navigable intérieure: transports par voie navigable intérieure à travers un pays, entre deux lieux (de chargement et de déchargement) situés tous deux dans un autre pays ou dans deux autres pays, pour autant que la traversée du pays ne se fasse que par voie navigable intérieure et qu'il n'y ait ni chargement ni déchargement dans le pays traversé.

Automoteur: embarcation destinée au transport de marchandises par voie navigable intérieure et disposant de son propre système de propulsion mécanique.

Automoteur-citerne: automoteur destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz.

Chaland: embarcation remorquée destinée au transport de marchandises par voie navigable intérieure et ne disposant pas d'un système de propulsion mécanique propre.

Chaland-citerne: chaland destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz.

Barge: embarcation poussée destinée au transport de marchandises par voie navigable intérieure et ne disposant pas d'un système de propulsion mécanique propre.

Barge-citerne: barge destinée au transport en vrac de liquides ou de gaz.

Ventilation par groupe de produits

La classification NST/R (nomenclature uniforme de marchandises pour les statistiques de transport/révisée) comporte 24 groupes de produits. Par manque de place, il n'est pas possible de présenter séparément les 24 groupes en question. Aussi ont-ils été agrégés au niveau des chapitres de la NST/R. Les chapitres de la NST/R sont décrits succinctement dans la section concernée du commentaire, de façon à en améliorer la lisibilité.

Chapitres NST/R

- | | |
|----|---------------------------------------------------------------------|
| 0: | Produits agricoles et animaux vivants |
| 1: | Denrées alimentaires et fourrages |
| 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. |

La présente publication a été élaborée avec l'aide de Sandrine Cipponeri et Emmanuelle Berthe, Sogeti Luxembourg S.A.

Pour en savoir plus:

Les bases de données: [Site internet EUROSTAT/Page d'accueil/Données](#)

Transports

 **Indicateurs principaux - transports**

 **Transport ferroviaire**

 **Transport routier**

 **Navigation intérieure**

 **Mesure de transport - marchandises (Directive du Conseil 80/1119/EEC)**

Les journalistes peuvent contacter le service média support :

Bâtiment BECH, Bureau A4/017
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408

Fax (352) 4301 35349

E-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

European Statistical Data Support:

Eurostat a mis en place, conjointement avec les membres du "Système statistique européen", un réseau de centres d'appui, qui couvrira presque tous les États membres et certains pays de l'AELE.

La mission de ces centres sera d'aider et d'orienter les utilisateurs qui se procureront des données statistiques européennes sur l'internet.

Vous trouverez sur notre site internet des informations précises sur ce réseau de centres d'appui:
www.europa.eu.int/comm/eurostat/

Une liste des bureaux de vente dans le monde est disponible à :

l'Office des publications officielles des Communautés européennes.

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.eu.int>

E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int
