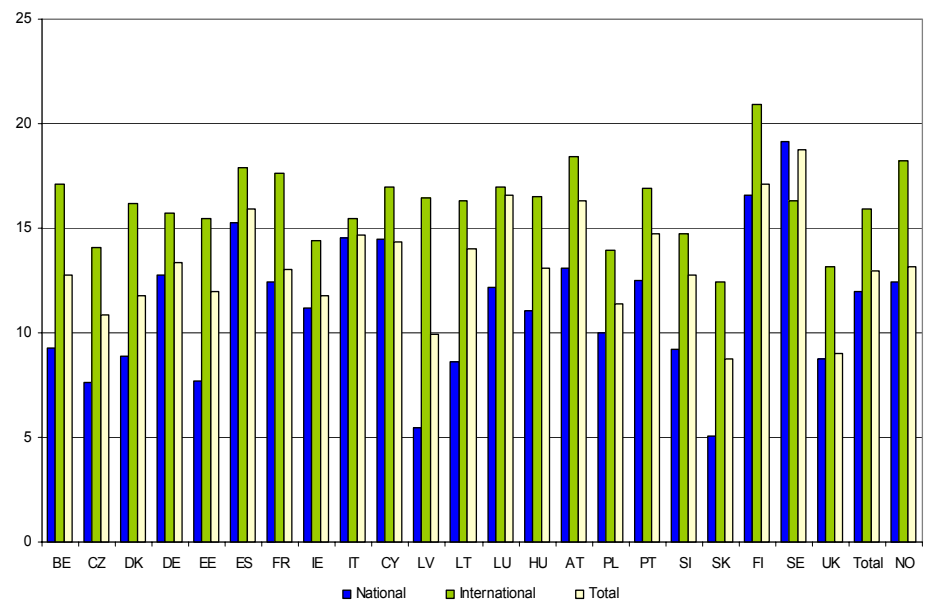


# Transport routier de marchandises 2000-2004: Chargement moyen et aspects régionaux

*Un camion européen transporte en moyenne 13 tonnes.*

Graphique 1: Chargement moyen des véhicules pour le transport national, international et total, 2004 - tonnes



Chargement moyen des véhicules : chargement moyen par kilomètre parcouru en charge - cf. «notes méthodologiques». Disponibilité des données : cf. «notes méthodologiques».

## Statistiques en bref

### TRANSPORTS

5/2006

#### Auteurs

Carla SCIULLO  
Maria SMIHILY

## Contenu

Faits marquants ..... 1

Chargement moyen des véhicules ..... 2

Transport régional de marchandises par route ..... 4

### Faits marquants

Le chargement moyen d'un véhicule de transport routier s'est établi à 12,9 tonnes au niveau de l'UE en 2004, contre 15,9 tonnes pour le transport international et 12,0 tonnes pour le transport national (cf. graphique 1 ci-dessus). Le seul pays à faire exception a été la Suède où les chargements étaient plus importants pour le transport national que pour le transport international.

En ce qui concerne les pays, on peut observer une vaste fourchette de chargements moyens s'écartant du total global 2004. En Suède, en Finlande, au Luxembourg, en Autriche et en Espagne, le chargement moyen dépasse de 20 % celui de l'UE; à l'inverse, il se situe 20 % en dessous de la moyenne communautaire en Slovaquie, au Royaume-Uni et en Lettonie.

Au niveau de l'UE, le chargement moyen des véhicules augmente parallèlement à la charge utile. L'Allemagne et l'Autriche sont les seuls pays à faire exception à cette règle.

Au niveau de l'UE aussi, le chargement moyen des véhicules augmentent en fonction de la distance, alors qu'il est beaucoup plus variable au niveau national. Certains pays enregistrent même une baisse du chargement moyen à mesure que la distance augmente.

Sur les dix régions de niveau NUTS 3 qui ont affiché le niveau le plus important de chargement et de déchargement de marchandises en 2004, six sont espagnoles. Au niveau NUTS 1, la corrélation est forte entre le volume de biens chargés et déchargés dans chaque région.



## Chargement moyen des véhicules

**Tableau 1: Chargement moyen des véhicules pour le transport total - tonnes**

	2000	2001	2002	2003	2004	évol. % 2000-2004
BE	12,7	12,3	12,6	13,1	12,8	0,8%
CZ	7,9	9,9	10,0	9,7	10,9	36,9%
DK	11,6	11,0	11,3	11,5	11,8	1,5%
DE	13,0	13,1	13,2	13,4	13,4	2,8%
EE	:	:	:	10,4	12,0	:
ES	15,8	15,7	15,7	15,7	15,9	1,2%
FR	12,9	13,1	12,8	13,1	13,0	1,5%
IE	11,8	11,9	11,8	11,9	11,8	0,2%
IT	16,2	16,4	17,0	15,7	14,7	-9,2%
CY	:	:	11,2	12,2	14,3	:
LV	:	:	9,6	8,6	10,0	:
LT	:	:	:	13,5	14,0	:
LU	17,0	16,0	16,3	16,6	16,6	-2,5%
HU	:	5,8	8,1	12,7	13,1	:
NL	9,1	8,6	7,8	11,7	:	:
AT	15,9	16,1	16,3	16,3	16,3	2,6%
PL	:	:	:	:	11,4	:
PT	12,8	13,3	13,5	13,1	14,8	15,3%
SI	:	:	:	:	12,8	:
SK	:	:	:	8,1	8,7	:
FI	17,5	16,8	17,3	16,7	17,1	-2,1%
SE	18,0	17,4	18,3	18,5	18,8	4,1%
UK	8,2	8,4	8,4	8,6	9,0	9,6%
Total	12,3	12,3	12,4	12,8	12,9	:
NO	13,4	13,6	13,9	13,3	13,2	-1,8%

Chargement moyen des véhicules : chargement moyen par kilomètre parcouru en charge. Disponibilité des données : cf. «notes méthod.»

Le tableau 1 montre que le chargement moyen des véhicules de l'UE s'est établi à 12,9 tonnes en 2004. En ce qui concerne le total 2004, le chargement moyen varie de 18,8 tonnes en Suède et 17,1 tonnes en Finlande à 8,7 tonnes en Slovaquie et 9 tonnes au Royaume-Uni.

Le tableau 2 présente une ventilation du chargement moyen pour le transport national et international. Au niveau de l'UE, le transport international a affiché des chargements moyens plus élevés que le transport national (15,9 tonnes contre 12,0 tonnes). Tous les pays à l'exception de la Suède ont enregistré des chargements moyens plus élevés pour le transport international. En ce qui concerne certains pays nordiques, les chargements élevés autorisés pour le transport national de produits forestiers ou de minerai notamment expliquent peut-être en partie ces valeurs élevées. Cette remarque s'applique en particulier à la Suède où le chargement moyen du transport national était sensiblement plus élevé que celui du transport international. Le tableau 2 montre en outre que les écarts entre les chargements moyens du transport national et international sont demeurés relativement stables au niveau des pays durant la période écoulée depuis l'an 2000. Même pour la Suède, la caractéristique des chargements plus élevés en transport national a persisté durant l'ensemble de la période 2000-2004.

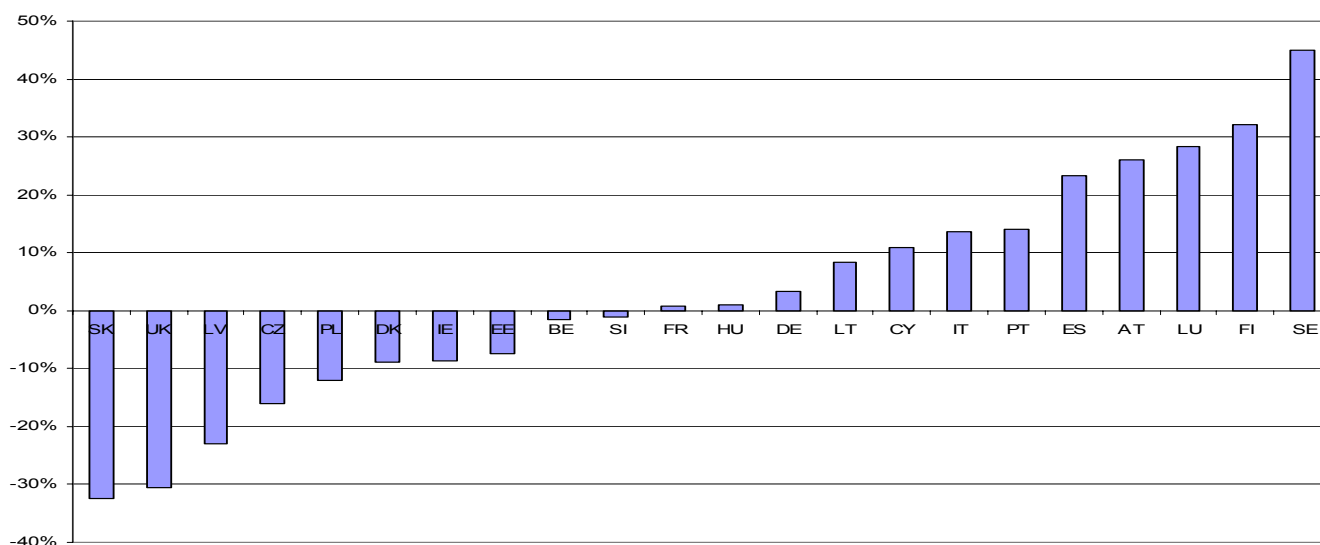
**Tableau 2: Chargement moyen des véhicules pour le transport national et international - tonnes**

	National					International				
	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
BE	10,0	9,5	9,3	9,7	9,3	15,2	15,1	16,1	16,8	17,1
CZ	4,9	7,1	7,1	7,1	7,6	12,7	13,1	13,4	12,5	14,1
DK	8,7	8,4	8,7	8,7	8,9	16,1	15,7	15,8	16,1	16,2
DE	12,5	12,5	12,7	12,9	12,8	15,5	15,6	15,6	15,5	15,7
EE	:	:	:	6,9	7,7	:	:	:	15,7	15,5
ES	15,2	15,0	15,0	15,1	15,2	17,4	17,5	17,7	17,6	17,9
FR	12,1	12,4	12,2	12,5	12,5	16,9	17,1	17,4	17,7	17,7
IE	10,4	11,2	11,0	11,3	11,2	16,1	14,6	14,8	14,3	14,4
IT	16,0	16,2	16,8	15,5	14,5	17,3	17,1	17,7	16,5	15,5
CY	:	:	11,2	12,1	14,5	:	:	18,5	15,5	17,0
LV	:	:	4,9	4,6	5,4	:	:	17,4	16,0	16,4
LT	:	:	:	7,5	8,6	:	:	:	16,2	16,3
LU	11,2	11,3	11,7	12,0	12,2	17,5	16,4	16,8	17,0	17,0
HU	:	4,7	6,5	11,0	11,1	:	10,4	13,1	16,2	16,5
NL	5,6	5,2	4,6	8,7	:	15,3	15,0	14,3	15,2	:
AT	12,9	13,0	13,2	13,2	13,1	18,1	18,3	18,5	18,4	18,4
PL	:	:	:	:	10,0	:	:	:	:	13,9
PT	10,8	11,4	11,2	10,8	12,5	16,3	16,5	17,0	17,0	16,9
SI	:	:	:	:	9,2	:	:	:	:	14,7
SK	:	:	:	4,8	5,1	:	:	:	11,7	12,4
FI	17,0	16,3	16,9	16,2	16,6	21,5	21,5	20,1	20,8	20,9
SE	18,3	17,6	18,6	18,9	19,1	16,0	15,9	16,2	16,4	16,3
UK	8,1	8,4	8,4	8,6	8,7	8,9	8,8	8,8	9,1	13,2*
Total	11,5	11,4	11,5	11,9	12,0	15,5	15,4	15,7	15,6	15,9
NO	12,6	12,9	13,2	12,5	12,4	18,3	18,3	18,4	18,7	18,2

\* Chiffre non comparable avec les années antérieures : en révision.

Chargement moyen des véhicules: chargement moyen par kilomètre parcouru en charge. Disponibilité des données: cf. «notes méthodologique»

**Graphique 2 : Variation entre le chargement moyen des véhicules pour chaque pays et la moyenne de l'UE pour le transport total, 2004 - % en tonnes**



Disponibilité des données : cf. «notes méthodologiques».

Le graphique 2 montre comment s'établit le chargement moyen déclaré par les différents États membres par rapport à la moyenne communautaire enregistrée en 2004. Cinq pays présentent une moyenne supérieure de 20 % à celle de l'UE, la Suède, la Finlande, le Luxembourg, l'Autriche et l'Espagne. En fait, la moyenne de la Suède et de la Finlande dépasse la moyenne communautaire de respectivement 45 % et 32 %. À l'inverse, trois pays ont accusé des chargements moyens inférieurs de 20 % à celle de l'UE, la Slovaquie, le Royaume-Uni et la Lettonie, la Slovaquie et le Royaume-Uni affichant une moyenne inférieure de plus de 30 % à celle de l'UE. L'Allemagne, la Hongrie, la France, la Slovénie et la Belgique ont enregistré des chiffres proches de la moyenne de l'UE.

**Tableau 3: Chargement moyen des véhicules pour le transport total, par pays déclarant et charge utile, 2004 - tonnes**

Tonnes	0 - 9,5	9,6 - 20,5	20,6 - 30,5	> 30,5	Total
BE	2,1	7,4	17,4	19,8	12,8
CZ	2,5	10,8	17,1	19,5	10,9
DK	2,5	6,2	15,1	17,2	11,8
DE	3,6	8,6	16,5	13,4	13,4
EE	1,8	12,2	19,5	21,3	12,0
ES	3,7	9,6	19,2	21,4	15,9
FR	0,9	2,1	14,2	-	13,0
IE	1,6	8,3	16,6	18,2	11,8
IT	4,4	16,9	27,9	51,5	14,7
CY	4,4	11,4	21,6	-	14,3
LV	1,0	11,3	18,4	20,6	10,0
LT	4,9	14,2	18,3	22,7	14,0
LU	8,1	13,7	16,0	17,9	16,6
HU	3,8	9,2	17,8	18,5	13,1
AT	3,9	10,9	18,9	17,1	16,3
PL	2,9	9,9	18,0	21,5	11,4
PT	2,6	10,4	18,3	19,1	14,8
SI	3,0	9,8	17,3	18,2	12,8
SK	2,0	10,5	17,9	21,2	8,7
FI	1,6	8,6	15,5	26,9	17,1
SE	3,3	6,8	14,4	24,5	18,8
UK	1,7	7,1	15,7	18,3	9,0
Total	2,7	11,4	16,6	19,6	12,9
NO	3,8	7,8	16,6	20,7	13,2

Chargement moyen des véhicules : chargement moyen par kilomètre parcouru en charge. Disponibilité des données: cf. «notes method.»

Le tableau 3 fait apparaître les variations du chargement moyen par véhicule en fonction de la classe de poids du véhicule en 2004. Au niveau de l'UE, la moyenne globale de

12,9 tonnes comprend 2,7 tonnes pour les véhicules dont la capacité de chargement est inférieure ou égale à 9,5 tonnes, 11,4 tonnes pour les véhicules dont la capacité est de 9,6 à 20,5 tonnes, 16,6 tonnes pour les véhicules dont la capacité de chargement est comprise entre 20,6 et 30,5 tonnes et 19,6 tonnes pour les véhicules dont la capacité de chargement est supérieure à 30,5 tonnes. La tendance est donc à une augmentation du chargement moyen lorsque la charge utile des véhicules est plus élevée. Cette tendance est identique au niveau des pays, à l'exception de l'Allemagne et de l'Autriche. Dans le cas des transporteurs allemands et autrichiens, le chargement moyen le plus élevé (respectivement 16,5 et 18,9 tonnes) a été transporté par des véhicules dont la charge utile variait entre 20,6 et 30,5 tonnes. Les transporteurs français utilisant des véhicules avec une charge utile jusqu'à 9,5 tonnes transportaient en moyenne moins d'une tonne.

**Tableau 4: Chargement moyen des véhicules pour le transport total, par pays déclarant et classe de distance, 2004 - tonnes**

km	< 500	500 - 2000	> 2000	Total
BE	13,0	15,9	16,9	13,9
CZ	7,5	11,9	14,8	9,7
DK	9,6	12,3	13,1	10,7
DE	12,1	15,7	15,5	13,0
EE	8,5	15,3	16,1	12,0
ES	13,3	14,3	15,3	13,9
FR	11,3	11,9	5,9*	11,5
IE	11,4	13,3	15,0	11,7
IT	14,8	14,5	13,9	14,7
CY	14,5	-	12,0	14,3
LV	5,8	15,5	17,8	10,0
LT	8,7	15,4	16,4	13,6
LU	16,2	17,1	18,8	16,6
HU	11,2	16,0	16,7	13,0
AT	12,6	17,0	17,6	14,9
PL	8,7	11,3	14,9	9,9
PT	12,0	15,3	12,9	13,1
SI	9,5	12,9	14,9	11,5
SK	5,0	11,1	14,0	7,9
FI	16,3	16,0	13,5	16,2
SE	16,0	17,9	17,8	16,6
UK	9,5	10,2	9,1	9,6
Total	11,4	13,7	14,5	12,2
NO	9,2	14,5	16,9	10,8

\* Cette valeur est basée sur un nombre réduit d'observations.

Chargement moyen des véhicules : chargement moyen par kilomètre parcouru en charge. Disponibilité des données: cf. «notes method.»

Le tableau 4 fait apparaître les variations des chargements moyens par classe de distance en 2004. Selon la catégorie (moins de 500 km, 500 à 2000 km et plus de 2000 km), le chargement moyen par véhicule au niveau de l'UE passe de 11,4 tonnes à 13,7 tonnes puis à 14,5 tonnes, ce qui donne à penser que les transporteurs ont fait des efforts pour s'assurer que leurs véhicules sont chargés le plus possible sur les

distances plus longues. S'il en est ainsi au niveau global, on observe de nombreuses variations selon les pays. Le Portugal et le Royaume-Uni ont affiché une diminution pour les chargements moyens transportés sur plus de 2000 km. L'Italie et la Finlande ont toutes deux accusé une baisse des chargements transportés à mesure que la distance augmente.

## Transport régional de marchandises par route

**Tableau 5: Région\* prédominante dans chaque pays déclarant mesurée en tonnes chargées et déchargées pour le transport national, 2004 - milliers de tonnes**

	Région de chargement		Chargées	% du total national	Région de déchargement		Déchargées	% du total national
BE	be211	Arr. Antwerpen	32 492	12,2%	be211	Arr. Antwerpen	28 958	10,8%
CZ	cz020	Stredoceský	67 811	15,8%	cz020	Stredoceský	69 254	16,2%
DK	dk00d	Århus Amt	20 914	12,0%	dk00f	Nordjyllands Amt	20 770	11,9%
DE	de600	Hamburg	54 400	1,9%	de600	Hamburg	53 107	1,9%
EE	ee001	Põhja-Eesti	8 245	36,1%	ee001	Põhja-Eesti	8 318	36,4%
ES	es511	Barcelona	177 410	9,1%	es511	Barcelona	179 028	9,2%
FR	fr301	Nord	71 302	3,6%	fr301	Nord	66 285	3,3%
IE	ie021	Dublin	50 682	19,3%	ie021	Dublin	52 464	19,9%
IT	itc45	Milano	71 372	5,2%	itc45	Milano	78 698	5,7%
CY	cy000	Kypros	43 135	100,0%	cy000	Kypros	43 135	100,0%
LV	lv001	Riga (SRE 2001)*	14 435	33,7%	lv001	Riga (SRE 2001)*	17 925	41,8%
LT	lt002	Kauno (Apskritis)	11 025	24,6%	lt002	Kauno (Apskritis)	10 556	23,6%
LU	lu000	Luxembourg (Grand-Duché)	25 936	100,0%	lu000	Luxembourg (Grand-Duché)	25 936	100,0%
HU	hu102	Pest	34 271	16,5%	hu102	Pest	29 812	14,4%
AT	at312	Linz-Wels	22 546	9,3%	at312	Linz-Wels	21 490	8,9%
PL	pl226	Centralny slaski	82 428	12,0%	pl226	Centralny slaski	74 044	10,7%
PT	pt171	Grande Lisboa	39 725	13,6%	pt171	Grande Lisboa	47 291	16,2%
SI	si00e	Osrednjeslovenska	14 778	23,1%	si00e	Osrednjeslovenska	14 842	23,2%
SK	sk042	Kosický kraj	24 718	15,2%	sk042	Kosický kraj	24 498	15,1%
FI	fi181	Uusimaa	77 532	19,8%	fi181	Uusimaa	77 762	19,8%
SE	se0a2	Västra Götalands län	52 493	15,5%	se0a2	Västra Götalands län	51 638	15,2%
UK	ukj42	Kent CC	47 708	2,6%	ukj42	Kent CC	46 450	2,6%
NO	no012	Akershus	24 666	10,3%	no012	Akershus	24 999	10,4%

\* Régions : NUTS 3 pour l'UE 25 (à l'exception de LV – régions statistiques 2001) et régions statistiques niveau 3 pour la Norvège. Disponibilité des données : cf. «notes méthodologiques».

Le tableau 5 présente les régions NUTS 3 prédominantes dans chaque pays pour le transport national en 2004. À une exception près, c'est la même région qui prédomine pour le chargement et le déchargement des marchandises. Cette exception est le Danemark où la région «Århus Amt» est prédominante pour le chargement, alors que la région «Nordjyllands Amt» est celle qui prédomine pour le déchargement. «Barcelona» (Espagne) arrive largement en tête en matière de tonnage avec 177 millions de tonnes chargées et 179 millions de tonnes déchargées. La région estonienne de «Põhja-Eesti» et la région lettone de «Riga» représentent plus d'un tiers du tonnage total du transport national. «Kauno (Apskritis)» en Lituanie et «Osrednjeslovenska» en Slovénie totalisent environ un quart du transport national, alors que «Dublin» en Irlande et la région de «Uusimaa» en Finlande totalisent un cinquième environ du transport national. À l'autre extrémité on trouve des régions comme «Hamburg» en Allemagne, «Kent CC» au Royaume-Uni et «Nord» en France qui représentent chacune moins de 5 % des tonnages du transport national.

Le tableau 6 classe les dix premières régions de niveau NUTS 3 en 2004 et 2003, pour les marchandises chargées et déchargées en transport national. La liste des régions est identique dans les deux cas à l'exception de la région classée 10<sup>ème</sup>. En ce qui concerne les marchandises chargées, la 10<sup>ème</sup> région est la région «Nord» en France, alors que pour les marchandises déchargées c'est la région «Stredoceský» en République Tchèque. Trois régions espagnoles («Barcelona», «Madrid» et «Valencia»), arrivent en tête, enregistrant toutes des tonnages sensiblement plus élevés que les autres régions et maintenant la position qu'elles occupaient en 2003. La 4<sup>ème</sup> région pour les marchandises chargées est nouvelle dans ce classement, puisqu'il s'agit de la région «Centralny Slaski» (Pologne) qui se classe également 9<sup>ème</sup> pour les marchandises déchargées. Le classement du tableau 6 est certainement conditionné par la taille des régions, que ce soit en population ou en superficie.

Les tableaux 7 et 8 présentent les classements des marchandises chargées en 2004 pour des données corrigées des effets de taille. Le tableau 7 fait apparaître le classement des marchandises chargées par km<sup>2</sup> et le tableau 8 celui des marchandises chargées par habitant. Le tableau 7 met en évidence des régions d'assez petite taille qui accueillent des points de transfert intermodal tels que des ports maritimes, par exemple «Southampton» au Royaume-Uni, des ports de navigation intérieure comme «Ludwigshafen am Rhein» en Allemagne ou des terminaux ferroviaires tels que «Inner London West». Si l'on se base sur ces critères, sept des dix premières régions sont situées au Royaume-Uni.

En revanche, le classement des marchandises chargées par habitant – c'est-à-dire le tableau 8 – permet de brosser un portrait plus équilibré de la situation des pays déclarants; en outre, ce classement a tendance à mettre en lumière des régions ayant des densités démographiques très faibles. Une

fois encore, la présence de points de transfert intermodal ou autre demeure importante. Les ports maritimes sont également bien représentés tel que Tilbury dans la région de «Thurrock». La présence d'une mine ou d'un site d'extraction important, en liaison avec des usines de traitement telles que des cimenteries qui nécessitent toutes le transport de chargements lourds, peut également expliquer un classement parmi les premiers de la liste. La région «Etelä-Karjala» en Finlande est tributaire du chargement de bois et de minerais bruts et manufacturés. En Espagne, les trois régions qui apparaissent dans ce classement sont les régions de «Teruel», «Ségovia» et «Castellón de la Plana». Dans ces trois cas, leur classement est dû essentiellement à la présence dans ces régions d'une mine ou d'un site d'extraction. Une seule région norvégienne «Sogn og Fjordane» apparaît dans le classement et une mine et un site métallurgique connexe y sont également présents.

**Tableau 6: Classement des 10 premières régions\* pour le transport national, 2004 - milliers de tonnes**

Classement en 2004	Région	Chargées	Classement en 2003
1	es511 Barcelona	177 410	1
2	es300 Madrid	139 259	2
3	es523 Valencia	127 912	3
4	pl226 Centralny Slaski	82 428	-
5	es620 Murcia	81 346	4
6	es618 Sevilla	78 530	20
7	fi181 Uusimaa	77 532	7
8	es521 Alicante	75 173	6
9	itc45 Milano	71 372	18
10	fr301 Nord	71 302	8

Classement en 2004	Région	Déchargées	Classement en 2003
1	es511 Barcelona	179 028	1
2	es300 Madrid	152 814	2
3	es523 Valencia	125 252	3
4	es521 Alicante	83 221	5
5	itc45 Milano	78 698	9
6	es618 Sevilla	78 160	17
7	fi181 Uusimaa	77 762	7
8	es620 Murcia	77 711	6
9	pl226 Centralny Slaski	74 044	-
10	cz020 Stredoceský	69 254	11

\* Régions : NUTS 3 pour l'UE 25 et région statistique de niveau 3 pour la Norvège.

Disponibilité des données : cf. «notes méthodologiques».

**Tableau 7: Classement des 10 premières régions\* mesurées en milliers de tonnes chargées par km<sup>2</sup> pour le transport national, 2004**

Classement en 2004	Région	Chargées
1	ukj32 Southampton	254,2
2	ukh32 Thurrock	155,0
3	deb34 Ludwigshafen am Rhein, Kreisfreie Stadt	149,5
4	uke11 City of Kingston upon Hull	143,9
5	ukf14 Nottingham	134,0
6	dea12 Duisburg, Kreisfreie Stadt	114,0
7	ukk11 City of Bristol	109,1
8	ukj31 Portsmouth	107,7
9	uki11 Inner London - West	106,0
10	fr105 Hauts-de-Seine	105,6

\* Régions : NUTS 3 pour l'UE 25 et région statistique de niveau 3 pour la Norvège.

Disponibilité des données : cf. «notes méthodologiques».

**Tableau 8: Classement des 10 premières régions\* mesurées en tonnes chargées par habitant pour le transport national, 2004**

Classement en 2004	Région	Chargées
1	ukh32 Thurrock	175,0
2	ukm46 Shetland Islands	139,7
3	fi187 Etelä-Karjala	132,7
4	es242 Teruel	128,6
5	fi182 Itä-Uusimaa	126,7
6	no052 Sogn og Fjordane	126,1
7	es416 Segovia	121,4
8	uke13 North and North East Lincolnshire	115,5
9	dee22 Burgenlandkreis	108,4
10	es522 Castellón de la Plana	107,0

\* Régions : NUTS 3 pour l'UE 25 et région statistique de niveau 3 pour la Norvège.

Disponibilité des données : cf. «notes méthodologiques».

Tableau 9: Transport national par régions\*, 2004 - milliers de tonnes

Région	Chargées	Déchargées	Région	Chargées	Déchargées	Région	Chargées	Déchargées	Région	Chargées	Déchargées
BE1 Région de Bruxelles-capitale - Brussels Hoofdstedelijk gewest	6 810	7 468	EE0 Eesti	22 846	22 846	ITC Nord-ouest	482 638	474 943	PT1 Contiente	292 341	292 343
BE2 Vlaams gewest	182 977	185 272	ES1 Noroeste	213 486	210 006	ITD Nord-est	454 755	462 779	PT2 Região autónoma dos Açores	-	-
BE3 Région wallonne	77 388	74 430	ES2 Noreste	224 551	223 277	ITE Centro	249 180	247 350	PT3 Região autónoma da Madeira	-	-
CZ0 Ceska republika	428 239	428 244	ES3 Comunidad de Madrid	139 259	152 814	ITF Sud	133 352	133 895	SI0 Slovenija	63 858	63 858
DK0 Danmark	174 485	174 486	ES4 Centro	328 252	316 237	ITG Isole	56 917	57 847	SK0 Slovenska republika	162 763	162 764
DE1 Baden-Württemberg	322 361	324 564	ES5 Este	578 776	581 542	CY0 Kypros	43 135	43 135	FI1 Manner-Suomi	392 345	392 347
DE2 Bayern	453 919	458 006	ES6 Sur	426 101	426 509	LV0 Lettonie	42 847	42 847	FI2 Åland	-	-
DE3 Berlin	32 545	36 738	ES7 Canarias	41 775	41 799	LT0 Lettonie	44 741	44 742	SE0 Sverige	339 110	339 115
DE4 Brandenburg	116 312	119 217	FR1 Île de France	192 935	202 336	LU0 Luxembourg (grand-duché)	25 936	25 936	UKC North East	75 825	74 500
DE5 Bremen	30 035	29 252	FR2 Bassin parisien	423 978	420 522	HU1 Kozep-Magyarország	55 890	53 731	UKD North West	200 537	209 557
DE6 Hamburg	54 400	53 107	FR3 Nord - Pas-de-Calais	128 687	123 260	HU2 Dunantul	76 633	76 782	UKE Yorkshire & the Humber	219 837	207 683
DE7 Hessen	167 096	169 262	FR4 Est	207 685	206 086	HU3 Alföld es Eszak	74 951	76 960	UKF East Midlands	171 330	156 820
DE8 Mecklenburg-Vorpommern	72 866	72 535	FR5 Ouest	355 302	351 445	AT1 Ostösterreich	91 477	89 914	UKG West Midlands	167 766	171 980
DE9 Niedersachsen	272 151	271 330	FR6 Sud-ouest	228 128	233 227	AT2 Südösterreich	52 526	53 895	UKH East of England	196 203	188 268
DEA Nordrhein-Westfalen	582 293	573 739	FR7 Centre-est	250 996	249 911	AT3 Westösterreich	97 725	97 915	UKI London	100 567	113 102
DEB Rheinland-Pfalz	155 416	150 232	FR8 Méditerranée	218 968	219 833	PL1 Centralny	118 441	124 641	UKJ South East	191 381	198 971
DEC Saarland	32 513	35 502	FR9 Départements d'outre-mer	-	-	PL2 Poludniowy	172 269	168 086	UKK South West	157 165	156 820
DED Sachsen	175 500	175 237	IE0 Ireland	263 039	263 040	PL3 Wschodni	99 051	96 780	UKL Wales	86 147	85 474
DEE Sachsen-Anhalt	133 480	127 762				PL4 Polnocno-Zachodni	129 275	135 183	UKM Scotland	172 880	176 440
DEF Schleswig-Holstein	82 996	84 865				PL5 Poludniowo-Zachodni	77 729	75 283	UKN Northern Ireland	62 401	62 429
DEG Thüringen	104 938	107 004				PL6 Polnocny	92 770	89 537	NO0 Norvege	240 310	240 309

\* Régions : NUTS 1 pour l'UE 25 et région statistique de niveau 1 pour la Norvège.

Note : de faibles écarts entre les tonnes chargées et les tonnes déchargées au niveau national peuvent s'expliquer par l'arrondissement des chiffres.

Disponibilité des données : cf. «notes méthodologiques».

Le tableau 9 fait apparaître les marchandises chargées et déchargées par région de niveau NUTS 1 pour le transport national. La principale caractéristique de ce tableau est la cohérence remarquable à ce niveau entre le chiffre des marchandises chargées et celui des marchandises déchargées. Les régions comportant de très grandes villes, y compris des capitales nationales, ont parfois tendance à enregistrer des volumes plus importants pour les marchandises déchargées que pour les marchandises chargées.

Ainsi la «Communauté de Madrid» affiche 153 millions de tonnes de marchandises déchargées contre 139 millions de tonnes chargées. Cette structure est similaire pour l'«Île de France», «London» et «Bruxelles». La région «Nordrhein-Westfalen» affiche les mouvements les plus importants avec plus de 500 millions de tonnes chargées et déchargées. À l'inverse «Bruxelles» accuse moins de 10 millions de tonnes chargées et déchargées.

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

Les données présentées dans cette publication ont été recueillies dans le cadre du règlement (CE) n°1172/98 du Conseil relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route. Elles reposent sur des enquêtes par sondage effectuées dans les pays déclarants, c'est-à-dire les États membres de l'UE et la Norvège, et présentent le transport de marchandises par route effectué par des véhicules immatriculés dans ces pays. Pour les méthodes spécifiques d'enquête utilisées dans les pays membres, veuillez vous référer au "Volume 2: Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate countries" publié sur le site web d'Eurostat sous Publications.

Au niveau européen, il est appliqué des procédures d'agrégation communes pouvant différer des pratiques nationales. En conséquence, des différences peuvent apparaître lorsque l'on compare les valeurs de la présente publication aux valeurs nationales.

Les résultats sont tirés d'enquêtes par échantillons et certaines cellules, particulièrement dans les tableaux 3 et 4, reposent sur un petit nombre d'observations. Ceci réduit parfois l'exactitude statistique.

### Chargement moyen des véhicules

Le chargement moyen des véhicules utilisé dans la présente publication a été calculé en divisant les tonnes-kilomètres par les véhicules-kilomètres pour les parcours en charge uniquement. Le tableau ci-après est un exemple du calcul de la moyenne:

Parcours	Chargement	Vkm (distance)	Tkm	Tkm/Vkm
1	30	10	300	30
2	10	1 000	10 000	10
Somme		1 010	10 300	10,2

Comme on peut le voir, la moyenne obtenue (10,2 tonnes) est plus proche du chargement pour le parcours le plus long que du chargement pour le parcours le plus court. Étant donné que la chance de rencontrer le véhicule avec le chargement de 10 tonnes est beaucoup plus forte, en raison du temps qu'il passe sur la route, que celle de rencontrer le véhicule effectuant le trajet le plus court, la moyenne ainsi obtenue représente le chargement moyen des véhicules de marchandises parcourant les routes européennes.

### Données régionales

Le codage régional est effectué conformément au règlement (CE) n° 1059/2003 du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 relatif à l'établissement d'une nomenclature commune des unités territoriales statistiques (NUTS) et conformément au règlement (CE) n° 1888/2005 du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 modifiant le règlement (CE) n° 1059/2003 relatif à l'établissement d'une nomenclature commune des unités territoriales statistiques en raison de l'adhésion de la République tchèque, de l'Estonie, de Chypre, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Hongrie, de Malte, de la Pologne, de la Slovénie et de la Slovaquie à

l'Union européenne. En ce qui concerne la Norvège, ce sont les régions statistiques publiées sur RAMON (<http://europa.eu.int/comm/eurostat/ramon>) qui ont été utilisées.

Depuis 1999, les données du transport routier de marchandises sont déclarées au niveau NUTS 3 pour le transport national.

### Transporteur

Ce terme désigne un opérateur de transport qui effectue des transports routiers pour «compte d'autrui» (c'est-à-dire un transport de marchandises contre rémunération, pour le compte de tiers) ou qui exerce cette activité pour «compte propre».

### République tchèque

Jusqu'en 2000, l'échantillon des véhicules pris dans le sondage incluait les véhicules ayant une charge utile de plus d'une tonne; depuis 2001, les véhicules de plus de deux tonnes sont repris dans le sondage.

### Grèce

Depuis 1999, la Grèce n'a communiqué aucune donnée sur le transport routier.

### Malte

Aucune donnée sur le transport routier n'a été communiquée depuis 2004.

### Pays-Bas

Les données 2004 n'ont pas pu être utilisées dans la présente publication car elles sont en cours de révision par les Pays-Bas.

### Portugal

Les données 2004 sont provisoires.

### Tableaux 1 et 2

Les nouveaux États membres ne sont pas tenus de faire de déclarations pour les années antérieures à leur adhésion en 2004. De ce fait, l'évolution en pourcentage entre 2000 et 2004 n'est présentée que dans les cas où les données de ces deux années sont disponibles.

### Tableau 4

Les chiffres présentés se rapportent aux marchandises transportées et non aux parcours comme c'est le cas dans les tableaux précédents. De ce fait, le total par pays peut différer par rapport aux autres tableaux.

### Tableau 6

La Pologne a commencé à déclarer des données en 2004. Il n'a pas été possible d'établir un classement des régions polonaises pour 2003.

### Disponibilité des données

Les chiffres présentés dans cette publication ont été extraits de la base de données de diffusion gratuite d'Eurostat et reflètent l'état de disponibilité des données mi-septembre 2005.

### Dans la présente publication :

- : non disponible
- sans objet

La présente publication a été élaborée avec l'aide de Marie-Noëlle Dietsch et de Richard Butchart.

## ***Pour en savoir plus:***

### **Données:**

[Site Web EUROSTAT/Page d'accueil/Transports/Données/Transport routier/Mesure de transport - marchandises/Transport total/Récapitulatif de l'activité annuelle par type d'opération et type de transport \(1000 T, Mio Tkm, Mio Veh-km\)](#)

[Site Web EUROSTAT/Page d'accueil/Transports/Données/Transport routier/Mesure de transport - marchandises/Transport total/Transport annuel par charge utile du véhicule \(Mio Tkm, Mio Veh-km, 1000 Jrnys\)](#)

[Site Web EUROSTAT/Page d'accueil/Transports/Données/Transport routier/Mesure de transport - marchandises/Transport total/Transport annuel par catégorie de distances, ventilé par types de marchandises \(1000T, Mio Tkm, Mio Veh-km, 1000 BTO\)](#)

[Site Web EUROSTAT/Page d'accueil/Transports/Données/Transport routier/Mesure de transport - marchandises/Transport national/Transport national annuel par régions de chargement \(NUTS3\) et groupe de marchandises \(1000 T\) - à partir de 1999](#)

[Site Web EUROSTAT/Page d'accueil/Transports/Données/Transport routier/Mesure de transport - marchandises/Transport national/Transport national annuel par régions de déchargement \(NUTS3\) et groupe de marchandises \(1000 T\) - à partir de 1999](#)

---

### **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](mailto: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 sur ce réseau de centres d'appui:  
[www.europa.eu.int/comm/eurostat/](http://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](mailto:info-info-opoce@cec.eu.int)

---