

Auteur

Carla SCIULLO

Maria SMIHILY

Contenu

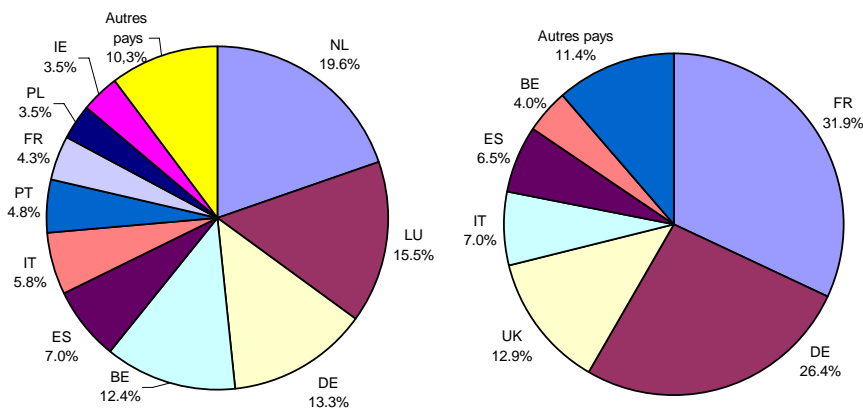
Faits marquants	1
Cabotage.....	2
Transports routiers internationaux avec des pays non membres de l'Union européenne.....	4



Transports routiers de marchandises 1999-2004: cabotage et transport avec des pays non membres de l'Union européenne

*Le cabotage réalisé sur le territoire de l'UE-15 a presque doublé
entre 1999 et 2004*

Graphique 1: Cabotage réalisé par les transporteurs des pays déclarants (graphique circulaire de gauche) et cabotage par pays dans lesquels le cabotage est pratiqué (graphique circulaire de droite), 2004 - % en tkm



Faits marquants

Les transporteurs routiers du Benelux sont restés en 2004 les "caboteurs" les plus actifs, représentant juste un peu moins de la moitié des 14,6 milliards de tonnes-kilomètres (tkm) du cabotage total réalisé. Les transporteurs allemands ont également été des acteurs majeurs, avec 13% du cabotage total.

En 2004, un tiers de l'ensemble du transport de cabotage a été réalisé en France, presque les trois quarts dans seulement 3 pays, la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni. Moins de 1% a été pratiqué dans les nouveaux États membres.

En 2004, le cabotage réalisé par les transporteurs des 10 nouveaux États membres ne représentait que 6% du total de l'ensemble des États membres. Plus de la moitié de cette part était assurée par les transporteurs polonais.

Le cabotage et le trafic tiers représentent une part importante du transport total du Luxembourg, de la Lituanie et de la Slovaquie où ils constituaient plus de 20% du transport total en 2004.

En 2004, le tonnage total transporté par les transporteurs de l'UE dans le cadre du transport international était de 790 millions de tonnes dont seulement un peu moins de 50 millions de tonnes (6%) était à destination ou en provenance de pays non membres de l'Union européenne.

En 2004, le plus important partenaire commercial non membre de l'Union européenne était la Suisse, avec 23,8 millions de tonnes - juste en-dessous de la moitié du tonnage total, suivi par la Norvège et la Fédération de Russie. Les transporteurs d'Allemagne, d'Italie et des pays nordiques ont assuré en 2004 plus de la moitié du tonnage routier entre l'UE et des pays tiers. Les nouveaux États membres ont réalisé 26% du total.

Cabotage

Tableau 1: Cabotage réalisé par les transporteurs des pays déclarants – millions de tkm

	1999	2003	2004	% évolut. 2003-2004
BE	938	1 867	1 816	-2.7%
CZ	:	:	c	:
DK	102	191	254	32.8%
DE	1 533	1 565	1 944	24.2%
EE	:	57	57	0.0%
ES	271	749	1 031	37.7%
FR	756	551	624	13.4%
IE	416	491	505	2.8%
IT	350	559	847	51.4%
CY	:	:	:	:
LV	:	17	10	-42.3%
LT	:	21	28	33.3%
LU	1 039	2 044	2 262	10.6%
HU	:	59	92	55.0%
NL	1 632	2 339	2 871	22.8%
AT	222	455	390	-14.3%
PL	:	:	506	:
PT	99	319	708	121.7%
SI	:	107	132	23.6%
SK	:	74	89	20.1%
FI	35	25	70	180.2%
SE	:	230	170	-25.8%
UK	44	68	202	195.7%
Total	:	:	14 609	:
NO	24	16	12	-29.5%

Le cabotage routier est le transport de marchandises sur le territoire national d'un pays par des transporteurs dont les véhicules sont immatriculés dans un autre pays. Les informations fournies ici ont été communiquées par des transporteurs des pays de l'UE et de la Norvège.

Le transport de cabotage effectué par des transporteurs de l'ensemble des États membres (à l'exception de la Grèce et de Malte) a représenté 14,6 milliards de tkm en 2004. Une augmentation globale de 20% a été observée entre 2003 et 2004 pour les 20 États membres ayant déclaré un transport de cabotage pour ces deux années. Pour les 13 États membres ayant déclaré des activités de cabotage en 1999 et 2004, l'augmentation a été de 82%. Bien que les chiffres des différents États membres fluctuent selon les années, la plupart des pays ont enregistré une augmentation du cabotage entre 2003 et 2004.

Depuis 1999, les transporteurs des pays du Benelux et d'Allemagne sont les plus actifs en valeur absolue pour le transport de cabotage, réalisant chacun près de 2 milliards de tkm en 2004, voire plus. En 2004, ces 4 pays représentaient 61% du total de l'UE-25. Il y a eu, cependant, des variations importantes dans la part des tkm réalisées par cabotage.

En 1999, les transporteurs des Pays-Bas ont assuré 22% du total des tkm réalisées par cabotage par les 15 pays alors membres de l'UE. Les transporteurs allemands représentaient

21%, suivis du Luxembourg avec 14%, de la Belgique (13%) et de la France (10%). En 2004, la part en pourcentage dans le total de l'UE-25 réalisée par les Pays-Bas, le Luxembourg et la Belgique est restée sensiblement la même, soit respectivement 20%, 15% et 12%. Cependant, la part de l'Allemagne n'était que de 13% et celle de la France seulement de 4%. Bien que le nombre réel de tkm réalisées par les transporteurs français sous forme de cabotage ait augmenté de 13% entre 2003 et 2004, le volume enregistré en 2004 a été inférieur à celui de 1999.

Des augmentations significatives ont également été enregistrées entre 2003 et 2004 par l'Espagne (1 milliard de tkm en 2004 – soit une augmentation de 38% par rapport à 2003), l'Italie (0,8 milliard de tkm – soit une augmentation de 51%) et le Portugal (0,7 milliard de tkm – plus du double par rapport à l'année précédente; voir également la note méthodologique).

Les transporteurs polonais ont réalisé près d'un demi-milliard de tkm de cabotage en 2004, plus que les transporteurs de tous les autres nouveaux États membres réunis. Le cabotage total réalisé par l'ensemble de ces pays n'a représenté que 6% du total de tous les États membres. Ceci n'est guère surprenant, car les activités de cabotage des transporteurs de la plupart des nouveaux États membres font encore l'objet de restrictions juridiques (voir les notes méthodologiques pour plus de détails).

Tableau 2: Transport de cabotage par pays dans lesquels le cabotage est pratiqué – millions de tkm

	1999	2003	2004	% évolut. 2003-2004
BE	419	537	574	6.9%
CZ	18	30	27	-10.7%
DK	41	129	184	42.3%
DE	2 537	3 013	3 794	25.9%
EE	:	0	0	-55.9%
EL	7	47	60	27.4%
ES	537	693	929	34.1%
FR	1 488	3 591	4 586	27.7%
IE	5	8	122	1452.3%
IT	933	886	1 001	12.9%
LV	0	10	20	89.8%
LT	0	0	5	1007.2%
LU	11	7	11	49.1%
HU	8	23	29	27.4%
NL	171	217	257	18.6%
AT	142	222	245	10.1%
PL	31	26	42	61.1%
PT	30	40	69	69.5%
SI	1	1	2	62.3%
SK	0	3	7	110.0%
FI	0	26	14	-46.5%
SE	257	255	356	39.5%
UK	712	1 632	1 855	13.7%
Total	7 349	11 398	14 187	24.5%
NO	12	132	197	49.2%

Sur le total de 14,6 milliards de tkm de cabotage réalisées en 2004 par les transporteurs des États membres, le tableau 2 indique que 14,2 milliards de tkm (97%) ont été réalisées dans d'autres États membres. Un tiers du total (4,6 milliards de tkm) a été réalisé en France et un quart (3,8 milliards de tkm) en Allemagne. Les transporteurs du Benelux ont réalisé presque

la moitié du cabotage total des États membres; les marchés voisins de la France et de l'Allemagne ont logiquement été leurs cibles principales. Les autres pays où le cabotage a représenté plus d'un milliard de tkm étaient le Royaume-Uni (cible principale de l'Irlande) et l'Italie.

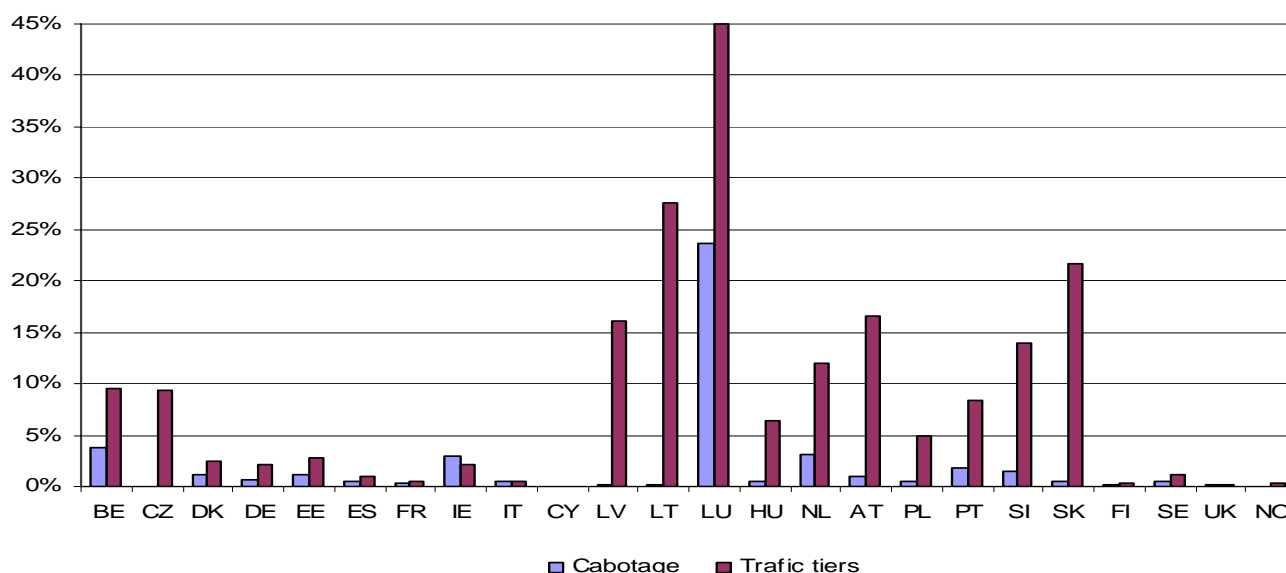
En 2004, moins de 1% du cabotage des pays de l'UE a eu lieu dans les nouveaux États membres. Ceci est probablement dû à la position de ces pays par rapport aux principaux "caboteurs" de l'EU, au développement de leurs marchés des transports et, excepté pour la Pologne, à la taille relativement faible de leurs marchés nationaux des transports.

En raison de la situation géographique de ces pays, le cabotage réalisé en Grèce, au Portugal et dans les pays nordiques était également très faible, de l'ordre de 6%, avec uniquement la Suède, la Norvège et le Danemark ayant une certaine importance numérique.

La croissance du cabotage sur le territoire UE-15 a presque doublé entre 1999 et 2004, avec une augmentation de 24% entre 2003 et 2004. Cependant, certains pays ont connu des écarts importants par rapport à la croissance globale (voir les notes méthodologiques en ce qui concerne la fiabilité des données de cabotage). L'augmentation entre 1999 et 2004 n'a été que de 50% pour l'Allemagne, mais de 208% pour la France et 161% pour le Royaume-Uni.

En 1999, l'Allemagne était le pays où le cabotage était le plus développé, avec 35% du cabotage total ayant lieu sur son territoire. La France occupait la seconde place avec 20%, suivie de l'Italie (13%) et du Royaume-Uni (10%). Bien que le nombre réel de tkm ait augmenté dans ces pays, en 2004, avec 33% du total, la France avait remplacé l'Allemagne (26%) comme pays où le cabotage est le plus développé. La part du Royaume-Uni montait à 13%, mais celle de l'Italie chutait à 7%. Les pourcentages pour 2003 étaient semblables à ceux de 2004 (voir le graphique 1).

Graphique 2: Part du cabotage et du trafic tiers dans le transport total, par pays déclarant, 2004 - % en tkm



Le graphique 2 montre le pourcentage du transport total de chaque pays représenté par le cabotage et le trafic tiers. Le trafic tiers fait référence à des transports routiers internationaux opérés par des véhicules immatriculés dans un pays tiers (mouvements de marchandises par la route du pays A au pays B effectués par des transporteurs immatriculés dans le pays C).

À l'exception du Luxembourg, où le cabotage a représenté près d'un quart du total de tkm réalisées par ses transporteurs en 2004, le cabotage a représenté moins de 5% du transport total d'un État membre. Les seuls autres pays où il a représenté plus de 3% étaient la Belgique, l'Irlande et les Pays-Bas. Le cabotage a constitué en 2004 une très faible partie du transport total des nouveaux États membres. Le pourcentage le plus élevé était juste au-dessus de 1% pour l'Estonie et la Slovaquie.

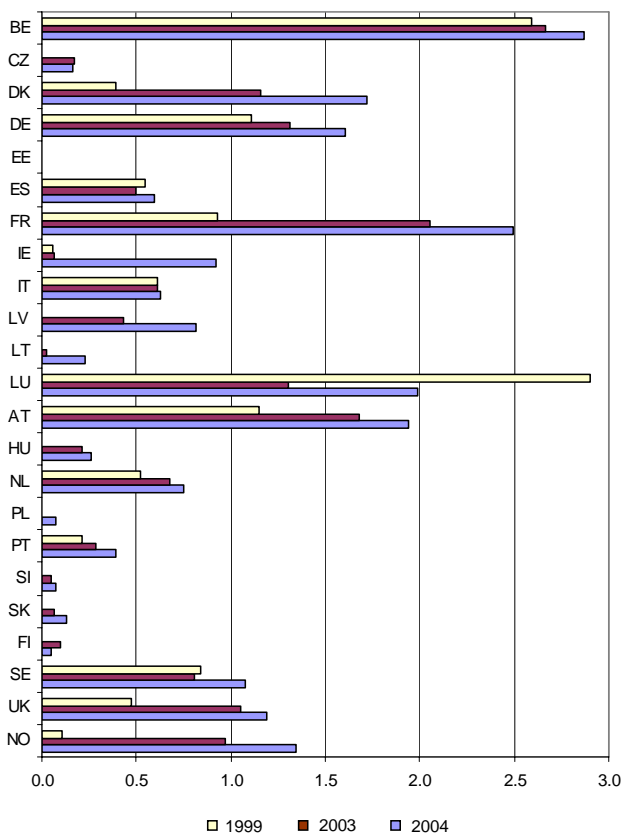
Le trafic tiers a une importance considérable pour certains pays. Les petits pays ont un intérêt particulier pour ces formes de transport en raison de la petite taille de leur marché national et parce que le transport international à destination et en provenance de leur propre pays est également limité. Ces deux formes de transport représentent deux tiers du transport

total déclaré par le Luxembourg, avec un trafic tiers deux fois plus important que le cabotage.

Pour d'autres pays, en particulier pour la Lituanie et la Slovaquie où il représentait plus de 20% du total, le trafic tiers occupe une part importante du transport total. Pour l'Autriche, la Lettonie, les Pays-Bas et la Slovaquie, plus de 15% des tkm réalisées par leurs transporteurs l'a été pour le cabotage et le trafic tiers.

À l'exception de l'Irlande, le cabotage représentait un plus faible pourcentage du transport total que le trafic tiers. Pour les grands États membres, le cabotage et le trafic tiers représentent un faible pourcentage du transport total. Même pour l'Allemagne, qui est un "caboteur" important, ces deux types d'activité représentaient moins de 3% du total des tkm réalisées par leurs transporteurs.

Graphique 3: Taux de pénétration du cabotage, par pays - % en tkm



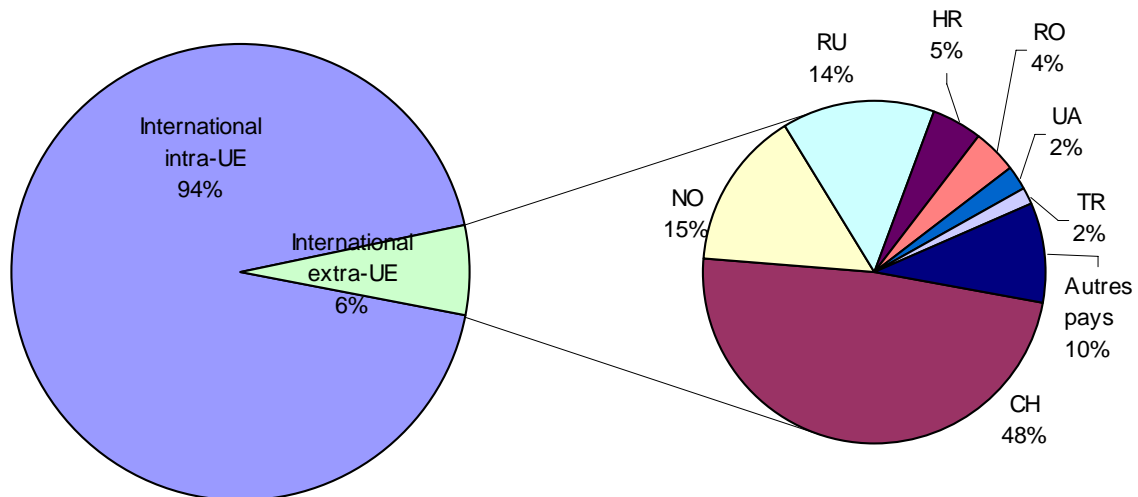
Le graphique 3 illustre le taux de pénétration du cabotage i.e. la part du cabotage dans le transport national total, où le transport national total est la somme du transport national et du cabotage (par pays dans lequel il est pratiqué).

Le graphique montre que le pourcentage du transport national constitué par le cabotage était encore très faible dans l'ensemble des pays. Bien que la tendance pour la plupart des pays ait été à la hausse, le taux de pénétration en 2004 ne dépassait 2% que dans 2 pays; le pays où la pénétration était la plus forte était la Belgique avec 2,9%, suivie de la France avec 2,5%. Le Luxembourg et l'Autriche occupaient les troisième et quatrième rangs, juste au-dessous de 2%. Les autres pays où le taux était supérieur à 1% étaient le Danemark, l'Allemagne, la Suède, le Royaume-Uni et la Norvège. Pour 14 États membres, le taux était inférieur à 1%. Étant donné que ce sont de petites îles, il est peu probable que le cabotage soit un jour pratiqué à Chypre et à Malte.

Bien que le taux de pénétration ait été bas, des augmentations significatives en valeur absolue du volume de cabotage pratiqué dans certains pays ont été enregistrées entre 2003 et 2004. L'Irlande mérite une mention particulière, avec une multiplication par plus de dix du taux de pénétration, bien que celui-ci n'ait été que de 0,9% en 2004. Le Danemark, la Norvège et la Suède ont également enregistré des augmentations de l'ordre de 40% du nombre de tkm.

Transports routiers internationaux avec des pays non membres de l'Union européenne

Graphique 4: Transport international réalisé par les transporteurs de l'UE, par pays partenaire, 2004 - % en tonnes



En 2004, le tonnage total transporté par les transporteurs de l'UE en transport international était de 790 millions de tonnes, dont juste un peu moins de 50 millions de tonnes (6%) à destination ou en provenance de pays non membres de l'Union européenne. Le graphique 4 et le tableau 3 indiquent que 5 pays non membres de l'Union européenne ont représenté la majeure partie de ce transport. Il convient de noter qu'étant donné que la Norvège n'est pas un État membre, dans cette section le transport de marchandises

entre la Norvège et les pays de l'UE est compris dans l'analyse.

La Suisse était, de loin, le pays partenaire le plus important avec 23,8 millions de tonnes, juste un peu moins de la moitié du tonnage total. La Norvège avec 15% et la Fédération de Russie (14%) venaient ensuite avec plus de 7 millions de tonnes chacune, suivies de la Croatie avec 5% et de la Roumanie (4%).

Tableau 3: Transport international* réalisé par les transporteurs de l'UE avec des pays partenaires non membres de l'UE - 1000 tonnes

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
BG	149	211	109	137	267	337
HR	445	667	1 903	2 225	2 234	2 294
RO	802	794	1 135	1 120	1 483	2 083
TR	522	719	371	682	590	768
IS	540	10	22	0	0	0
LI	148	163	130	116	134	117
NO	3 387	5 416	4 854	5 417	6 522	7 548
CH	16 983	16 160	16 974	18 977	22 091	23 835
CS	94	275	387	455	365	543
BY	54	42	49	56	177	628
RU	1 372	2 030	2 660	2 870	5 184	7 186
UA	84	22	237	217	329	1 163
MA	423	442	460	531	597	374
Autres pays des Balkans	182	259	268	317	293	323
Autres pays de la CEI	16	51	35	51	78	119
Autres pays non membres de l'UE	585	918	1 072	1 377	1 334	2 282
Total	25 786	28 179	30 666	34 548	41 678	49 600

* Voir les notes méthodologiques en ce qui concerne la disponibilité des données.

MA: Maroc

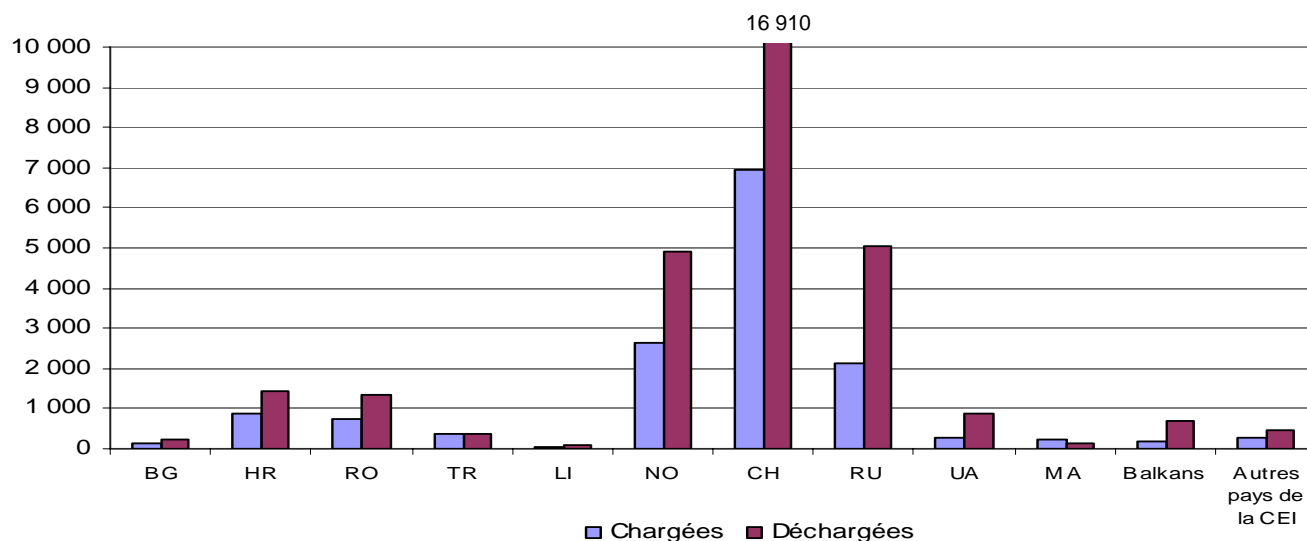
Pays des Balkans occidentaux: l'Albanie (AL), la Bosnie-Herzégovine (BA), l'ancienne République yougoslave de Macédoine (MK) et la Serbie Monténégro (CS).

CEI: L'Azerbaïdjan (AZ), le Belarus (BY), la Géorgie (GE), le Kazakhstan (KZ), le Kirghizistan (KG), la Moldavie (MD), la Fédération de Russie (RU), le Tadjikistan (TJ), le Turkménistan (TM), l'Ukraine (UA) et l'Ouzbékistan (UZ).

Entre 1999 et 2004, ce transport a connu une croissance annuelle régulière et a presque doublé au cours de la période. Bien que le transport avec la Suisse ait augmenté au cours de cette période, en particulier lors des 3 dernières années, la part du tonnage total transporté a chuté, passant de 66% en 1999 à 48% en 2004. Le transport avec la Norvège est resté chaque année autour de 15% et celui avec la Roumanie a fluctué entre 3% et 4%. Le transport avec la Fédération de Russie a enregistré une augmentation importante, passant de 5% en 1999 à 14% en 2004. Une augmentation plus limitée, de 2% à 5% sur la période, a été enregistrée pour la Croatie. Il convient également de signaler l'augmentation du transport avec l'Ukraine par rapport à 2003, qui a dépassé 1 million de tonnes en 2004. Sur les 2,3 millions de tonnes enregistrées en 2004 pour d'autres territoires non membres de l'UE, 1,4 millions concernent Saint-Marin.

Dans une certaine mesure, une partie de ces évolutions s'explique par le fait que le transport réalisé avec ces pays par les nouveaux États membres n'est pas compris dans les chiffres des premières années car les données n'étaient pas disponibles. En 2004, 26% du tonnage réalisé par les transporteurs de l'UE entre l'UE et ces pays ont été assurés par des transporteurs des nouveaux États membres.

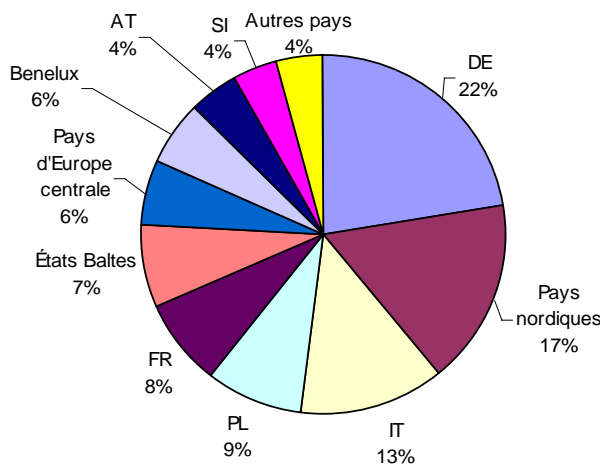
Graphique 5: Marchandises chargées/déchargées dans des pays partenaires non membres de l'UE par les transporteurs de l'UE, 2004 - 1000 tonnes



Le graphique 5 montre la balance commerciale du tonnage transporté par les transporteurs de l'UE entre l'UE et les pays partenaires non membres de l'UE. En 2004, plus des deux tiers du tonnage total en provenance/à destination de pays non membres de l'Union européenne ont été déchargés dans des pays non membres de l'Union européenne.

Un rapport de 2 à 1 entre le tonnage déchargé et le tonnage chargé a été constaté pour tous les pays représentés sur le graphique, à l'exception de la Turquie, où le rapport était de 50:50, et du Maroc, où l'on a observé un rapport inverse de 1 à 2.

Graphique 6: Part des pays de l'UE dans le transport international à destination/en provenance de pays partenaires non membres de l'UE, 2004 - % en tonnes



Pays nordiques: Danemark, Finlande et Suède.

États Baltes: Estonie, Lettonie, Lituanie.

Pays d'Europe centrale: République tchèque, Hongrie et République slovaque.

Le Benelux: Belgique, Luxembourg et Pays-Bas.

Le graphique 6 et le tableau 4 montrent qui sont les principaux acteurs de l'UE en ce qui concerne le transport de marchandises à destination et en provenance de pays non membres de l'Union européenne. Dans certains cas, les États membres ont été regroupés sur le graphique en régions traditionnelles qui reflètent alors les partenaires commerciaux non membres de l'UE de celles-ci. Par exemple, la Norvège, bien que participant à l'enquête communautaire relative au transport de marchandises par route, n'est pas un État membre et est un partenaire commercial majeur des pays nordiques membres de l'UE.

Les transporteurs d'Allemagne, d'Italie et des pays nordiques ont assuré en 2004 la moitié du tonnage routier transporté entre l'UE et d'autres pays. La Suède a réalisé la moitié du total nordique, avec la Finlande 30% et le Danemark 20%.

L'Allemagne, avec 11 millions de tonnes, a été le pays ayant réalisé le plus fort tonnage. L'Italie arrive en seconde position avec plus de 6 millions de tonnes, suivie de la Pologne et de la Suède avec 4 millions de tonnes chacune. Ces 4 pays ont représenté 52% du tonnage total transporté.

Sur les 3,7 millions de tonnes transportées par les États Baltes, 50% l'ont été par les transporteurs lituaniens; un peu plus d'un quart par les transporteurs lettons et un peu moins d'un quart par les transporteurs d'Estonie. Les pays d'Europe centrale ont transporté 3 millions de tonnes; 46% par la République tchèque, 32% par la Hongrie et 22% par la Slovaquie.

Les transporteurs de plusieurs des nouveaux États membres sont des acteurs majeurs sur ce marché. Ces pays ont contribué pour 12,8 millions de tonnes, 26% du total. En termes de tonnage transporté, les pays se sont classés dans l'ordre suivant: Pologne, Slovaquie, Lituanie, République tchèque et Lettonie.

Les pays du Benelux, avec 2,8 millions de tonnes transportées, dont 70% par les Pays-Bas, ne sont pas des acteurs majeurs sur ce marché.

Les transporteurs espagnols ont contribué pour deux tiers aux 2 millions de tonnes réalisées par les autres États membres indiqués sur le graphique 6, le Maroc étant un partenaire commercial important.

Le tableau 4 montre le classement des pays de l'UE en termes de tonnage total chargé et déchargé dans des pays non membres de l'Union européenne, ainsi que les classements spécifiques lorsque l'on considère séparément les tonnes chargées et les tonnes déchargées. Les 10 États membres de l'UE figurant dans le classement pour le tonnage total ont contribué en 2004 pour plus de 80% de l'ensemble du transport avec des pays non membres de l'Union européenne.

L'Allemagne et l'Italie occupaient les première et deuxième places du classement pour le tonnage total, les tonnes chargées et les tonnes déchargées, la Suède et la France respectivement les quatrième et cinquième rangs. Les autres places ont considérablement changé en raison du rapport entre tonnages chargé et déchargé dans des pays non membres de l'Union européenne par les transporteurs de certains États membres.

Tableau 4: 10 premiers pays de l'UE pour le transport international avec des pays partenaires non membres de l'UE, 2004 – en milliers de tonnes

Rang en 2004	Pays déclarant	Tonnes chargées/déchargées	Pays déclarant	Tonnes chargées	Pays déclarant	Tonnes déchargées
1	DE	11 168	DE	3 164	DE	8 004
2	IT	6 391	IT	1 853	IT	4 538
3	PL	4 253	FI	1 478	PL	3 450
4	SE	4 202	SE	1 312	SE	2 890
5	FR	3 889	FR	1 253	FR	2 636
6	FI	2 435	PL	803	AT	1 575
7	AT	2 196	NL	737	LT	1 435
8	NL	1 953	SI	718	NL	1 216
9	SI	1 902	DK	635	SI	1 184
10	LT	1 777	AT	621	FI	957

Comme signalé précédemment dans les commentaires du graphique 5, plus des deux tiers du tonnage total réalisé par les transporteurs de l'UE entre l'UE et les pays partenaires non membres de l'UE ont été déchargés dans des pays non membres de l'Union européenne, et ce rapport a été confirmé pour la plupart des pays non membres de l'Union européenne.

Ceci n'a cependant pas été le cas pour le transport réalisé par les transporteurs de chaque État membre. Les transporteurs de Pologne et de Lituanie ont déchargé plus de 80% de leur tonnage total transporté dans des pays non membres de l'Union européenne. Pour la Finlande, ce chiffre n'était que de 40%. En conséquence, bien que la Pologne ait été classée 3^{ème} pour le tonnage total et le tonnage déchargé, elle n'était qu'au 6^{ème} rang pour le tonnage chargé, la Finlande ayant pris la 3^{ème} place de ce classement. Cependant, la Finlande était au 6^{ème} rang pour le tonnage total mais 10^{ème} pour le tonnage déchargé. La Lituanie, 10^{ème} au classement global, occupait le 7^{ème} rang pour le tonnage déchargé mais n'était pas dans les 10 premiers pour le tonnage chargé où le Danemark s'est classé 9^{ème} mais ne figurait pas parmi les 10 premiers pour les autres classements.

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

Les données présentées ici ont été recueillies dans le cadre du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil relatif aux relevés statistiques des transports de marchandises par route. Ces données sont fondées sur des enquêtes par sondage effectuées dans les pays déclarants, c.-à-d. les États membres de l'UE et la Norvège, et rendent compte des transports de marchandises par route réalisés par des véhicules immatriculés dans ces pays.

Cabotage

Définition et historique: le cabotage est déclaré par les États membres pour les transporteurs immatriculés dans leur pays qui effectuent des opérations de transport sur le territoire national d'un autre pays. Du point de vue du pays déclarant, il s'agit de transport international, en termes de mouvements de marchandises, il pourrait être considéré comme du transport national.

Afin d'améliorer l'efficacité du transport et de réduire le nombre de voyages à vide, le transport de cabotage a été introduit de manière progressive en 1990 au moyen de quotas d'autorisation (restrictions quantitatives) et complètement libéralisé en 1998 au sein de l'UE-15. Le régime de cabotage a été étendu aux états de l'AELE (excepté la Suisse) à la suite de la création de l'EEE (Espace économique européen). Le cabotage entre l'UE-15 et les nouveaux États membres sera libéralisé, en général, au plus tard 5 ans après adhésion, mais le cabotage est déjà autorisé pour Chypre, Malte et la Slovénie et en cas d'accords bilatéraux entre deux États.

Taux de pénétration du cabotage: part du cabotage dans le transport national total, où le transport national total est la somme du transport national et du cabotage (par pays dans lequel il est pratiqué).

Fiabilité des données: étant donné que le cabotage routier ne représente qu'un faible pourcentage du transport routier total et que les données sont collectées dans le cadre d'enquêtes par sondage, l'importance du cabotage a pu parfois être surestimée ou sous-estimée. En outre, les performances du transport de cabotage varient souvent en raison des contrats de transport qui ont une validité limitée. Un transporteur pourrait ainsi effectuer une année des opérations de cabotage et perdre ce marché l'année suivante au profit d'un opérateur de transport enregistré dans un autre pays. Il convient de garder ces éléments à l'esprit lors de la lecture de la présente publication.

Étant donné que les nouveaux États membres n'avaient aucune obligation de déclaration pour les années antérieures à leur accession en 2004, la couverture des pays déclarants n'est pas la même pour la période 1999-2004.

Transport routier international avec des pays non membres de l'Union européenne

Les chiffres présentés dans cette partie sont des agrégats de tous les pays déclarants de l'UE-25 (graphique 4, tableau 3 et graphique 5). Dans cette section, le transport routier international désigne le transport international chargé dans le pays déclarant, le transport international déchargé dans le pays déclarant et le trafic tiers. Le cabotage, normalement considéré comme transport international, n'est pas compris dans cette partie.

Le double comptage est évité car les déclarations portent uniquement sur les transporteurs résidents des pays déclarants.

Trafic tiers: Le trafic tiers fait référence à des transports routiers internationaux opérés par des véhicules immatriculés dans un pays tiers (mouvements de marchandises par la route du pays A au pays B effectués par des transporteurs immatriculés dans le pays C).

Marchandises chargées dans un pays: Le volume de marchandises chargées dans un pays (non membre de l'UE) est la somme du transport international et du trafic tiers chargés dans ce pays par des transporteurs de l'ensemble des pays déclarants de l'UE-25 et déchargés dans un État membre de l'UE-25.

Marchandises déchargées dans un pays: Le volume de marchandises déchargées dans un pays (non membre de l'UE) est la somme du transport international et du trafic tiers déchargés dans ce pays par des transporteurs de l'ensemble des pays déclarants de l'UE-25 et chargés dans un État membre de l'UE-25.

"Transporteur" désigne un opérateur de transport effectuant du transport routier "pour compte d'autrui" (c.-à-d. le transport de marchandises contre rémunération pour le compte de tiers) ou "pour compte propre".

République tchèque

La République tchèque a communiqué des données sur les transports routiers depuis 2000, mais pas de cabotage pour 2003.

Grèce

La Grèce n'a communiqué aucune donnée sur les transports routiers depuis 1999.

Chypre

Chypre n'a communiqué aucune donnée sur le trafic tiers et le transport de cabotage.

Italie

En raison d'une modification de la méthodologie, il y a une rupture de la série chronologique 2003-2004.

Malte

Malte n'a communiqué aucune donnée sur les transports routiers depuis 2004.

Portugal

Depuis 2004, le taux de réponse s'est amélioré, le nombre de véhicules transportant des marchandises a donc augmenté d'environ 25%. Ceci a occasionné une augmentation considérable des transports routiers de marchandises entre 2003 et 2004, avec pour résultat une rupture de la série chronologique.

Suède

La Suède a communiqué les données pour 1999 selon les anciennes directives.

Royaume-Uni

Les données 2004 sont provisoires et sont sujet à révision.

Des données et métadonnées plus détaillées sont disponibles dans la base de données de diffusion d'Eurostat.

Tableau 1, tableau 2 et graphique 3

Les nouveaux États membres n'avaient aucune obligation de communiquer des données pour les années antérieures à leur accession en 2004. En conséquence, les évolutions entre 2003 et 2004 ne sont indiquées dans les tableaux 1 et 2 que lorsque les deux années étaient disponibles, et dans le graphique 3 les données pour 1999 et 2003 peuvent manquer.

Tableau 3

Les nouveaux États membres n'avaient aucune obligation de communiquer des données pour les années antérieures à leur accession en 2004. Par conséquent, les chiffres présentés pour la période 1999 à 2003 comprennent les données de transport international communiquées par les pays suivants:

1999: États membres de l'UE-14 (à l'exclusion de la Grèce).

2000: États membres de l'UE-14 et République tchèque.

2001: États membres de l'UE-14, République tchèque, Hongrie et Slovénie.

2002: États membres de l'UE-14, République tchèque, Chypre, Lettonie, Hongrie et Slovénie.

2003: UE-14 et tous les nouveaux États membres excepté Malte et la Pologne.

Les États membres utilisent leurs propres enquêtes nationales pour la collecte de données reposant sur les retours des transporteurs routiers. Les résultats sont des microdonnées sur les véhicules et leurs parcours, qui fournissent des informations détaillées sur les marchandises transportées. Dans la présente publication, les informations concernant le transport international sont déduites des informations sur les marchandises.

Disponibilité des données

Les chiffres figurant dans la présente publication proviennent de la base de données de diffusion gratuite d'Eurostat et reflètent l'état de disponibilité des données à la fin février 2006.

Dans la présente publication

1 milliard = 1 000 000 000

: non disponible

0 valeur inférieure à la moitié de l'unité de mesure

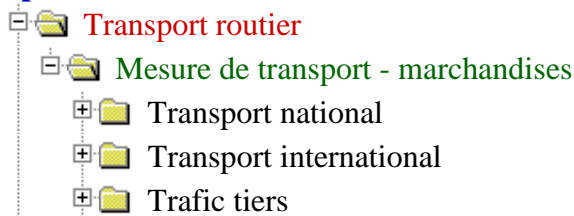
c confidentiel

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

Pour en savoir plus:

Les bases de données: [Site Web EUROSTAT/Page d'accueil/Transports/Données](http://Site%20Web%20EUROSTAT/Page%20d'accueil/Transports/Donn%C3%A9es)

Transports



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@ec.europa.eu

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/

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@ec.europa.eu
