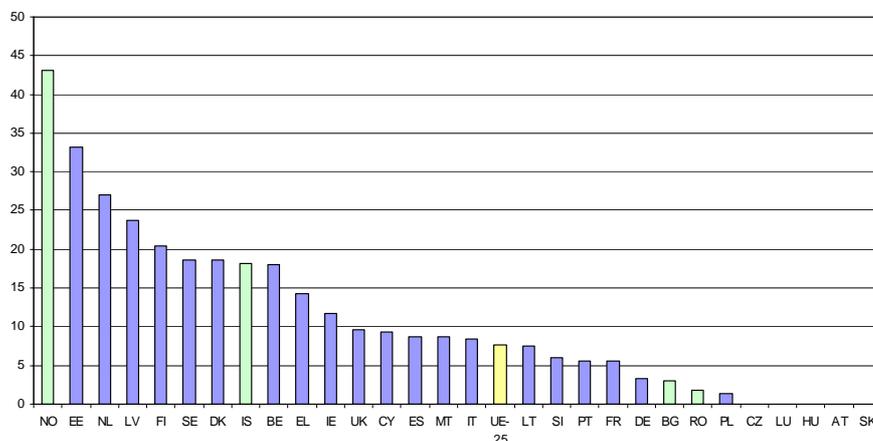


Transport de marchandises et de passagers par mer 1997-2004

Graphique 1: Poids brut des marchandises transportées par mer, traitées (entrées et sorties) dans tous les ports en 2004 (en tonnes par habitant)



Faits marquants

En 2004, 3 505 millions de tonnes de marchandises ont été traitées dans les ports maritimes de l'UE-25 (soit 7,7 tonnes par habitant de l'UE-25). Sur ce tonnage, 64 % sont des marchandises déchargées. Dans pratiquement tous les États membres, les déchargements dépassent les chargements.

Avec 573 millions de tonnes traitées, le Royaume-Uni arrive en tête en matière de marchandises totales traitées dans les ports de l'UE-25 (16 %); viennent ensuite l'Italie (14 %), les Pays-Bas (13 %) et l'Espagne (11 %).

L'importance relative du transport de marchandises par mer pour les différents pays de l'UE peut se mesurer approximativement par l'indicateur «tonnes de marchandises traitées dans les ports maritimes par habitant», qui varie de 33 en Estonie à 1,4 en Pologne (voir le graphique 1 ci-dessus).

Dans la majorité des pays, les marchandises en vrac liquide (qui incluent les produits pétroliers) représentent la plus grande part du volume total de fret traité en 2004.

Au niveau des ports, Rotterdam, Anvers et Hambourg sont demeurés les trois plus grands ports en terme de poids brut des marchandises et de volume des conteneurs traités.

En 2004, près de 60 % du transport de marchandises par mer de l'UE-25 concernaient des ports partenaires extra-UE-25 (origine/destination). Le transport international intra-UE-25 représentait 29 %, le transport national 11 %.

Toutefois, la situation diffère fortement selon les pays. La part du transport national est très faible (moins de 2 %) pour la Lituanie, la Lettonie, la Pologne, la Belgique, l'Estonie, l'Allemagne et l'Irlande mais elle est élevée pour la Grèce, le Royaume-Uni, l'Italie, le Danemark et l'Espagne.

406 millions de personnes ont été acheminés par les ports de l'UE-25 en 2004.

Contrairement au transport de marchandises (2/3 déchargement, 1/3 chargement), aucune différence notable n'apparaît entre le nombre de passagers à l'embarquement et celui au débarquement parce que la plus grande partie du transport de passagers correspond aux principales liaisons nationales et intra-UE-25 par ferry.

Le nombre d'entrées de navires dans les principaux ports de l'UE-25 a dépassé 2,1 millions en 2004.

Statistiques en bref

TRANSPORTS

10/2006

Auteur

Giuliano AMERINI

Contenu

Faits marquants	1
Introduction	2
Marchandises transportées par mer, traitées dans les ports, par pays et type de fret	2
Marchandises transportées par mer: les 20 premiers ports	4
Transport maritime de marchandises par origine/destination	5
Transport de passagers par mer	7
Trafic maritime par type de navire	9



Introduction

Le présent numéro de «Statistiques en bref» repose sur des données collectées dans le cadre de la directive sur les statistiques maritimes de l'UE (directive 95/64/CE du Conseil du 8 décembre 1995 relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer).

Certains États membres n'ont pas transmis de données sur tous les aspects couvrant la période 1997-2004. Les remarques spécifiques figurent dans les notes méthodologiques.

Marchandises transportées par mer, traitées dans les ports, par pays et type de fret

Le tableau 1 rend compte du volume de marchandises traitées dans les ports de l'UE-25 ainsi que dans les ports Bulgares, Roumains, Islandais et Norvégiens qui ont communiqué les données. En 2004, 3 505 millions de tonnes ont été traitées dans les ports de l'UE-25, et sur ce tonnage, environ 64 % étaient des marchandises déchargées (entrées). Il convient d'être prudent lorsque l'on considère les chiffres totaux (entrées + sorties) pour mesurer le «transport de marchandises», étant donné que ces totaux peuvent inclure un comptage en double (concernant, par exemple, les marchandises chargées et déchargées dans les ports d'un même pays).

En 2004, la part dans le volume total des marchandises traitées dans les ports a été de 87 % pour les marchandises déchargées à Malte, suivie par Chypre (82 %) et les Pays-Bas (77 %), tandis qu'en Finlande, au Danemark et en Suède, il était de moins de 55 %. Dans tous les anciens États membres, y compris à Chypre, à Malte et en Slovénie, les

quantités déchargées ont été supérieures aux quantités chargées. Le contraire est vrai en Pologne et dans les trois pays baltes (Estonie, Lettonie et Lituanie) où les quantités expédiées ont atteint jusqu'à 93 % en Lettonie et 91 % en Estonie. Il convient toutefois de préciser que la part de ces pays dans le volume total de l'UE-25 est faible. En Norvège, le volume chargé a également été dominant, avec une part de 67 %. En Norvège et dans les trois pays baltes, le volume expédié est principalement dû aux exportations de pétrole alors qu'en Pologne il s'agit de vrac sec.

Le Royaume-Uni a une longueur de côtes d'environ 12 400 km. Avec 573 millions de tonnes traitées en 2004, soit plus de 16 % du total de l'UE-25, le Royaume-Uni arrive en tête en ce qui concerne le transport de marchandises par mer. Viennent ensuite l'Italie avec une part de 14 %, les Pays-Bas (13 %) et l'Espagne (11 %).

Tableau 1: Poids brut des marchandises transportées par mer, traitées dans tous les ports (en millions de tonnes)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004			Croissance 2003-2004 (%)
	Total	Entrées	Sorties	Total							
BE	161,6	171,0	165,6	179,3	174,2	173,8	181,1	108,9	78,9	187,9	3,7%
DK	124,0	105,0	97,2	96,6	94,0	94,3	103,9	54,6	45,8	100,4	-3,4%
DE	213,4	217,4	221,6	242,5	246,1	246,3	254,8	168,5	103,4	271,9	6,7%
EE	:	:	:	:	40,4	44,7	47,1	4,0	40,8	44,8	-4,9%
EL	101,3	110,5	112,6	127,8	122,2	147,7	162,5	92,7	65,2	157,9	-2,8%
ES	270,6	280,2	295,7	234,9	315,1	326,0	343,7	269,9	103,2	373,1	8,5%
FR	305,1	319,0	315,1	325,8	318,2	319,0	330,2	240,5	93,5	334,0	1,2%
IE	36,4	40,0	42,9	45,3	45,8	44,9	46,1	34,7	13,0	47,7	3,5%
IT	459,2	475,6	462,9	446,7	444,8	457,9	477,0	338,4	146,6	485,0	1,7%
CY	:	:	:	:	:	7,2	7,3	5,6	1,3	6,8	-6,3%
LV	:	:	:	:	56,8	52,0	54,7	3,5	51,3	54,8	0,2%
LT	:	:	:	:	21,0	24,4	30,2	4,4	21,5	25,8	-14,4%
MT	:	:	:	:	:	:	3,4	3,0	0,4	3,5	2,2%
NL	402,2	405,4	395,7	405,9	405,8	413,3	410,3	339,5	101,2	440,7	7,4%
PL	:	:	:	:	46,2	48,1	51,0	16,5	35,8	52,3	2,5%
PT	54,7	57,6	58,8	56,4	56,2	55,6	57,5	43,1	15,9	59,1	2,7%
SI	:	:	:	:	9,2	9,3	10,8	8,8	3,3	12,1	11,7%
FI	75,3	76,5	77,4	80,7	96,1	99,1	104,5	58,5	48,0	106,5	1,9%
SE	149,9	155,7	156,4	159,3	152,8	154,6	161,5	90,6	76,8	167,4	3,6%
UK	558,5	568,5	565,7	573,0	566,4	558,3	555,7	342,4	230,6	573,1	3,1%
UE-25	:	:	:	:	:	:	3 393,3	2 228,2	1 276,5	3 504,7	3,3%
UE-15	2 912,2	2 982,4	2 967,6	2 974,2	3 037,7	3 090,8	3 188,8	2 182,4	1 122,2	3 304,6	3,6%
BG	:	:	:	:	20,2	20,4	21,4	13,6	9,5	23,1	7,9%
RO	:	:	:	:	27,6	32,7	36,0	22,4	18,2	40,6	12,8%
IS	:	4,8	5,0	5,1	4,9	4,8	5,0	3,4	1,9	5,3	6,0%
NO	:	:	:	:	:	190,0	186,8	64,9	133,3	198,2	6,1%
Total	2 912,2	2 987,2	2 972,6	2 979,3	3 264,0	3 524,4	3 642,5	2 332,5	1 439,4	3 771,9	3,6%

Le tonnage total traité dans l'UE-25 est passé de 3 393 millions de tonnes en 2003 à 3 505 millions de tonnes en 2004 (+ 3,3 %), les augmentations les plus fortes ayant été enregistrées en Slovénie (+ 12 %), en Espagne (+ 9 %) et aux Pays-Bas (+ 7 %). Entre 2003 et 2004, le volume de marchandises traitées a augmenté dans tous les États

membres, à l'exception de la Lituanie (- 14 %), de Chypre (- 6 %), de l'Estonie (- 5 %), du Danemark (- 3 %) et de la Grèce (- 3 %). Il convient de souligner que la Lituanie, le Danemark et la Grèce comptent parmi les pays ayant enregistré une hausse supérieure à 10 % entre 2002 et 2003.

Le Danemark est le seul pays ayant enregistré un recul du volume traité depuis 1997: de 124 millions de tonnes en 1997 à 100 millions de tonnes en 2004 (- 19 %); celui-ci est dû essentiellement au déclin du transport de charbon et du transport de véhicules routiers destinés au transport de marchandises et de remorques accompagnantes, après l'ouverture du pont sur le Grand Belt et du pont d'Øresund. En contrepartie, la Grèce et la Finlande affichent la plus forte augmentation pendant la même période bien qu'ici les augmentations s'expliquent essentiellement par une meilleure couverture statistique (pour de plus amples informations, voir notes page 11).

Le tableau 2 illustre la ventilation par type de fret des marchandises traitées dans les principaux ports des pays de l'UE-25, de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Norvège. Dans la plupart des pays, les marchandises en vrac liquide représentent la plus grande part du volume total de marchandises. Cette part était de 66 % pour l'Estonie, 58 % pour la Norvège (en raison des volumes importants de pétrole de la mer du Nord), 57 % pour la Lituanie et 53 % pour la France, mais elle n'était que de 18 % pour la Slovénie, 21 % pour la Belgique et 26 % pour l'Allemagne.

Les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Espagne traitent en particulier un gros volume de vrac sec (146 millions, 114 millions et 106 millions de tonnes respectivement). Les marchandises en vrac sec dominant dans le volume total de marchandises traitées dans les principaux ports de Slovénie (61 %) et de Pologne (46 %). En Slovénie, les principales marchandises traitées sont les minerais et le charbon, en Pologne, la principale marchandise est le charbon.

Le transport par conteneur occupe une place importante en Allemagne et en Belgique, respectivement 34 % et 33 % du transport total, tandis que les unités mobiles Ro-Ro jouent un rôle majeur au Danemark, en Grèce et en Suède (26 % du total). Le Royaume-Uni arrive largement en tête en ce qui concerne le nombre d'unités mobiles Ro-Ro traitées (93 millions de tonnes, ce qui représente pratiquement le double du volume traité par l'Italie qui vient en deuxième position, soit 51 millions).

«Autre fret», qui inclut notamment les produits forestiers ainsi que les produits du fer et de l'acier, atteint un pourcentage élevé en Lituanie et en Finlande (17 % du volume total).

Tableau 2: Poids brut des marchandises transportées par mer, traitées (entrées et sorties) dans les principaux ports ⁽¹⁾ par type de fret en 2004 ⁽²⁾ (en % du volume total de fret traité)

	Part en % du volume total de fret traité dans les principaux ports							Volume total de fret traité dans les principaux ports (en millions de t)	Volume total de fret traité dans tous les ports (en millions de t)
	Marchandises en vrac liquide	Marchandises en vrac sec	Grands conteneurs	Unités mobiles Ro-Ro	Autre fret, non spécifié ailleurs	Inconnu	Total		
BE	21%	22%	33%	12%	11%	0%	100%	185,6	187,9
DK	35%	32%	5%	26%	3%	0%	100%	87,9	100,4
DE	26%	21%	34%	14%	6%	0%	100%	266,1	271,9
EE	66%	14%	2%	7%	11%	0%	100%	44,8	44,8
EL	32%	28%	13%	22%	4%	0%	100%	132,3	157,9
ES	37%	28%	23%	5%	6%	0%	100%	373,1	373,1
FR	53%	25%	10%	7%	4%	0%	100%	325,2	334,0
IE	29%	32%	16%	19%	3%	0%	100%	42,8	47,7
IT	48%	19%	16%	11%	6%	0%	100%	472,0	485,0
CY	35%	19%	30%	3%	12%	1%	100%	6,8	6,8
LV	42%	37%	2%	2%	18%	0%	100%	53,9	54,8
LT	57%	24%	4%	6%	8%	0%	100%	25,8	25,8
MT	33%	22%	23%	6%	16%	0%	100%	3,5	3,5
NL	43%	33%	15%	4%	5%	0%	100%	439,9	440,7
PL	27%	46%	6%	6%	14%	0%	100%	52,0	52,3
PT	48%	30%	14%	1%	7%	0%	100%	57,3	59,1
SI	18%	61%	13%	0%	8%	0%	100%	12,0	12,1
FI	32%	26%	12%	13%	17%	0%	100%	99,2	106,5
SE	39%	19%	6%	26%	11%	0%	100%	146,8	167,4
UK	48%	20%	10%	17%	5%	0%	100%	558,2	573,1
UE-25	41%	25%	16%	11%	7%	0%	100%	3 385,2	3 504,7
BG	37%	43%	5%	2%	13%	0%	100%	23,1	23,1
RO	31%	44%	10%	0%	15%	0%	100%	40,6	40,6
IS	:	:	:	:	:	:	:	:	5,3
NO	58%	28%	2%	3%	8%	0%	100%	180,8	198,2
Total	42%	26%	15%	11%	7%	0%	100%	3 629,7	3 771,9

(1) Conformément à la directive, les «ports principaux» en termes de transport de marchandises sont des ports traitant plus de 1 million de tonnes de marchandises par an.

(2) Vrac liquide: gaz liquéfié, pétrole brut, produits pétroliers, autres marchandises de vrac liquide.

Vrac sec: minerais, charbon, produits agricoles (par ex. grain, soja, tapioca), autres marchandises de vrac sec.

Grands conteneurs: unités de fret de 20 pieds, unités de fret de 40 pieds, unités de fret > 20 pieds et < 40 pieds, unités de fret > 40 pieds.

Unités mobiles Ro-Ro: a) Unités autopropulsées mobiles: véhicules routiers pour le transport de marchandises et remorques accompagnantes, voitures particulières, motos et remorques/caravanes accompagnantes, autobus, véhicules commerciaux (y compris importation/exportation de véhicules à moteur), animaux vivants «sur pieds», autres unités autopropulsées.

b) Unités non autopropulsées mobiles: remorques et semi-remorques routières non accompagnées pour le transport de marchandises, caravanes non accompagnées et autres véhicules routiers, agricoles et industriels, wagons de chemin de fer, remorques pour le transport maritime transportées par des navires, et barges pour le transport de marchandises transportées par des navires, autres unités non autopropulsées mobiles.

Autre fret, non spécifié ailleurs: produits forestiers, produits sidérurgiques, autre fret général.

Marchandises transportées par mer: les 20 premiers ports

Le [tableau 3](#) donne la liste des 20 premiers ports sur la base du poids brut des marchandises traitées. Rotterdam et Anvers conservent le même classement depuis 1997. En 2004, Rotterdam représente à lui seul 23 % du tonnage traité dans les 20 premiers ports, soit 9 % du tonnage total pour l'UE-25. Le tonnage traité dans ce port est pratiquement égal au tonnage combiné des ports d'Anvers, de Hambourg et de Marseille (classés respectivement en deuxième, troisième et quatrième positions). La majorité des transbordements effectués à Rotterdam concernent des marchandises en vrac telles que le pétrole, les produits chimiques, le charbon et les minerais. Rotterdam est également le premier port de conteneurs européens. Il joue un rôle important dans l'exportation de produits vers des destinations outre-mer et intercontinentales telles que les États-Unis et l'extrême-Orient.

Le port norvégien de Bergen fait son entrée en cinquième position dans les classements 2002 et 2003. L'absence de Bergen des classements des années précédentes s'explique par le fait que les autorités norvégiennes n'ont commencé à communiquer des données qu'en 2002. Les volumes importants sont essentiellement dus au pétrole transporté.

Algésiras affiche la plus forte croissance en volumes traités depuis 1997 (+ 54 %), améliorant son classement de la 17^{ème} à la 10^{ème} place. Plus de 50 % du fret traité à Algésiras en 2004 revient aux grands conteneurs.

Les ports de Brème & Bremerhaven et de Hambourg font également état d'une hausse remarquable du tonnage traité depuis 1997, + 48 % et + 43 % respectivement. Dans ces deux ports, le fret le plus acheminé est aussi les grands conteneurs, 62 % et 59 % respectivement du total du fret.

Trois ports ont observé une baisse de leur tonnage par rapport à 1997: Trieste, Londres et Marseille. Le recul le plus important a été enregistré par Trieste (- 11 %), qui a perdu sept places dans le classement par rapport à 1997. Londres continue de souffrir de la fermeture d'un important terminal pétrolier et n'a pas encore retrouvé les niveaux de 1997.

Depuis 2001, les chiffres relatifs aux ports néerlandais peuvent être légèrement sous-estimés dans la mesure où aucun transport national n'a été déclaré pour ces années. Toutefois, la part du transport national dans le transport total était très faible (moins de 1 % au niveau du pays) dans les données communiquées pour la période allant de 1997 à 2000.

En 2003 et 2004, la liste des dix premiers ports n'a pas changé, même si, pendant ces deux années, ceux-ci ont enregistré différents taux de croissance du volume des marchandises traitées.

Deux ports ne font plus partie des 20 ports principaux: Forth et Tallinn (dont les positions respectives étaient 17 et 18 en 2003).

Tableau 3: Les 20 premiers ports de fret en 2004 – sur la base du poids brut des marchandises traitées (en millions de tonnes)

Position 2004	Port	1997	2002	2003	2004								Croissance 2003-2004 (%)	Croissance 1997-2004 (%)
		Total	Total	Total	Entrées	Sorties	Total	Par type de fret traité (%)						
								Marchandises en vrac liquide	Marchandises en vrac sec	Grands conteneurs	Unités mobiles Ro-Ro	Autre fret, non spécifié ailleurs		
1	Rotterdam (NL)	303,4	302,7	307,4	259,9	71,0	330,9	48%	26%	20%	3%	3%	7,6%	9,0%
2	Anvers (BE)	104,6	113,9	126,1	75,3	60,1	135,5	25%	19%	41%	3%	13%	7,5%	29,6%
3	Hambourg (DE)	69,6	86,7	93,6	60,2	39,3	99,5	12%	26%	59%	0%	2%	6,4%	43,0%
4	Marseille (FR)	92,9	89,2	92,4	72,1	18,7	90,8	70%	16%	8%	2%	4%	-1,7%	-2,3%
5	Bergen (NO)	:	85,3	76,4	17,6	58,0	75,6	94%	3%	0%	0%	3%	-1,0%	:
6	Le Havre (FR)	58,2	63,8	67,4	54,7	17,2	71,9	66%	6%	25%	2%	0%	6,7%	23,5%
7	Grimsby & Immingham (UK)	48,0	55,7	55,9	41,9	15,7	57,6	42%	33%	2%	20%	3%	3,0%	20,1%
8	Tees & Hartlepool (UK)	51,2	50,4	53,8	19,0	34,8	53,8	68%	22%	2%	5%	3%	0,0%	5,0%
9	Londres (UK)	55,7	51,2	51,0	43,9	9,4	53,3	38%	27%	17%	11%	7%	4,4%	-4,3%
10	Algésiras (ES)	34,2	42,2	48,3	31,0	21,6	52,6	41%	5%	50%	2%	2%	9,1%	53,8%
11	Amsterdam (NL)	36,9	48,5	40,8	36,5	13,4	49,9	35%	59%	1%	0%	4%	22,5%	35,1%
12	Dunkerque (FR)	36,4	44,3	45,8	35,3	11,1	46,4	26%	58%	3%	0%	12%	1,5%	27,6%
13	Gênes (IT)	43,6	44,4	46,9	34,5	11,3	45,9	43%	10%	28%	17%	2%	-2,3%	5,2%
14	Bremen & Bremerhaven (DE)	30,6	40,5	42,5	24,6	20,8	45,4	4%	17%	62%	5%	12%	6,8%	48,3%
15	Wilhelmshaven (DE)	36,4	38,8	39,4	34,9	10,0	45,0	94%	5%	1%	0%	1%	14,0%	23,4%
16	Trieste (IT)	46,7	43,7	41,6	38,4	3,1	41,5	84%	3%	4%	8%	1%	-0,1%	-11,0%
17	Taranto (IT)	36,7	32,5	35,3	23,8	15,6	39,4	14%	45%	15%	10%	16%	11,5%	7,2%
18	Milford Haven (UK)	34,5	34,5	32,7	21,9	16,5	38,5	98%	0%	0%	2%	0%	17,5%	11,4%
19	Southampton (UK)	33,1	34,2	35,8	25,4	13,0	38,4	70%	5%	20%	4%	0%	7,4%	16,3%
20	Constanta (RO)	:	28,5	32,2	21,4	16,2	37,7	31%	45%	10%	0%	13%	17,1%	:

Milford Haven qui était 19^{ème} sur la liste en 2002, a quitté la liste en 2003 et se situe au rang 18 en 2004. Le port de Constanta a rejoint la liste des 20 principaux ports pour la première fois à la 20^{ème} position et est le seul port des pays candidats à entrer dans cette catégorie. Ce port a enregistré une croissance de 17 % entre 2003 et 2004, se positionnant ainsi juste devant Tallinn (position 21) dont le trafic est resté stable. Amsterdam a enregistré la plus forte hausse de

tonnage traité par rapport à l'année précédente (+ 23 %), dépassant son niveau de 2002 et gagnant ainsi 4 places au classement. Inversement, Gênes a enregistré une baisse (- 2 %), passant de la 11^{ème} à la 13^{ème} place.

Il convient de souligner que l'augmentation de près de 8 % pour Rotterdam représente, en termes absolus, une hausse de près de 24 millions de tonnes de marchandises traitées.

Tableau 4: Les 20 premiers ports de conteneurs en 2004 – sur la base du volume de conteneurs traités (en 1000 EVP ⁽¹⁾)

Position 2004	Port	2000		2002		2003		2004		Croissance 2003-2004	
		Total	dont vide	Total (%)	dont vide (%)						
1	Rotterdam (NL)	6 253	880	6 505	1 055	7 118	1 272	8 242	1 455	15,8%	14,4%
2	Hambourg (DE)	4 275	542	5 376	710	6 126	855	7 004	922	14,3%	7,8%
3	Anvers (BE) ⁽²⁾	2 641	188	3 153	159	4 012	169	5 055	526	26,0%	211,2%
4	Brème & Bremerhaven (DE)	2 643	375	3 032	481	3 191	487	3 529	539	10,6%	10,7%
5	Gioia Tauro (IT)	2 575	466	2 883	459	3 094	527	3 170	575	2,5%	9,1%
6	Felixstowe (UK)	2 825	527	2 682	659	2 482	630	2 717	718	9,5%	14,0%
7	Le Havre (FR)	1 334	257	1 754	283	2 015	366	2 158	322	7,1%	-12,0%
8	Valence (ES)	1 313	404	1 826	545	2 012	564	2 156	540	7,2%	-4,3%
9	Barcelone (ES)	1 389	353	1 122	258	1 765	554	2 084	543	18,1%	-2,0%
10	Piraeus (EL)	1 096	238	1 395	249	1 606	269	1 551	290	-3,4%	7,8%
11	Gênes (IT)	1 179	38	1 499	376	1 591	394	1 437	361	-9,7%	-8,4%
12	Southampton (UK)	1 092	256	1 275	309	1 375	478	1 435	498	4,4%	4,2%
13	Las Palmas, Gran Canaria (ES)	648	210	726	230	966	288	1 111	304	15,0%	5,6%
14	Algésiras (ES) ⁽³⁾	:	:	1 732	0	2 024	0	970	0	-52,1%	:
15	Londres (UK)	573	129	875	228	895	288	966	306	7,9%	6,3%
16	Marseille (FR)	725	149	811	176	835	166	920	166	10,2%	0,0%
17	La Spezia (IT)	661	37	780	104	836	86	879	119	5,1%	38,4%
18	Göteborg (SE)	652	162	725	198	634	132	722	155	13,9%	17,4%
19	Medway (UK)	515	94	528	122	517	166	672	214	30,0%	28,9%
20	Liverpool (UK)	541	74	488	79	565	109	601	115	6,4%	5,5%

(1) EVP = équivalent vingt pieds (unité de volume équivalente à un conteneur ISO de 20 pieds). (2) Données partielles jusqu'au 2^{ème} trimestre 2004. Les taux de croissance 2003-2004 sont donc surestimés. (3) Les données de 2004 sont provisoires.

Le **tableau 4** montre que Rotterdam et Hambourg arrivent en tête dans le traitement des conteneurs. Anvers et Brème & Bremerhaven viennent en troisième et quatrième positions, mais avec un écart considérable. Il convient toutefois de noter que les données communiquées pour Anvers sont sous-estimées avant le 3^{ème} trimestre 2004. Gioia Tauro est le premier port méditerranéen dans ce tableau: les opérations de transbordement représentent une part très importante de l'activité.

Les classements de 2003 et 2004 sont similaires; seuls les ports de Marseille et Medway sont passés respectivement de la 17^{ème} à la 16^{ème} place et de la 22^{ème} à la 19^{ème}.

L'augmentation la plus significative a été enregistrée par Medway (près de 30 %) tant en nombre total de conteneurs qu'en nombre de conteneurs vides.

Barcelone a enregistré une augmentation de 18 % en nombre total de conteneurs traités tandis que le nombre de conteneurs vides a baissé de 2 %.

Dans presque tous les ports faisant partie du «top 20», le nombre de conteneurs vides a évolué dans le même sens que le nombre total de conteneurs, sauf au Havre, à Valence et Barcelone où le nombre de conteneurs vides traités a baissé alors que le nombre total de conteneurs a augmenté ainsi qu'à Piraeus où l'inverse était vrai.

Transport maritime de marchandises par origine/destination

Le **tableau 5** présente pour chaque pays une ventilation entre transport national et international intra- ou extra-UE-25. Ces résultats sont calculés sur la base des statistiques déclarées par les principaux ports vis-à-vis de leurs partenaires (origine et destination). Contrairement aux rubriques précédentes de

ce numéro, les chiffres présentés ne reflètent pas le traitement total de marchandises dans les ports (entrées plus sorties, soit déchargement plus chargement), mais évaluent le transport de marchandises par mer, c'est-à-dire entre les ports (voir aussi les notes méthodologiques).

Tableau 5: Transport maritime de marchandises entre les principaux ports dans le pays déclarant et leurs ports partenaires regroupés par zones géographiques principales (en % du poids brut total des marchandises transportées)

	2003					2004				
	Transport total (en millions de tonnes)	dont				Transport total (en millions de tonnes)	dont			
		National (%)	International intra-UE-25 (%)	International extra-UE-25 (%)	Inconnu (%)		National (%)	International intra-UE-25 (%)	International extra-UE-25 (%)	Inconnu (%)
BE	178,5	2%	37%	61%	0%	185,4	2%	35%	64%	0%
DK	79,7	17%	53%	26%	4%	80,5	16%	57%	24%	4%
DE	247,4	2%	45%	53%	0%	263,2	2%	45%	53%	0%
EE	45,3	1%	85%	13%	1%	44,8	2%	76%	21%	2%
EL	111,3	33%	23%	43%	1%	107,8	33%	21%	45%	1%
ES	320,3	15%	21%	64%	0%	347,6	14%	21%	65%	0%
FR	315,3	6%	32%	60%	2%	317,1	6%	33%	58%	3%
IE	41,3	2%	69%	29%	0%	42,6	2%	70%	28%	0%
IT	404,6	17%	15%	67%	1%	413,5	17%	15%	68%	1%
CY	7,3	3%	15%	12%	70%	6,7	2%	21%	14%	63%
LV	53,8	:	:	:	100%	53,6	1%	76%	21%	2%
LT	30,2	:	72%	25%	3%	25,8	0%	76%	24%	1%
MT	3,4	:	71%	29%	:	3,5	:	65%	35%	0%
NL	408,8	:	33%	67%	1%	439,9	:	33%	66%	1%
PL	50,7	:	:	:	100%	51,8	1%	32%	15%	52%
PT	51,2	11%	32%	56%	1%	53,1	11%	33%	56%	0%
SI	10,7	:	34%	65%	0%	12,0	:	40%	60%	0%
FI	92,2	6%	70%	24%	0%	94,7	6%	68%	26%	0%
SE	133,4	9%	69%	22%	1%	139,2	8%	69%	21%	2%
UK	490,2	20%	44%	33%	4%	506,5	19%	43%	35%	4%
UE-25	2 782,4	11%	29%	55%	5%	2803,3	11%	28%	58%	3%
BG*	21,4	0%	19%	80%	1%	23,1	0%	17%	83%	1%
RO*	33,9	1%	17%	83%	0%	40,6	0%	14%	76%	10%
IS*	5,0	:	:	:	100%	5,3	:	:	:	100%
NO*	154,5	28%	49%	22%	2%	169,7	27%	48%	23%	1%

*: Les pourcentages de transport international intra-UE-25 et extra-UE-25 pour les pays non-UE expriment la part du transport total dans les pays UE-25 et non UE-25, respectivement.

Il apparaît qu'en 2004, la situation diffère entre les pays, avec une part faible du transport national pour la Lituanie, la Lettonie, la Pologne, la Belgique, l'Estonie, l'Allemagne et l'Irlande (des pays de taille relativement petite ou ayant des côtes maritimes limitées), et une part importante pour la Grèce (33 %), en raison de ses nombreuses îles, suivie du Royaume-Uni (19 %), de l'Italie et du Danemark (plus de 16 %) et de l'Espagne (14 %). La Norvège enregistre une part très élevée du transport national (27 %) du fait de sa très grande longueur de côtes et de sa topographie «difficile» (fjords).

En 2004, l'Italie (68 %), les Pays-Bas (66 %), l'Espagne (65 %), la Belgique (64 %) et la Slovénie (60 %) enregistrent une part très élevée du transport international extra-UE-25. Plus de 75 % du transport maritime de la Bulgarie et de la Roumanie sont effectués avec des pays non-UE-25.

L'Estonie, la Lettonie et la Lituanie se distinguent avec plus de 75 % de leur transport effectué avec les pays de l'UE, la plus grande part étant du transport à destination et en provenance des pays voisins, des Pays-Bas et du Royaume-Uni.

Toutefois, la part du transport international intra-UE-25 en Estonie a nettement baissé entre 2003 et 2004, ce qui est essentiellement dû à une chute du trafic avec les Pays-Bas et la Finlande. La part du transport international intra-UE-25 de Malte a également reculé, en raison avant tout d'une baisse du trafic avec l'Italie. En Estonie et à Malte, la part du transport extra-UE-25 a augmenté dû à une hausse de leur trafic respectif avec les États-Unis et les Émirats arabes unis. La part du transport international intra-UE-25 de l'Irlande a atteint 70 % et provient essentiellement de son trafic avec le Royaume-Uni (qui représente 38 % du transport maritime total déclaré par l'Irlande). La Finlande et la Suède aussi ont enregistré des parts proches de 70 %.

Entre 2003 et 2004, on a pu observer une réduction notable de la part du transport international extra-UE-25 du Danemark et de la Slovénie, au profit du transport international intra-UE-25. La situation inverse est observée en Finlande et au Royaume-Uni où la part du transport international intra-UE-25 a baissé au bénéfice du transport international extra-UE-25, notamment avec la Russie.

Transport de passagers par mer

Tableau 6: Passagers embarqués et débarqués dans tous les ports (en milliers)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004			Croissance 2003-2004 (%)
	Total	Entrées	Sorties	Total							
BE	1 946	1 696	1 553	1 520	1 378	1 125	740	388	399	787	6,4%
DK	75 929	63 448	57 345	51 830	47 862	48 178	48 652	24 297	24 258	48 555	-0,2%
DE	:	:	:	31 378	31 817	33 222	32 146	14 818	14 997	29 815	-7,3%
EE	:	:	:	:	5 740	5 136	5 172	3 231	3 221	6 452	24,7%
EL ⁽¹⁾	32 259	35 365	37 180	27 867	50 149	101 210	102 760	48 270	48 146	96 416	-6,2%
ES	13 939	15 349	16 224	14 583	18 623	18 946	20 041	11 381	10 314	21 695	8,3%
FR	33 124	30 826	30 436	27 843	27 724	29 110	27 405	13 494	13 574	27 068	-1,2%
IE	4 380	4 683	4 358	4 218	3 895	3 893	3 746	1 776	1 774	3 550	-5,2%
IT	80 184	80 618	85 439	86 376	86 882	82 700	82 576	41 716	41 600	83 316	0,9%
CY	:	:	:	:	:	339	287	124	123	247	-13,9%
LV	:	:	:	:	26	23	118	64	66	130	10,2%
LT	:	:	:	:	101	107	135	73	74	147	8,9%
MT	:	:	:	:	:	:	166	113	112	225	35,5%
NL	1 963	1 840	1 949	2 004	2 041	2 202	2 014	1 006	1 006	2 012	-0,1%
PL	:	:	:	:	4 417	3 305	3 189	1 030	1 001	2 031	-36,3%
PT ⁽²⁾	34	473	472	535	542	502	616	325	325	650	5,5%
SI	:	:	:	:	34	42	47	21	21	42	-10,6%
FI	15 191	15 984	16 147	15 964	16 729	16 577	16 341	8 432	8 375	16 807	2,9%
SE	40 949	41 749	41 574	36 573	32 350	32 112	32 748	16 892	16 426	33 318	1,7%
UK	36 286	36 884	35 813	33 852	34 516	35 623	33 708	16 395	16 442	32 837	-2,6%
UE-25	:	:	:	:	:	:	412 607	203 846	202 254	406 100	-1,6%
UE-15	336 184	328 915	328 490	334 543	354 508	405 400	403 493	199 190	197 636	396 826	-1,7%
BG	:	:	:	:	3	6	4	4	2	6	50,0%
RO	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
IS	:	0	0	318	360	394	408	201	203	404	-1,0%
NO	:	:	:	:	:	6 078	4 656	2 722	3 065	5 787	24,3%
Total	336 184	328 915	328 490	334 861	365 189	420 830	417 675	206 773	205 524	412 297	-1,3%

(1) EL de 1997 à 2001: données partielles. (2) PT pour 1997: données partielles (les données pour les ports de « Funchal » et « Madère » ne sont pas disponibles).

Le **tableau 6** représente le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans l'ensemble des ports de chaque pays. Les chiffres portent sur le transport de passagers national, international intra-UE-25 et international extra-UE-25. En ce qui concerne toutefois le transport national et international intra-UE-25 de passagers, il convient de tenir compte du fait que les passagers sont comptabilisés deux fois, une fois lors de l'embarquement et une fois lors du débarquement. Les totaux ainsi obtenus surestiment le nombre de voyages réellement effectués. Cela étant, 406 millions de personnes ont été acheminés par les ports de l'UE-25 en 2004, une chute de près de 1,6 % par rapport à 2003.

Contrairement au transport de marchandises, il n'y a pas de différence notable entre le nombre de passagers embarqués et le nombre de passagers débarqués en raison du fait que la plus grande partie du transport de passagers s'effectue sur les principales liaisons par ferry.

La Grèce et l'Italie arrivent en tête pour le transport de passagers par mer. Le comptage en double des passagers susmentionné s'applique tout particulièrement aux ports

italiens et grecs mentionnés précédemment étant donné qu'ils assurent les principales liaisons nationales par ferry, telles que Reggio Calabria-Messina et Perama-Paloukia.

Si la Grèce a enregistré une hausse soudaine du nombre de passagers, entre 2000 et 2002, qui s'explique par une meilleure couverture statistique depuis le dernier trimestre 2001, elle a dû faire face à une baisse de 6 % entre 2003 et 2004. Cette baisse s'explique essentiellement par l'ouverture d'un pont entre le Péloponnèse et la Grèce continentale qui fait concurrence à la liaison par ferry grec Rio-Antirio.

Le Danemark est en troisième position en ce qui concerne les passagers embarqués et débarqués en 2004 (49 millions), bien que ce nombre ait baissé de 36 % depuis 1997, époque à laquelle ses chiffres (76 millions) égalaient presque les chiffres italiens. Le Danemark compte de nombreuses liaisons par ferry entre ses diverses îles ainsi qu'avec l'Allemagne, la Suède et la Norvège. Cette baisse est largement due à la mise en service du pont sur le Grand Belt reliant ses deux îles principales (Seeland et Fionie).

Les chiffres du transport de passagers pour la France et le Royaume-Uni ont reculé de 18 % et de 10 % respectivement depuis 1997 en raison de l'alternative que le tunnel sous la Manche et les vols à bas prix représentent par rapport au transport maritime.

Bien qu'en Belgique, le transport de passagers par mer soit beaucoup plus limité en chiffres absolus, les volumes ont également été affectés par l'alternative offerte par le transport ferroviaire avec le tunnel sous la Manche et les vols à bas prix, avec une chute de 60 % du transport de passagers traité par les ports entre 1997 et 2004.

Le nombre de passagers embarqués et débarqués dans les ports suédois a enregistré une faible hausse par rapport à

2002 (+ 4 %) mais le nombre de passagers n'a pas pour autant atteint le niveau de 1997. Le principal déclin s'est produit entre 1999 et 2000 (- 12 %) en raison de l'ouverture de nouvelles alternatives aux routes maritimes, dans le cas présent, le pont de Øresund assurant la liaison avec le Danemark.

Malte et l'Estonie ont enregistré des augmentations notables entre 2003 et 2004, + 36 % et + 25 % respectivement. La Pologne, Chypre et la Slovénie sont les pays qui ont été confrontés aux plus fortes baisses entre 2003 et 2004. Toutefois, en termes absolus de nombre de passagers, les cas les plus flagrants étaient l'Allemagne et la Grèce.

Tableau 7: Les 20 premiers ports de passagers in 2004 – sur la base du nombre de passagers embarqués et débarqués (en milliers)

Position 2004	Port	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004			Croissance 2003-2004 (%)	Croissance 1997-2004 (%)
		Total	Entrées	Sorties	Total								
1	Douvres (UK)	21 236	19 330	18 462	16 197	15 957	16 449	14 770	7 223	7 206	14 429	-2,3%	-32,1%
2	Calais (FR)	20 060	18 117	17 100	15 068	14 370	14 991	13 729	6 628	6 631	13 259	-3,4%	-33,9%
3	Helsingborg (SE)	13 397	13 747	14 407	13 525	11 771	11 666	11 693	5 943	5 865	11 808	1,0%	-11,9%
4	Helsingør (DK)	13 302	13 655	14 257	13 322	11 513	11 609	11 646	5 803	5 808	11 612	-0,3%	-12,7%
5	Paloukia Salaminas (EL)	:	:	:	:	:	12 133	12 541	5 845	5 723	11 568	-7,8%	:
6	Perama (EL) (*)	:	:	:	:	3 624	12 133	12 541	5 723	5 845	11 568	-7,8%	:
7	Piraeus (EL)	8 707	9 131	9 590	7 289	8 237	8 639	9 315	5 222	5 362	10 584	13,6%	21,6%
8	Messine (IT)	11 157	11 208	10 522	11 898	11 612	10 256	9 833	5 169	4 959	10 128	3,0%	-9,2%
9	Reggio Di Calabria (IT)	11 000	11 075	10 434	11 839	11 511	10 137	9 698	4 894	5 098	9 992	3,0%	-9,2%
10	Antirio (EL) (*)	:	:	:	:	4 336	14 210	13 688	4 847	4 258	9 105	-33,5%	:
11	Rio (EL) (*)	:	:	:	:	4 336	14 210	13 688	4 258	4 847	9 105	-33,5%	:
12	Helsinki (FI)	8 146	8 616	9 073	9 251	9 010	8 871	8 549	4 380	4 367	8 747	2,3%	7,4%
13	Stockholm (SE)	7 499	7 780	7 977	7 746	7 001	6 826	7 294	3 876	3 947	7 823	7,3%	4,3%
14	Naples (IT)	7 277	6 168	6 960	6 748	7 056	6 708	6 811	3 388	3 413	6 801	-0,1%	-6,5%
15	Rødby (Færgehavn) (DK)	5 975	5 850	5 617	5 430	6 028	6 508	6 421	3 372	3 372	6 744	5,0%	12,9%
16	Puttgarden (DE)	:	:	:	5 430	5 984	6 592	6 422	3 303	3 438	6 741	5,0%	:
17	Tallinn (EE)	:	:	:	:	5 740	5 136	5 172	3 231	3 221	6 452	24,7%	:
18	Santa Cruz de Tenerife (ES)	3 980	4 357	4 553	4 927	4 910	4 861	5 011	2 719	2 445	5 164	3,1%	29,7%
19	Capri (IT)	4 995	4 650	5 555	5 404	5 546	5 028	4 749	2 394	2 378	4 771	0,5%	-4,5%
20	Algésiras (ES)	3 528	3 808	4 034	:	4 402	4 286	4 542	2 267	2 338	4 605	1,4%	30,5%

(*) Données partielles en 2001.

Le tableau 7 montre les vingt premiers ports, en terme de nombre total de passagers embarqués et débarqués.

En 2004, cinq ports grecs et quatre ports italiens faisaient partie des vingt premiers ports. Le Danemark, l'Espagne et la Suède comptent chacun deux ports dans les vingt premiers ports et l'Allemagne, l'Estonie, la France, la Finlande et le Royaume-Uni sont représentés par un port chacun. Huit de ces vingt ports ont enregistré une baisse du nombre total de passagers entre 2003 et 2004.

Depuis 1997, Douvres et Calais restent les ports les plus importants. La baisse significative du nombre de passagers transportés entre 1997 et 2004, de 32 % et de 34 % respectivement, s'explique par l'ouverture du tunnel sous la Manche et les vols à bas prix. Malgré un sursaut entre 2001 et 2002, Douvres et Calais n'ont pu freiner leur déclin en 2003 et 2004.

Helsingborg et Helsingør, entre lesquels existent de nombreuses liaisons par ferry, occupent les positions 3 et 4 en 2004. Dans ces ports, le nombre de passagers a baissé depuis 1997 en raison de la liaison fixe d'Øresund mentionnée ci-dessus; toutefois, entre 2003 et 2004, le nombre de passagers à l'arrivée et au départ de Helsingborg a augmenté de 1 %. Ce port, ainsi que Piraeus et Messine, est le seul port comptant plus de 10 millions de passagers et ayant enregistré une augmentation du nombre de passagers en 2004. Cela explique la progression de Helsingborg (et Helsingør) de la position 7 (et 8) à 3 (et 4) dans le classement.

Les ports grecs de Rio et Antirio, traditionnellement proches de Douvres et Calais en ce qui concerne le nombre de passagers, ont enregistré la plus forte baisse en 2004 (- 33 %). Comme nous l'avons déjà vu, ce déclin s'explique avant tout par l'ouverture d'un pont entre le Golfe de Corinthe et le Golfe de Patraikos qui relie la Grèce continentale au Péloponnèse. Les deux ports grecs affichent le même nombre

de passagers acheminés (9,1 millions) étant donné qu'ils couvrent le bref trajet à travers le détroit du Golfe de Corinthe. La principale liaison de ferry grecque aujourd'hui relie Perama à Paloukia sur l'île de Salaminas, les deux ports déclarant 11,6 millions de passagers en 2004 et étant classés en positions 5 et 6. Le port de Piraeus, à proximité, qui assure notamment les liaisons avec les îles Saroniques, les îles Cyclades et Crète, enregistre une hausse impressionnante de 14 % en 2004 où il a dépassé, pour la première fois, les 10 millions de passagers.

Le nombre de passagers embarqués et débarqués à Messine et Reggio Calabria, qui n'ont cessé de reculer entre 2000 et 2003, a augmenté de 3 % en 2004, atteignant à nouveau la barre des 10 millions de passagers environ.

Le port de Tallinn, seul port des nouveaux États membres présent dans le classement, a enregistré la plus forte hausse entre 2003 et 2004: + 25 %. En effet, le nombre de passagers empruntant la liaison Tallinn-Helsinki (soit environ 88 % du volume de passagers de Tallinn) a augmenté d'environ

1 million. Toutefois, Tallinn n'a pas évolué dans le classement (17^{ème} place) par rapport à 2003.

Bien que la plupart des ports aient enregistré une baisse du volume de passagers depuis 1997, les ports de Piraeus, Rødby (Faerghavn), Helsinki et Stockholm ont décompté plus de passagers en 2004 qu'en 1997 (+ 22 %, + 13 %, + 7 % et + 4 % respectivement).

Néanmoins, les deux ports parmi les 20 premiers ayant enregistré la plus forte hausse pendant la période 1997-2004 en nombre de passagers traités sont Algésiras (+ 31 %) et Santa Cruz de Tenerife (+ 30 %) en Espagne.

Le seul port allemand figurant dans le classement est Puttgarden, qui représente un important point d'accès à la Scandinavie via l'Allemagne. Depuis celui-ci, des liaisons mènent au port de Rødby (Faerghavn) sur l'île de Lolland, qui compte également parmi les vingt premiers ports, juste après Puttgarden. En 2004, ces deux ports ont enregistré le plus gros volume de passagers depuis que les séries statistiques sont disponibles à Eurostat.

Trafic maritime par type de navire

Le tableau 8 donne une ventilation du transport maritime par type de navire (suivant le nombre de navires faisant escale dans les principaux ports et le tonnage brut transporté) pour l'année 2004. Les données ne concernent que les mouvements d'entrée.

Tous navires confondus, c'est l'Italie qui enregistre, en 2004, le plus grand nombre d'entrées dans ses ports, avec 521 000 navires. Elle est suivie par la Grèce (463 000) et le Danemark (367 000), le total de l'UE-25 s'élevant à 2 114 000.

En ce qui concerne le tonnage brut total de navires par pays, le Royaume-Uni (2,1 milliards de tonnes) et l'Italie (2,0 milliards de tonnes) enregistrent de loin le plus de mouvements, le total de l'UE-25 atteignant 13,2 milliards de tonnes.

La taille moyenne (en tonnage brut) de la totalité des navires entrant dans les principaux ports varie de moins de 2 000 tonnes en Grèce à plus de 20 000 tonnes à Malte. Toutefois, ces résultats au niveau des pays sont largement influencés par l'importance et le tonnage brut moyen des différentes catégories de navires dans les données communiquées par les différents pays.

Dans la plupart des pays, la catégorie la plus importante est «transporteur non spécialisé». Au Danemark en particulier, celle-ci représente près de 95 % du tonnage brut (TB) total des navires et des mouvements de navires tandis qu'en Suède, elle atteint 94 % du tonnage brut et 84 % des mouvements et en Finlande, 87 % du tonnage brut et 76 % des mouvements.

La part de la catégorie «transporteur spécialisé» n'est importante qu'en Belgique (25 % du nombre de navires faisant escale dans les principaux ports belges, 30 % du tonnage brut), en Slovénie (37 % du tonnage brut) et à Chypre (26 % du tonnage brut), alors qu'elle est très faible pour tous les autres pays.

Le transport par conteneurs est important surtout à Malte, avec 68 % des mouvements de navires et 85 % du tonnage brut. Dans cette catégorie, on observe souvent une divergence entre le nombre de navires faisant escale dans les principaux ports et le tonnage brut transporté. En Irlande, le nombre de porte-conteneurs représente 19 % du nombre total de navires faisant escale dans les principaux ports tandis que le tonnage brut correspondant ne représente que 7 % du tonnage brut total. Au contraire, aux Pays-Bas, les porte-conteneurs représentent 14 % du nombre total de navires entrant dans les principaux ports tandis que le tonnage brut représente 29 % du total.

Les navires de transport de passagers (y compris les navires de croisière) sont la catégorie la plus importante en Grèce, en Estonie et en Lettonie. Ils représentent environ 80 % du transport maritime exprimé en tonnage brut et constituent 93 % des navires faisant escales dans les principaux ports grecs et 75 % de ceux faisant escale dans les principaux ports estoniens.

Les plus fortes parts de la catégorie de navires «vrac liquide» en tonnage brut total et en nombre de mouvements ont été enregistrées aux Pays-Bas (ce qui s'explique essentiellement par la présence du terminal pétrolier Europoort/Rotterdam), au Portugal, en Espagne, à Chypre et en Bulgarie.

Tableau 8: Nombre de navires et tonnage brut des navires (TB) dans les principaux ports en 2004, par type de navire (basé sur les déclarations des entrées)

	BELGIQUE		DANEMARK		ALLEMAGNE		ESTONIE		GRÈCE		ESPAGNE	
	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)
VRAC LIQUIDE	4 425	37 905	1 916	9 615	4 101	40 543	1 198	21 915	9 119	39 970	17 203	275 159
VRAC SEC	93	4 649	2 130	9 846	3 695	32 454	1 926	7 929	6 385	18 874	7 827	94 130
CONTENEUR	4 213	120 730	1 509	14 845	13 929	249 558	570	3 820	2 750	43 835	27 596	246 937
TRANSPORTEUR SPÉCIALISÉ	7 623	154 196	3 132	4 949	906	23 975	7	27	2 115	31 068	2 123	28 939
TRANSPORTEUR NON SPÉCIALISÉ	5 781	76 102	348 402	1 017 471	74 503	641 438	1 266	14 096	9 673	28 948	31 420	281 164
BARGE POUR CARGAISONS SÈCHES	11	247	581	2 132	31	113	151	563	3 988	3 838	:	:
PASSAGER (PAS DE CROISIÈRE)	15	369	8 841	2 146	27 810	11 939	16 944	201 001	428 454	690 167	25 994	302 565
PASSAGER DE CROISIÈRE UNIQUEMENT	40	1 268	470	17 898	287	5 808	633	20 904	:	:	228	8 674
ACTIVITÉS OFFSHORE*	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
AUTRES**	8 063	61 237	:	:	713	5 734	14	11	114	168	8 076	24 401
TOTAL	30 264	456 703	366 981	1 078 903	125 975	1 011 562	22 709	270 267	462 598	856 869	120 467	1 261 969
	FRANCE		IRLANDE		ITALIE		CHYPRE		LETTONIE		LITUANIE	
	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)
VRAC LIQUIDE	8 657	138 468	1 626	8 757	16 740	201 262	822	6 728	135	1 352	54	614
VRAC SEC	4 150	46 084	875	7 514	3 634	63 229	98	1 141	506	1 398	84	1 049
CONTENEUR	4 807	147 866	2 480	11 258	8 041	208 914	788	10 169	432	2 461	291	1 489
TRANSPORTEUR SPÉCIALISÉ	1 354	26 877	349	8 157	2 194	50 639	582	10 880	:	:	6	37
TRANSPORTEUR NON SPÉCIALISÉ	43 083	793 708	7 637	132 754	361 559	1 322 618	1 541	5 964	72	746	2 136	21 074
BARGE POUR CARGAISONS SÈCHES	:	:	:	:	737	1 639	3	:	3	1	43	101
PASSAGER (PAS DE CROISIÈRE)	4 004	20 552	21	911	123 974	38 930	444	7 189	888	13 003	2	3
PASSAGER DE CROISIÈRE UNIQUEMENT	897	22 572	119	3 413	2 816	112 638	:	:	:	:	48	594
ACTIVITÉS OFFSHORE*	18	63	2	5	993	857	:	:	:	:	:	:
AUTRES**	15 586	12 746	:	:	31	98	266	302	55	40	24	42
TOTAL	82 556	1 208 937	13 109	172 769	520 719	2 000 825	4 544	42 373	2 091	19 001	2 688	25 003
	MALTE		PAYS-BAS		POLOGNE		PORTUGAL		SLOVÉNIE		FINLANDE	
	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)
VRAC LIQUIDE	73	1 043	10 241	144 884	685	5 424	2 119	25 921	119	1 748	3 438	31 102
VRAC SEC	461	2 396	2 444	97 785	875	7 708	709	10 144	616	5 348	835	7 618
CONTENEUR	1 603	39 485	6 736	201 066	423	2 359	1 961	18 353	302	5 316	1 799	12 656
TRANSPORTEUR SPÉCIALISÉ	19	181	129	1 652	81	900	495	10 788	400	8 315	277	3 990
TRANSPORTEUR NON SPÉCIALISÉ	190	3 595	24 535	238 903	3 317	32 878	5 609	30 251	361	1 664	31 261	517 094
BARGE POUR CARGAISONS SÈCHES	:	:	:	:	116	512	4	8	98	195	1 355	4 380
PASSAGER (PAS DE CROISIÈRE)	:	:	67	1 579	1 210	721	294	6 813	23	33	2 063	10 300
PASSAGER DE CROISIÈRE UNIQUEMENT	:	:	25	1 318	69	1 948	439	14 502	1	:	217	7 754
ACTIVITÉS OFFSHORE*	:	:	1 891	4 017	:	:	27	81	:	:	:	:
AUTRES**	:	:	1 687	4 870	8 108	52 244	:	:	:	:	:	:
TOTAL	2 346	46 700	47 755	696 073	14 884	104 694	11 657	116 861	1 920	22 620	41 245	594 893
	SUÈDE		ROYAUME-UNI		BULGARIE		ROUMANIE		ISLANDE		NORVÈGE	
	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)	Navires	TB (en milliers)
VRAC LIQUIDE	3 427	27 941	16 756	185 454	409	5 975	309	5 602	:	:	3 478	26 430
VRAC SEC	1 937	8 730	3 153	58 393	1 131	7 118	1 026	10 175	:	:	2 836	8 895
CONTENEUR	1 322	13 576	6 894	197 106	545	4 064	1 183	15 483	:	:	1 419	6 171
TRANSPORTEUR SPÉCIALISÉ	292	7 957	4 326	103 545	1	0	107	1 037	:	:	120	926
TRANSPORTEUR NON SPÉCIALISÉ	72 705	1 001 399	108 116	1 561 256	1 242	4 922	19	70	:	:	24 105	149 027
BARGE POUR CARGAISONS SÈCHES	239	1 413	134	103	2	1	2	2	:	:	47	160
PASSAGER (PAS DE CROISIÈRE)	7 155	3 571	7	2	40	377	:	:	:	:	1 861	55 475
PASSAGER DE CROISIÈRE UNIQUEMENT	:	:	135	3 774	:	:	:	:	:	:	1 327	44 295
ACTIVITÉS OFFSHORE*	1	4	6 533	17 006	:	:	:	:	:	:	2 473	8 632
AUTRES**	:	:	6 129	8 479	:	:	2	14	:	:	:	:
TOTAL	87 078	1 064 591	152 183	2 135 119	3 370	22 456	2 648	32 381	:	:	37 666	300 011

*La déclaration de données sur les navires pour les activités offshore n'est pas obligatoire.

** "Autres" comprend les bateaux de pêche, les remorques et divers navires (pour lesquels la déclaration de données n'est pas obligatoire) ainsi que des navires de type inconnu.

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES MÉTHODOLOGIQUES

Le présent numéro de «statistiques en bref» repose principalement sur les données collectées dans le cadre de la directive maritime de l'UE («directive 95/64/CE du Conseil du 8.12.1995 relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer» - JO L 320 du 30.12.1995, page 25).

Conformément à la directive, les «principaux ports» sont ceux qui traitent annuellement plus de 1 million de tonnes de marchandises ou 200 000 passagers.

En raison des dérogations accordées aux États membres, les données se référant à la période 1997-1999 ne sont pas exhaustives au niveau de l'UE-15.

En règle générale, les données concernant les nouveaux États membres commencent à être disponibles à partir des années de référence 2001 à 2003. Il en résulte que la couverture géographique des données concernant la période 1997-2002 n'est pas exhaustive au niveau de l'UE-25.

En outre, l'agrégat UE-25 désigne le total de vingt États membres. La République tchèque (CZ), le Luxembourg (LU), la Hongrie (HU), l'Autriche (AT) et la Slovaquie (SK) n'ont pas de ports maritimes.

Allemagne (DE): Les données des ports voisins de Brème et de Bremerhaven ont été combinées.

Estonie (EE): L'Estonie a commencé à déclarer des statistiques des transports maritimes conformément à la directive maritime de l'UE à compter de l'année de référence 2002. Pour 2001, seules des données agrégées ont été communiquées.

Grèce (EL): La couverture statistique des données s'est considérablement améliorée entre les années de référence 2001 et 2002. En particulier, les données sur les cars ferry ont commencé à être collectées à partir du dernier trimestre 2001.

Espagne (ES): Les données incluent Ceuta et Melilla. La couverture statistique s'est notablement améliorée en 2001 (inclusion de nouveaux ports). Les données ne portent que sur les «principaux ports».

France (FR): Les données transmises par la France tiennent compte du traitement des marchandises et de l'enregistrement des passagers dans les ports des Départements et Territoires d'Outre Mer Réunion, Guyane, Guadeloupe, et Martinique. Le transport entre ces territoires et la France métropolitaine est ainsi considéré comme un transport national.

Lettonie (LV): Jusqu'en 2003, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international. En 2004, les données relatives aux passagers ne concernent que le trafic international.

Lituanie (LT): En 2003, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international. En 2001 et 2002, les données relatives aux passagers ne concernent que le trafic international.

Malte (MT): En 2003 et 2004, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international.

Pays-Bas (NL): Depuis 2001, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international (données provenant des services de douanes seulement). Certains chiffres (notamment ceux faisant référence aux ports néerlandais dans le tableau 3) peuvent être légèrement sous-estimés.

Pologne (PL): Jusqu'en 2003, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international.

Portugal (PT): Les données incluent les Açores et Madère.

Slovénie (SI): En 2003 et 2004, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international.

Finlande (FI): Jusqu'en 2000, les données relatives au volume de fret, aux passagers et aux navires ne concernent que le trafic international.

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

Roumanie (RO): Jusqu'en 2002, les données relatives au volume de fret et aux navires ne concernent que le trafic international.

Norvège (NO): La Norvège a commencé à transmettre des statistiques sur les transports maritimes, conformément à la directive maritime de l'UE, en prenant 2002 comme année de référence. Aucune donnée n'est donc disponible avant 2002.

Tableau 1: Les données pour l'Espagne font uniquement référence aux principaux ports.

De 1997 à 1999, les données grecques ne se rapportaient qu'aux principaux ports.

L'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Slovénie, la Bulgarie (BG) et la Roumanie ont commencé à transmettre des données sur le transport maritime en 2001, Chypre (CY) en 2002 et Malte en 2003.

Tableaux 2 et 3: La catégorie «unités mobiles roll on-roll off» se compose d'unités autopropulsées et d'unités non-autopropulsées. Ro-ro = roll on/roll off.

Tableau 4: L'enregistrement des conteneurs risque de comporter certaines incohérences: les données sont parfois limitées aux conteneurs «lift-on lift-off», les unités ro-ro sont parfois également comprises dans les chiffres.

Tableau 5: Afin d'évaluer le transport maritime, le problème du comptage en double (le transport du même lot de marchandises est déclaré à la fois par le port de chargement – comme sortie – et par le port de déchargement – comme entrée) doit être réglé. C'est ce qui a été fait, dans la mesure du possible, pour l'évaluation du «transport national» des pays individuels et du «transport international intra-UE» de l'UE-25. Dans l'idéal, pour calculer ces agrégats, il convient de ne prendre en considération que les déclarations d'entrées (ou de sorties). Plus précisément, le trafic national = entrées nationales + «x part de» sorties nationales («x part de» = trafic de sorties nationales seulement dans le cas où le «trafic d'entrées» du port partenaire fait défaut).

Les chiffres présentés sous «transport national» de l'UE-25 sont uniquement basés sur la somme du transport national des États membres.

En d'autres termes, la somme du transport national et international intra-UE de l'UE-25 représenterait le «transport national de l'UE» si l'UE était considérée comme un seul et même pays.

Tous les autres chiffres (transport international intra-UE pour les pays individuels et transport international extra-UE) sont basés sur la somme des déclarations d'entrées et de sorties.

La Lettonie n'a pas communiqué d'informations détaillées par partenaire jusqu'en 2003 et la Pologne jusqu'à mi-2004.

Tableau 6: Les données incluent les passagers terminant ou commençant un voyage (en principe les passagers de croisières à la journée sont exclus). Les chiffres pour l'Allemagne manquent jusqu'en 1999 (dérogation légale).

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

Espagne: les données ne concernent que les principaux ports.

La Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Slovénie et la Bulgarie ont commencé à transmettre des données sur les passagers en 2001, l'Estonie et Chypre en 2002 et Malte en 2003. Aucune donnée n'est disponible pour la Roumanie.

Tableau 7: Les données incluent les passagers terminant ou commençant un voyage (en principe les passagers de croisières à la journée sont exclus). Aucune donnée sur les ports allemands n'est disponible jusqu'en 1999 compris (dérogation légale).

Tableau 8: La notion de «déclarations d'entrées» risque de comporter certaines incohérences entre les pays: soit navires entrant dans le port soit navires déchargeant des marchandises (débarquant des passagers au port).

La ventilation par type de navires doit être considérée avec précaution en raison des incohérences potentielles concernant la mise en œuvre de la classification des navires (notamment pour les «ferries»). L'Islande n'a pas communiqué de données sur le trafic des navires.

Les chiffres présentés dans cette publication proviennent d'Eurostat et reflètent l'état de disponibilité des données dans la base de données à diffusion gratuite d'Eurostat en juillet 2006.

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

Pour en savoir plus :

Les publications de référence

Titre [Glossaire des statistiques de transport - Troisième édition \(PDF\)](#)
N° de catalogue KS-BI-03-002-FR-N

Données: [Site Web EUROSTAT/Page d'accueil/Transport/Données](#)

- [-]  Transports
 - [+]  Transports - vue horizontale
 - [+]  Transport ferroviaire
 - [+]  Transport routier
 - [+]  Navigation intérieure
 - [+]  Oléoducs
 - [-]  Transport maritime
 - [+]  Transport maritime - Passagers
 - [+]  Transport maritime - Marchandises
 - [+]  Transport maritime - Trafic des navires

Les journalistes peuvent contacter le service média support :

Bâtiment BECH, Bureau A4/125
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:
<http://ec.europa.eu/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.europa.eu>
E-mail: info-info-opoce@ec.europa.eu
