

Contenu

Faits marquants 1

Le transport maritime à courte distance par pays déclarant et par région maritime 2

Transport maritime à courte distance entre 2000 et 2005 4

Transport maritime à courte distance par type de fret 5

Transport maritime à courte distance de conteneurs en volume (en EVP)..... 7

Les vingt premiers ports de l'UE-25 dans le transport maritime à courte distance 8

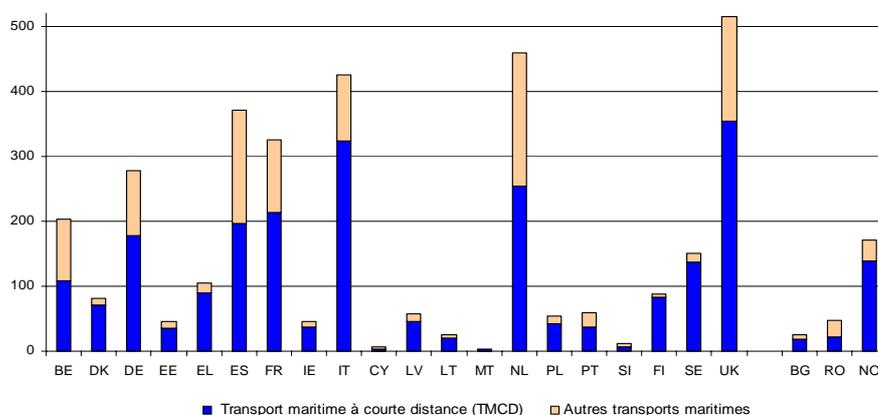
Les principaux ports de l'UE-25 dans le transport maritime à courte distance par type de fret 9



Le transport maritime de marchandises à courte distance 2000-2005

Le transport maritime à courte distance réalisé en 2005 par l'UE-25 s'est élevé à plus de 1,8 milliard de tonnes de marchandises, dont près d'un tiers a été effectué à partir des ports de la mer du Nord.

Graphique 1: Part du transport maritime à courte distance (TMCD) de marchandises dans le transport maritime total – en millions de tonnes, 2005



Faits marquants

En 2005, avec plus de 1,8 milliard de tonnes, le transport maritime à courte distance (TMCD) ⁽¹⁾ a représenté 68 % du volume total des marchandises transportées par mer dans l'UE-25.

Le Royaume Uni et l'Italie se classent en tête avec les volumes les plus importants – 354 et 323 millions de tonnes respectivement. La part du transport maritime à courte distance dans le transport maritime total varie fortement d'un pays à l'autre (voir graphique 1).

Entre 2004 à 2005, la majorité des États membres de l'UE-25 ont connu une croissance du transport maritime à courte distance, à l'exception de l'Estonie, de la Grèce, de la Lituanie, des Pays-Bas et de la Finlande.

La mer du Nord et la Méditerranée arrivent en tête avec des parts respectives de 28,6 % (591 millions de tonnes) et 26,4 % (546 millions de tonnes) du TMCD réalisé par les pays de l'UE-25.

Le vrac liquide (incluant le gaz liquéfié, le pétrole brut et les produits pétroliers) a joué un rôle prédominant dans le transport maritime à courte distance; en Estonie, en France, en Italie et aux Pays-Bas, il a représenté environ 58 % du fret total.

Dans toutes les régions maritimes, le vrac liquide a été le type de fret le plus traité en TMCD, à la fois en provenance et à destination des ports de l'UE-25; sa part a varié de 69 % dans la mer Noire à 40 % dans l'océan Atlantique.

En 2005, Rotterdam était le plus grand port de l'UE-25 pour le transport maritime de marchandises à courte distance pour tous les types de fret, à l'exception des unités mobiles roll-on/roll-off. En ce qui concerne ces dernières, les cinq premiers ports présentent une prépondérance du TMCD par rapport aux types de transport maritime (transport hauturier), avec des parts supérieures à 95 %.

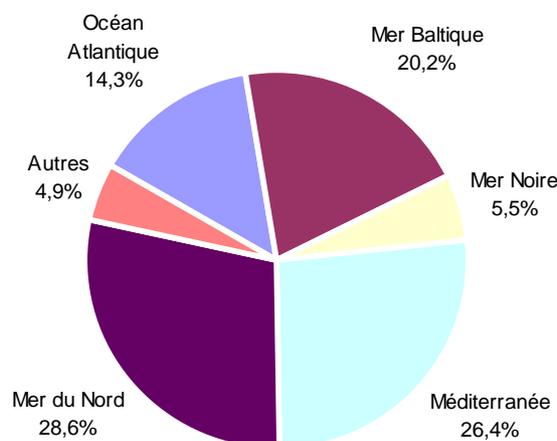
(1) Le transport maritime à courte distance (TMCD) faisant l'objet du présent numéro de «Statistiques en bref» couvre le transport de marchandises entre, d'une part, les ports de l'UE-25, de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Norvège et, d'autre part, les ports situés en Europe au sens géographique, en Méditerranée et en mer Noire. L'autre type de transport maritime est nommé généralement «transport hauturier» ou «transport océanique».

Le transport maritime à courte distance par pays déclarant et par région maritime

Pour la plupart des pays (États membres de l'UE-25, Bulgarie, Roumanie et Norvège), la majeure partie du transport maritime effectué en 2005 (voir graphique 1) a été du transport maritime à courte distance (TMCD). La prépondérance du TMCD sur les autres types de transport maritime (transport hauturier) a été particulièrement nette en Finlande (94 %), à Malte (92 %), en Suède (91 %), au Danemark (87 %), en Grèce (85 %) et en

Irlande (81 %). La part du TMCD a également été importante dans les trois États baltes et en Pologne, où il a représenté plus de 77 % du transport maritime total de marchandises. En effet, ces pays ont enregistré les parts les plus importantes du transport national et international intra-UE-25.

Graphique 2: TMCD de marchandises de l'UE-25 par région maritime – volume de marchandises, 2005



En 2005, le transport maritime à courte distance du Royaume-Uni a représenté 354 millions de tonnes de fret (voir tableau 1), équivalant à 16 % du TMCD total des pays de l'UE-25. Viennent ensuite l'Italie, les Pays-Bas et la France avec des parts de 14 %, 11 % et 10 %, respectivement. Ces quatre pays représentent, à eux seuls, plus de 50 % du TMCD de l'UE-25.

Tableau 1: TMCD de marchandises par pays déclarant et région maritime – en millions de tonnes, 2005

	Océan Atlantique	Mer Baltique	Mer Noire	Médi-terranée	Mer du Nord	Autres ⁽¹⁾	Total
BE	15,0	21,7	1,1	23,9	46,9	0,1	108,6
DK	3,4	38,1	0,1	0,7	29,9	0,5	71,6
DE	11,5	84,6	0,2	15,7	65,3	1,7	178,7
EE	2,3	12,8	0,0	1,6	16,3	1,9	34,9
EL	1,2	0,6	13,7	68,5	3,2	1,8	89,0
ES	40,7	16,8	16,7	94,1	27,5	6,9	196,2
FR	45,4	17,2	17,0	53,0	44,2	36,6	213,4
IE	18,9	1,7	0,1	0,5	16,0	0,1	37,2
IT	5,3	2,3	56,6	220,3	11,8	26,4	322,8
CY	0,1	0,0	0,6	2,8	0,3	0,1	3,9
LV	7,2	13,6	0,1	1,4	22,3	1,6	46,1
LT	3,3	5,0	0,7	1,4	9,1	1,1	20,7
MT	0,1	0,0	0,2	2,7	0,2	0,0	3,2
NL	34,4	74,4	2,9	44,3	89,3	8,2	253,5
PL	4,4	13,6	0,4	2,8	17,7	3,4	42,4
PT	14,4	2,7	1,7	10,2	8,2	0,1	37,3
SI	0,0	0,1	0,8	6,3	0,0	0,0	7,3
FI	4,2	51,1	0,1	1,9	25,9	0,1	83,3
SE	4,9	85,7	0,1	2,0	42,6	5,2	137,2
UK	120,0	41,0	1,4	21,4	185,7	5,2	354,4
UE-25	294,6	417,7	114,5	546,2	591,2	101,1	1 847,2
UE-15	277,1	397,7	111,8	533,3	525,2	92,9	1 784,9
BG	0,7	0,0	11,1	5,8	0,1	0,1	17,9
RO	0,6	0,1	7,9	11,9	0,2	1,4	22,1
NO	14,0	15,0	0,1	5,6	98,0	6,9	139,4
Total-28	309,9	432,8	133,4	569,5	670,9	109,5	1 995,9

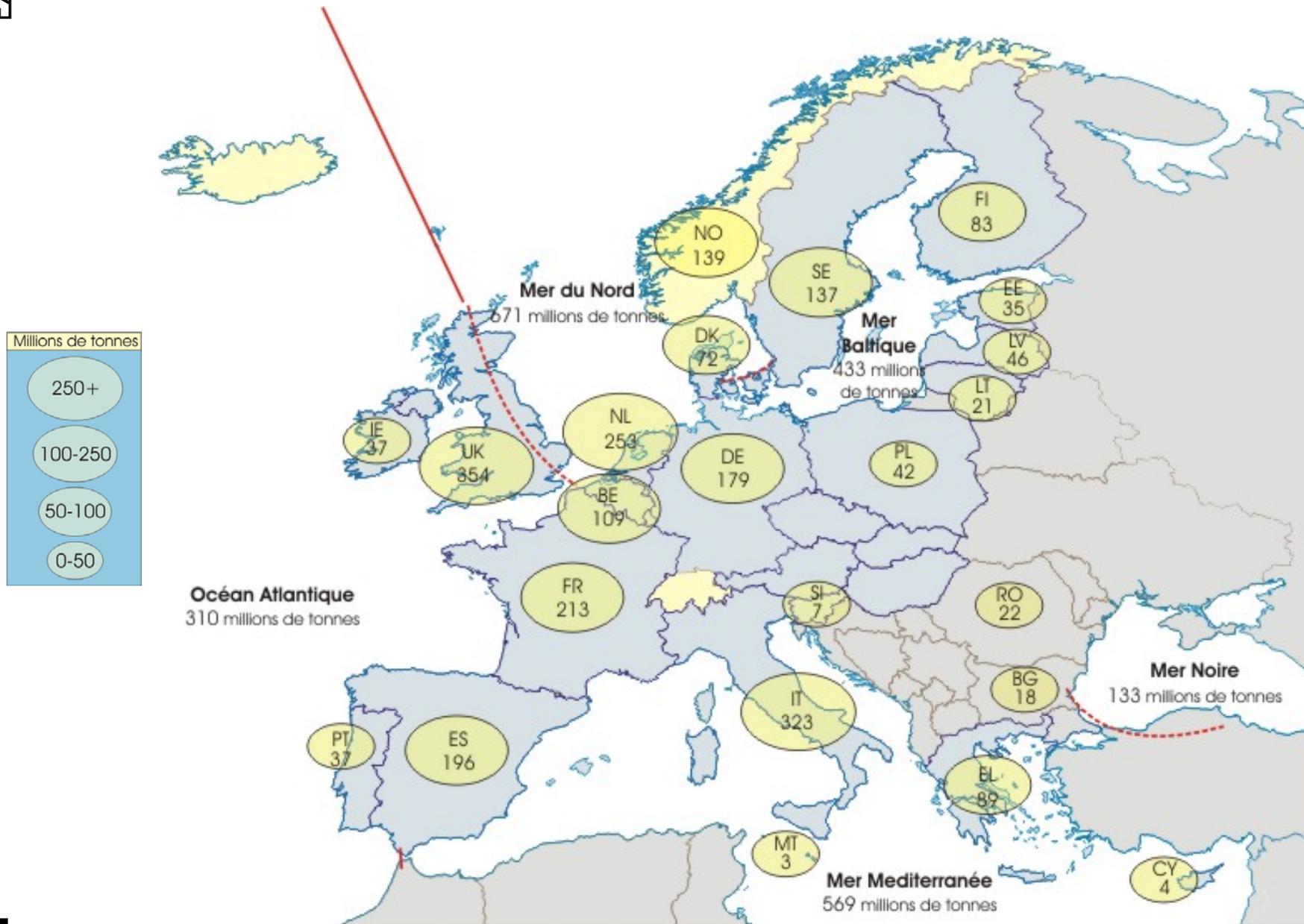
(1) Voir les notes méthodologiques.

Le volume du TMCD entre les ports de l'UE-25 et les ports situés dans la mer du Nord s'est élevé à 591 millions de tonnes (voir tableau 1), soit plus de 28 % du TMCD déclaré par l'UE-25 (voir graphique 2). La Méditerranée arrive juste derrière, avec 546 millions de tonnes. Si l'on considère le volume combiné du TMCD de la mer Baltique et de la mer du Nord, on obtient un volume équivalant à la moitié du TMCD total déclaré par l'UE-25. La mer Noire ne représente que 5,5 % du TMCD total de l'UE-25. Par souci de clarté, comme le TMCD dans l'UE-25 est défini comme le transport de marchandises entre les ports de l'UE-25 et des ports situés en Europe au sens géographique, sur la Méditerranée et sur la mer Noire, les 114 millions de tonnes du TMCD réalisé par l'UE-25 dans la mer Noire n'incluent pas le transport intérieur dans cette zone ⁽²⁾.

En 2005, l'Italie a été, parmi les pays de l'UE-25, celui qui a réalisé la plus grande part du TMCD dans la mer Noire (57 millions de tonnes, soit 49 % du TMCD total de l'UE-25 dans la mer Noire). Une part considérable du transport maritime à courte distance effectué en Méditerranée par l'UE-25 (38 %) – 220 millions de tonnes – a également été enregistrée par les ports italiens. Dans l'océan Atlantique et en mer du Nord, le TMCD avait principalement pour provenance ou destination des ports britanniques (respectivement 36 % et 28 %). Le TMCD de l'UE-25 dans la mer Baltique a concerné principalement quatre États membres: l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède et la Finlande qui, ensemble, ont représenté 61 % du TMCD de l'UE-25 dans cette zone. Le tableau 1 montre également que, à l'exception de l'Estonie, de la Lettonie, de la Lituanie et de la Pologne, tous les pays ont réalisé la plus grande partie de leur transport maritime à courte distance avec des ports partenaires situés sur des mers sur lesquelles ils ont, eux aussi, une façade maritime. Presque la moitié du TMCD à destination/en provenance des États baltes a été chargée ou déchargée dans des ports de la mer du Nord.

(2) Cette valeur change si l'on considère le TMCD total de l'UE-25, de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Norvège (voir également «Total-28» dans le tableau 1 ou la carte 1)

Carte 1: UE-25, Bulgarie, Roumanie et Norvège: TMCD de marchandises par pays déclarant et par région maritime – en millions de tonnes, 2005



Transport maritime à courte distance entre 2000 et 2005

Tableau 2: TMCD de marchandises par pays déclarant et par direction – en millions de tonnes

	2000	2001	2002	2003	2004	2005			Taux de croissance annuelle (Total)	
	Total	Total	Total	Total	Total	Entrées	Sorties	Total	Taux moyen 2000-2005	2004-2005
BE	93,7	92,6	92,0	94,8	97,2	62,2	46,5	108,6	3,0%	11,7%
DK	59,4	61,6	62,2	65,6	69,2	39,6	38,9	71,6	3,8%	3,5%
DE	156,2	158,2	154,7	160,3	173,7	116,3	64,8	178,7	2,7%	2,9%
EE	:	:	37,5	40,6	36,8	4,0	30,9	34,9	:	-5,0%
EL	86,1	75,4	84,5	97,6	93,3	62,2	48,3	89,0	0,7%	-4,6%
ES	131,6	160,6	171,8	179,0	188,8	150,4	72,4	196,2	8,3%	3,9%
FR	209,9	195,6	194,9	204,3	208,8	151,9	68,1	213,4	0,3%	2,2%
IE	27,0	28,7	32,1	33,3	34,7	25,1	12,5	37,2	6,7%	7,1%
IT	279,8	278,3	290,8	301,9	310,7	259,2	135,6	322,8	2,9%	3,9%
CY ⁽¹⁾	:	:	2,8	2,2	2,5	3,6	0,4	3,9	:	59,5%
LV	:	:	:	:	42,6	4,3	41,9	46,1	:	8,4%
LT	:	17,2	19,4	24,0	21,7	3,7	17,0	20,7	:	-5,0%
MT	:	:	:	3,2	2,8	3,1	0,1	3,2	:	16,3%
NL	218,0	218,0	226,3	226,6	253,7	188,7	64,8	253,5	3,1%	-0,1%
PL ⁽²⁾	:	:	:	:	20,0	12,3	30,3	42,4	:	112,4%
PT	31,3	31,4	31,5	32,4	34,7	29,0	14,0	37,3	3,6%	7,7%
SI	:	5,4	5,6	6,4	6,9	4,0	3,3	7,3	:	6,9%
FI	70,5	78,5	79,8	84,6	88,6	49,0	38,6	83,3	3,4%	-6,0%
SE	118,2	111,1	113,5	118,4	124,7	77,7	67,9	137,2	3,0%	10,0%
UK	305,6	351,8	344,2	340,8	346,6	232,6	177,8	354,4	3,0%	2,2%
EU-25	:	:	:	:	1 772,7	1 479,0	974,2	1 847,2	:	4,2%
EU-15	1 505,5	1 563,6	1 600,1	1 650,6	1 721,5	1 444,0	850,2	1 784,9	3,5%	3,7%
BG	:	15,0	15,6	15,0	16,7	10,7	7,2	17,9	:	7,1%
RO	:	:	13,5	14,1	18,7	9,4	12,7	22,1	:	18,1%
NO	:	:	127,0	122,2	134,0	53,6	96,8	139,4	:	4,0%
Total-28	:	:	:	:	1 914,9	1 552,7	1 090,9	1 995,9	:	4,2%

(1) Voir les notes méthodologiques

(2) La Pologne n'a pas transmis de données détaillées sur les ports partenaires pour le premier semestre 2004.

Les totaux figurant dans le tableau 2 excluent le double comptage des déclarations de transport pouvant apparaître au niveau national et international intra-UE-25. Ces totaux peuvent par conséquent différer de la somme des entrées et des sorties (voir les notes méthodologiques).

Tous les pays pour lesquels on disposait de données ont affiché, au cours de la période 2000-2005, une croissance moyenne annuelle positive du TMCD variant de 8,3 % en Espagne à 0,3 % en France, la moyenne pour l'UE-15 étant de 3,5 %.

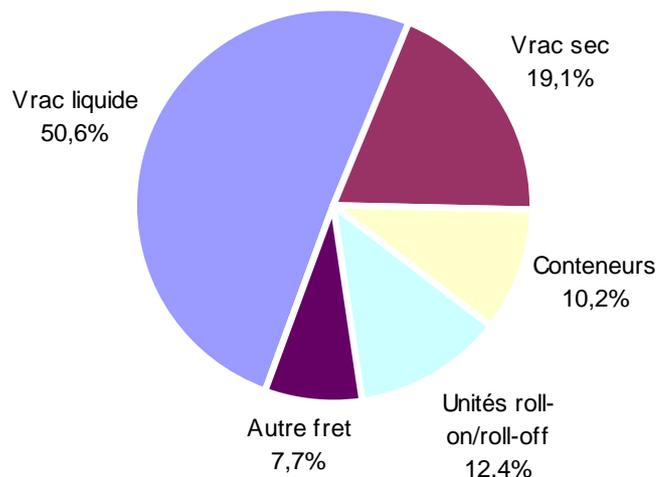
Le volume du transport maritime à courte distance dans l'UE-25 a augmenté de 4,2 % entre 2004 et 2005.

Le transport maritime à courte distance a augmenté entre 2004 et 2005 dans tous les anciens États membres de l'UE-15, à

l'exception de la Finlande (où ce secteur a enregistré une baisse de 6 %), de la Grèce (-4,6 %), et des Pays-Bas (-0,1 %). La Belgique (+11,7%) et la Suède (+10%) ont affiché, entre 2004 et 2005, les croissances les plus importantes. Le TMCD des nouveaux États membres a également progressé entre 2004 et 2005, à l'exception de l'Estonie et de la Lituanie (-5 %). En 2005, tous les pays de l'UE-25, à l'exception de l'Estonie, de la Lettonie, de la Lituanie et de la Pologne, ont expédié (colonne «sorties») moins de marchandises qu'ils n'en ont reçues en TMCD («entrées»). La Roumanie et la Norvège faisaient également exception à cette règle. Le poids des marchandises transportées par TMCD et déchargées dans les ports des Pays-Bas était trois fois plus élevé que celui des marchandises chargées.

Transport maritime à courte distance par type de fret

Graphique 3: TMCD de marchandises dans l'UE-25 par type de fret – volume de marchandises, 2005



Le vrac liquide a occupé une place prépondérante dans le volume total du transport maritime à courte distance à destination/en provenance de l'UE-25. Avec 934 millions de tonnes traitées (voir tableau 3), il a représenté 50,6 % (voir graphique 3) du TMCD total de l'UE-25. Le vrac sec, avec 353 millions de tonnes, se place en deuxième position (19,1 % du total du TMCD de l'UE-25), loin derrière le vrac liquide. Viennent ensuite les unités mobiles roll-on/roll-off avec 12,4 % du TMCD total de l'UE-25, suivies des conteneurs avec 10,2 %. Ces deux types de fret représentent respectivement 230 et 189 millions de tonnes (voir tableau 3).

Le graphique 4 présente la ventilation des différents types de fret de l'UE-25 transportés à courte distance par région maritime. Le vrac liquide occupe une place prépondérante dans toutes les régions maritimes et notamment en mer Noire, où il représente 69 %. Dans cette dernière région, près de 85 % de ce type de fret était du pétrole brut et des produits pétroliers chargés dans les ports de la mer Noire et déchargés dans les ports de l'UE-25.

Bien que le vrac liquide ait également été le type de fret le plus transporté dans l'océan Atlantique et la mer Baltique, sa part dans le fret total (respectivement 40 % et 42 %) n'a pas été aussi élevée que dans les autres régions maritimes. Le vrac sec arrive en deuxième place par ordre d'importance des types de fret pour l'ensemble des régions maritimes de l'UE-25 concernées par le TMCD et c'est en mer Baltique qu'il a affiché sa part la plus élevée (23 %).

Dans l'océan Atlantique, les unités mobiles roll-on/roll-off ont représenté 19 % du volume du transport maritime à courte distance en provenance/à destination des ports de l'UE-25. L'océan Atlantique est, avec la mer Baltique, la seule région maritime où ces unités roll-on/roll-off ont représenté plus de 15 % du TMCD total.

La Méditerranée est la seule région maritime où les biens transportés par conteneurs ont représenté plus de 15 % du poids total des marchandises du transport maritime à courte distance.

Graphique 4: TMCD de marchandises dans l'UE-25 par type de fret et par région maritime – volume de marchandises, 2005

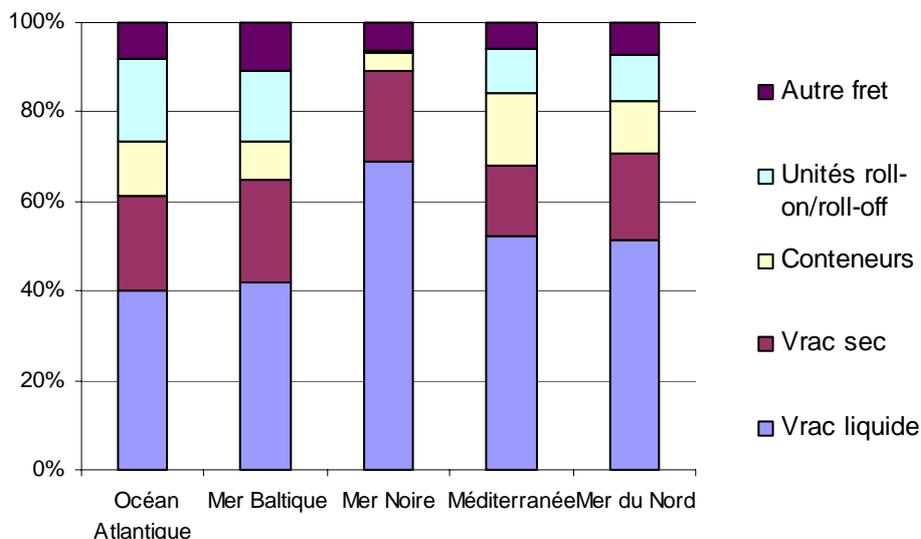


Tableau 3: TMCD de marchandises par pays déclarant et par type de fret – en millions de tonnes, 2005

	Vrac liquide	Vrac sec	Con-teneurs	Unités Ro-Ro ⁽¹⁾	Autre fret	Total
BE	33,5	17,7	22,3	25,3	9,8	108,6
DK	26,8	16,0	4,1	21,2	3,6	71,6
DE	62,7	31,4	39,5	33,5	11,7	178,7
EE	20,5	5,6	2,2	3,1	3,5	34,9
EL	33,8	22,6	11,4	15,9	5,3	89,0
ES	82,5	49,8	32,7	14,1	17,1	196,2
FR	139,6	29,5	10,5	23,2	10,6	213,4
IE	12,8	6,9	7,8	8,5	1,2	37,2
IT	189,6	41,4	42,4	32,0	17,3	322,8
CY	2,0	0,4	1,0	0,0	0,5	3,9
LV	16,4	20,4	1,6	1,0	6,6	46,1
LT	10,3	5,3	1,4	1,7	2,1	20,7
MT	1,7	0,6	0,5	0,2	0,2	3,2
NL	152,4	42,4	27,5	15,1	16,0	253,5
PL	8,9	21,2	4,3	4,4	3,5	42,4
PT	17,8	8,5	6,6	0,4	4,0	37,3
SI	2,0	3,0	1,6	0,0	0,8	7,3
FI	25,0	20,4	11,0	13,4	13,5	83,3
SE	49,1	20,2	8,3	40,2	19,3	137,2
UK	162,0	62,2	21,2	88,3	20,7	354,4
UE-25	934,2	352,7	188,8	229,9	141,6	1 847,2
UE-15	910,0	328,7	187,2	228,7	130,4	1 784,9
BG	8,2	5,5	1,3	0,5	2,3	17,9
RO	9,5	6,9	2,2	0,2	3,3	22,1
NO	75,6	40,7	4,0	5,5	13,8	139,4
Total-28	1 019,5	392,6	192,6	233,9	157,3	1 995,9

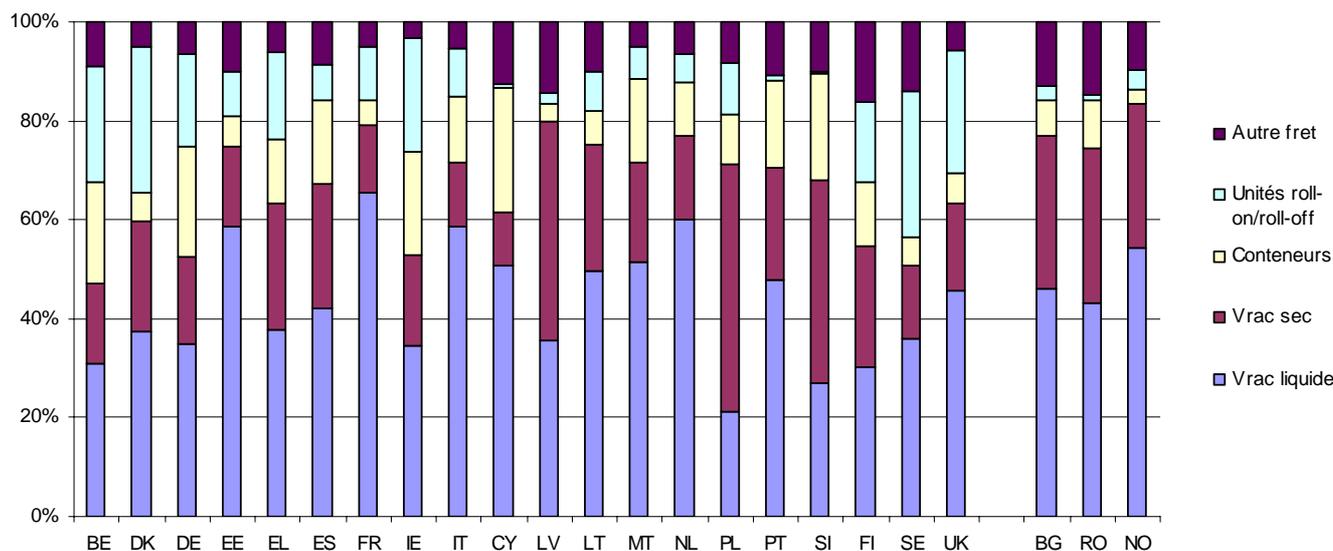
(1) Ro-Ro: Unités mobiles roll-on/roll-off

Le tableau 3 fait apparaître que le Royaume-Uni est l'État membre de l'UE-25 où les unités mobiles roll-on/roll-off représentent le plus gros volume de fret en TMCD (88,3 millions de tonnes), la Suède et l'Allemagne arrivant en deuxième et troisième position avec 40,2 et 33,5 millions de tonnes respectivement. Le Royaume-Uni est arrivé également en tête en ce qui concerne le vrac sec (62,2 millions de tonnes). Concernant le vrac liquide et les conteneurs, c'est l'Italie qui domine avec un volume de 189,6 et 42,2 millions de tonnes respectivement.

Pour tous les pays, à l'exception de la Lettonie, de la Pologne et de la Slovénie, le vrac liquide a été le type de fret le plus transporté en TMCD (voir graphique 5). Il représentait plus de 65 % pour la France et plus de 50 % pour l'Estonie, l'Italie, Chypre, Malte, les Pays-Bas et la Norvège.

En ce qui concerne la Lettonie, la Pologne et la Slovénie, le vrac sec est le type de fret le plus transporté en TMCD: il représente respectivement 44 %, 50 % et 41 %.

Graphique 5: TMCD de marchandises par pays déclarant et par type de fret – volume de marchandises, 2005



Transport maritime à courte distance de conteneurs en volume (en EVP)

Le volume total du TMCD de conteneurs déclaré par les principaux ports de l'UE-25 a atteint 22,2 millions de EVP en 2005. Avec 4,7 millions de EVP sur cette période, l'Allemagne est arrivée en tête des États membres de l'UE-25 pour le TMCD de conteneurs en termes de volume, suivie de près par l'Italie (4,4 millions de EVP). Avec 1 million de EVP, le Royaume-Uni a déclaré le volume le plus élevé de conteneurs vides.

Au cours de la période 2000-2005, tous les pays pour lesquels on dispose de données ont affiché, en termes de volume, une croissance moyenne annuelle positive pour le TMCD de conteneurs, à l'exception de la Grèce (-0,8 %), la moyenne de l'UE-15 étant de +8,5 %.

L'UE-25 a enregistré une croissance de 7,2 % entre 2004 et 2005. Seuls Chypre, Malte, le Royaume-Uni, la Grèce et l'Italie ont observé une chute dans le TMCD de conteneurs entre 2004 et 2005; c'est à Chypre que celle-ci a été la plus marquée (-45,2 %). La Lettonie (+70%) et la Slovénie (+32,7%)

ont affiché les progressions les plus importantes entre 2004 et 2005. Sur cette même période, le TMCD de conteneurs vides a augmenté plus rapidement que le TMCD total de conteneurs en Belgique, au Danemark, en Allemagne, en France, en Irlande, aux Pays-Bas, en Pologne, au Portugal, en Slovénie, en Finlande, en Roumanie et en Norvège.

Il convient cependant de noter que les données communiquées par la Belgique sur le nombre de conteneurs ont été sous-estimées jusqu'au deuxième trimestre 2004 inclus. Il en résulte que les taux de croissance indiqués au tableau 4 pour la Belgique sont surestimés.

Il convient de mentionner également qu'entre 2004 et 2005, le nombre de conteneurs en TMCD enregistré par les ports de Lettonie et de Bulgarie a augmenté, tandis que le nombre de conteneurs vides traités a diminué. L'Italie, en revanche, a connu une augmentation du nombre de conteneurs vides entre 2004 et 2005, alors que le nombre total de conteneurs a baissé.

Tableau 4: TMCD de conteneurs par pays déclarant – en milliers d'EVP ⁽¹⁾

	2000		2003		2004		2005		Taux de croissance annuelle			
	Total	dont vides	Taux moyen 2000-2005		2004-2005							
									Total	dont vides	Total	dont vides
BE	896,9	101,7	1 457,7	83,0	1 940,0	211,9	2 283,1	402,9	20,5%	31,7%	17,7%	90,1%
DK	427,4	121,0	452,2	103,3	470,1	100,7	543,5	122,3	4,9%	0,2%	15,6%	21,4%
DE	2 629,7	529,7	3 661,3	768,2	4 235,6	845,1	4 685,7	943,2	12,2%	12,2%	10,6%	11,6%
EE	:	:	131,2	28,1	159,6	33,0	189,6	39,1	:	:	18,8%	18,5%
EL	1 200,5	283,8	1 342,8	199,0	1 291,6	193,5	1 152,3	180,2	-0,8%	-8,7%	-10,8%	-6,9%
ES	2 307,3	611,4	3 460,0	829,7	3 168,1	750,8	3 645,3	795,5	9,6%	5,4%	15,1%	5,9%
FR	820,1	268,6	1 095,7	323,4	1 268,7	339,0	1 272,0	348,2	9,2%	5,3%	0,3%	2,7%
IE	568,5	93,4	869,2	185,8	922,0	192,1	989,1	208,3	11,7%	17,4%	7,3%	8,4%
IT	3 026,2	470,7	4 244,4	731,9	4 392,3	626,9	4 361,4	765,2	7,6%	10,2%	-0,7%	22,1%
CY	:	:	153,6	52,0	232,8	105,8	127,5	31,0	:	:	-45,2%	-70,6%
LV	:	:	:	:	91,1	1,0	154,9	0,1	:	:	70,0%	-92,4%
LT	:	:	:	:	173,6	55,5	213,9	64,3	:	:	23,2%	16,0%
MT	:	:	90,8	32,4	88,4	25,9	65,5	14,4	:	:	-25,9%	-44,5%
NL	2 327,2	418,7	2 634,0	550,3	3 025,8	640,3	3 527,3	833,6	8,7%	14,8%	16,6%	30,2%
PL ⁽²⁾	:	:	:	:	213,1	36,0	491,8	99,6	:	:	130,8%	176,7%
PT	558,0	135,0	662,9	165,9	684,5	170,1	697,0	177,0	4,5%	5,6%	1,8%	4,1%
SI	:	:	189,8	0,0	134,9	15,3	179,1	27,4	:	:	32,7%	79,2%
FI	878,8	192,0	1 115,2	198,5	1 278,7	225,6	1 297,1	270,6	8,1%	7,1%	1,4%	19,9%
SE	626,6	141,5	780,5	176,9	869,5	210,3	962,1	221,7	9,0%	9,4%	10,7%	5,5%
UK	2 972,1	735,4	3 334,3	1 064,8	3 407,8	1 101,6	3 026,9	985,0	0,4%	6,0%	-11,2%	-10,6%
UE-25	:	:	:	:	20 707,0	4 259,4	22 199,6	4 872,1	:	:	7,2%	14,4%
UE-15	14 461,1	3 034,8	19 137,5	4 048,4	20 297,1	4 121,9	21 788,9	4 777,6	8,5%	9,5%	7,3%	15,9%
BG	:	:	166,7	47,9	153,4	41,9	156,9	41,8	:	:	2,3%	-0,2%
RO	:	:	:	:	146,3	18,0	212,3	43,6	:	:	45,1%	141,6%
NO	:	:	488,2	135,3	501,7	143,1	508,5	145,7	:	:	1,3%	1,9%
Total-28	:	:	:	:	21 081,6	4 320,1	22 831,0	5 003,2	:	:	7,7%	16,1%

(1) EVP = Équivalent vingt pieds (unité de volume équivalente à un conteneur ISO d'une longueur de 20 pieds).

(2) La Pologne n'a pas transmis de données détaillées sur les ports partenaires pour le premier semestre 2004 (voir notes méthodologiques).

Les vingt premiers ports de l'UE-25 dans le transport maritime à courte distance

Le tableau 5 montre que, de tous les ports de l'UE-25, c'est celui de Rotterdam qui a traité le plus grand volume de marchandises: à lui seul, il a représenté près de 8 % du TMCD total des ports de l'UE-25, alors que les 20 premiers ports représentaient, ensemble, presque 37 % du total, qui est, dans le cas présent, la somme des déclarations d'entrées et sorties de chaque port. Le volume de marchandises en TMCD traitées par Rotterdam reste comparable à celui de 2004, avec une baisse d'environ 1 %.

Le deuxième port en termes de volume de TMCD était Anvers, même s'il arrive loin derrière avec seulement un tiers du volume traité par Rotterdam. Par rapport à 2004, ce port, qui a connu une croissance de 9,2 %, a rattrapé Marseille. Le volume de marchandises en TMCD traité par Anvers était proche de celui

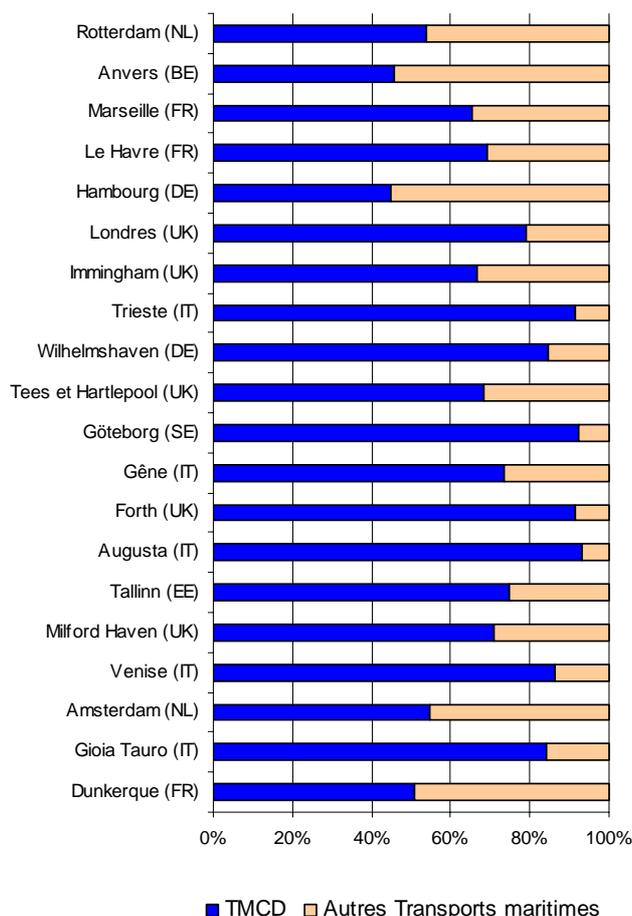
de Marseille. Toutefois, le volume de transport hauturier enregistré par ce port (79 millions de tonnes) est nettement plus élevé que celui de Marseille (32 millions de tonnes). En effet, parmi les 20 premiers ports de TMCD, Anvers figure à l'avant dernière place, devant Hambourg (45 %), en ce qui concerne la part du TMCD (46 %) dans le transport maritime total de marchandises — voir graphique 6.

Dans 10 des 20 premiers ports, le volume des marchandises en TMCD traité a baissé entre 2004 et 2005: cette diminution varie entre -5 % pour Forth et -0,2 % pour Londres. Hambourg et Anvers ont affiché les plus forts taux de croissance, respectivement 9,8 % et 9,2 %, suivis par Venise (6,8 %) et Le Havre (5,9 %).

Tableau 5: Les 20 premiers ports de TMCD dans l'UE-25 – en millions de tonnes, 2005

Rang	Ports	Total TMCD	Croissance 2004 - 2005	Part du TMCD de l'UE-25	Autres transports maritimes
1	Rotterdam (NL)	185,9	-1,1%	7,8%	159,9
2	Anvers (BE)	66,4	9,2%	2,8%	79,4
3	Marseille (FR)	60,9	-1,3%	2,5%	32,5
4	Le Havre (FR)	48,9	5,9%	2,0%	21,9
5	Hambourg (DE)	48,5	9,8%	2,0%	59,7
6	Londres (UK)	42,6	-0,2%	1,7%	11,2
7	Immingham (UK)	40,5	3,7%	1,7%	20,2
8	Trieste (IT)	39,6	2,9%	1,6%	3,8
9	Wilhelmshaven (DE)	39,0	-0,8%	1,6%	7,0
10	Tees & Hartlepool (UK)	38,0	-0,5%	1,6%	17,8
11	Göteborg (SE)	33,7	0,9%	1,4%	2,8
12	Gêne (IT)	31,3	-3,9%	1,3%	11,3
13	Forth (UK)	31,3	-5,0%	1,3%	2,9
14	Augusta (IT)	30,8	3,9%	1,3%	2,2
15	Tallinn (EE)	29,1	-2,6%	1,2%	9,8
16	Milford Haven (UK)	26,6	-1,3%	1,1%	11,0
17	Venise (IT)	26,3	6,8%	1,1%	4,2
18	Amsterdam (NL)	25,8	-4,7%	1,1%	21,3
19	Gioia Tauro (IT)	25,0	4,7%	1,0%	4,6
20	Dunkerque (FR)	24,7	4,2%	1,0%	23,8
Total 20 premiers		894,8	1,3%	36,5%	507,4
Total ports UE-25		2 451,7	4,3%	100%	1072,3

Graphique 6: Part du TMCD dans le transport maritime total pour les 20 premiers ports de l'UE-25, 2005



Cinq ports britanniques figurent dans la liste des 20 premiers ports de TMCD en 2005. À l'exception d'Immingham, tous ces ports ont enregistré une baisse du volume de TMCD de marchandises entre 2004 et 2005.

Le graphique 6 présente les parts du TMCD dans le transport maritime total de marchandises pour les 20 premiers ports. En dehors d'Anvers et de Hambourg, les 20 premiers ports ont tous atteint des parts de TMCD dans le transport maritime total de marchandises supérieures à 50 %.

Les ports de Augusta, Göteborg, Forth et Trieste présentent une prédominance notable du TMCD sur le transport hauturier, leurs parts de TMCD dans le transport maritime total de marchandises dépassant les 90 %. Dans ce contexte, Venise, Wilhelmshaven et Gioia Tauro méritent également d'être mentionnés avec des parts de TMCD dans le transport maritime total de marchandises d'environ 85 %.

Les principaux ports de l'UE-25 dans le transport maritime à courte distance par type de fret

Tableau 6: Vrac liquide: Les 5 premiers ports de TMCD dans l'UE-25 – en millions de tonnes, 2005

Rang	Ports	Total TMCD	Croissance 2004 - 2005	Part du TMCD de l'UE-25	Autres Transports maritimes
1	Rotterdam (NL)	129,6	-3,2%	11,2%	38,3
2	Marseille (FR)	50,9	-1,9%	4,4%	14,8
3	Le Havre (FR)	38,8	6,6%	3,4%	8,0
4	Wilhelmshaven (DE)	37,8	0,0%	3,3%	5,8
5	Trieste (IT)	33,9	0,9%	2,9%	1,9
Total 5 premiers		291,0	-0,9%	25,1%	68,8
Total ports UE-25		1 157,9	2,8%	100,0%	277,7

Rotterdam est le principal port pour le TMCD de vrac liquide dans l'UE-25. Il a représenté, à lui seul, 11,2 % du TMCD total de vrac liquide déclaré par les ports de l'UE-25.

Le deuxième port, quoiqu'avec un volume traité nettement moins important, est Marseille, suivi par Le Havre, Wilhelmshaven et Trieste. Le TMCD se taille la part du lion dans le vrac liquide total traité par ces ports.

Tableau 7: Vrac sec: Les 5 premiers ports de TMCD dans l'UE-25 – en millions de tonnes, 2005

Rang	Ports	Total TMCD	Croissance 2004 - 2005	Part du TMCD de l'UE-25	Autres Transports maritimes
1	Rotterdam (NL)	14,0	1,0%	3,1%	73,7
2	Amsterdam (NL)	13,8	2,3%	3,0%	11,3
3	Riga (LV)	13,4	45,3%	2,9%	1,5
4	Londres (UK)	12,1	-2,3%	2,6%	2,9
5	Hambourg (DE)	11,2	20,7%	2,5%	15,8
Total 5 premiers		64,5	10,8%	14,1%	105,3
Total ports UE-25		456,6	9,5%	100,0%	432,1

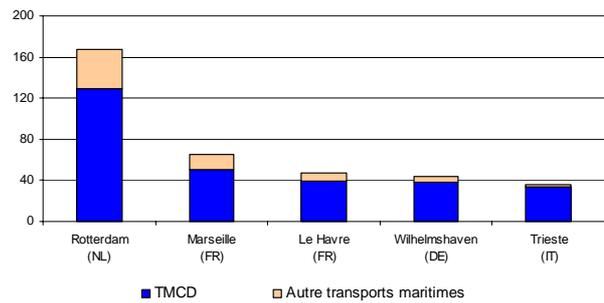
Rotterdam est également le premier port de l'UE-25 pour le TMCD de vrac sec. Il est suivi de près par Amsterdam, Riga, Londres et Hambourg. À Riga, 90 % du vrac sec provient du TMCD. En revanche, à Rotterdam, 16 % seulement du volume de vrac sec est transporté par TMCD. Riga a enregistré en 2005

Tableau 8: Conteneurs: Les 5 premiers ports de TMCD dans l'UE-25 – en millions de tonnes, 2005

Rang	Ports	Total TMCD	Croissance 2004 - 2005	Part du TMCD de l'UE-25	Autres Transports maritimes
1	Rotterdam (NL)	26,8	11,8%	9,7%	44,2
2	Hambourg (DE)	24,9	10,4%	9,0%	40,5
3	Gioia Tauro (IT)	24,6	3,7%	8,9%	4,5
4	Anvers (BE)	20,3	6,2%	7,4%	39,2
5	Brême et Bremerhaven (DE)	13,0	6,8%	4,7%	16,8
Total 5 premiers		109,6	7,9%	39,7%	145,3
Total ports UE-25		276,2	3,5%	100,0%	290,1

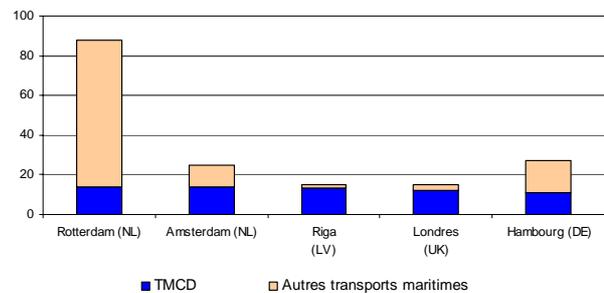
Lorsque l'on examine le TMCD de marchandises par conteneurs, Rotterdam apparaît de nouveau comme étant le port le plus important. Il représente environ 10 % du TMCD total de marchandises en conteneurs déclaré par les ports de l'UE-25. Ce port est suivi par Hambourg (9,0 %), Gioia Tauro (8,9 %), Anvers (7,4 %), Brême et Bremerhaven (4,7 %). Ces cinq ports ont traité, ensemble, près de 40 % du volume de marchandises en conteneurs transportées en TMCD dans l'UE-25.

Graphique 7: Part du TMCD dans le transport total de vrac liquide – en millions de tonnes, 2005



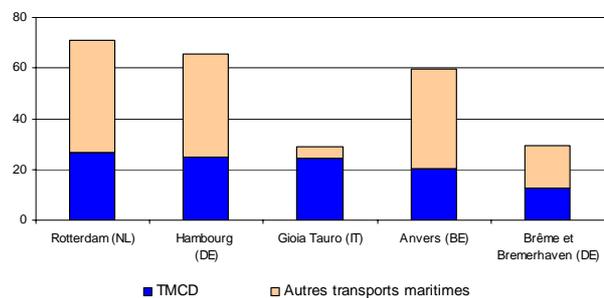
À Trieste, en particulier, près de 95 % du vrac liquide traité provient du TMCD. Parmi ces cinq ports, Rotterdam affiche la part la plus élevée (23 %) du vrac liquide en «transport hauturier».

Graphique 8: Part du TMCD dans le transport total de vrac sec – en millions de tonnes, 2005



une croissance de près de 45 % du transport maritime à courte distance de vrac sec, notamment grâce à l'augmentation du transport de charbon vers les ports britanniques et néerlandais.

Graphique 9: Part du TMCD dans le transport total par conteneurs – en millions de tonnes, 2005



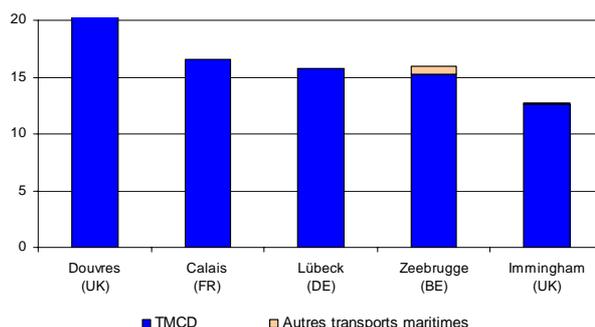
Gioia Tauro est spécialisée dans le TMCD de conteneurs (seulement 16 % des conteneurs ont été transportés en «transport hauturier»). En revanche, dans les quatre autres ports, la part du transport hauturier dans le transport total de conteneurs n'a jamais été inférieure à 56 %.

Tableau 9: Unités roll-on/roll-off: Les 5 premiers ports de TMCD dans l'UE-25 – en millions de tonnes, 2005

Rang	Ports	Total TMCD	Croissance 2004 - 2005	Part du TMCD de l'UE-25	Autres Transports maritimes
1	Douvres (UK)	20,7	2,5%	5,3%	0,0
2	Calais (FR)	16,5	3,5%	4,3%	0,0
3	Lübeck (DE)	15,7	-1,7%	4,1%	0,0
4	Zeebrugge (BE)	15,3	5,3%	3,9%	0,7
5	Immingham (UK)	14,3	25,2%	3,7%	0,0
Total 5 premiers		80,8	3,6%	20,9%	0,8
Total ports UE-25		386,9	4,5%	100,0%	13,5

Douvres a traité le plus important volume de marchandises (20,7 millions de tonnes) transportées par TMCD sur des unités mobiles roll-on/roll-off. Ce port est suivi par Calais, Lübeck, Zeebrugge et Immingham. Les cinq premiers ports sont hautement spécialisés dans le TMCD d'unités mobiles roll-on/roll-off. À Zeebrugge, seulement 4,7 % du fret «roll-on/roll-off» n'a pas été transporté par TMCD.

Graphique 10: Part du TMCD dans le transport total en unités roll-on/roll-off – en millions de tonnes, 2005



➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES MÉTHODOLOGIQUES

Le présent numéro de «Statistiques en bref» repose sur des 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).

Les résultats indiqués sont calculés sur la base de l'ensemble de données A1 (C1 pour les conteneurs); cela signifie que les données concernent, en principe, uniquement les ports principaux (ports traitant plus de un million de tonnes de marchandises par an).

Le transport maritime à courte distance (TMCD) faisant l'objet du présent numéro de «Statistiques en bref» couvre les transports de marchandises entre, d'une part, les ports de l'UE-25, de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Norvège et, d'autre part, les ports situés en Europe au sens géographique, en Méditerranée et en mer Noire, c'est-à-dire les ports des pays de l'UE (Belgique, Chypre, Danemark, Estonie, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Slovaquie, Espagne, Suède et le Royaume-Uni), des pays de l'EEE (Islande et Norvège), des pays de la Baltique (Russie), des pays méditerranéens (Albanie, Algérie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Égypte, Israël, Liban, Libye, Monténégro, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie) et des pays de la mer Noire (Bulgarie, Géorgie, Moldavie, Roumanie, Russie, Turquie et Ukraine).

Les **régions maritimes** prises en compte sont les suivantes: mer Baltique, mer du Nord, océan Atlantique (comprenant la Manche et la mer d'Irlande), Méditerranée et mer Noire. Les régions maritimes Maroc-Afrique de l'Ouest, Égypte-mer Rouge et Israël-mer Rouge ne sont pas couvertes par le présent rapport.

Mer Baltique:

- Ports danois sur et au sud de la ligne Helsingborg — Korsør — Nyborg — Kolding (Helsingborg non compris).
- Tous les ports de Finlande, d'Estonie, de Lituanie, de Lettonie et de Pologne ainsi que les ports d'Allemagne et de Russie sur la mer Baltique.
- Ports suédois sur la mer Baltique à partir de Helsingborg (non compris).

Mer du Nord:

- Tous les ports de Norvège, des Pays-Bas et de Belgique ainsi que les ports d'Allemagne sur la mer du Nord.
- Ports suédois sur la mer du Nord à partir d'Helsingborg (inclus).
- Ports danois au-dessus de la ligne Helsingborg — Korsør — Nyborg — Kolding; nord du Danemark (y compris Helsingor), les Îles Féroé.
- Ports sur la côte est du Royaume-Uni à partir de Ramsgate (inclus) jusqu'au Cape Wrath en Écosse, les îles Shetland et les îles Orkney.

Océan Atlantique:

- Ports britanniques de la Manche (à partir de Ramsgate non compris) et de la côte ouest du Royaume-Uni jusqu'au Cape Wrath en Écosse.
- Tous les ports d'Irlande, du Portugal (y compris les Açores et Madère) et d'Islande.
- Ports français de la Manche et de la côte atlantique.
- Ports espagnols de la côte Atlantique jusqu'à Tarifa (inclus), les Îles Canaries.

Mer Méditerranée:

- Ports espagnols de la Méditerranée à partir de Tarifa (non compris).
- Ports français de la Méditerranée.
- Tous les ports de Malte, d'Italie, de Slovaquie, de Croatie, de Bosnie-et-Herzégovine, du Monténégro, d'Albanie, de Grèce, de Chypre; de Syrie, du Liban, de Libye, de Tunisie, d'Algérie et Gibraltar.
- Ports du Maroc, d'Égypte et d'Israël sur la Méditerranée.
- Ports de Turquie sur la Méditerranée (y compris les ports sur le Bosphore).

Mer Noire:

Les ports de la mer Noire à l'exception des ports du Bosphore.

Autre:

Ports inconnus et/ou ZCM (zones côtières maritimes) inconnues d'Allemagne, d'Espagne, de France, du Royaume-Uni, d'Israël, du Maroc, de Russie, de Suède, de Turquie et d'Égypte ou ports sur fleuve.

Les chiffres relatifs à l'UE-25 couvrent en fait un total de 20 États membres, puisque la République tchèque, le Luxembourg, la Hongrie, l'Autriche et la Slovaquie n'ont aucun port maritime.

Les chiffres «total-28» se rapportent à l'UE-25 plus la Bulgarie, la Roumanie et la Norvège.

Belgique (BE): Les données communiquées par Anvers concernant le nombre de conteneurs sont sous-estimées jusqu'au deuxième trimestre 2004. Les données de la Belgique sur les conteneurs (tableau 4) sont donc également sous-estimées jusqu'au deuxième trimestre 2004.

Allemagne (DE): Les données concernant les ports voisins de Brême et de Bremerhaven ont été combinées.

Estonie (EE): L'Estonie 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. Pour 2001, seules des données agrégées ont été fournies.

Grèce (EL): La couverture statistique des données s'est améliorée entre les années de référence 2001 et 2002.

Espagne (ES): Les données incluent Ceuta et Melilla. La couverture statistique s'est sensiblement améliorée en 2001 (inclusion de nouveaux ports).

France (FR): Conformément à la définition du TMCD, les données n'incluent pas les territoires français d'Outre-Mer (Départements d'Outre Mer/Territoires d'Outre Mer).

Chypre (CY): En 2004 et 2005, les données déclarées par Chypre comportent une part importante de déclarations à destination et en provenance de ports inconnus, même si en 2005 cette part a diminué (passant de 63 % à 43 %). Cela a deux conséquences: le volume de TMCD et sa part dans le transport maritime total sont sous-estimés, alors que le taux de croissance du TMCD entre 2004 et 2005 est surestimé.

La Lituanie (LT) n'a pas déclaré de transport maritime national en 2003.

La Lettonie (LV) n'a pas transmis de données détaillées sur les ports partenaires en 2003.

Malte (MT) n'a pas déclaré de transport maritime national de 2003 à 2005.

Les Pays-Bas (NL): Les Pays-Bas n'ont pas communiqué de données sur le transport maritime national de 2001 à 2005 (seules les données douanières sont fournies).

Pologne (PL): La Pologne n'a pas communiqué de données détaillées sur les ports partenaires pour 2003 et les deux premiers trimestres de 2004: le volume de TMCD pour 2004 est ainsi sous-estimé d'environ 50 % et le taux de croissance de 2004-2005 est surestimé.

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

La Slovénie (SI) n'a pas déclaré de transport maritime national de 2003 à 2005.

Finlande (FI): La circulation nationale maritime est incluse uniquement à partir de l'année de référence 2001.

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 le Firth of Forth près d'Édimbourg.

La Roumanie (RO) n'a pas déclaré de transport maritime national en 2002.

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

Lorsque les deux ports, d'origine et de destination, ont fourni des données, seules les entrées déclarées par chacun d'entre eux sont additionnées pour déterminer le volume total transporté sur la route maritime concernée. («**élimination du double comptage**»).

Le **TMCD total par pays** exclut le double comptage des déclarations nationales de transport. Le **TMCD total pour l'UE-25** (et pour le «Total-28») exclut le double comptage des déclarations de transport nationales et internationales intra-UE (ou intra- «Total-28»). Les agrégats («totaux») par pays sont par conséquent susceptibles de différer de la somme des entrées et des sorties. Les agrégats pour l'UE-25 (et pour le «Total-28») peuvent ainsi être différents de la somme des entrées et des sorties et aussi de la somme des données nationales.

Les «unités mobiles roll-on/roll-off» (unités Ro-Ro) incluent les «unités roll-on/roll-off autopropulsées» et les «unités roll-on/roll-off non autopropulsées».

Graphique 1: «Autres transports maritimes» inclut les données pour lesquelles les origines et les destinations sont inconnues. Il convient de noter qu'en 2005, la part des origines et des destinations inconnues dans le transport maritime total est inférieure à 10 % pour tous les pays, à l'exception de Chypre (43 %) et de la Roumanie (15 %).

Tableau 1: Le problème du double comptage a également été traité au niveau de la région maritime concernée. Si des ports situés dans un même pays et sur la même mer ont communiqué des données, seules les entrées de marchandises déclarées par chacun ont été additionnées. De ce fait, le total obtenu dans le tableau 1 en additionnant les régions maritimes au niveau des pays peut différer du «total» indiqué dans la dernière colonne (où le double comptage a été traité uniquement au niveau du pays).

Tableaux 5 à 9 et graphiques 6 à 10: «Autres transports maritimes» inclut les données pour lesquelles les origines et les destinations sont inconnues. Il convient de noter qu'en 2005, la part des origines et des destinations inconnues dans le transport maritime total est inférieure à 10 % pour tous les ports, à l'exception de Milford Haven (13 %). L'agrégat «Total ports UE-25» correspond simplement à la somme des entrées et des sorties des différents ports (sans élimination du double comptage).

Tous les chiffres présentés dans cette publication proviennent d'Eurostat et reflètent l'état de disponibilité des données dans la base de données de référence d'Eurostat en novembre 2006.

La présente publication a été réalisée avec la collaboration de Christiane Gengler, Manuel Da Silva et Marion Biré.

Pour en savoir plus :

Reference publications

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

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

- 📁 Transports
 - 📁 Indicateurs principaux - transports
 - 📁 Transport ferroviaire
 - 📁 Transport routier
 - 📁 Navigation intérieure
 - 📁 Oléoducs
 - 📁 **Transport maritime**
 - 📁 Transport de passagers
 - 📁 Transport de marchandises
 - 📁 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
