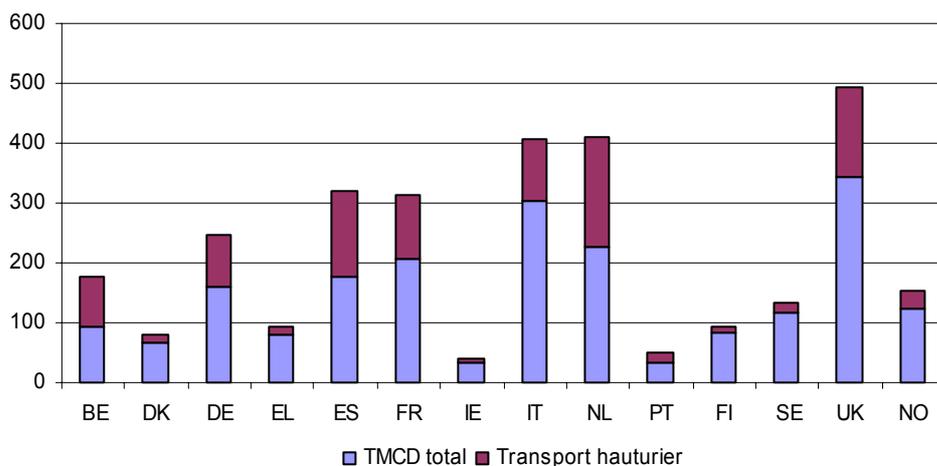


# Le transport maritime à courte distance 2000-2003

*Le transport maritime à courte distance réalisé en 2003 par l'UE-15 s'élève à 1,6 milliards de tonnes de marchandises, dont près du tiers avec les ports des côtes méditerranéennes.*

Graphique 1 : Part du transport maritime à courte distance (TMCD) dans le tonnage annuel total - Millions de tonnes, 2003



## Faits marquants

En 2003, le transport maritime à courte distance (TMCD)<sup>(1)</sup> a représenté 63% du volume total des marchandises transportées par mer dans l'UE-15, avec un tonnage de plus de 1,6 milliards de tonnes.

Le Royaume-Uni et l'Italie se classent en tête en termes de fret transporté à courte distance par voie maritime, avec un volume de 342 et 302 millions de tonnes respectivement. L'importance du transport maritime à courte distance varie fortement d'un pays à l'autre.

Tous les états membres de l'UE-15 ont connu une croissance du TMCD entre 2002 et 2003, à l'exception du Royaume-Uni.

La Méditerranée et la mer du Nord viennent en tête de classement, avec une part atteignant respectivement 30% (491 millions de tonnes traitées) et 27% (448 millions de tonnes traitées) de l'ensemble du TMCD.

Le vrac liquide (dont Gaz liquide, Pétrole brut et Produits pétroliers) joue un rôle prédominant en termes de fret transporté par TMCD; en France, en Italie et aux Pays-Bas, en particulier, il représentait plus de 60% du fret total.

Dans toutes les régions maritimes le vrac liquide est le type de fret le plus traité en TMCD en provenance ou à destination de l'UE-15, toutefois sa part varie d'une région à l'autre, de 77% dans la mer Noire à 39% dans l'Océan Atlantique.

<sup>(1)</sup> Le transport maritime à courte distance (TMCD) faisant l'objet de la présente "Statistiques en bref" couvre les transports de marchandises entre, d'une part, les ports de l'UE-15 et de la Norvège et d'autre part, les ports situés en Europe géographique, en Méditerranée et en mer Noire; soit les ports des pays de l'UE (Belgique, Danemark, Allemagne, Estonie, Grèce, Espagne, France, Irlande, Italie, Chypre, Lettonie, Lituanie, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Slovaquie, Finlande, Suède et 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).

## Statistiques en bref

### TRANSPORTS

2/2005

Auteur

Georges XENELLIS

## Contenu

Faits marquants ..... 1

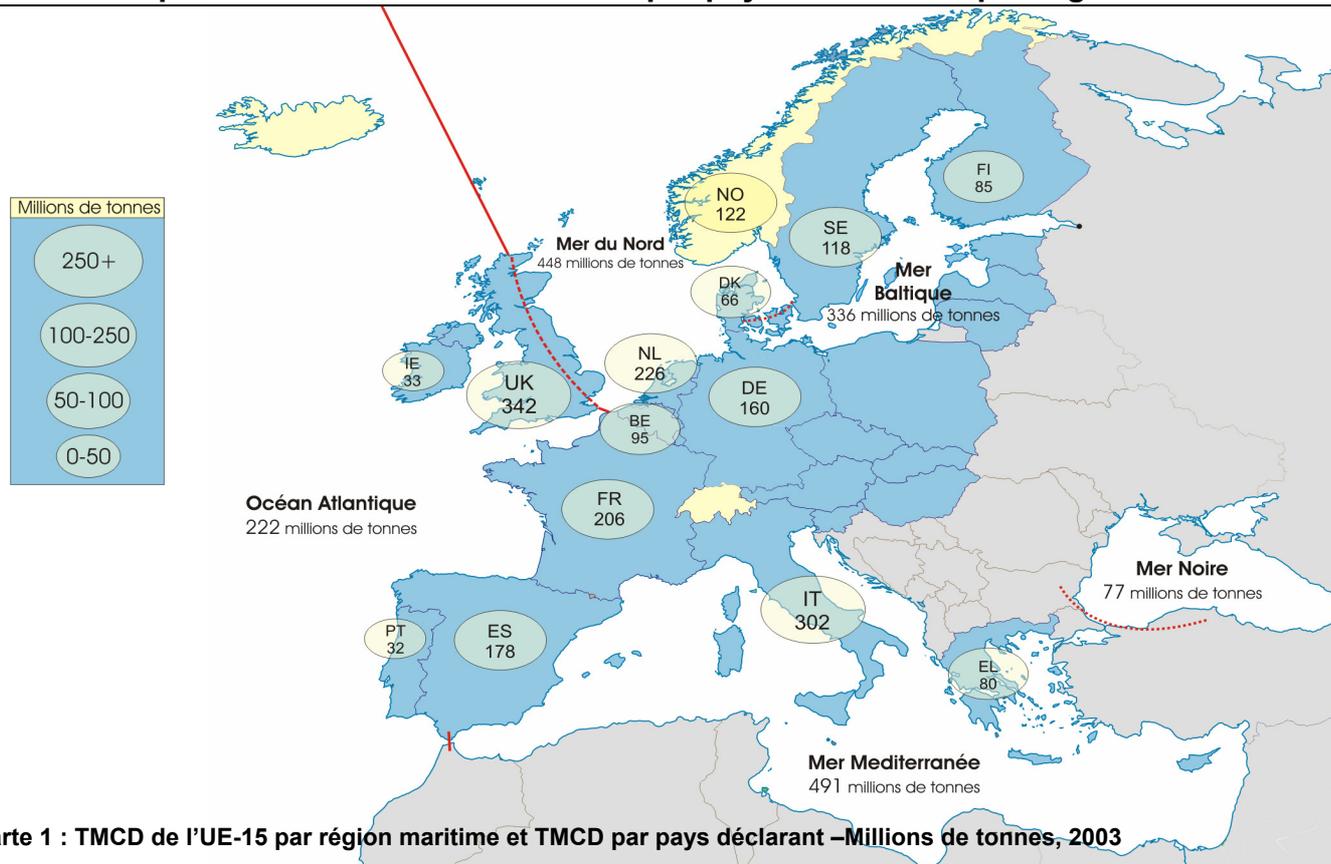
Le transport maritime à courte distance par pays déclarant et par région maritime Error! Bookmark not defined.

Le transport maritime à courte distance par type de fret..... Error! Bookmark not defined.

Principaux ports par type de fret dans le transport maritime à courte distance Error! Bookmark not defined.



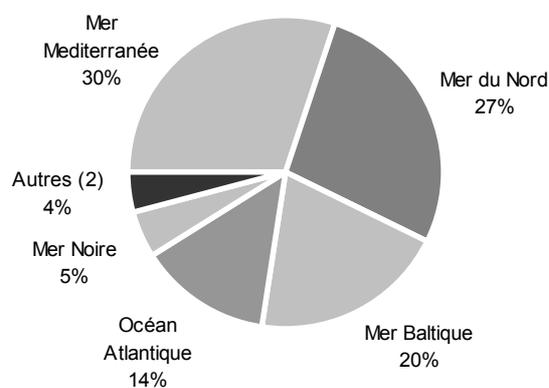
## Le transport maritime à courte distance par pays déclarant et par région maritime



Carte 1 : TMCD de l'UE-15 par région maritime et TMCD par pays déclarant – Millions de tonnes, 2003

La majeure partie du transport maritime réalisé en 2003 par chacun des états membres de l'UE-15 et par la Norvège (graphique 1) se révèle être du transport maritime à courte distance (TMCD). La prépondérance du TMCD par rapport au transport hauturier est particulièrement forte pour la Finlande (92%), la Grèce (86%)<sup>(1)</sup>, le Danemark (83%) et l'Irlande (80%). Notons toutefois que ces derniers font partie des pays pour lesquels la part des transports national et international intra-UE-15 est la plus importante. En 2003, le Royaume-Uni, avec 342 millions de tonnes de fret transporté à courte distance, représente 18% du TMCD total traité par l'UE-15. Viennent ensuite l'Italie et les Pays-

Graphique 2 : Distribution du TMCD de l'UE-15 par région maritime – Tonnes en %, 2003



Bas avec respectivement une part de 16% et 12%.

Le volume de fret faisant l'objet de TMCD entre les ports de l'UE-15 et les ports de la Méditerranée s'élève à 491 millions de tonnes, soit 30% du TMCD total déclaré par l'UE-15. Suit de près la mer du Nord, dans les ports de laquelle 448 millions de tonnes ont été traitées. En revanche, le volume de fret transporté à courte distance dans la mer Baltique, ajouté à celui en provenance ou à destination des ports de la mer du Nord, représente sur une zone restreinte, près de la moitié du TMCD total déclaré par l'UE-15 (47%). La mer Noire ne représente quant à elle que 5% du TMCD total de l'UE-15.

Tableau 1 : TMCD par pays déclarant et par région maritime – 1000 tonnes, 2003

|                   | Océan Atlantique | Mer Baltique   | Mer Noire     | Mer Méditerranée | Mer du Nord    | Autres (2)    |
|-------------------|------------------|----------------|---------------|------------------|----------------|---------------|
| BE                | 13 279           | 19 314         | 687           | 20 252           | 40 604         | 617           |
| DK                | 3 240            | 34 606         | 7             | 673              | 26 707         | 418           |
| DE                | 10 621           | 74 818         | 479           | 10 053           | 61 722         | 2 627         |
| EL <sup>(1)</sup> | 1 205            | 5 731          | 10 081        | 58 076           | 3 302          | 1 357         |
| ES                | 33 946           | 16 751         | 11 092        | 83 259           | 24 840         | 7 778         |
| FR                | 43 859           | 17 786         | 14 859        | 55 133           | 47 617         | 26 355        |
| IE                | 16 995           | 1 401          | 98            | 656              | 13 924         | 178           |
| IT                | 7 809            | 17 503         | 33 981        | 216 792          | 12 566         | 13 331        |
| NL                | 28 261           | 56 696         | 2 583         | 41 360           | 85 274         | 11 913        |
| PT                | 10 081           | 2 289          | 1 733         | 9 622            | 8 405          | 133           |
| FI                | 3 726            | 48 557         | 61            | 2 037            | 29 914         | 287           |
| SE                | 3 501            | 62 619         | 40            | 2 002            | 47 214         | 2 876         |
| UK                | 111 385          | 28 863         | 873           | 22 393           | 176 377        | 1 981         |
| <b>UE-15</b>      | <b>221 872</b>   | <b>336 235</b> | <b>76 573</b> | <b>490 554</b>   | <b>448 047</b> | <b>69 497</b> |
| NO                | 11 660           | 13 445         | 5             | 5 169            | 86 569         | 5 485         |

<sup>(1)</sup> Données estimées. <sup>(2)</sup> Cf. notes méthodologiques

Une grande partie du volume de fret (42%) traité dans les ports méditerranéens a été chargée ou déchargée dans des ports italiens, soit 217 millions de tonnes. Parmi les ports de l'UE-15, les ports italiens sont également les ports ayant traité, en 2003, le plus important volume de marchandises chargé ou déchargé dans les ports de la mer Noire (44%). Dans l'Océan Atlantique et dans la mer du Nord le TMCD est essentiellement en provenance ou à destination de ports britanniques (respectivement 30% et

39%). Le transport maritime à courte distance effectué dans la mer Baltique, à partir ou vers des ports de l'UE-15, est principalement à destination ou en provenance de quatre états membres, l'Allemagne, la Suède, les Pays-Bas et la Finlande, soit 63%. Le tableau 1 nous montre également qu'à l'exception du Portugal, des Pays-Bas et de la Belgique, tous les pays réalisent la majorité du transport à courte distance avec des ports partenaires situés dans des mers sur lesquelles ils ont une côte.

**Tableau 2 : Evolution du TMCD des pays de l'UE-15 et de la Norvège – Millions de tonnes, 2000-2003**

|                   | 2000    |         |       | 2001    |         |       | 2002    |         |       | 2003    |         |       | Taux de croissance annuel (Total) |           |
|-------------------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------------------------------|-----------|
|                   | Entrées | Sorties | Total | Taux moyen 2000-2003              | 2002-2003 |
| BE                | 59      | 36      | 94    | 58      | 35      | 93    | 56      | 36      | 92    | 56      | 39      | 95    | 0,4%                              | 3,1%      |
| DK                | 31      | 33      | 59    | 33      | 33      | 62    | 34      | 35      | 62    | 35      | 37      | 66    | 3,4%                              | 5,4%      |
| DE                | 107     | 52      | 156   | 108     | 53      | 158   | 104     | 53      | 155   | 108     | 55      | 160   | 0,8%                              | 3,7%      |
| EL <sup>(1)</sup> | 63      | 43      | 86    | 53      | 38      | 78    | 51      | 36      | 73    | 57      | 41      | 80    | -2,5%                             | 8,7%      |
| ES                | 99      | 45      | 131   | 124     | 58      | 159   | 134     | 58      | 171   | 138     | 63      | 178   | 10,6%                             | 4,1%      |
| FR                | 154     | 64      | 212   | 144     | 61      | 198   | 143     | 61      | 198   | 148     | 65      | 206   | -1,0%                             | 4,1%      |
| IE                | 17      | 10      | 27    | 19      | 10      | 29    | 21      | 11      | 32    | 22      | 11      | 33    | 7,2%                              | 3,7%      |
| IT                | 227     | 102     | 279   | 227     | 96      | 277   | 234     | 108     | 291   | 244     | 115     | 302   | 2,7%                              | 3,6%      |
| NL                | 161     | 57      | 217   | 162     | 56      | 218   | 168     | 58      | 226   | 170     | 56      | 226   | 1,3%                              | 0,1%      |
| PT                | 25      | 10      | 31    | 25      | 10      | 31    | 25      | 10      | 31    | 25      | 11      | 32    | 1,1%                              | 2,7%      |
| FI                | 37      | 33      | 70    | 45      | 38      | 78    | 46      | 39      | 80    | 50      | 39      | 85    | 6,3%                              | 6,1%      |
| SE                | 66      | 62      | 118   | 62      | 59      | 111   | 63      | 58      | 114   | 67      | 59      | 118   | 0,0%                              | 4,0%      |
| UK                | 171     | 188     | 308   | 222     | 178     | 353   | 220     | 174     | 345   | 216     | 173     | 342   | 3,6%                              | -0,9%     |
| UE-15             | 1 217   | 735     | 1 538 | 1 282   | 725     | 1 586 | 1 299   | 737     | 1 604 | 1 336   | 765     | 1 643 | 2,2%                              | 2,4%      |
| NO                | :       | :       | :     | :       | :       | :     | 54      | 81      | 128   | 51      | 81      | 122   | :                                 | -4,1%     |

Les totaux présentés dans le tableau 2 excluent le double comptage des flux pouvant apparaître au niveau national et international intra-UE-15. Pour cette raison, ces totaux sont susceptibles de différer de la somme des Entrées et des Sorties. (Cf. notes méthodologiques)

Tous les pays, à l'exception du Danemark et de la Norvège, expédient moins de marchandises qu'ils n'en reçoivent en TMCD. En 2003, 75% du TMCD traité par les Pays-Bas a été déchargé dans ses ports, alors qu'au Danemark et en Norvège cette part se limite à 49% et 38%. Le taux de croissance annuel moyen du TMCD déclaré par l'UE-15 était de 2,2% sur la période 2000-2003.

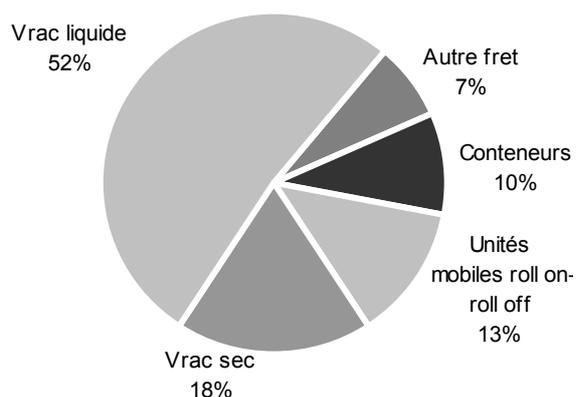
<sup>(1)</sup> Données estimées : Cf. notes méthodologiques

Seuls deux pays ont accusé une baisse du TMCD sur la période, la Grèce (-2,5%) et la France (-1,0%), bien qu'ayant connu une évolution positive entre 2002 et 2003.

Tous les états membres de l'UE-15 ont connu une croissance du TMCD entre 2002 et 2003, à l'exception du Royaume-Uni qui a marqué un très léger repli (-0,9%). Cette dernière année, les augmentations les plus remarquables sont le fait de la Grèce (+8,7%)<sup>(1)</sup> et de la Finlande (+6,1%). Sur l'ensemble de la période, l'Espagne, située idéalement entre l'Arc Atlantique et l'Arc Latin, affiche également un taux de croissance important.

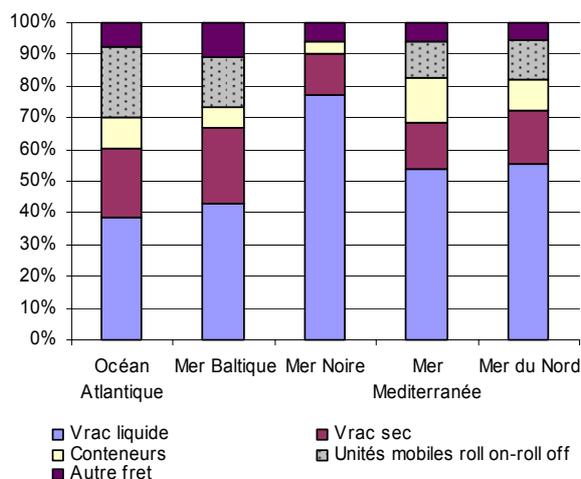
## Le transport maritime à courte distance par type de fret

**Graphique 3 : Distribution du TMCD de l'UE-15 par type de fret – Tonnes en %, 2003**



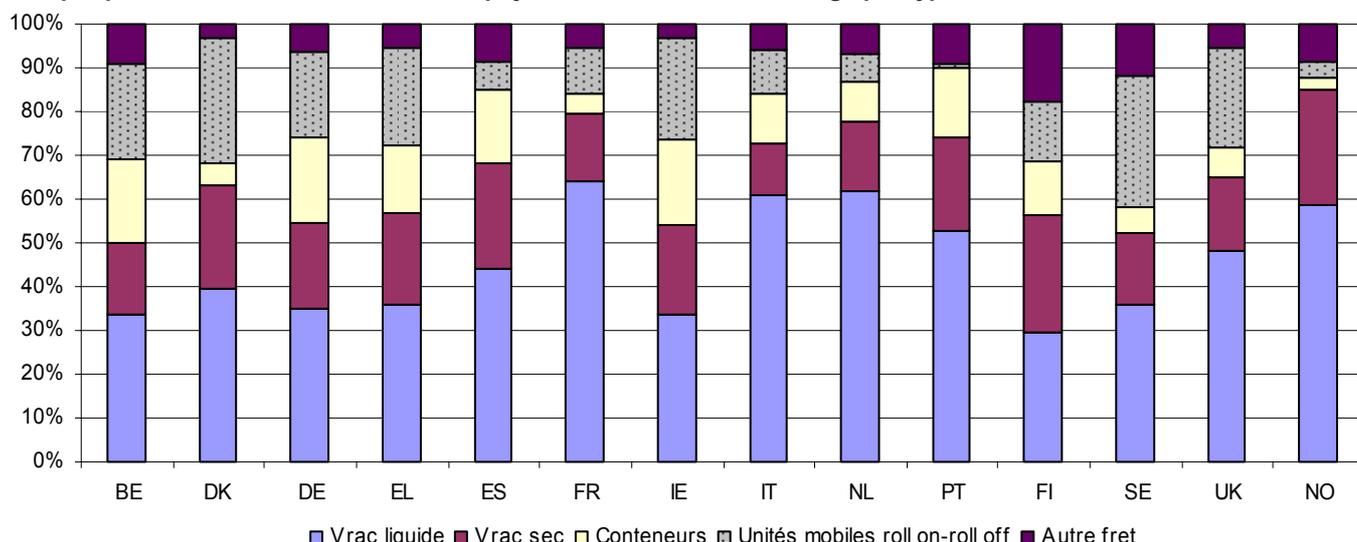
Le graphique 3 montre clairement que le vrac liquide joue un rôle prédominant dans le TMCD de fret de l'UE-15. En effet, avec 853 millions de tonnes traitées, il représente 52% du TMCD total de l'UE-15. Le vrac sec, affichant 18% du total, pour un volume de 301 millions de tonnes, se place en deuxième position, relativement loin derrière le vrac liquide. Suivent les unités mobiles Roll-on/Roll-off, avec 13% du TMCD total, puis les conteneurs ne comptant que pour 10%. Ces derniers affichent respectivement 212 et 158 millions de tonnes et représentent les types de fret les moins traités alors même que leur nature se prête particulièrement au transport maritime à courte distance. Notons toutefois que leurs taux de croissance dépassent ceux de tous les autres types de fret.

**Graphique 4 : Distribution du TMCD de l'UE-15 par type de fret dans chaque région maritime – Tonnes en %, 2003**



Le graphique 4 donne, pour chaque région maritime d'origine ou de destination, la distribution des différents types de fret transportés à courte distance à partir ou vers l'UE-15. Là encore, il apparaît clairement que le vrac liquide occupe une place prépondérante, et ce pour chaque région maritime. En particulier pour les ports situés en mer Noire, où 77% du volume de fret transporté à courte distance concerne le vrac liquide. Dans les ports situés en Océan Atlantique, le vrac liquide reste le type de fret le plus traité. Toutefois, sa part (39%) n'est pas aussi importante que dans les autres régions maritimes. En effet, dans cette région, les unités mobiles Roll-on/Roll-off et le vrac sec représentent chacun 22% du volume de fret traité dans le TMCD de l'UE-15. Ceci traduit probablement les nombreuses initiatives visant à favoriser le développement du TMCD dans la Manche et dans l'Arc Atlantique, entre la péninsule ibérique et le Royaume-Uni, notamment pour le transport des unités mobiles Roll-on/Roll-off. Le vrac sec conserve la deuxième place dans toutes les régions maritimes concernées par le TMCD de l'UE-15.

**Graphique 5 : Distribution du TMCD des pays de l'UE-15 et de la Norvège par type de fret – Tonnes en %, 2003**



Le graphique 5 met en évidence, à l'instar du précédent, que le vrac liquide occupe une place de premier ordre dans le TMCD. En effet, il est le type de marchandise le plus représenté dans chaque pays de l'UE-15 ainsi qu'en Norvège. Ceci est particulièrement remarquable pour la France (64%), les Pays-Bas (62%) et l'Italie (61%).

En ce qui concerne le vrac sec et les unités mobiles Roll-on/Roll-off, le Royaume Uni est l'état membre de l'UE-15 ayant totalisé le plus gros volume de fret transporté à courte distance, avec respectivement 57 et 77 millions de tonnes.

Concernant le vrac liquide et les conteneurs, c'est l'Italie qui arrive en tête avec un volume de 183 et 35 millions de tonnes, respectivement.

L'Irlande, quant à elle, possède le plus petit volume de vrac liquide et sec traité dans le TMCD. Le Danemark se trouve également en dernière position pour les conteneurs, tout comme le Portugal pour les unités mobiles Roll-on/Roll-off.

**Tableau 3 : TMCD des pays de l'UE-15 et de la Norvège par type de fret – Tonnes, 2003**

|                   | Vrac liquide | Vrac sec | Con - teneurs | Unités mobiles ro-ro <sup>(2)</sup> | Autre fret |
|-------------------|--------------|----------|---------------|-------------------------------------|------------|
| BE                | 31 990       | 15 364   | 18 292        | 20 699                              | 8 409      |
| DK                | 26 000       | 15 402   | 3 403         | 18 746                              | 2 099      |
| DE                | 55 948       | 31 783   | 31 163        | 31 252                              | 10 175     |
| EL <sup>(1)</sup> | 28 752       | 16 600   | 12 220        | 17 944                              | 4 236      |
| ES                | 78 367       | 42 843   | 29 857        | 11 503                              | 15 095     |
| FR                | 131 419      | 31 897   | 9 587         | 21 394                              | 11 309     |
| IE                | 11 254       | 6 674    | 6 571         | 7 667                               | 1 087      |
| IT                | 183 568      | 35 699   | 34 795        | 30 560                              | 17 360     |
| NL                | 139 586      | 35 878   | 20 998        | 14 323                              | 15 302     |
| PT                | 17 064       | 6 809    | 5 103         | 360                                 | 2 928      |
| FI                | 24 867       | 22 768   | 10 333        | 11 608                              | 15 008     |
| SE                | 42 715       | 19 353   | 6 614         | 35 464                              | 14 105     |
| UK                | 165 260      | 57 140   | 23 456        | 76 601                              | 19 415     |
| UE-15             | 853 710      | 300 775  | 158 462       | 211 859                             | 117 973    |
| NO                | 71 561       | 32 253   | 3 741         | 3 968                               | 10 810     |

<sup>(1)</sup> Données estimées : Cf. notes méthodologiques

<sup>(2)</sup> ro-ro : roll on- roll off

**Table 4 : Part des conteneurs dans le TMCD des pays de l'UE-15 et de la Norvège - 1000 EVP - 2003**

|                   | 2000        |            | 2001        |            | 2002        |            | 2003        |            | Taux de croissance annuel |            |             |            |
|-------------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|---------------------------|------------|-------------|------------|
|                   | Total (EVP) | dont vides | Taux moyen 2000-2003      |            | 2002 - 2003 |            |
|                   |             |            |             |            |             |            |             |            | Total (EVP)               | dont vides | Total (EVP) | dont vides |
| BE <sup>(1)</sup> | 897         | 102        | 950         | 86         | 1 144       | 84         | 1 458       | 83         | 17,6%                     | -6,6%      | 27,4%       | -1,2%      |
| DK                | 423         | 120        | 419         | 120        | 424         | 115        | 446         | 101        | 1,8%                      | -5,6%      | 5,2%        | -12,2%     |
| DE                | 2 629       | 530        | 3 033       | 669        | 3 341       | 737        | 3 658       | 767        | 11,6%                     | 13,1%      | 9,5%        | 4,1%       |
| EL <sup>(2)</sup> | 1 199       | 284        | 1 148       | 882        | 1 170       | 962        | 1 227       | 1 040      | 0,8%                      | 54,1%      | 4,9%        | 8,1%       |
| ES                | 2 354       | 640        | 3 000       | 636        | 2 985       | 596        | 3 465       | 830        | 13,8%                     | 9,1%       | 16,1%       | 39,3%      |
| FR                | 956         | 330        | 1 089       | 332        | 1 246       | 371        | 1 156       | 362        | 6,5%                      | 3,1%       | -7,2%       | -2,4%      |
| IE                | 569         | 94         | 597         | 125        | 785         | 162        | 869         | 186        | 15,2%                     | 25,5%      | 10,7%       | 14,8%      |
| IT                | 3 026       | 471        | 3 222       | 471        | 3 866       | 627        | 4 261       | 737        | 12,1%                     | 16,1%      | 10,2%       | 17,5%      |
| NL                | 2 322       | 417        | 2 218       | 462        | 2 422       | 511        | 2 626       | 547        | 4,2%                      | 9,5%       | 8,4%        | 7,0%       |
| PT                | 558         | 135        | 603         | 156        | 629         | 168        | 663         | 166        | 5,9%                      | 7,1%       | 5,4%        | -1,2%      |
| FI                | 879         | 192        | 972         | 207        | 1 052       | 208        | 1 115       | 199        | 8,3%                      | 1,2%       | 6,0%        | -4,3%      |
| SE                | 626         | 142        | 651         | 145        | 742         | 174        | 657         | 109        | 1,6%                      | -8,4%      | -11,5%      | -37,4%     |
| UK                | 2 975       | 738        | 3 083       | 865        | 3 299       | 991        | 3 342       | 1 073      | 4,0%                      | 13,3%      | 1,3%        | 8,3%       |
| UE-15             | 14 840      | 3 209      | 16 151      | 4 146      | 18 563      | 4 723      | 20 033      | 5 052      | 10,5%                     | 16,3%      | 7,9%        | 7,0%       |
| NO                | :           | :          | :           | :          | 461         | 124        | 493         | 137        | :                         | :          | 6,9%        | 10,5%      |

<sup>(1)</sup> Les données belges pour le port de Anvers sont susceptibles d'être révisées

<sup>(2)</sup> Données estimées: Cf. notes méthodologiques.

Avec 4,3 millions d'EVP (équivalent vingt pieds) en 2003, l'Italie arrive en tête des états membres de l'UE-15 en ce qui concerne le traitement des conteneurs dans le TMCD. Elle est suivie par un trio composé de l'Allemagne, de l'Espagne et du Royaume-Uni. En matière de traitement de conteneurs vides, le Royaume-Uni arrive en tête, avec 1.1 millions d'EVP, suivi de près par la Grèce.

Depuis 2001, l'acheminement en TMCD des conteneurs depuis et vers les ports grecs, concerne essentiellement les conteneurs vides (85% en 2003). A l'opposé, la part des conteneurs vides traités la même année en Belgique n'est que de 6%.

Pour l'ensemble des ports de l'UE-15, le taux de croissance annuel moyen du TMCD des conteneurs sur la période 2000-2003 s'élève à 10,5%. Ce même taux affiche 16,3% pour les conteneurs vides. L'augmentation observée la dernière année (entre 2002 et 2003) est moins

conséquente avec 7,9% pour l'ensemble des conteneurs et 7% pour les conteneurs vides.

La hausse la plus remarquable est celle affichée pour le traitement des conteneurs vides par la Grèce, avec 54%<sup>(2)</sup> d'augmentation annuelle moyenne entre 2000 et 2003, alors que le nombre total de conteneurs traités est resté presque constant.

Remarquons qu'entre 2002 et 2003 le nombre de conteneurs traités en TMCD, par les ports de la Belgique, du Danemark, du Portugal et de la Finlande a augmenté, alors que le nombre de conteneurs vides traités a, quant à lui, diminué.

Parmi les ports de l'UE-15 et de la Norvège, ceux de la Suède enregistrent la chute la plus importante du nombre des conteneurs traités en TMCD, avec -11,5% en moyenne sur la période 2002-2003 pour l'ensemble les conteneurs et -37,4% pour les conteneurs vides.

### Principaux ports par type de fret dans le transport maritime à courte distance

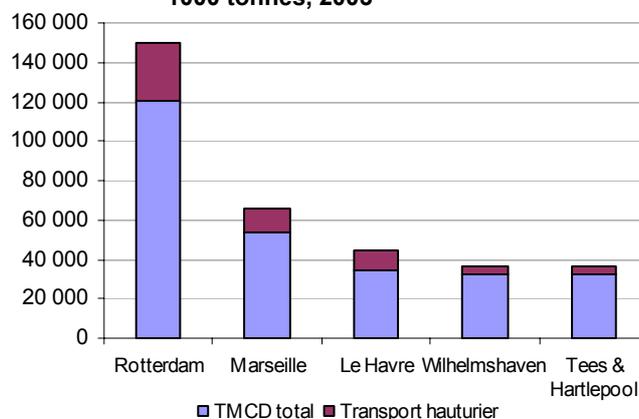
**Tableau 5 : Vrac liquide : Top-5 des ports dans le TMCD – 1000 tonnes, 2003**

| Vrac liquide      |                          |                              |
|-------------------|--------------------------|------------------------------|
| Ports             | TMCD total (1000 tonnes) | Part dans le TMCD de l'UE-15 |
| Rotterdam         | 120 373                  | 11,70%                       |
| Marseille         | 53 367                   | 5,19%                        |
| Le Havre          | 34 460                   | 3,35%                        |
| Wilhelmshaven     | 32 016                   | 3,11%                        |
| Tees & Hartlepool | 31 944                   | 3,10%                        |

Parmi les ports de l'UE-15, le port de Rotterdam est celui où le vrac liquide est le plus traité en TMCD. Il représente à lui seul 12% du transport du vrac liquide à courte distance de l'UE-15.

On retrouve en deuxième position, assez loin derrière, le port de Marseille, puis un trio composé du port du Havre, de Wilhelmshaven et de Tees & Hartlepool.

La part du TMCD dans le volume total traité par ces ports est très importante. Notamment, 87% du volume traité

**Graphique 6: Part du TMCD dans le vrac liquide traité – 1000 tonnes, 2003**


dans le port de Tees & Hartlepool concerne le TMCD. Avec 77%, Le Havre présente la plus faible part de TMCD par rapport au volume total traité dans son port, en comparaison des quatre autres ports.

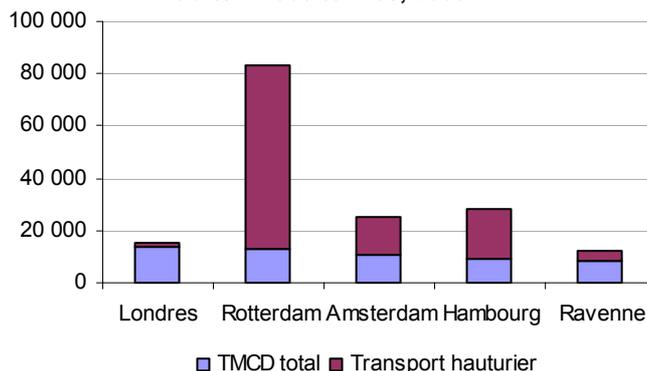
**Tableau 6 : Vrac solide : Top-5 des ports dans le TMCD – 1000 tonnes, 2003**

| Vrac sec  |                          |                              |
|-----------|--------------------------|------------------------------|
|           | TMCD total (1000 tonnes) | Part dans le TMCD de l'UE-15 |
| Londres   | 13 470                   | 3,70%                        |
| Rotterdam | 12 612                   | 3,47%                        |
| Amsterdam | 10 572                   | 2,91%                        |
| Hambourg  | 9 290                    | 2,55%                        |
| Ravenne   | 8 745                    | 2,41%                        |

Le port de Londres arrive en tête des ports en terme de vrac sec traité. Il est suivi de près, dans l'ordre, par Rotterdam, Amsterdam, Hambourg et Ravenne.

Dans le port de Londres 90% du volume de vrac sec traité l'est en TMCD. A contrario, dans le port de Rotterdam seul

**Graphique 7 : Part du TMCD dans le vrac solide traité – 1000 tonnes, 2003**



15% du volume de vrac sec est traité en TMCD.

**Tableau 7 : Conteneurs : Top-5 des ports dans le TMCD – 1000 tonnes, 2003**

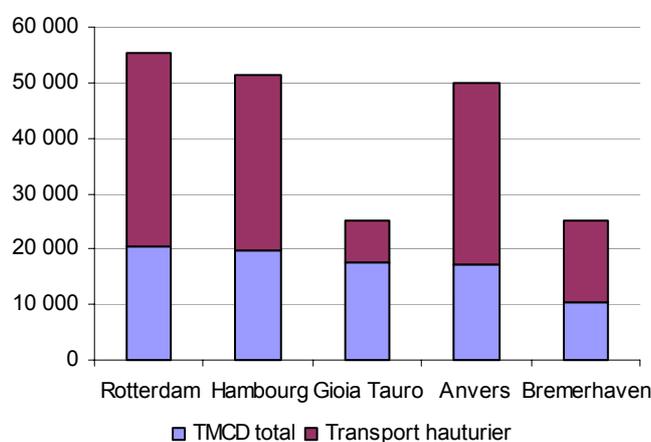
| Conteneurs  |                          |                              |
|-------------|--------------------------|------------------------------|
|             | TMCD total (1000 tonnes) | Part dans le TMCD de l'UE-15 |
| Rotterdam   | 20 526                   | 8,97%                        |
| Hambourg    | 19 801                   | 8,65%                        |
| Gioia Tauro | 17 702                   | 7,73%                        |
| Anvers      | 17 329                   | 7,57%                        |
| Bremerhaven | 10 447                   | 4,56%                        |

L'observation du volume des conteneurs traités en TMCD montre que Rotterdam est le port où ce volume est le plus important. Il représente près de 9% du volume des conteneurs traités en TMCD par l'ensemble des ports de l'UE-15.

Ce port est suivi de très près par les port d'Hambourg (8.6%), de Gioia Tauro (7.7%) et d'Anvers (7.6%).

Dans le port de Gioia Tauro, 71% du volume total de

**Graphique 8 : Part du TMCD dans les conteneurs traités – 1000 tonnes, 2003**



conteneurs traité est transporté à courte distance. En revanche, cette part ne dépasse pas les 41% pour tous les autres ports.

**Tableau 8 : Unités Roll-on/Roll-off : Top-5 des ports dans le TMCD – 1000 tonnes, 2003**

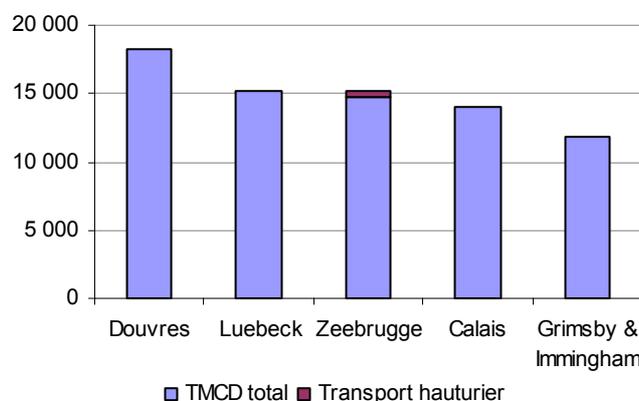
| Unités mobiles roll on-roll off |                          |                              |
|---------------------------------|--------------------------|------------------------------|
|                                 | TMCD total (1000 tonnes) | Part dans le TMCD de l'UE-15 |
| Douvres                         | 18 241                   | 5,40%                        |
| Luebeck                         | 15 193                   | 4,49%                        |
| Zeebrugge                       | 14 762                   | 4,37%                        |
| Calais                          | 14 034                   | 4,15%                        |
| Grimsby & Immingham             | 11 851                   | 3,51%                        |

Le port de Douvres est le premier en terme de volume d'unités mobiles Roll-on/Roll-off transportées à courte distance, avec plus de 18 millions de tonnes.

Il est suivi par les ports de Lübeck, de Zeebrugge et de Calais.

Les cinq ports de ce classement s'avèrent très spécialisés et réalisent la quasi-totalité du transport d'unités mobiles

**Graphique 9 : Part du TMCD dans les unités Roll-on/Roll-off traitées – 1000 tonnes, 2003**



Roll-on/Roll-off sur courtes distances. Seul 3% du volume d'unités mobiles Roll-on/Roll-off traité dans le port de Zeebrugge ne l'est pas. Bien entendu, leur situation géographique n'y est pas étrangère.

## ➤ 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" – J.O. L320 du 30.12.1995, page 25).

Le transport maritime à courte distance (TMCD) faisant l'objet de la présente "Statistiques en bref" couvre les transports de marchandises entre, d'une part, les ports de l'UE-15 et de la Norvège et d'autre part, les ports situés en Europe géographique, en Méditerranée et en mer Noire ; soit les ports des pays de l'UE (Belgique, Danemark, Allemagne, Estonie, Grèce, Espagne, France, Irlande, Italie, Chypre, Lettonie, Lituanie, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Slovaquie, Finlande, Suède et 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 données de 2003 pour la Grèce sont présentées sous forme d'estimations (données en italiques). Les données des deux derniers trimestres 2003 n'étant pas disponibles à la date de la préparation de cette publication, les totaux publiés pour l'année 2003 ont été estimés par substitution des données des deux derniers trimestres 2003 par les données des deux derniers trimestres 2002.

Les indications UE-15 font référence à un total de 13 États membres, le Luxembourg et l'Autriche ne possédant aucun port maritime. Ce total tient compte des données estimées de la Grèce.

Les totaux par pays et de l'UE-15 présentés dans cette "Statistiques en bref" excluent le double comptage des flux pouvant apparaître au niveau national et international intra-UE-15. 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 cette route maritime. Les agrégats par pays et de l'UE-15 sont le total de ces données. En conséquence, ces totaux sont susceptibles de différer de la somme des Entrées et des Sorties.

Dans un souci de clarté, certains types de fret ont été regroupés. C'est notamment le cas pour la catégorie "Unités mobiles roll on-roll off", qui se compose "d'unités roll on-roll off autopropulsées" et "d'unités roll on-roll off non-autopropulsées".

Les régions maritimes prises en compte sont les suivantes: mer Baltique, mer du Nord, Atlantique (y compris Manche et mer d'Irlande), Méditerranée et mer Noire. Le Maroc - Afrique de l'Ouest, l'Égypte - mer Rouge et Israël - mer Rouge ne sont pas non plus couverts par le présent rapport.

### Mer Baltique:

- Ports danois sur et au sud de la ligne Helsingborg - Korsør - Nyborg - Kolding (Helsingborg non compris)
- Ports d'Allemagne, de Pologne, de Russie, de Lituanie, de Lettonie, d'Estonie et de Finlande (y compris le Golfe de Finlande, le Golfe de Bothnia et les îles Åland).
- Ports suédois de Helsingborg jusque et y compris les ports du Golfe de Bothnia.

### Mer du Nord:

- Ports norvégiens et suédois à partir de Bergen jusque et y compris Helsingborg ports danois au-dessus de la ligne Helsingborg - Korsør - Nyborg - Kolding; nord du Danemark et Belgique
- Ports sur la côte est du Royaume-Uni (Écosse et Royaume-Uni) de cape Wrath en Écosse jusque et y compris Ramsgate, y compris les îles Shetland et les îles Orkney;
- Ports d'Allemagne et des Pays-Bas

### Océan Atlantique :

- Au nord de la Manche : les ports de la côte ouest du Royaume-Uni de Cape Wrath en Écosse jusqu'à Lands End en Angleterre, ports irlandais et îles.
- Ports de la Manche: les ports français depuis la frontière belge jusque et y compris la Pointe St Mathieu (y compris l'île d'Ouessant); les ports anglais depuis Ramsgate jusqu'à Lands End (y compris les îles Scilly, les îles Anglo-Normandes et l'île de Wight);
- Au sud de la Manche: les ports français au sud de la Pointe St Mathieu; les ports nord de l'Espagne; (tous) les ports du Portugal et les ports sud de l'Espagne jusqu'au port de Tarifa, inclus.

### Mer Méditerranéenne:

- Ports européens: les ports des pays d'Europe du Sud bordant la Méditerranée (y compris les îles en faisant partie), Malte et Chypre; les ports de la partie européenne de la Turquie depuis la frontière avec la Grèce jusque et y compris les ports occidentaux du Bosphore (Rumelikavagi).
- Ports asiatiques : les autres ports turcs sur la Méditerranée (y compris les ports du Bosphore); les ports de Syrie, du Liban, d'Israël et les ports d'Égypte à l'est du canal de Suez.
- Ports africains: les ports de Ceuta et Melilla jusque et y compris les ports du Canal de Suez (Suez compris);

### Mer Noire:

Les ports de la mer Noire sur le Bosphore.

### Autres:

Ports inconnus ou ports sur fleuve.

Les chiffres présentés dans cette "Statistiques en bref" proviennent d'Eurostat et reflètent l'état de disponibilité des données dans la base de données de référence d'Eurostat à partir de novembre 2004.

Cette publication a été réalisée avec la collaboration de Sandrine Herbeth, Manuel Da Silva et Marion Biré.

## *Pour en savoir plus:*

### ➤ **Les bases de données**

[Site web EUROSTAT/Transports /Transport maritime](#)

---

### **Les journalistes peuvent contacter le service média support :**

Bâtiment BECH, Bureau A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 •

E-mail: [eurostat-mediasupport@cec.eu.int](mailto:eurostat-mediasupport@cec.eu.int)

---

### **European Statistical Data Support:**

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

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

Vous trouverez sur notre site internet des informations précises sur ce réseau de centres d'appui:

[www.europa.eu.int/comm/eurostat/](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/)

---

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

**l'Office des publications officielles des Communautés européennes.**

2, rue Mercier – L-2985 Luxembourg

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

E-mail: [info-info-opoce@cec.eu.int](mailto:info-info-opoce@cec.eu.int)

BELGIEN/BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - EESTI – ELLÁDA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - KYPROS/KIBRIS – LUXEMBOURG - MAGYARORSZÁG – MALTA - NEDERLAND - ÖSTERREICH - POLSKA - PORTUGAL - SLOVENIJA - SLOVENSKO - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - BALGARIJA - HRVATSKA - ÍSLAND – NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - AUSTRALIA - BRASIL - CANADA - EGYPT - MALAYSIA - MÉXICO - SOUTH KOREA - SRI LANKA - T'AI-WAN - UNITED STATES OF AMERICA

---

TEXTE ORIGINAL: Français