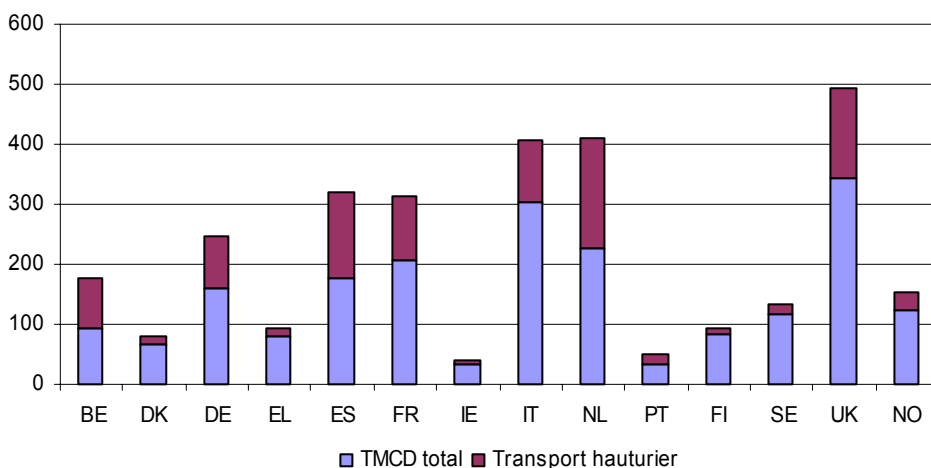


Le transport maritime à courte distance 2000-2003

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)⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ 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

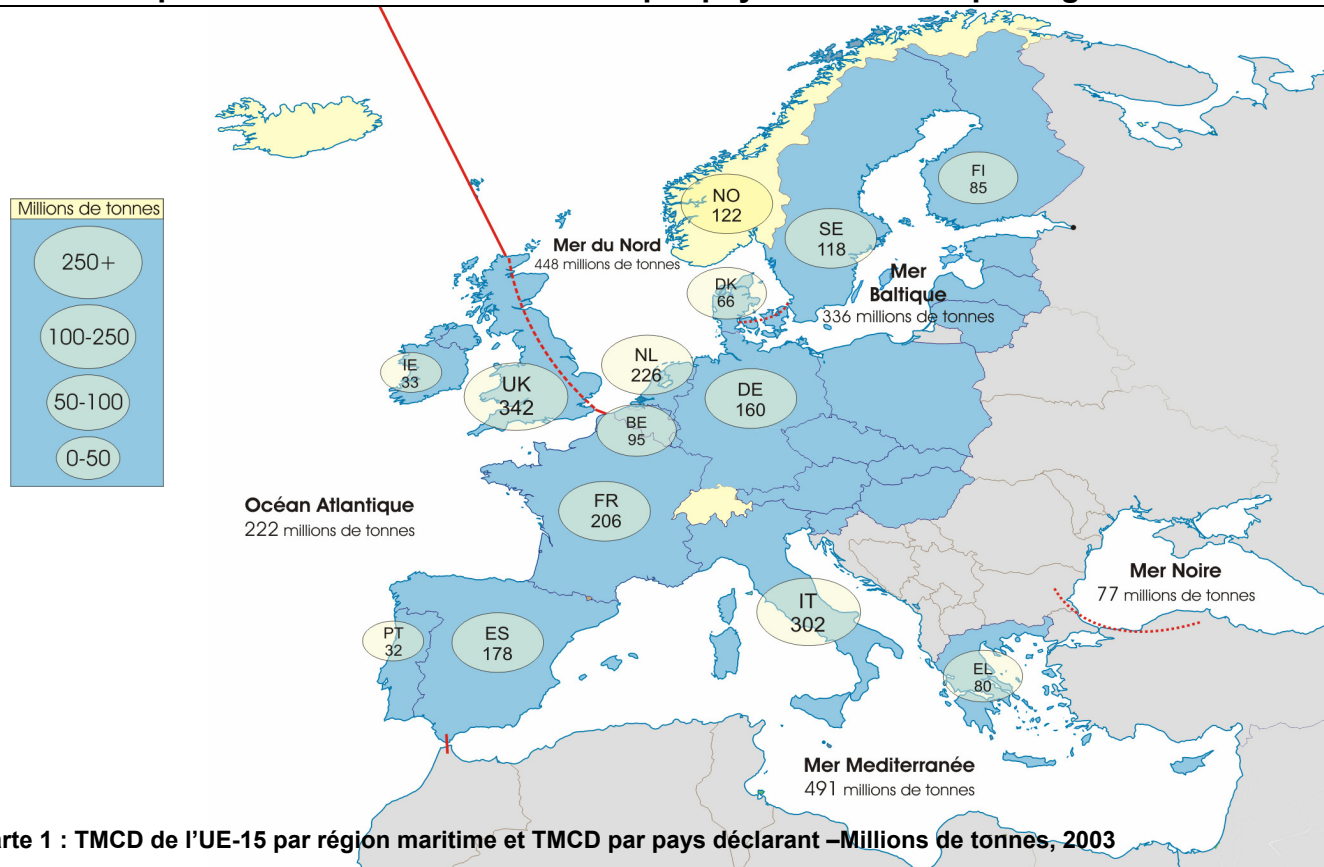
Le transport maritime à courte distance par pays déclarant et par région maritime Error! Bookmark not defined.

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%)⁽¹⁾, 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-

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.

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

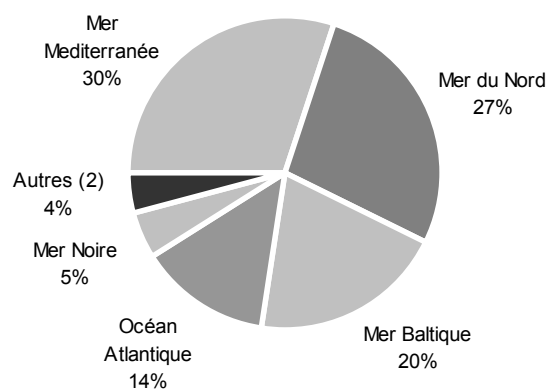


Tableau 1 : TMCD par pays déclarant et par région maritime – 1000 tonnes, 2003

	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 ⁽¹⁾	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
UE-15	221 872	336 235	76 573	490 554	448 047	69 497
NO	11 660	13 445	5	5 169	86 569	5 485

⁽¹⁾ Données estimées. ⁽²⁾ 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	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	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 ⁽¹⁾	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.

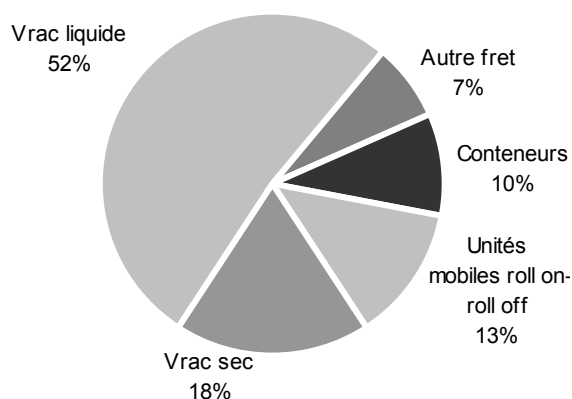
⁽¹⁾ Données estimées : Cf. notes méthodologiques

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%)⁽¹⁾ 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.

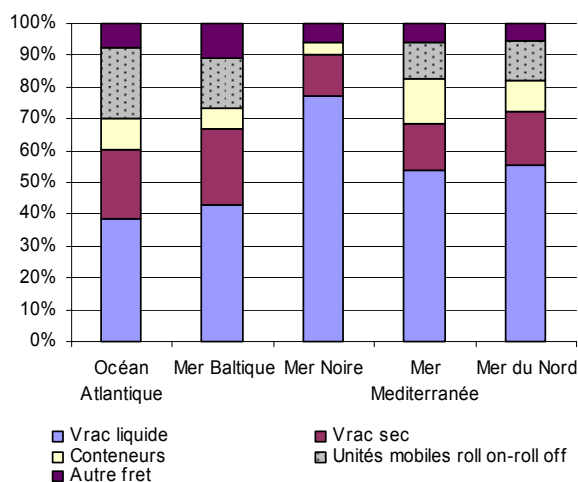
Le transport maritime à courte distance par type de fret

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



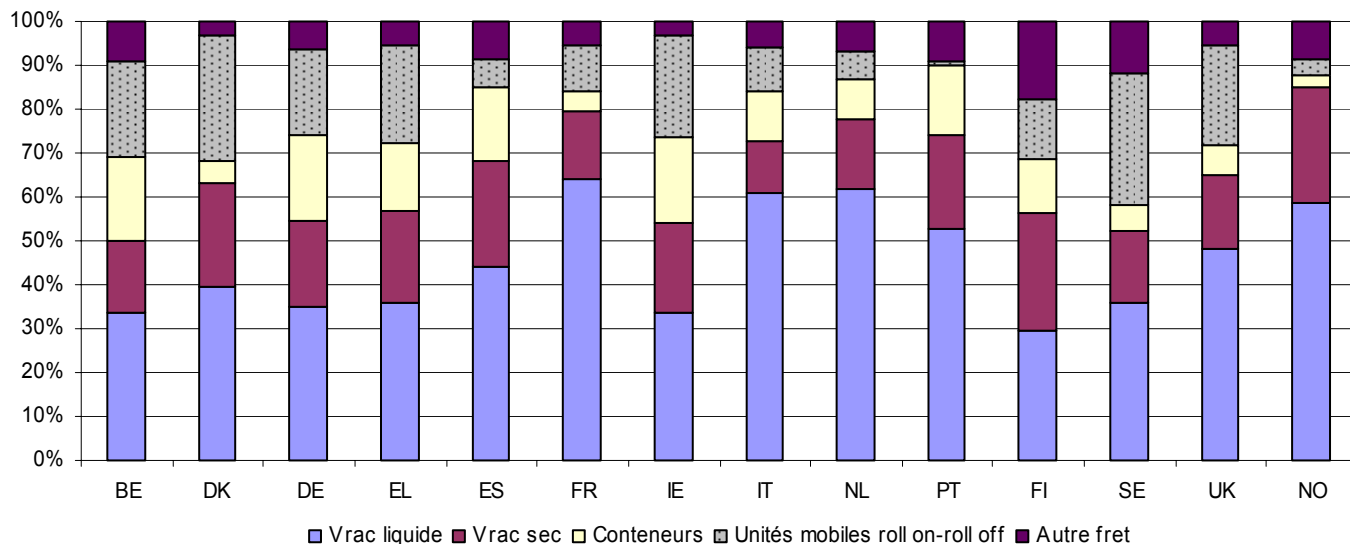
Le graphique 3 montre clairement que le vrac liquide joue un rôle prédominant dans le TMCD de fret de l'UE-15. En effet, avec 853 millions de tonnes traitées, il représente 52% du TMCD total de l'UE-15. Le vrac sec, affichant 18% du total, pour un volume de 301 millions de tonnes, se place en deuxième 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 ⁽²⁾	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 ⁽¹⁾	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

⁽¹⁾ Données estimées : Cf. notes méthodologiques

⁽²⁾ 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	Total (EVP)	dont vides	Total (EVP)	dont vides	Total (EVP)	dont vides	Taux moyen 2000-2003		2002 - 2003	
									Total (EVP)	dont vides	Total (EVP)	dont vides
BE ⁽¹⁾	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 ⁽²⁾	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%

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

⁽²⁾ 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%⁽²⁾ 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

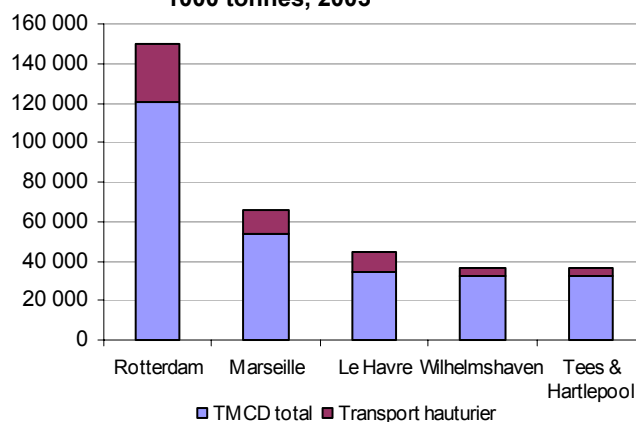
Tableau 5 : Vrac liquide : Top-5 des ports dans le TMCD – 1000 tonnes, 2003

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.

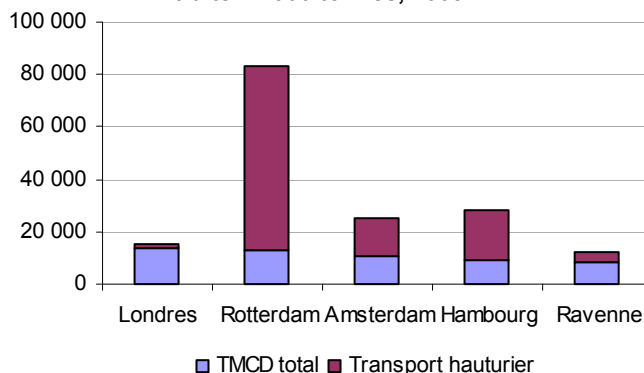
Tableau 6 : Vrac solide : Top-5 des ports dans le TMCD – 1000 tonnes, 2003

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

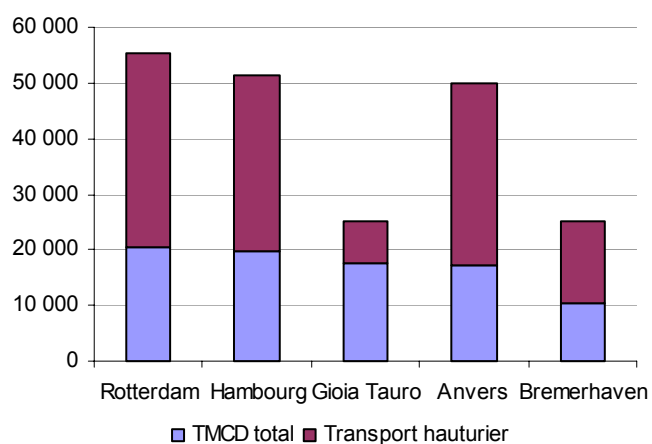
Conteneurs		
	TMCD total (1000 tonnes)	Part dans le TMCD de l'UE-15
Rotterdam	20 526	8,97%
Hambourg	19 801	8,65%
Gioia Tauro	17 702	7,73%
Anvers	17 329	7,57%
Bremerhaven	10 447	4,56%

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

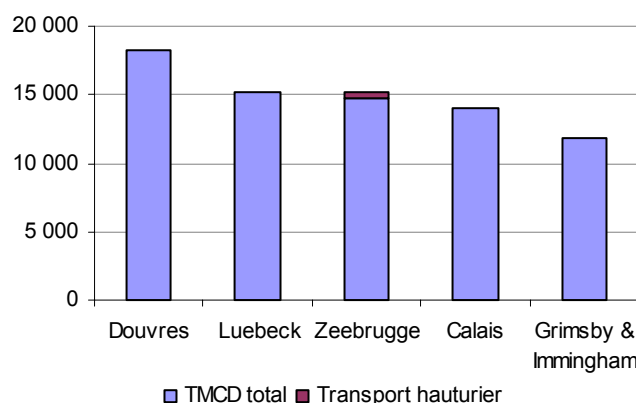
Unités mobiles roll on-roll off		
	TMCD total (1000 tonnes)	Part dans le TMCD de l'UE-15
Douvres	18 241	5,40%
Luebeck	15 193	4,49%
Zeebrugge	14 762	4,37%
Calais	14 034	4,15%
Grimsby & Immingham	11 851	3,51%

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

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/

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

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