

Le transport maritime de marchandises à courte distance 2000-2006

En 2006, le transport maritime de marchandises à courte distance a continué de progresser, mais à un rythme moins soutenu

Statistiques en bref

TRANSPORTS

2/2008

Auteur

Giuliano AMERINI

Contenu

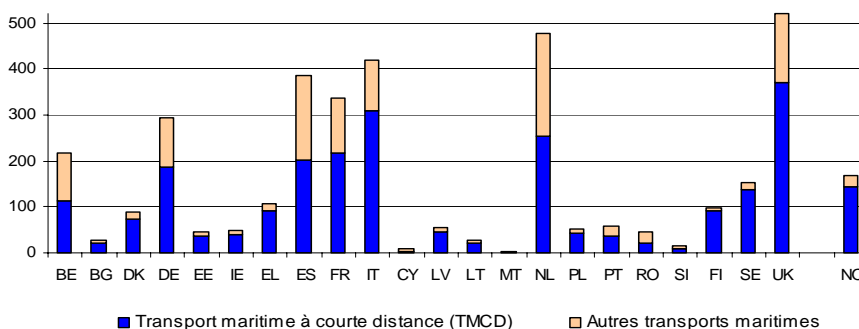
Faits marquants.....	1
Transport maritime à courte distance vs autres transports maritimes	2
Transport maritime à courte distance par pays déclarant et par région maritime	2
Transport maritime à courte distance entre 2000 et 2006.....	4
Transport maritime à courte distance par type de fret.....	5
Transport maritime à courte distance de conteneurs en volume (en EVP)	7
Les vingt premiers ports de l'UE-27 pour le transport maritime à courte distance.....	8
Les principaux ports de l'UE-27 pour le transport maritime à courte distance par type de fret.....	9



Fin de rédaction: 14.01.2008
Données extraites le: 28.11.2007
ISSN 1977-0332
Numéro de catalogue: KS-SF-08-002-FR-N
© Communautés européennes, 2008

Faits marquants

Graphique 1: Part du transport maritime à courte distance (TMCD) de marchandises dans le transport maritime total – en millions de tonnes, 2006



En 2006, le transport maritime à courte distance (TMCD)¹ a représenté, avec plus de 1,9 milliards de tonnes, 62 % du transport maritime total de marchandises dans l'UE-27. En 2005, la valeur correspondante était de 63 %.

Avec respectivement 369 et 308 millions de tonnes, le Royaume-Uni et l'Italie sont les pays ayant la plus grande part au total communautaire. Le graphique 1 montre que le pourcentage du TMCD dans le transport maritime total varie fortement d'un pays à l'autre.

Même si la plupart des États membres de l'UE-27 ont enregistré des augmentations entre 2005 et 2006, certains subissent également des reculs. C'est le cas notamment de l'Italie² qui enregistre l'écart le plus important en termes absolus (de 323 à 308 millions de tonnes).

La mer du Nord et la Méditerranée arrivent en tête avec des parts respectives de 28,1 % (599 millions de tonnes) et 26,3 % (560 millions de tonnes) du TMCD réalisé par les pays de l'UE-27.

Le vrac liquide (incluant le gaz liquéfié, le pétrole brut et les produits pétroliers) joue un rôle prédominant dans le TMCD (près de 50 % du tonnage total du fret). En France, en Italie, aux Pays-Bas et à Malte notamment, il représente plus de 55 % du fret total.

Dans toutes les régions maritimes, le vrac liquide est le type de fret le plus traité en TMCD, à la fois en provenance et à destination des ports de l'UE-27; sa part varie toutefois de 70 % dans la mer Noire à 37 % dans l'océan Atlantique.

En 2006, Rotterdam a été le plus grand port de TMCD de l'UE-27 pour tous les types de fret, à l'exception des unités mobiles roll-on/roll-off. Pour le transport de ces dernières, les deux premiers ports de TMCD sont Douvres et Calais, qui sont tous deux hautement spécialisés dans ce secteur. Les cinq premiers ports pour les unités mobiles roll-on/roll-off présentent une prépondérance du TMCD par rapport aux autres transports maritimes (transport hauturier), avec des parts supérieures à 93 %.

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-27 et de la Norvège et, d'autre part, les ports situés en Europe au sens géographique, en Méditerranée et en mer Noire. Les «autres transports maritimes» sont nommés également «transport hauturier» ou «transport océanique».

² Les données italiennes concernant 2006 sont provisoires.

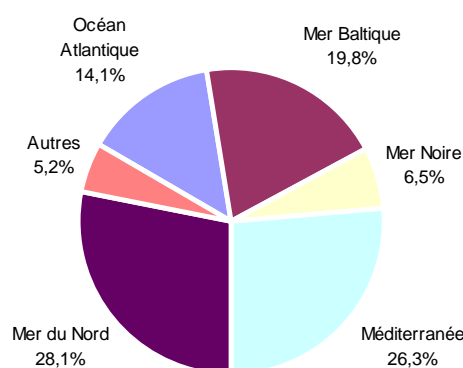
Transport maritime à courte distance vs autres transports maritimes

En 2006, le transport maritime à courte distance (TMCD) représente 62 % du transport maritime total de marchandises dans l'UE-27. La prépondérance du TMCD sur les autres transports maritimes («transport hauturier» ou «transport océanique») est particulièrement nette en Finlande (93 %), à Malte (92 %), en Suède (91 %), au Danemark (85 %) et en Grèce (84 %), de même qu'en

Norvège (85 %). La part du TMCD est également importante dans les trois États baltes et en Pologne: il y représente plus de 78 % du transport maritime total de marchandises (voir graphique 1). Toutefois, entre 2005 et 2006, la part du TMCD a diminué dans la majorité des États membres et aussi, par conséquent, au niveau de l'UE-27 (de 63 % à 62 %).

Transport maritime à courte distance par pays déclarant et par région maritime

Graphique 2: TMCD de marchandises de l'UE-27 par région maritime des ports partenaires – tonnage de marchandises, 2006



En 2006, le TMCD du Royaume-Uni totalise 369 millions de tonnes de fret (voir tableau 1), équivalant à 15,9 % du TMCD total des pays de l'UE-27. Viennent ensuite l'Italie, les Pays-Bas et la France avec des parts respectivement de 13,3 %, 10,9 % et 9,3 %. Ces quatre pays représentent, à eux seuls, près de 50 % du TMCD de l'UE-27.

Tableau 1: TMCD de marchandises par pays déclarant et région maritime des ports partenaires – en millions de tonnes, 2006

	Océan Atlantique	Mer Baltique	Mer Noire	Méditerranée	Mer du Nord	Autres ⁽¹⁾	Total
BE	15,1	21,3	1,3	26,4	47,1	1,9	113,1
BG	1,1	0,0	12,9	5,7	0,2	0,1	20,0
DK	2,8	41,7	0,1	0,8	30,0	1,1	74,8
DE	13,7	91,6	0,2	13,2	66,1	2,8	186,8
EE	2,3	13,5	0,0	1,9	17,3	2,5	37,4
IE	19,5	1,9	0,1	0,9	17,0	0,2	39,6
EL	1,1	0,4	13,7	70,9	2,5	1,9	90,5
ES	41,8	19,6	16,8	100,6	26,0	5,8	202,7
FR	48,4	14,3	19,5	51,6	44,1	39,0	216,6
IT ⁽²⁾	6,8	3,6	54,7	209,4	11,0	22,5	308,0
CY	0,1	0,0	0,4	1,4	0,4	0,0	2,3
LV	6,9	13,8	0,1	1,5	21,6	2,6	46,4
LT	2,0	8,7	0,5	1,0	8,6	0,8	21,6
MT	0,2	0,0	0,2	2,4	0,5	0,0	3,3
NL	35,9	64,5	3,5	45,4	94,0	9,6	253,0
PL	4,5	13,9	0,3	1,8	16,9	4,1	41,6
PT	12,3	2,5	2,2	10,8	8,5	0,1	36,5
RO	1,0	0,1	8,3	9,9	0,4	1,5	21,2
SI	0,0	0,1	0,6	7,8	0,1	0,0	8,7
FI	4,1	52,8	0,2	3,6	29,7	0,6	90,9
SE	5,0	85,4	0,1	2,2	43,5	6,2	139,1
UK	117,5	44,9	3,4	23,2	188,6	8,7	369,3
UE-15	281,7	398,3	115,8	533,4	533,2	100,3	1 802,7
UE-27	299,8	422,4	138,8	559,7	599,3	111,9	1 907,3
NO	13,5	15,0	0,2	5,2	101,8	6,5	142,2
Total-28	313,4	437,6	140,9	572,8	673,3	124,2	2 026,6

Voir les notes méthodologiques sur l'«élimination du double comptage».

(1) Voir les notes méthodologiques (définition des «régions maritimes»).

(2) Voir les notes méthodologiques par pays.

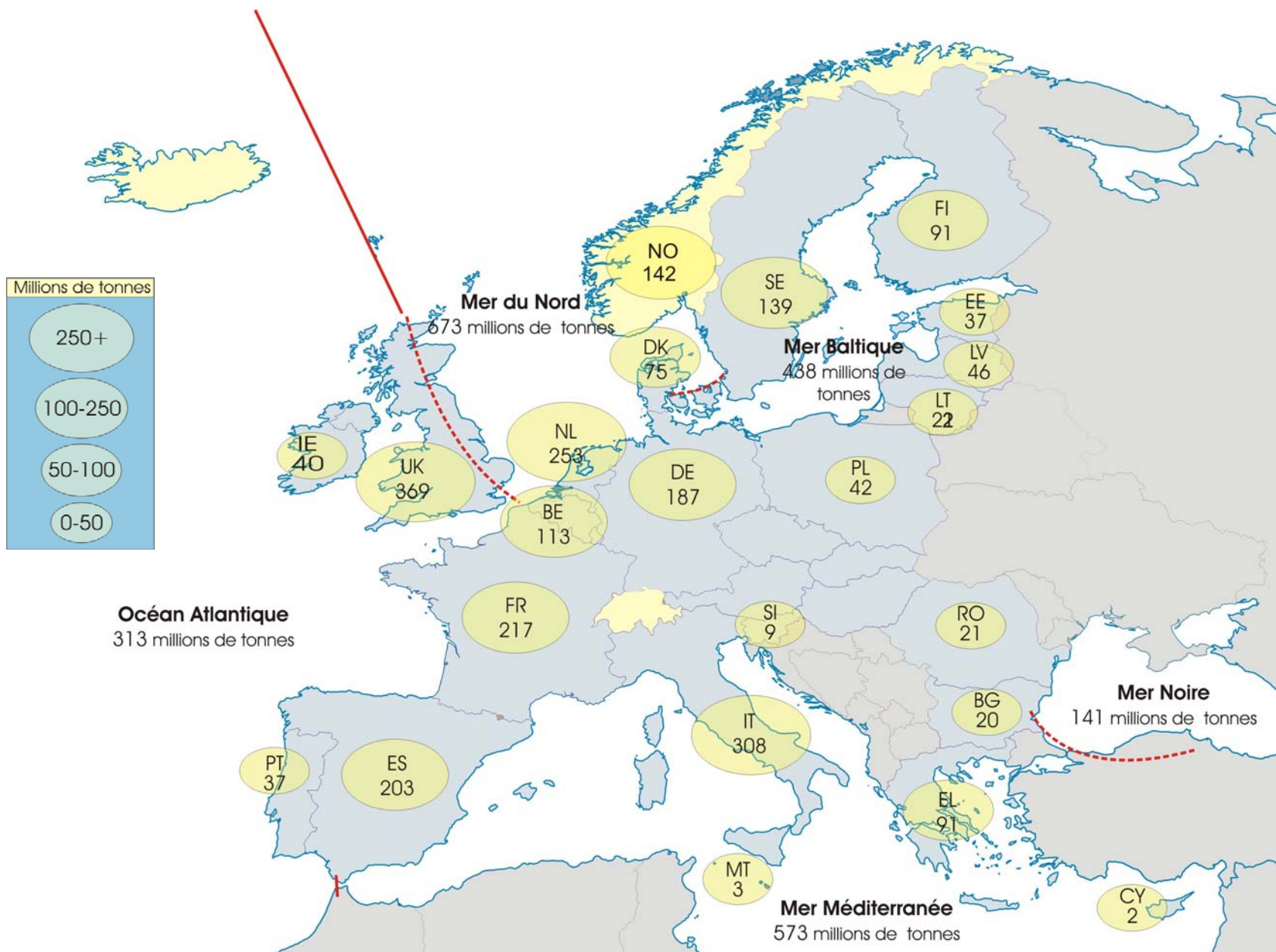
Le volume du TMCD entre les ports de l'UE-27 et les ports situés dans la mer du Nord s'est élevé à 599 millions de tonnes (voir tableau 1), soit plus de 28 % du TMCD total déclaré par l'UE-27 (voir graphique 2). La Méditerranée arrive juste derrière, avec 560 millions de tonnes. Si l'on considère le volume combiné du TMCD de la mer Baltique et de la mer du Nord, on obtient un volume équivalant à près de la moitié du TMCD total déclaré par l'UE-27. La mer Noire représente 6,5 % du TMCD total de l'UE-27.

En 2006, l'Italie est, parmi les pays de l'UE-27, celui qui réalise la plus grande part du TMCD dans la mer Noire (55 millions de tonnes, soit 39 % du TMCD total de l'UE-27 dans la mer Noire). Une part considérable du TMCD de l'UE-27 effectué en Méditerranée (35 %) – 209 millions de tonnes – est également enregistrée par les ports italiens.

Dans l'océan Atlantique et en mer du Nord, le TMCD a principalement pour provenance ou destination des ports britanniques (respectivement 34 % et 28 %). Le TMCD de l'UE-27 dans la mer Baltique concerne principalement quatre États membres: l'Allemagne, la Suède, les Pays-Bas et la Finlande qui, ensemble, représentent près de 60 % du TMCD de l'UE-27 dans cette zone.

Le tableau 1 montre également que, à l'exception de l'Estonie, de la Lettonie, de la Pologne et de la Roumanie, tous les pays réalisent la plus grande partie de leurs TMCD 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 d'Estonie et de Lettonie est chargée ou déchargée dans des ports de la mer du Nord. En Roumanie, près de la moitié du TMCD a pour provenance ou destination des ports de la Méditerranée.

Carte 1: UE-27 et Norvège («Total-28»): TMCD de marchandises par pays déclarant et région maritime des ports partenaires – en millions de tonnes, 2006



Transport maritime à courte distance entre 2000 et 2006

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

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006			Taux de croissance annuelle (Total)	
	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Entrées	Sorties	Total	Taux moyen 2000-2006	2005-2006
BE ⁽¹⁾	93,7	92,6	92,0	94,8	97,2	108,6	63,8	49,6	113,1	3,2 %	4,1 %
BG	:	15,0	15,6	15,0	16,7	17,9	12,3	7,7	20,0	:	11,7 %
DK	59,4	61,6	62,2	65,6	69,2	71,6	42,2	40,8	74,8	3,9 %	4,5 %
DE ⁽¹⁾	156,2	158,2	154,7	160,3	173,7	178,7	119,0	70,4	186,8	3,0 %	4,5 %
EE	:	:	37,5	40,6	36,8	34,9	5,8	32,1	37,4	:	7,1 %
IE	27,0	28,7	32,1	33,3	34,7	37,2	27,5	13,0	39,6	6,6 %	6,5 %
EL	86,1	75,4	84,5	97,6	93,3	89,0	64,6	49,4	90,5	0,8 %	1,7 %
ES	131,6	160,6	171,8	179,0	192,9	202,4	154,7	75,8	202,7	7,5 %	0,2 %
FR	209,9	195,6	194,9	204,3	208,8	215,2	152,1	71,3	216,6	0,5 %	0,7 %
IT ⁽²⁾	279,8	278,3	290,8	301,9	310,7	322,8	241,0	116,5	308,0	1,6 %	-4,6 %
CY ⁽²⁾	:	:	2,8	2,2	2,5	3,9	1,9	0,4	2,3	:	-41,7 %
LV	:	:	:	:	42,4	45,8	6,1	40,4	46,4	:	1,4 %
LT	:	17,2	19,4	24,0	21,7	20,7	7,6	13,9	21,6	:	4,4 %
MT	:	:	:	3,2	2,8	3,2	3,1	0,2	3,3	:	2,5 %
NL ⁽¹⁾	218,0	218,0	226,3	226,6	253,7	253,5	182,6	70,4	253,0	2,5 %	-0,2 %
PL ⁽²⁾	:	:	:	:	20,0	42,4	16,5	25,3	41,6	:	-2,0 %
PT	31,3	31,4	31,5	32,4	34,7	37,3	26,8	15,2	36,5	2,6 %	-2,2 %
RO ⁽²⁾	:	:	13,5	14,1	18,7	22,1	9,0	12,2	21,2	:	-4,3 %
SI	:	5,4	5,6	6,4	6,9	7,3	4,1	4,6	8,7	:	18,6 %
FI	70,5	78,5	79,8	84,6	88,6	83,3	52,4	43,5	90,9	4,3 %	9,1 %
SE	118,2	111,1	113,5	118,4	124,7	137,2	77,0	70,0	139,1	2,7 %	1,4 %
UK	305,6	351,8	344,2	340,8	346,6	355,2	245,9	172,7	369,3	3,2 %	4,0 %
UE-15⁽¹⁾	1 505,5	1 563,6	1 600,1	1 650,6	1 725,5	1 792,9	1 449,8	858,6	1 802,7	3,0 %	0,5 %
UE-27⁽¹⁾	:	:	:	:	1 810,4	1 892,7	1 516,2	995,5	1 907,3	:	0,8 %
NO	:	:	127,0	124,2	134,0	140,2	53,0	102,3	142,2	:	1,5 %
Total-28⁽¹⁾	:	:	:	:	1 918,8	2 020,1	1 579,6	1 103,7	2 026,6	:	0,3 %

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

(1) Voir les notes méthodologiques sur les «changements structurels introduits entre 2005 et 2006».

(2) Voir les notes méthodologiques par pays.

Tous les pays pour lesquels on dispose de données ont affiché, au cours de la période 2000-2006, une croissance moyenne annuelle positive du TMCD variant de 7,5 % en Espagne à 0,5 % en France, la moyenne annuelle pour l'UE-15 étant de 3,0 %.

Entre 2005 et 2006, le TMCD a toutefois progressé de 0,5 % dans l'UE-15 et de 0,8 % dans l'UE-27¹.

Le TMCD a augmenté entre 2005 et 2006 dans tous les États membres de l'UE-15, à l'exception de l'Italie² (où ce secteur a enregistré une baisse de -4,6 %) et du Portugal (-2,2 %)³. La Finlande (+9,1 %) et l'Irlande (+6,5 %) ont affiché, entre 2005 et 2006, les croissances les plus importantes. La Finlande s'est ainsi redressée après la baisse de -6 % qu'elle avait enregistrée entre 2004 et 2005.

Le TMCD de tous les États membres de l'UE-12, à l'exception de la Pologne (-2,0 %)⁴, a également progressé entre 2005 et 2006.

La Slovénie et la Bulgarie ont enregistré les augmentations les plus notables: +18,6 % et +11,7 %, respectivement. L'Estonie et la Lituanie qui avaient subi une baisse entre 2004 et 2005 ont enregistré en 2006 des tonnages de TMCD de marchandises comparables à ceux de 2004.

En 2006, tous les pays de l'UE-27, à l'exception de l'Estonie, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Pologne, de la Roumanie et de la Slovénie, ont expédié (colonne «sorties») moins de marchandises qu'ils n'en ont reçues («entrées») en TMCD. Pour les États baltes, cela s'explique par l'importance du transport sortant de pétrole. La Norvège fait également exception à la règle. En revanche, le tonnage des marchandises transportées par TMCD et déchargées dans les ports des Pays-Bas est près de trois fois plus élevé que celui des marchandises chargées.

¹ Voir les notes méthodologiques sur les «changements structurels intervenus entre 2005 et 2006».

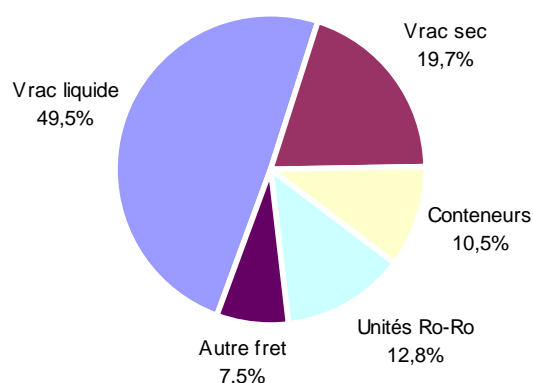
² Voir les notes méthodologiques par pays.

³ Pour les Pays-Bas, voir les notes méthodologiques sur les «changements structurels intervenus entre 2005 et 2006».

⁴ Pour Chypre et la Roumanie, voir les notes méthodologiques par pays.

Transport maritime à courte distance par type de fret

Graphique 3: TMCD de marchandises dans l'UE-27 par type de fret – tonnage de marchandises, 2006



Le vrac liquide occupe une place prépondérante dans le transport maritime à courte distance à destination/en provenance de l'UE-27. Avec près de 944 millions de tonnes traitées (voir tableau 3), il représente 49,5 % (voir graphique 3) du TMCD total de l'UE-27. Le vrac sec, avec 376 millions de tonnes, se place en deuxième position (19,7 % du TMCD total de l'UE-27), loin derrière le vrac liquide. Viennent ensuite les unités mobiles roll-on/roll-off (unités Ro-Ro) avec 12,8 % du TMCD total de l'UE-27, suivies des conteneurs avec 10,5 %. Ces deux types de fret représentent respectivement 245 et 200 millions de tonnes (voir tableau 3).

Le graphique 4 présente la ventilation des différents types de fret de l'UE-27 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 atteint 70 %. Dans cette dernière région, le pétrole brut et les produits pétroliers chargés dans les ports de la mer Noire et déchargés dans les ports de l'UE-27 constituent près de 98 % de ce type de fret.

Bien que le vrac liquide soit également le type de fret le plus transporté dans l'océan Atlantique et la mer Baltique, sa part dans le fret total (respectivement 37 % et 41 %) n'est pas 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-27 concernées par le TMCD et c'est en mer Baltique qu'il affiche sa part la plus élevée (23 %).

Dans l'océan Atlantique, les unités mobiles roll-on/roll-off constituent 20 % du volume du transport maritime à courte distance en provenance/à destination des ports de l'UE-27 (le Royaume-Uni en totalisant plus de la moitié). L'océan Atlantique est, avec la mer Baltique, la seule région maritime où ces unités roll-on/roll-off représentent plus de 16 % du TMCD total.

La Méditerranée est la seule région maritime où les biens transportés par conteneurs représentent plus de 16 % du tonnage total de marchandises du transport maritime à courte durée.

Graphique 4: TMCD de marchandises dans l'UE-27 par type de fret et par région maritime des ports partenaires – tonnage de marchandises, 2006

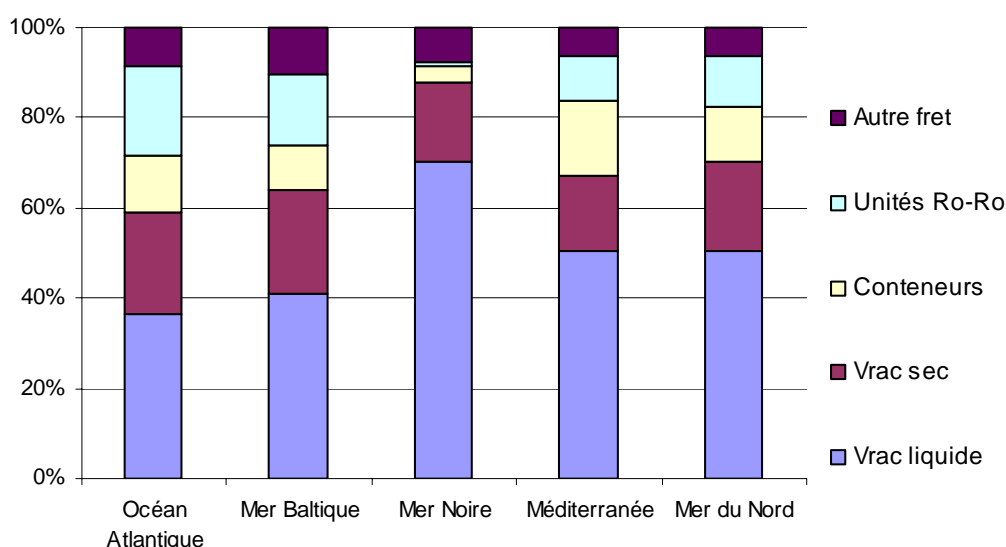


Tableau 3: TMCD de marchandises par pays déclarant et par type de fret – en millions de tonnes, 2006

	Vrac liquide	Vrac sec	Conteneurs	Unités Ro-Ro ⁽¹⁾	Autre fret	Total
BE	34,0	17,8	26,1	27,0	8,1	113,1
BG	10,0	5,5	1,4	0,4	2,6	20,0
DK	26,6	17,3	4,6	22,5	3,8	74,8
DE	59,9	33,7	44,4	36,0	12,8	186,8
EE	19,7	9,3	1,4	0,0	7,0	37,4
IE	13,2	7,5	8,4	9,1	1,4	39,6
EL	35,2	22,7	11,0	16,7	5,0	90,5
ES	86,2	48,5	35,7	14,8	17,4	202,7
FR	135,8	32,4	10,4	25,7	12,3	216,6
IT ⁽²⁾	172,9	42,6	42,5	32,2	17,8	308,0
CY	0,6	0,3	1,1	0,0	0,3	2,3
LV	19,3	18,7	1,8	1,6	5,1	46,4
LT	10,9	5,2	1,6	2,1	1,9	21,6
MT	1,8	0,5	0,6	0,2	0,1	3,3
NL	150,7	39,8	29,6	15,4	17,4	253,0
PL	9,9	18,3	4,7	5,5	3,2	41,6
PT	17,4	8,6	6,8	0,4	3,3	36,5
RO	10,3	6,6	1,0	0,1	3,1	21,2
SI	2,0	3,9	1,9	0,0	0,9	8,7
FI	26,5	23,4	11,7	15,5	13,9	90,9
SE	51,8	20,5	8,5	44,4	14,0	139,1
UK	165,6	69,8	20,2	93,4	20,2	369,3
UE-15	896,8	340,6	196,9	243,1	125,3	1 802,7
UE-27	943,5	376,4	199,7	244,7	143,0	1 907,3
NO	74,9	44,3	3,9	6,5	12,7	142,2
Total-28	1 012,5	410,5	200,6	249,5	153,6	2 026,6

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

(2) Voir les notes méthodologiques par pays.

Le tableau 3 fait apparaître que le Royaume-Uni est l'État membre de l'UE-27 où les unités mobiles roll-on/roll-off représentent le plus gros volume de fret en TMCD (93,4 millions de tonnes), la Suède et l'Allemagne arrivant en deuxième et troisième positions avec respectivement 44,4 et 36,0 millions de tonnes.

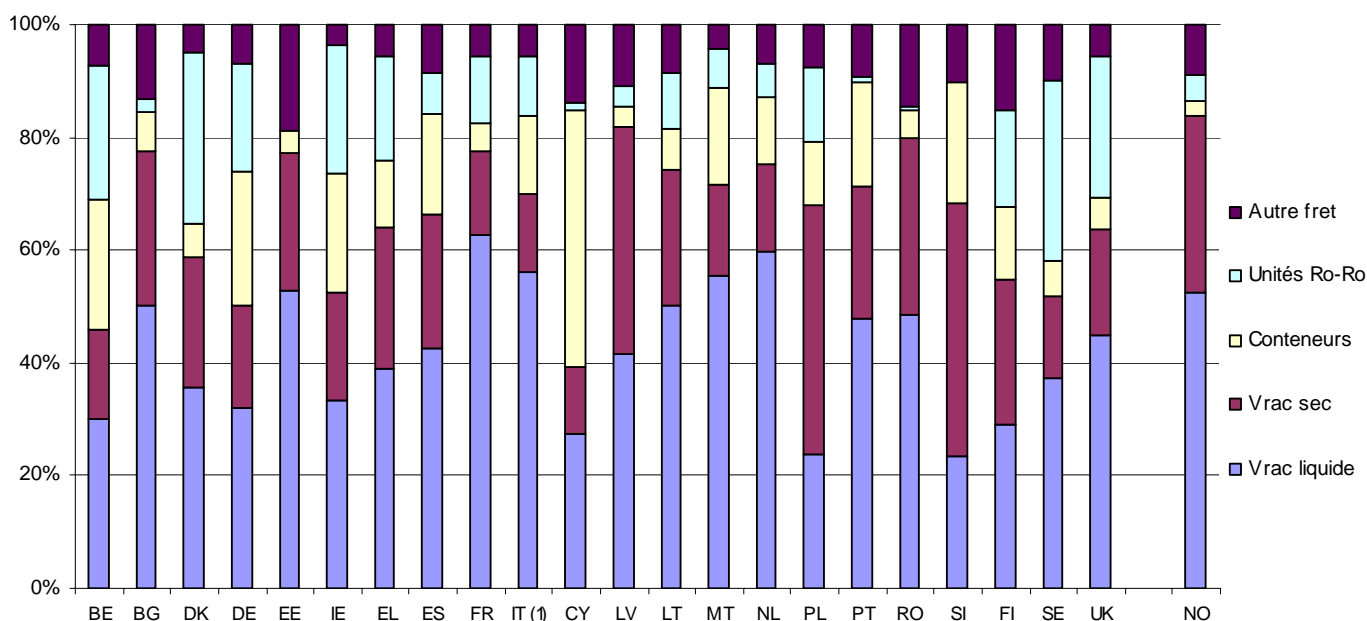
Le Royaume-Uni arrive également en tête en ce qui concerne le vrac sec (69,8 millions de tonnes). Concernant le vrac liquide et les conteneurs, c'est l'Italie qui domine avec un volume de 172,9 et 42,6 millions de tonnes respectivement.

Pour tous les pays, à l'exception de Chypre, de la Pologne et de la Slovénie, le vrac liquide est le type de fret le plus transporté en TMCD (voir graphique 5). Il représente près de 63 % pour la France et plus de 50 % pour la Bulgarie, l'Estonie, l'Italie, la Lituanie, Malte, les Pays-Bas et la Norvège.

En ce qui concerne la Pologne et la Slovénie, le vrac sec est le type de fret le plus transporté en TMCD: il représente respectivement 44 % et 45 % du fret. Dans le cas de la Pologne, cela s'explique par ses importantes exportations de charbon.

Pour Chypre, les conteneurs constituent le type de fret le plus transporté en TMCD.

Graphique 5: TMCD de marchandises par pays déclarant et par type de fret – tonnage de marchandises, 2006



(1) Voir les notes méthodologiques par pays.

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-27 atteint 23,7 millions d'EVP en 2006. Avec 5,4 millions d'EVP sur cette période, l'Allemagne arrive en tête des États membres de l'UE-27 pour le TMCD de conteneurs en termes de volume, suivie par l'Italie (4,1 millions de l'EVP). Avec 1,2 million d'EVP, l'Allemagne a également déclaré le volume le plus élevé de conteneurs vides, devant l'Espagne (près de 1 million d'EVP). Le volume de conteneurs vides déclaré par l'Allemagne progresse de 23,3 % par rapport à 2005, alors que le volume total des conteneurs augmente de 15,4 %.

Au cours de la période 2000-2006, 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 (-1,6 %) et du Royaume-Uni (-0,1 %), la moyenne de l'UE-15 étant de +8,0 %.

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.

L'UE-27 a enregistré une croissance de +4,2 % entre 2005 et 2006. Chypre, Malte, l'Italie¹, la Grèce, le Royaume-Uni et la France ont connu une chute dans le TMCD de conteneurs entre 2005 et 2006; c'est à Chypre que celle-ci a été la plus marquée (-29,9 %)². La Grèce, la France, l'Italie, Chypre, Malte et le Royaume-Uni ont déclaré une baisse du TMCD de l'ensemble des conteneurs et des conteneurs vides. En Grèce, en Italie, à Malte et au Royaume-Uni, le volume des conteneurs vides a diminué plus rapidement que le volume total des conteneurs.

L'Estonie (+19,9 %) a affiché la progression la plus importante entre 2005 et 2006, suivie par la Lettonie (+18,4 %). Sur cette même période, le TMCD de conteneurs vides a augmenté plus rapidement que le TMCD total de conteneurs au Danemark, en Allemagne, en Irlande, en Lettonie, aux Pays-Bas, en Pologne, en Slovaquie, en Suède et en Norvège.

Il convient de mentionner également qu'entre 2005 et 2006, le nombre de conteneurs en TMCD enregistré par les ports de Belgique et de Bulgarie a augmenté, tandis que le nombre de conteneurs vides traités a diminué.

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

	2000		2004		2005		2006		Taux de croissance annuelle			
	Total	dont vides	Total	dont vides	Total	dont vides	Total	dont vides	Taux moyen 2000-2006		2005-2006	
									Total	dont vides	Total	dont vides
BE ⁽²⁾	897,1	101,7	1 940,0	211,9	2 283,1	402,9	2 586,7	382,0	19,3 %	24,7 %	13,3 %	-5,2 %
BG	:	:	102,2	27,9	104,6	27,9	111,3	27,6	:	:	6,4 %	-0,8 %
DK	427,4	121,0	470,1	100,7	543,5	122,3	601,0	139,6	5,8 %	2,4 %	10,6 %	14,1 %
DE	2 629,8	529,7	4 235,6	845,1	4 685,7	943,2	5 406,7	1 162,5	12,8 %	14,0 %	15,4 %	23,3 %
EE	:	:	159,6	33,0	189,6	39,1	227,4	44,8	:	:	19,9 %	14,4 %
IE	568,5	93,4	922,0	192,1	989,1	208,3	1 097,3	239,6	11,6 %	17,0 %	10,9 %	15,0 %
EL	1 200,5	283,8	1 291,6	193,5	1 152,3	180,2	1 087,4	162,3	-1,6 %	-8,9 %	-5,6 %	-9,9 %
ES	2 308,1	611,4	3 183,2	755,0	3 874,6	963,5	3 928,9	972,3	9,3 %	8,0 %	1,4 %	0,9 %
FR	820,1	268,6	1 268,7	339,0	1 272,1	348,2	1 253,8	347,0	7,3 %	4,4 %	-1,4 %	-0,3 %
IT ⁽²⁾	3 026,8	470,7	4 392,3	626,9	4 361,4	765,2	4 109,7	595,2	5,2 %	4,0 %	-5,8 %	-22,2 %
CY	:	:	232,8	105,8	127,5	31,0	89,4	26,2	:	:	-29,9 %	-15,5 %
LV	:	:	151,2	38,8	161,9	41,3	191,8	49,5	:	:	18,4 %	20,0 %
LT	:	:	173,6	55,5	213,9	64,3	230,8	67,2	:	:	7,9 %	4,5 %
MT	:	:	88,4	25,9	65,5	14,4	59,6	5,0	:	:	-9,0 %	-65,3 %
NL	2 327,2	418,7	3 025,8	640,3	3 527,3	833,6	3 795,8	940,0	8,5 %	14,4 %	7,6 %	12,8 %
PL ⁽²⁾	:	:	213,1	36,0	491,8	99,6	575,7	122,5	:	:	17,1 %	23,0 %
PT	558,0	135,0	684,5	170,1	697,0	177,0	796,1	186,3	6,1 %	5,5 %	14,2 %	5,3 %
RO ⁽²⁾	:	:	153,9	25,7	212,3	43,6	168,7	57,2	:	:	-20,5 %	31,3 %
SI	:	:	135,2	15,3	180,4	27,6	184,6	30,3	:	:	2,3 %	9,8 %
FI	878,8	192,0	1 278,7	225,6	1 297,1	270,6	1 391,4	281,4	8,0 %	6,6 %	7,3 %	4,0 %
SE	626,6	141,5	869,5	210,3	962,1	221,7	1 027,1	247,4	8,6 %	9,8 %	6,8 %	11,6 %
UK	2 972,1	735,4	3 407,8	1 101,6	3 026,9	985,0	2 950,2	918,3	-0,1 %	3,8 %	-2,5 %	-6,8 %
UE-15	14 462,9	3 034,9	20 312,3	4 126,0	21 946,3	4 915,8	22 922,3	5 079,4	8,0 %	9,0 %	4,4 %	3,3 %
UE-27	:	:	21 108,2	4 349,2	22 751,7	5 113,3	23 700,0	5 321,4	:	:	4,2 %	4,1 %
NO	:	:	501,7	143,1	508,5	142,0	533,2	158,0	:	:	4,9 %	11,3 %
Total-28	:	:	21 200,4	4 351,7	22 929,7	5 183,6	23 862,1	5 390,7	:	:	4,1 %	4,0 %

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

(2) Voir les notes méthodologiques par pays.

¹ Voir les notes méthodologiques par pays.

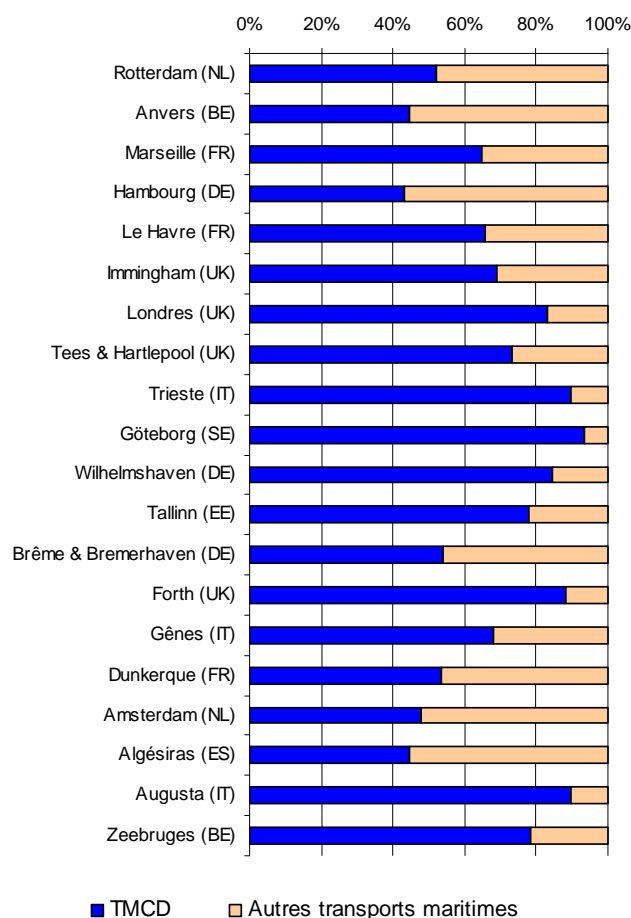
² Pour la Roumanie, voir les notes méthodologiques par pays.

Les vingt premiers ports de l'UE-27 pour le transport maritime à courte distance

Tableau 5: Les 20 premiers ports de TMCD de l'UE-27 – en millions de tonnes, 2006

Rang	Ports	Total TMCD	Croissance 2005 - 2006	Part du TMCD de l'UE-27	Autres transports maritimes
1	Rotterdam (NL)	184,4	-0,8 %	7,4 %	168,4
2	Anvers (BE)	67,9	2,3 %	2,7 %	83,6
3	Marseille (FR)	62,4	2,5 %	2,5 %	34,1
4	Hambourg (DE)	50,2	3,3 %	2,0 %	65,4
5	Le Havre (FR)	45,9	-6,0 %	1,8 %	23,9
6	Immingham (UK)	44,3	9,4 %	1,8 %	19,8
7	Londres (UK)	43,0	1,1 %	1,7 %	8,9
8	Tees & Hartlepool (UK)	39,0	2,5 %	1,6 %	14,4
9	Trieste (IT)	37,5	-5,2 %	1,5 %	4,3
10	Göteborg (SE)	36,6	8,8 %	1,5 %	2,6
11	Wilhelmshaven (DE)	36,4	-6,7 %	1,4 %	6,7
12	Tallinn (EE)	31,9	9,9 %	1,3 %	9,0
13	Brême & Bremerhaven (DE)	30,1	22,0 %	1,2 %	25,6
14	Forth (UK)	27,8	-11,1 %	1,1 %	3,7
15	Gênes (IT)	27,6	-12,0 %	1,1 %	13,0
16	Dunkerque (FR)	26,9	8,9 %	1,1 %	23,3
17	Amsterdam (NL)	26,6	3,1 %	1,1 %	28,8
18	Algésiras (ES)	25,7	12,2 %	1,0 %	31,7
19	Augusta (IT)	25,7	-16,6 %	1,0 %	3,0
20	Zeebruges (BE)	25,6	10,3 %	1,0 %	7,1
Total 20 premiers		895,4	0,9 %	35,7 %	577,4
Total ports UE-27		2 509,2	0,4 %	100,0 %	1 122,8

Graphique 6: Part du TMCD dans le transport maritime total pour les 20 premiers ports de l'UE-27, 2006



Le tableau 5 montre que, de tous les ports de l'UE-27, c'est celui de Rotterdam qui a traité le plus important tonnage de marchandises en TMCD (184 millions de tonnes): à lui seul, il représente 7,4 % du TMCD total des ports de l'UE-27, alors que les 20 premiers ports totalisent, ensemble, près de 36 % du TMCD. Le volume de marchandises en TMCD traitées par Rotterdam reste comparable à celui de 2005, avec une baisse d'environ 1 %.

Le deuxième port en termes de TMCD est Anvers, même s'il arrive loin derrière avec seulement un tiers du tonnage traité par Rotterdam. Anvers a enregistré une progression de 2,3 % par rapport à 2005. Le tonnage de marchandises en TMCD traité par Anvers est proche de celui de Marseille. Toutefois, le tonnage de transport hauturier enregistré par ce port (84 millions de tonnes) est nettement plus élevé que celui de Marseille (34 millions de tonnes).

Parmi les 20 premiers ports de TMCD, Anvers figure à l'antépénultième place en ce qui concerne la part du TMCD (44,8 %) dans le transport maritime total de marchandises, devant Hambourg (43,4 %) et Algésiras (44,5 %) – voir graphique 6.

Dans 7 des 20 premiers ports, le tonnage des marchandises traité en TMCD a baissé entre 2005 et 2006: cette diminution varie entre -16,6 % pour Augusta et -0,8 % pour Rotterdam.

Les plus fortes progressions du tonnage de marchandises traité en TMCD sont relevées à Brême & Bremerhaven (+22,0 %) et Algésiras (+12,2 %), suivis par Zeebruges

(+10,3 %) et Tallinn (+9,9 %). Brême & Bremerhaven, Algésiras et Zeebruges ne figuraient pas parmi les 20 premiers ports de l'UE-27 pour le TMCD en 2005, alors que Tallinn est passé de la 15^e à la 12^e place.

Quatre ports britanniques figurent dans la liste des 20 premiers ports de TMCD en 2006. Un de ces ports a enregistré une diminution du TMCD de marchandises entre 2005 et 2006. Milford Haven, qui figurait parmi les 20 premiers ports en 2005, a enregistré une baisse de 11,2 % du tonnage des marchandises traitées en TMCD et a disparu de ce «top 20».

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

Le port de Göteborg présente une prédominance notable du TMCD sur le transport hauturier, sa part de TMCD dans le transport maritime total de marchandises dépassant les 90 %. C'était le cas également pour Trieste, Augusta et Forth en 2005, mais leur part de TMCD a diminué pour s'établir respectivement à 89,6 %, 89,5 % et 88,2 % en 2006. La majorité des autres ports figurant dans les 20 premiers en 2005 enregistrent une diminution de leur part de TMCD dans le transport maritime total de marchandises, les seules exceptions étant Tees & Hartlepool, Londres, Tallinn, Immingham, Dunkerque et Göteborg.

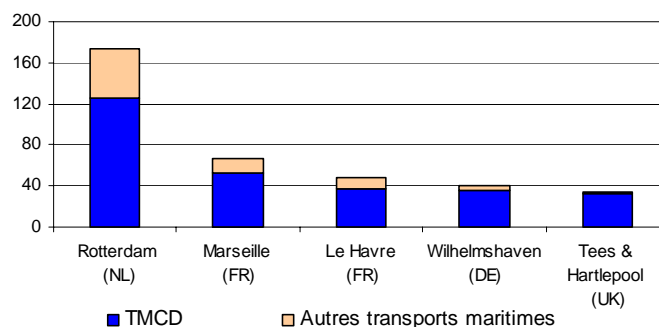
Les principaux ports de l'UE-27 pour le transport maritime à courte distance par type de fret

Tableau 6: Vrac liquide: les 5 premiers ports de TMCD dans l'UE-27 – en millions de tonnes, 2006

Rang	Ports	Total TMCD	Croissance 2005 - 2006	Part du TMCD de l'UE-27	Autres transports maritimes
1	Rotterdam (NL)	126,1	-2,6 %	10,9%	47,0
2	Marseille (FR)	52,1	2,3 %	4,5%	15,3
3	Le Havre (FR)	37,1	-4,6 %	3,2%	10,3
4	Wilhelmshaven (DE)	35,1	-7,2 %	3,0%	5,8
5	Tees & Hartlepool (UK)	31,9	3,1 %	2,8%	2,9
Total 5 premiers		282,2	-2,0 %	24,5%	81,3
Total ports UE-27		1 152,6	-2,3 %	100,0%	292,4

Rotterdam est le principal port pour le TMCD de vrac liquide dans l'UE-27. Il représente, à lui seul, 11 % du TMCD total de vrac liquide déclaré par les ports de l'UE-27, mais enregistre un recul de 2,6 % par rapport à 2005. Le deuxième port, quoiqu'avec un volume traité nettement moins important, est Marseille. Tees & Hartlepool a dépassé Trieste qui était le cinquième port en 2005; Trieste a enregistré une baisse du TMCD de vrac liquide de -6,8 % entre 2005 et 2006.

Graphique 7: Part du TMCD dans le transport total de vrac liquide – en millions de tonnes, 2006



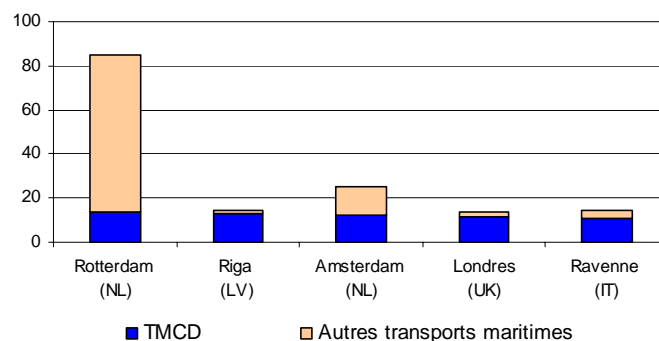
Le TMCD se taille la part du lion dans le vrac liquide total traité par ces ports. À Tees & Hartlepool en particulier, près de 92 % du vrac liquide traité provient du TMCD. Parmi ces cinq ports, Rotterdam affiche la part la plus élevée (27 %) du vrac liquide en «transport hauturier», celle-ci ayant augmenté de 4 points de pourcentage par rapport à 2005 (23 %).

Tableau 7: Vrac sec: les 5 premiers ports de TMCD dans l'UE-27 – en millions de tonnes, 2006

Rang	Ports	Total TMCD	Croissance 2005 - 2006	Part du TMCD de l'UE-27	Autres transports maritimes
1	Rotterdam (NL)	13,5	-3,5 %	2,8%	71,6
2	Riga (LV)	12,9	-3,7 %	2,7%	1,3
3	Amsterdam (NL)	12,2	-11,6 %	2,5%	13,0
4	Londres (UK)	11,2	-6,9 %	2,3%	2,6
5	Ravenne (IT)	11,1	7,7 %	2,3%	3,0
Total 5 premiers		61,0	-4,1 %	12,6%	91,5
Total ports UE-27		485,7	4,3 %	100,0%	445,0

Rotterdam est également le premier port de l'UE-27 pour le TMCD de vrac sec. Il est suivi de près par Riga, Amsterdam, Londres et Ravenne. Les 5 premiers ports ne totalisant qu'une part de 12,6 %, le vrac sec est le segment du TMCD le moins «concentré» en termes de ports de traitement. À Riga, près de 91 % du vrac sec provient du TMCD. À Rotterdam, en revanche, 16 % seulement du tonnage de vrac sec est transporté par TMCD.

Graphique 8: Part du TMCD dans le transport total de vrac sec – en millions de tonnes, 2006



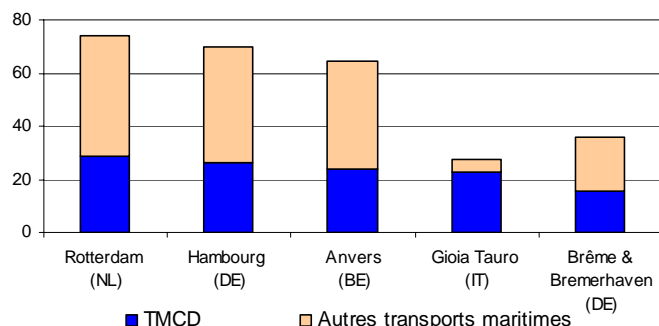
Les 5 premiers ports de TMCD de l'UE-27 pour le vrac sec enregistrent en 2006 une diminution du tonnage de vrac sec traité entre 2005 et 2006, à l'exception de Ravenne (+7,7 %). Ravenne a dépassé Hambourg (qui affiche une baisse de -4,2 %) à la cinquième position. Amsterdam a connu une diminution plus importante que Riga entre 2005 et 2006 et est passé de la 2^e à la 3^e place.

Tableau 8: Conteneurs: les 5 premiers ports de TMCD dans l'UE-27 – en millions de tonnes, 2006

Rang	Ports	Total TMCD	Croissance 2005 - 2006	Part du TMCD de l'UE-27	Autres transports maritimes
1	Rotterdam (NL)	28,6	6,7 %	9,8%	45,2
2	Hambourg (DE)	26,4	6,2 %	9,0%	43,5
3	Anvers (BE)	23,8	17,3 %	8,1%	40,9
4	Gioia Tauro (IT)	22,8	-7,4 %	7,8%	4,8
5	Brême & Bremerhaven (DE)	15,5	19,8 %	5,3%	20,3
Total 5 premiers		117,2	6,9 %	40,0%	154,6
Total ports UE-27		292,6	4,9 %	100,0%	308,0

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-27. Les cinq premiers ports traitent, ensemble, 40 % des marchandises en conteneurs transportées en TMCD dans l'UE-27. Tous ces ports, à l'exception de Gioia Tauro, enregistrent une augmentation du TMCD de marchandises en conteneurs. Gioia Tauro a chuté de la 3^e place en 2005 à la 4^e place.

Graphique 9: Part du TMCD dans le transport total par conteneurs – en millions de tonnes, 2006



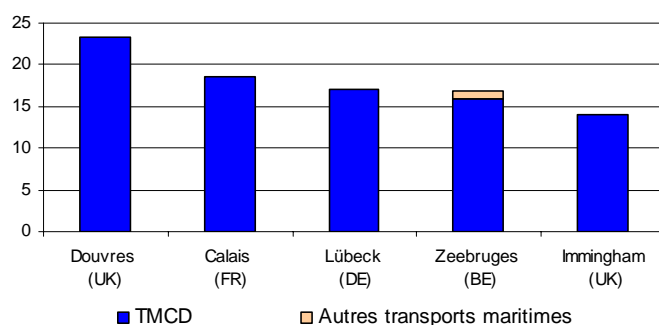
Gioia Tauro est spécialisé dans le TMCD de conteneurs (seulement 17 % des conteneurs sont transportés en «transport hauturier»). En revanche, dans les quatre autres ports, la part du transport hauturier dans le transport total de conteneurs n'est jamais inférieure à 56 %.

Tableau 9: Unités roll-on/roll-off: les 5 premiers ports de TMCD dans l'UE-27 – en millions de tonnes, 2006

Rang	Ports	Total TMCD	Croissance 2005 - 2006	Part du TMCD de l'UE-27	Autres transports maritimes
1	Douvres (UK)	23,4	13,0 %	5,8%	0,0
2	Calais (FR)	18,5	11,9 %	4,6%	0,0
3	Lübeck (DE)	17,0	8,0 %	4,2%	0,0
4	Zeebruges (BE)	15,8	3,8 %	3,9%	1,0
5	Immingham (UK)	14,0	10,7 %	3,5%	0,0
Total 5 premiers		88,7	9,7 %	22,0%	1,1
Total ports UE-27		403,2	4,3 %	100,0%	14,0

Douvres traite le plus important tonnage de marchandises (23,4 millions de tonnes) transportées par TMCD sur des unités mobiles roll-on/roll-off. Ce port est suivi par Calais, Lübeck, Zeebruges et Immingham. Les cinq premiers ports sont hautement spécialisés dans le TMCD d'unités mobiles roll-on/roll-off. À Zeebruges, seulement 6 % 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, 2006



Entre 2005 et 2006, tous ces ports ont enregistré une augmentation considérable du tonnage de marchandises transportées à courte distance en unités Ro-Ro (+9,7 % pour les cinq premiers ports considérés ensemble).

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

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-27 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, Bulgarie, Chypre, Danemark, Estonie, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Espagne, Suède et Royaume-Uni), des pays de l'EEE (Islande et Norvège), des pays de la Baltique (Russie), des pays méditerranéens (Albanie, Algérie, Bosnie-et-Herzégovine, Croatie, Égypte, Israël, Liban, Libye, Monténégro, Maroc, Territoire palestinien occupé, Syrie, Tunisie et Turquie) et des pays de la mer Noire (Géorgie, Moldova, 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), 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); 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, du Territoire palestinien occupé, 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.

Autres:

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 des pays de l'UE.

Les chiffres relatifs à l'UE-27 (à l'UE-15) couvrent en fait un total de 22 (13) 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-27 plus 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).

Italie (IT): Les données concernant 2006 sont provisoires et susceptibles d'être révisées.

Chypre (CY): De 2002 à 2006, les données déclarées par Chypre comportent une part importante de déclarations à destination et en provenance de ports inconnus: 68 % en 2006, 43 % en 2005, 63 % en 2004, 70 % en 2003 et 59 % en 2002. Cela a plusieurs conséquences: le volume du TMCD et sa part dans le transport maritime total sont probablement sous-estimés, les taux de progression du TMCD entre des années consécutives peuvent ne pas refléter la réalité, la baisse entre 2005 et 2006 est, en particulier, probablement surestimée.

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

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

Malte (MT) n'a pas déclaré de transport maritime national de 2003 à 2006.

Pays-Bas (NL): Les Pays-Bas n'ont pas communiqué de données sur le transport maritime national de 2001 à 2006 (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 **Roumanie (RO)** n'a pas déclaré de transport maritime national en 2002. Les données déclarées par la Roumanie comportent une part importante de déclarations à destination et en provenance de ports inconnus: 21 % en 2006, 15 % en 2005, 10 % en 2004 et 0 % en 2003 et 2002. Cela a plusieurs conséquences: le volume du TMCD et sa part dans le transport maritime total sont probablement sous-estimés, les taux de progression du TMCD entre des années consécutives peuvent ne pas refléter la réalité, la baisse entre 2005 et 2006 est, en particulier, probablement surestimée. Cela vaut plus spécialement pour les statistiques concernant les conteneurs (tableau 4) dont la part de «ports inconnus» est de 73 % en 2005 et de 84 % en 2006.

La **Slovénie (SI)** n'a pas déclaré de transport maritime national de 2003 à 2006.

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. «Grimby & 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.

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-27** (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-27 (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.

Graphique 1: «Autres transports maritimes» inclut les données pour lesquelles les origines et les destinations sont inconnues. Il convient de noter qu'en 2006, 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 (68 %) et de la Roumanie (21 %), la moyenne de l'UE-27 étant de 1,8 % (contre 1,6 % en 2005).

Tableau 1: Dans ce tableau, le problème du double comptage a également été traité au niveau de la région maritime concernée. Lorsque les deux ports, d'origine et de destination, ont fourni des données et que ces deux ports appartiennent au même pays et à la même région maritime, seules les entrées déclarées par chacun d'entre eux sont 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).

Graphiques 3 à 5 et tableau 3: 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». «Autre fret» inclut également le «type de fret inconnu».

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 2006, la part des origines et destinations inconnues dans le transport maritime total est inférieure à 4 % pour tous les ports. L'agrégat «Total ports UE-27» correspond simplement à la somme des entrées et des sorties des différents ports (sans élimination du double comptage), à l'exclusion des mouvements de transport au sein du même port (statistique).

Certains **changements structurels** introduits dans la collecte des données en 2006 peuvent avoir une incidence sur la comparabilité des données **entre 2005 et 2006**.

En 2006, les données concernant le transport à destination/en provenance des ports russes situés sur la mer de Barents et la mer Blanche ont commencé à être collectées de manière séparée. Le transport à destination/en provenance de ces ports n'est pas inclus dans la définition du TMCD. Dans certains cas, en 2005 (et au cours des années précédentes), ces données ont dû probablement être incluses dans les zones côtières maritimes russes qui sont couvertes par la définition du TMCD. Ce changement structurel pourrait se traduire par une sous-estimation du taux de croissance du TMCD entre 2005 et 2006, qui pourrait grossièrement être de l'ordre suivant: Belgique: 1,3 point de pourcentage; Allemagne: 0,3 point; Pays-Bas: 3,0 points et UE-27: 0,5 point. Cela signifie que si les hypothèses et estimations ci-dessus sont correctes, le taux de croissance du TMCD de l'UE-27 serait par exemple d'environ +1,3 % (au lieu de +0,8 %, comme indiqué au tableau 2) entre 2005 et 2006.

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 2007.

Cette publication a été produite avec l'assistance de Christiane Gengler (mise en page), Manuel Da Silva (données) et Marion Biré (analyses).

Pour en savoir plus :

Reference publications:

Titre Glossaire des statistiques du transport – Troisième édition
N° Catalogue KS-BI-03-002-FR-N

Données :

Transports



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@publications.europa.eu
