

Unitarisation du transport de marchandises en Europe, 2005

Statistiques en bref

TRANSPORTS

20/2008

Auteur

Simo PASI

Contenu

Faits marquants..... 1

Trafic de marchandises par unité de transport intermodale 1

Part de l'unitarisation dans le transport ferroviaire et le transport routier..... 3

Performances de transport par type de transport..... 5

Flux de trafic dans les principaux ports allemands 5

Faits marquants

Les données présentées dans cette publication concernent le transport intermodal et le transport unitisé en Europe, effectués par rail, par route, par mer et par voies navigables intérieures.

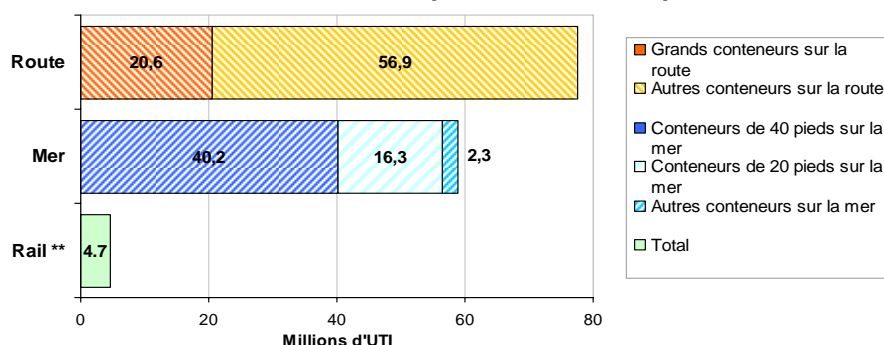
Le transport intermodal est défini comme le mouvement de marchandises (sur une même unité de charge ou sur un même véhicule) par différents modes de transport successifs sans qu'il y ait manutention des marchandises elles-mêmes lors du changement de mode, tandis que le transport unitisé (c'est-à-dire le fret en conteneurs ou autres unités mobiles) inclut les mouvements de marchandises exécutés par un seul mode de transport.

Dans la présente publication, les principaux résultats de l'année 2005 sont résumés dans cette première partie, ses sections suivantes en donnent une présentation plus détaillée.

- La majeure partie du transport unitisé dans l'UE est exécutée sur les routes.
- Dans l'UE, la performance du transport conteneurisé par route reste stable.
- Concernant la part de la conteneurisation sur la route, les Pays-Bas sont en tête.
- Dans le transport ferroviaire et routier du fret unitisé, l'Allemagne réalise des performances au moins deux fois plus élevées que celles de n'importe quel autre État membre.
- Sur l'axe Nord-Sud, le chemin de fer se taille une part élevée dans l'unitarisation.
- Les conteneurs et les caisses mobiles sont de loin les unités de chargement ferroviaires les plus utilisées.
- Dans plusieurs États membres, le transport maritime compte pour plus de 50 % dans le trafic de conteneurs.

Trafic de marchandises par unité de transport intermodale

Graphique 1: Unités de transport intermodales (UTI) expédiées au niveau de l'UE-27*, par mode de transport, 2005



* Les pays de l'UE-27 à l'exception de BG, DK, IE, FR, HU, MT, NL, RO, UK en ce qui concerne le transport ferroviaire et le transport routier. Le transport maritime est surestimé.

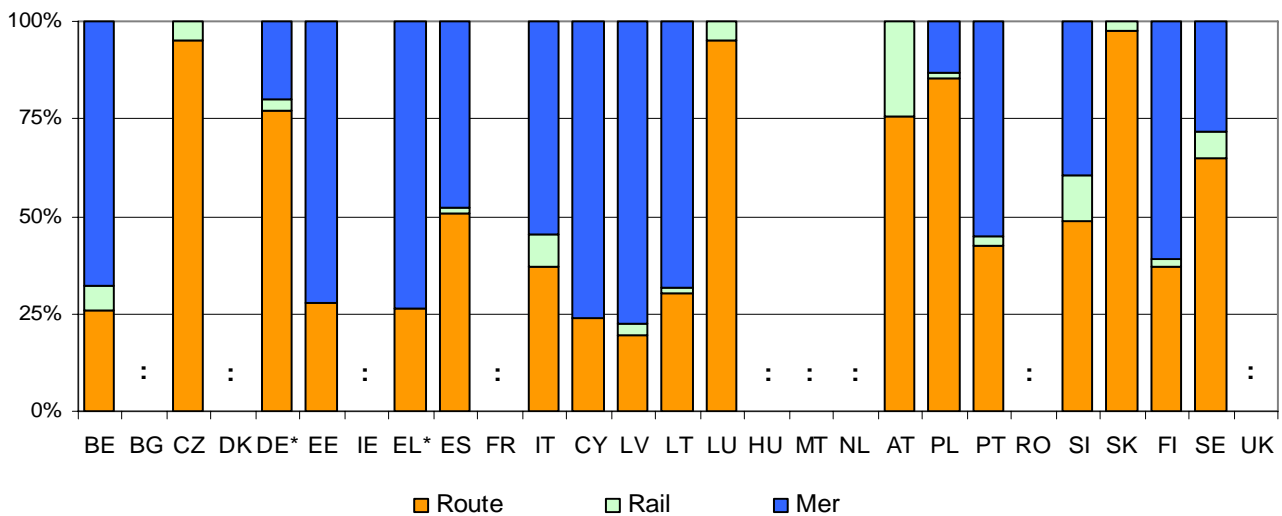
** DE, EL: données 2004.

Remarque: Aucune donnée disponible concernant les voies navigables intérieures.

Totalisant 77,5 millions d'UTI transportées en 2005, la route représente le mode le plus utilisé dans le transport unitisé en Europe. Une autre part importante du trafic revient au transport maritime qui enregistre 58,8 millions d'UTI, tandis que celle imputable au chemin de fer est nettement inférieure, à 4,7 millions d'UTI (graphique 1). Ainsi, pour chaque UTI transportée par rail, on compte environ 12 UTI transportées par mer et 16 UTI transportées par route.



Graphique 2: UTI transportées dans l'UE-27: répartition par pays et par mode de transport, 2005



* 2004 en ce qui concerne les données relatives au transport ferroviaire.

Comme montré sur le graphique 2, en 2005, la situation au niveau national est très hétérogène, souvent du fait de facteurs géographiques tels qu'un passage vers la mer. Parmi les États membres de l'UE possédant un littoral sur la mer, un petit nombre enregistre une part du fret routier supérieure à la moitié du transport unitisé. C'est le cas pour l'Allemagne (données 2004), l'Espagne, la Pologne et la Suède.

L'importance du transport ferroviaire est marginale; ce mode a compté pour 25% en Autriche et dépassé 10% en Slovaquie.

En valeur absolue (voir tableau 1), l'Allemagne est en tête dans chacun des trois modes de transport considérés. Ceci est particulièrement vrai pour le transport routier, au titre duquel le nombre d'UTI transportées, soit 45 millions, a dépassé les volumes, combinés, enregistrés au Royaume-Uni, en Espagne, aux Pays-Bas, en Italie et en France. On relève l'influence d'un niveau extrêmement important des *autres conteneurs* transportés, caisses mobiles y compris, dans l'enquête menée en Allemagne sur le fret routier.

Pour le transport ferroviaire, la barre du million d'UTI expédiées n'a été dépassée que par l'Allemagne et l'Italie, qui ont enregistré respectivement 1,77 million et 1,03 million d'UTI.

Le transport maritime est plus équilibré entre les États membres, six d'entre eux affichant des chiffres compris dans une fourchette de 6,9 à 12 millions d'UTI en 2005.

Considérant globalement les trois modes de transport, il ressort que l'Allemagne a transporté près de 60 millions d'UTI; en d'autres termes, environ une UTI sur trois dans l'UE a été chargée ou déchargée sur son territoire. L'Allemagne est suivie par l'Espagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, qui représentent environ 20 millions d'UTI. Toutefois, les chiffres affichés par ces deux derniers pays sont sous-estimés en raison de l'absence de données relatives au transport ferroviaire conteneurisé.

Tableau 1: UTI transportées: répartition par pays et par mode de transport, 2005

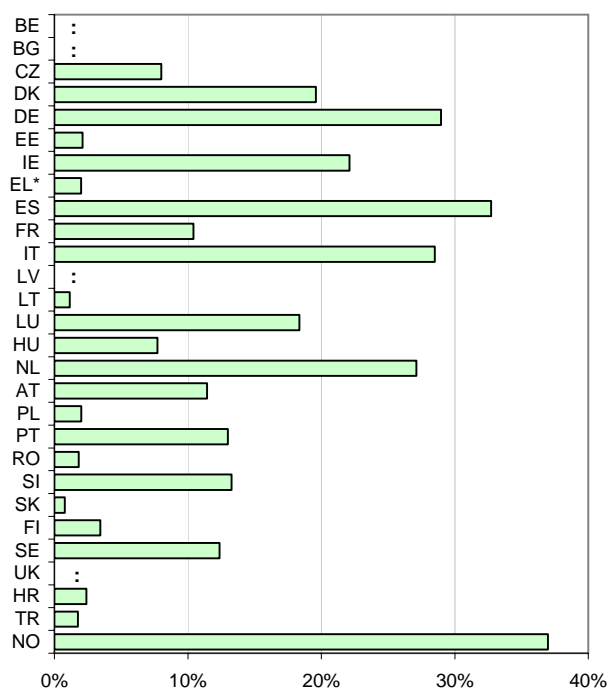
	Route -		Rail *	Mer
	Route - Grands conteneurs	Autres conteneurs		
BE	2 002 000	631 000	610 982	6 901 982
BG	:	:	:	108 776
CZ	667 000	2 297 000	156 163	-
DK	:	:	78 048	603 440
DE	7 709 000	38 162 000	1 768 494	11 995 989
EE	39 000	34 000	186	189 648
IE	:	:	7 574	992 329
EL	250 000	380 000	6 872	1 766 688
ES	4 010 000	6 802 000	334 958	10 227 862
FR	1 919 000	2 265 000	:	3 750 798
IT	2 483 000	2 294 000	1 025 279	7 023 007
CY	57 000	44 000	-	325 114
LV	8 000	31 000	6 411	154 965
LT	36 000	59 000	4 412	214 321
LU	:	75 000	4 037	-
HU	:	:	93 527	-
MT	:	:	-	86 183
NL	4 487 000	5 426 000	:	9 343 144
AT	:	863 451	281 544	-
PL	502 000	2 675 000	60 413	492 208
PT	408 000	312 000	48 340	936 214
RO	:	:	64 376	867 036
SI	98 000	163 000	62 025	210 343
SK	231 000	846 000	24 413	-
FI	522 000	273 000	40 882	1 300 633
SE	1 637 000	933 000	271 913	1 116 401
UK	5 673 000	5 669 000	:	7 695 642
HR	:	:	:	93 504
TR	:	:	:	:
NO	:	:	:	517 138

*DE, EL: données 2004.

Transport routier en AT: les grands conteneurs sont inclus.

Part de l'unitarisation dans le transport ferroviaire et le transport routier

Graphique 3: Part de l'unitarisation dans le transport ferroviaire, en pourcentage des tkm réalisées au titre du transport ferroviaire de marchandises, 2005



* Données 2004

Pour évaluer l'importance du transport unitisé dans le transport de marchandises total, il convient d'observer les parts qui lui sont imputables dans le nombre total des tkm réalisées en 2005. Le graphique 3 présente ces parts en ce qui concerne le transport de marchandises par rail.

Parmi les pays d'Europe, la Norvège arrive en tête avec 37 %, tandis que, dans l'UE, c'est l'Espagne qui est en première position avec une part de 33 %, suivie de près par l'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas affichant des parts comprises entre 27% et 29%. Ce groupe de pays semble afficher un haut niveau de conteneurisation sur l'axe Nord-Sud, commençant en Scandinavie et se terminant en Espagne et en Italie. Pour un grand nombre d'autres pays, souvent situés aux frontières extérieures de l'UE, cette part est inférieure à 3%.

En chiffres absolus, les performances les plus élevées du trafic unitisé exprimé en tkm sont enregistrées en Allemagne (25,8 milliards de tkm), en Italie (9,4), en France (8,7), en Espagne (3,8), en Suède et en Autriche (3,7), comptant ensemble pour plus de 80 % des performances au niveau de l'UE.

En ce qui concerne la répartition par type d'unité de chargement, les conteneurs et les caisses mobiles prédominent. En 2005, sept États membres de l'UE

et la Norvège ont réalisé plus d'un milliard de tkm en utilisant ces unités de chargement.

Concernant le reste des tkm effectuées, l'acheminement par véhicules routiers accompagnés d'un conducteur est relativement fréquent en Hongrie et en Autriche, tandis que le transport ferroviaire de semi-remorques (sans présence de conducteur) représente une part significative en Allemagne (2,3 milliards de tkm), en France (1,9 milliard) et en Suède (1,1 milliard), pour ces deux derniers pays, également en termes relatifs.

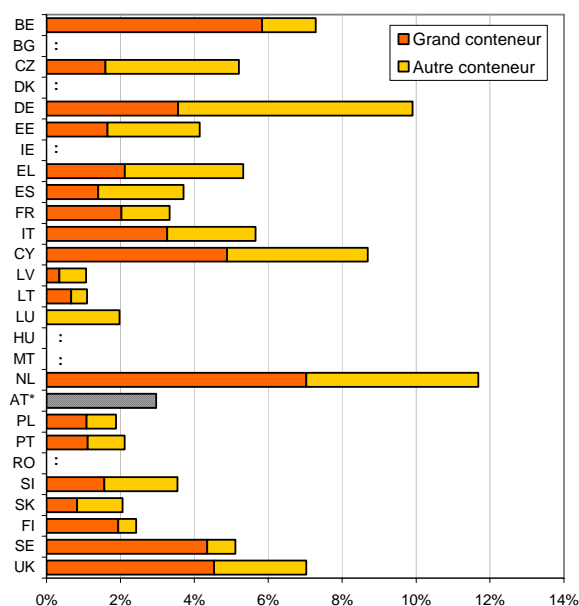
Malgré leur faible volume en chiffres absolus, ces unités de charge ont compté pour environ 40 % du total au Danemark. Si l'on combine les performances des transports par les véhicules routiers (accompagnés du conducteur) et par les semi-remorques (sans présence de conducteur), une part similaire était enregistrée en Finlande.

Les définitions précises utilisées pour les unités de chargement sont décrites dans la section relative aux notes méthodologiques, à la page 7.

Tableau 2: Performances du transport ferroviaire par type d'unité de chargement intermodale, en millions de tkm, 2005

	Conteneurs et caisses mobiles	Véhicules routiers (avec conducteur)	Semi-remorques (sans conducteur)	Total
BE	:	:	:	2 556
BG	:	:	:	:
CZ	1	0	0	1
DK	387	0	263	650
DE	23 348	60	2 372	25 780
EE	224	0	0	224
IE	67	0	0	67
EL	:	:	:	:
ES	3 806	0	0	3 806
FR	6 776	62	1 887	8 725
IT	:	:	:	9 357
CY	-	-	-	-
LV	0	0	0	0
LT	143	2	:	145
LU	72	0	0	72
HU	701	653	22	1 376
MT	-	-	-	-
NL	:	:	:	1 452
AT	2 167	1416	135	3 718
PL	1 005	4	0	1 009
PT	0	0	0	0
RO	646	31	13	690
SI	431	54	0	485
SK	152	:	:	152
FI	335	120	180	635
SE	2 680	0	1068	3 748
UK	:	:	:	:
HR	68	5	0	73
TR	161	0	0	161
NO	1 164	335	874	2 373

Graphique 4: Part de la conteneurisation dans le transport routier, exprimée en pourcentage du nombre total des tkm réalisées par le fret routier, 2005



* Aucune information détaillée disponible pour les grands conteneurs et les autres conteneurs.

L'indicateur affiché dans le graphique 3 pour le transport par rail est également utilisé dans le graphique 4 présentant le transport routier. Pour ce mode de transport, aucun pays n'a vu la part de conteneurisation déclarée par ses transporteurs de fret dépasser 20 %. Douze pour cent du total des tkm réalisées par les camions néerlandais correspondaient à la part en conteneurs; en Allemagne, cette part tombe à 10 %.

En ce qui concerne les autres États membres de l'UE, sept ont enregistré des parts entre 5 % et 10 %, tandis que douze ont affiché une part inférieure à 5 %.

Les informations présentées dans le tableau 3 présentent le fret routier en conteneurs qui a été effectué par les transporteurs immatriculés dans les États membres respectifs durant les années 2004 et 2005, avec une ventilation par type de conteneur.

Dans l'UE, les deux pays arrivant en tête au regard de la croissance absolue entre les deux années considérées sont l'Allemagne (+3 milliards de tkm) et l'Italie (+0,8). En chiffres relatifs, par contre, les plus fortes hausses ont été déclarées par l'Estonie, Chypre et la Lettonie. Il convient toutefois de considérer ces tendances avec prudence compte tenu du faible nombre absolu de tkm effectuées.

Dans onze États membres, les performances du fret en conteneurs exprimé en tkm pour 2005 étaient en dessous du niveau atteint l'année précédente. Les baisses les plus importantes, en chiffres absolus, ont été enregistrées en République tchèque, en Espagne, en France et en Grèce. En chiffres relatifs, la République tchèque et la Lituanie ont accusé les plus forts reculs.

Dans une perspective limitée aux pays de l'UE affichant un transport de fret conteneurisé supérieur à un milliard de tkm

en 2005, il ressort que les pays qui possédaient des frontières extra-UE avant l'élargissement 2004 ont enregistré des taux de croissance considérables entre 2004 et 2005, c'est le cas notamment pour l'Allemagne (+11%), la Pologne (+10%) et l'Italie (+9%).

Les pays ne présentant pas cette caractéristique géographique ont, par contre, connu un déclin du transport de marchandises en conteneurs. Cette tendance à la baisse s'est inscrite dans une fourchette de -2% au Royaume-Uni à -33% pour la Grèce; elle a également été observée en France (-8%), en Belgique (-7%), en Espagne (-7%) et en Suède (-4%). Les deux exceptions à cette «règle» étaient la République tchèque (avec une baisse au lieu d'une hausse) et les Pays-Bas (avec une hausse au lieu d'une baisse).

Si l'on considère la répartition par type de conteneur, la situation dans l'UE est généralement équilibrée, une part légèrement plus élevée se dégageant pour les grands conteneurs de transport (54%). Certaines exceptions sont relevées parmi les États membres, notamment en Allemagne et en Espagne où plus de 60 % de tkm conteneurisées sont répertoriées sous la rubrique «Autres conteneurs de transport», tandis qu'en Belgique la part des grands conteneurs a atteint 80%.

Du point de vue de la croissance relative réalisée dans les catégories des différents conteneurs entre 2004 et 2005 (toujours dans une perspective limitée aux pays ayant franchi la barre du milliard de tkm), des hausses supérieures à 5 % pour les grands conteneurs ont été déclarées pour les transporteurs espagnols, néerlandais et allemands et des baisses de -5 % pour les transporteurs belges et français. Concernant les «autres conteneurs», les plus fortes progressions sont enregistrées par les transporteurs tchèques et allemands, et les plus fortes diminutions par les transporteurs d'Espagne, de France, d'Italie et du Royaume-Uni.

Tableau 3: Performances de transport routier, par type de conteneur, en millions de tkm, 2004-2005

	2004			2005		
	Grands conteneurs	Autres conteneurs	Total des conteneurs	Grands conteneurs	Autres conteneurs	Total des conteneurs
BE	2 967	806	3 773	2 823	702	3 525
BG	:	:	:	:	:	:
CZ	5 892	583	6 475	694	1 566	2 260
DK	:	:	:	:	:	:
DE	10 224	16 666	26 890	10 735	19 154	29 889
EE	70	24	94	98	148	246
IE	:	:	:	:	:	:
EL	922	933	1 855	496	750	1 246
ES	2 834	6 486	9 320	3 263	5 391	8 654
FR	4 355	3 108	7 463	4 157	2 687	6 844
IT	4 577	4 578	9 155	5 752	4 215	9 967
CY	33	51	84	68	53	121
LV	29	41	70	29	61	90
LT	115	173	288	106	68	174
LU	:	157	157	:	174	174
HU	:	:	:	:	:	:
MT	:	:	:	:	:	:
NL	5 376	3 998	9 374	5 917	3 916	9 833
AT	:	:	747	:	:	836
PL	1 249	658	1 907	1 214	890	2 104
PT	492	517	1 009	473	426	899
RO	:	:	:	:	:	:
SI	215	111	326	172	218	390
SK	326	266	592	186	277	463
FI	629	169	798	618	155	773
SE	1 521	322	1 843	1 506	264	1 770
UK	7 201	4 881	12 082	7 624	4 208	11 832

Performances de transport par type de transport

Tableau 4: Performances de transport en matière de fret unitisé exprimé en millions de tkm, par rail (transport total, national, international et en transit) et par route (transport total), 2005

	Rail				Route
	National	International	Transit	Total	Total
BE	950	1 605	1	2 556	3 525
BG	:	:	:	:	:
CZ	0	0	0	1	2 260
DK	358	153	139	650	0
DE	8 905	12 351	4 524	25 780	29 889
EE	0	6	218	224	246
IE	67	0	0	67	:
EL	:	:	:	:	1 246
ES	3 254	552	0	3 806	8 654
FR	3 332	2 684	2 709	8 725	6 844
IT	6 536	2 821	:	9 357	9 967
CY	-	-	-	-	121
LV	0	0	0	0	90
LT	0	93	51	145	174
LU	2	5	66	72	174
HU	11	1 021	343	1 376	:
MT	-	-	-	-	:
NL	768	684	:	1 452	9 833
AT	778	2 079	860	3 718	836
PL	382	409	218	1 009	2 104
PT	0	0	0	0	899
RO	75	387	228	690	:
SI	40	333	113	485	390
SK	9	79	64	152	463
FI	513	59	63	635	773
SE	3 154	471	123	3 748	1 770
UK	:	:	:	:	11 832
HR	3	40	30	73	:
TR	41	120	0	161	:
NO	2 143	230	0	2 373	:

Le tableau 4 montre une comparaison, au niveau des pays, entre les performances de transport unitisé par rail et par route en 2005, le transport par rail étant par ailleurs ventilé par type de transport (national, international et transit).

En 2005, les performances de fret routier exprimé en tkm ont été supérieures à celles du rail pour tous les pays sauf cinq: l'Autriche, la Suède, la France, la Slovénie et le Danemark.

Parmi les pays affichant des performances de transport totales d'au moins un milliard de tkm, un rapport route/rail particulièrement déséquilibré a été enregistré aux Pays-Bas, le fret routier affichant des résultats très supérieurs au fret ferroviaire, selon un coefficient de 7.

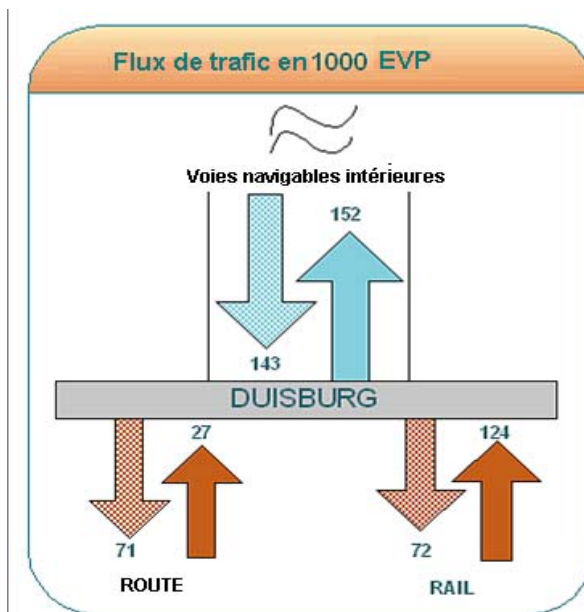
S'agissant des performances par type de transport ferroviaire, il apparaît que les expéditions d'UTI par la Hongrie, la Belgique, l'Autriche et l'Allemagne concernent principalement l'international, tandis que le transport national prédomine en Espagne, en Suède et en Italie. Aux Pays-Bas, en France et en Pologne, la situation est presque équilibrée.

Flux de trafic dans les principaux ports allemands

Comme nous l'avons déjà mentionné, l'Allemagne occupe la première place en Europe en termes d'UTI transportées par rail, par route et par mer. Cette section traite tout particulièrement de l'Allemagne et se concentre sur trois ports allemands: Duisburg sur le Rhin en tant que plus grand port fluvial au monde et les deux plus grands ports de conteneurs en Allemagne, à savoir Hamburg (relié à la mer du Nord par l'estuaire de l'Elbe) et Bremen/Bremerhaven (deux ports situés en bordure de la mer du Nord mais relevant d'une seule entité statistique). Le port fluvial de Duisburg interconnecte les modes de transport par rail, par route et par voies navigables intérieures, tandis que Hamburg et Bremen/Bremerhaven contribue au mode de transport maritime.

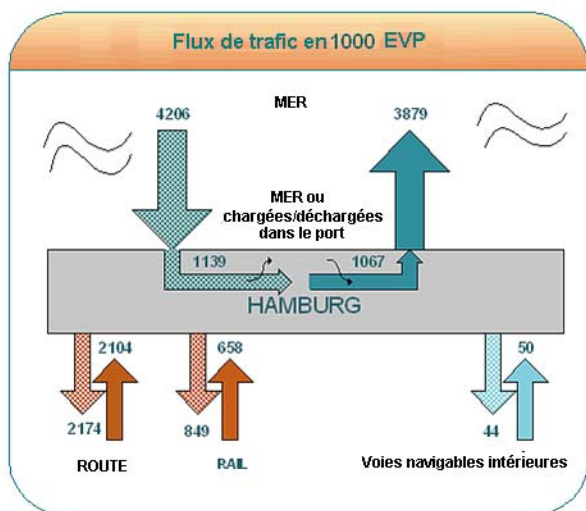
Si l'on observe les flux de trafic à Duisburg, les arrivées et les expéditions, mesurées en EVP, sont presque équilibrées en ce qui concerne la navigation intérieure, c'est-à-dire le transport sur le Rhin (voir graphique 5). Concernant le transport sortant (quittant le port de Duisburg), on observe un équilibre entre la route et le rail, tandis que, concernant le transport entrant, le flux ferroviaire est presque cinq fois plus important que le flux routier.

Graphique 5: Flux de trafic portuaire à Duisburg en milliers d'EVP, 2005



Source: DESTATIS

Graphique 6: Flux de trafic à Hamburg en milliers d'EVP, 2005



Source: DESTATIS

Conformément aux données relatives au nombre d'unités de transport intermodales (mesurées en EVP) prises en charge en 2005, Hamburg et Bremen/Bremerhaven se placent respectivement en deuxième et quatrième positions parmi les ports de l'UE, Rotterdam (NL) et Antwerp (BE) occupant respectivement les première et troisième places.

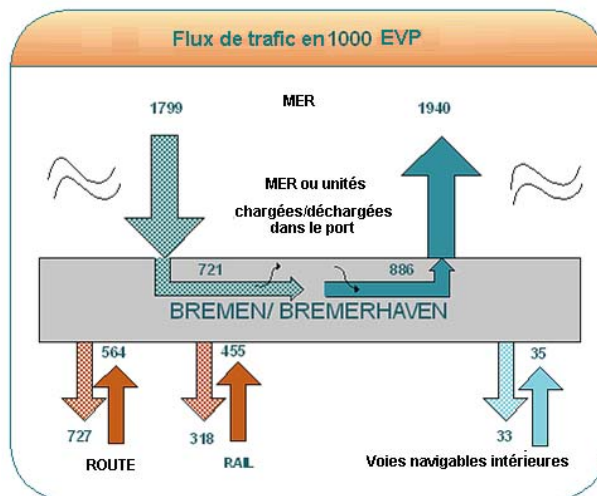
Sur la base des données d'un rapport du DESTATIS (l'institut fédéral de la statistique allemand), il est possible d'extraire non seulement le nombre total d'UTI prises en charge mais également leur répartition entre les modes de transport tant en ce qui concerne les flux entrants que les flux sortants. Ce niveau de détail permet d'évaluer l'importance relative de chaque mode de transport dans les chaînes de transport, y compris le segment maritime.

À Hamburg, les arrivées et les départs par mer diffèrent légèrement. Les arrivées totalisent 4,2 millions d'EVP, tandis que près de 3,9 millions d'EVP sont expédiées. Cet écart se retrouve essentiellement en amont, au niveau des trafics ferroviaires entrants et sortants.

La répartition du trafic par mode (exprimé en parts) montre une forte similitude entre les flux de fret entrants (unités arrivant par transport maritime et dont l'acheminement se poursuit en direction d'autres ports ou vers l'arrière-pays par mer, par route, par rail ou par voies navigables intérieures) et les flux de fret sortants (pour lesquelles les unités arrivent au port en utilisant les modes de transport par mer, par rail, par route et par voies navigables intérieures et continuent leur acheminement par mer).

Par exemple, en tant que segment secondaire dans la chaîne de transport entrant, la route a réalisé une part approchant 50 % (2 174 000 EVP sur un total de 4 206 000 EVP). Sur cette part, un quart représente les marchandises déchargées dans le port ou des marchandises faisant l'objet d'un autre embarquement en tant que fret maritime, environ un cinquième continue d'être acheminé par rail et le dernier 1 % continue son acheminement par voies navigables intérieures, ce segment démarquant sur la rivière de l'Elbe.

Graphique 7: Flux de trafic portuaire de Bremen/Bremerhaven en milliers d'EVP, 2005



Source: DESTATIS

En chiffres absolus, le volume de trafic pris en charge dans le port de Bremen/Bremerhaven est égal à seulement la moitié de celui de Hamburg.

Une première différence notable concerne le chiffre nettement plus élevé enregistré dans le flux maritime sortant.

En moyenne, pour chaque centaine d'EVP arrivant dans le port depuis la mer, 40 repartent par la voie maritime ou sont déchargés dans le port, 40 autres EVP sont ensuite expédiés par véhicules routiers, 18 par rail et 2 par voies navigables intérieures (sur la rivière de la Weser).

En ce qui concerne le flux de transport opposé (sorties), le transport maritime est le mode d'entrée le plus courant dans le cas de Bremen/Bremerhaven; ainsi, ces UTI sont redirigées en utilisant le même mode de transport. Pour 100 EVP sortant par mer, près de 45 EVP arrivaient également dans le port par mer («en transit») ou étaient chargées dans le port. Quant à l'origine des 55 UTI restantes destinées à un chargement consécutif en tant que fret maritime, 30 d'entre elles sont arrivées à Bremen/Bremerhaven par route, 23 par rail et 2 par voies navigables intérieures.

Il faut prendre en compte le fait que le transport maritime inclut le transport maritime à courte distance (Europe; mer Baltique et Méditerranée) et le transport maritime hauturier.

À Hamburg, le transport maritime à courte distance a représenté environ 35 % des flux entrants et sortants. Une part similaire a été enregistrée à Bremen/Bremerhaven concernant le flux sortant, alors que la part revenant au fret conteneurisé entrant atteignait presque 50 %.

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

Disponibilité des données

Les chiffres présentés dans cette publication ont été extraits de la base de données d'Eurostat servant de référence pour les transports (NewCronos). Ils incluent les statistiques relatives aux transports collectées dans les États membres en vertu de la législation suivante:

- Rail - Règlement (CE) n° 91/2003
- Route – Règlement (CE) n° 1172/98
- Mer – Directive n° 95/64/CE

Les graphiques 5, 6 et 7 ont été repris du rapport "Kombinierter Verkehr – 2005", publié par DESTATIS, l'institut fédéral de la statistique allemand.

Pays donnés

CY, MT
CZ, LU, HU, AT, SK
BG, FR, NL, UK

BG, DK, IE, HU, MT, RO

AT

Caractéristiques de la disponibilité des

Pas de transport ferroviaire.
Pas de transport maritime.
Aucune donnée disponible en ce qui concerne les UTI transportées par rail.
Aucune donnée disponible en ce qui concerne les UTI transportées par route.
Données révisées (chiffres en gras) pour la route en UTI et en tkm et données révisées pour le chemin de fer en UTI fournies par l'institut fédéral de la statistique autrichien.

Méthodologie

Afin d'éviter un double comptage, le transport total d'UTI par chemin de fer est estimé en additionnant le transport sortant national et le transport sortant international (voir ci-dessous).

Nombre estimé des UTI transportées par mode:

- Transport ferroviaire: conteneurs chargés, caisses mobiles, semi-remorques et véhicules routiers,
- Transport routier: «opérations élémentaires de transport» (OET) utilisant les grands conteneurs et les autres conteneurs,
- Transport maritime: unités chargées et déchargées mesurées en EVP.

L'opération élémentaire de transport est utilisée en tant qu'indicateur approximatif des mouvements d'unités de transport intermodales: un mouvement d'UTI correspond à une seule opération élémentaire de transport sur route.

Concernant les types de fret, DE, IT, LT, LV, AT, PT, SK, RO et UK appliquent les indications fournies dans le manuel méthodologique d'Eurostat, enregistrant les caisses mobiles en tant que «autres conteneurs», tandis que DK, ES, CY, PL et FI suivent la recommandation 21/1994 de la CEE-NU. Dans le second groupe de pays, seules les unités de transport de moins de 20 pieds sont enregistrées en tant que «autres conteneurs» - les caisses mobiles relèvent de la catégorie «grands conteneurs».

Définitions

Transport unitisé et transport conteneurisé

Le transport par unité de chargement est le transport de fret dans des unités de transport telles que des conteneurs ou des unités mobiles (ro-ro). Le transport conteneurisé est plus restreint, couvrant le transport de fret dans des conteneurs ISO, des caisses mobiles ou dans d'autres conteneurs.

Unité de transport intermodale (UTI)

Conteneur, caisse mobile ou semi-remorque/ensemble routier adaptée au transport intermodal.

Conteneur

Boîte conçue pour le transport de marchandises, renforcée, empilable et pouvant être transbordée horizontalement ou verticalement.

Caisse mobile

Unité de transport d'une largeur de 2,50 mètres, prévue pour le transport intermodal rail/ route, assez solide pour un usage répété mais trop peu renforcée pour être saisie par le haut ou être empilée sur plus de deux niveaux lorsqu'elle est chargée.

Tailles des conteneurs

Les principales tailles des conteneurs sont:

- a) conteneur ISO de 20 pieds (longueur de 20 pieds et largeur de 8 pieds),
- b) conteneur ISO de 40 pieds: (longueur de 40 pieds et largeur de 8 pieds),
- c) conteneur de très grande capacité (conteneur surdimensionné), et
- d) conteneur aérien.

Les tailles conteneurs a) à c) sont des «grands conteneurs».

Équivalent 20 pieds (Équivalent Vingt Pieds/Twenty foot Equivalent Unit)

Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO de 20 pieds correspond à 1 EVP.

Semi-remorque

Véhicule routier pour le transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

Véhicule routier pour le transport de marchandises

Véhicule routier conçu, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises.

Transport national

Transport entre deux lieux (un lieu de chargement et un lieu de déchargement) situés dans le même pays.

Transport ferroviaire international

Transport ferroviaire entre deux lieux (un lieu de chargement et un lieu de déchargement) situés dans deux pays différents.

Transport international de marchandises par rail – marchandises chargées (sorties)

Marchandises transportées par rail entre un lieu de chargement situé dans le pays déclarant et un lieu de déchargement situé dans un autre pays.

Transport international de marchandises par rail – marchandises déchargées (entrées)

Marchandises transportées par rail entre un lieu de chargement situé dans un pays étranger et un lieu de déchargement situé dans le pays déclarant.

Transport en transit

On entend par «transport en transit» le transport réalisé à travers le pays déclarant entre deux lieux (un lieu de chargement et un lieu de déchargement) situés en dehors du pays considéré.

Tonne-kilomètre (tkm)

Unité de mesure représentant le transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre.

OET - Opération élémentaire de transport

Transport d'un type de marchandises depuis son lieu de chargement jusqu'à son lieu de déchargement.

Symboles:




- : non disponible
- sans objet
- 0 transport réellement nul ou extrêmement négligeable

La présente publication a été élaborée avec l'aide de Sandrine Cipponeri, Jelle Bosch et Marco Alciator.

Pour en savoir plus :

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

Transports

-  [Transport ferroviaire](#)
-  [Transport routier](#)
-  [Transport maritime](#)

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
