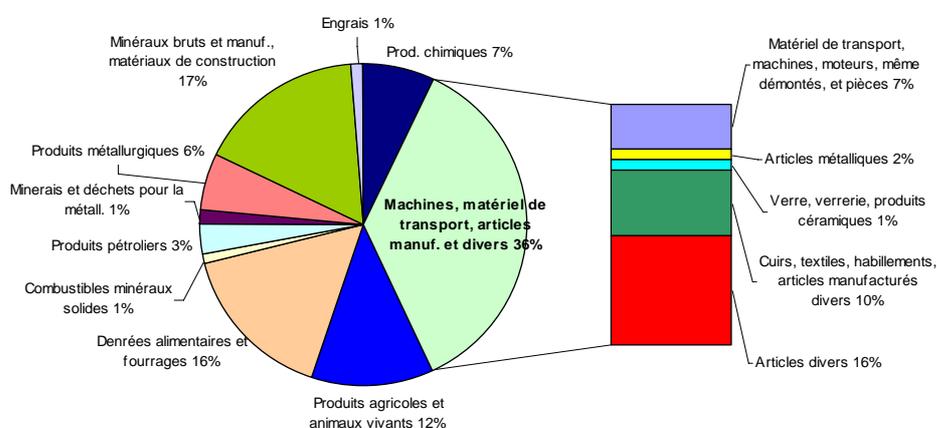


# Le transport routier de fret par type de marchandises 1999-2004

Les minéraux bruts et manufacturés et les matériaux de construction ont représenté près de la moitié du volume de marchandises transportées en 2004.

Graphique 1: Total du transport par type de marchandises, 2004 - % en tkm



Disponibilité des données : voir les notes méthodologiques.

## Faits marquants

En 2004, les transporteurs communautaires (à l'exclusion de la Grèce et de Malte) et norvégiens ont réalisé un total de 1 677 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises. Les marchandises du chapitre 9 de la nomenclature NST/R (machines, matériel de transport, etc) représentaient plus du tiers du fret transporté, suivies par celles du chapitre 6 (minéraux bruts et manufacturés, matériaux de construction), avec 17 %, puis de celles du chapitre 1 (denrées alimentaires et fourrages), avec 16 %. Dans le chapitre 9, les sous-groupes «Articles divers» et «Cuir, textiles, habillements, articles manufacturés divers» représentaient respectivement 16 % et 10 % du total des tonnes-kilomètres.

Les résultats sont toutefois très différents si l'on tient compte du tonnage transporté: près de la moitié des 15,2 milliards de tonnes transportées par route par les transporteurs immatriculés dans l'UE-25 et en Norvège en 2004 étaient des minéraux bruts et manufacturés et des matériaux de construction.

Le transport routier assuré par les transporteurs de l'UE-15 et de la Norvège a enregistré une croissance de 12 % entre 1999 et 2004, celle du transport des marchandises relevant du chapitre 9 atteignant 20 %.

En 2004, 4,5 % des marchandises transportées par la route étaient des marchandises dangereuses. Plus de la moitié de ces 75 milliards de tonnes-kilomètres relevaient de la catégorie «Matières liquides inflammables» (57 %). Seules deux autres catégories en comprenaient plus de 10 %: les «Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression», avec 14 %, suivies par les «Matières corrosives», avec 11 %.

## Statistiques en bref

### TRANSPORTS

11/2006

Auteurs

Carla SCIULLO

Maria SMIHILY

## Contenu

Faits marquants .....	1
Total des transports .....	2
Marchandises dangereuses.....	4



## Total des transports

**Tableau 1: Total du transport par type de marchandises (UE-15\* et Norvège) - millions de tkm**

Type de marchandises	1999	2000	2001	2002	2003	2004
0 Produits agricoles et animaux vivants	157 302	162 585	162 119	165 086	159 486	172 034
1 Denrées alimentaires et fourrages	224 356	226 998	231 159	237 126	236 237	240 973
2 Combustibles minéraux solides	7 756	7 185	7 511	7 349	6 943	8 765
3 Produits pétroliers	46 488	46 714	48 971	48 018	47 686	46 455
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	15 271	16 958	15 063	14 642	14 686	16 662
5 Produits métallurgiques	81 344	80 736	81 039	79 531	78 704	83 864
6 Minéraux bruts et manuf., matériaux de construction	218 043	221 184	224 937	231 971	232 419	244 813
7 Engrais	14 021	14 013	13 770	13 972	14 725	14 279
8 Produits chimiques	98 606	100 311	101 959	99 779	102 798	106 257
9 Matériel de transport, machines, articles manuf. et divers	434 951	455 685	468 787	488 078	487 900	520 419
Total des marchandises	1 298 138	1 332 371	1 355 320	1 385 553	1 381 597	1 454 526

\* Disponibilité des données : voir les notes méthodologiques.

Pour permettre des comparaisons dans le temps, seules les données concernant l'UE-15 (à l'exception de la Grèce) et la Norvège peuvent être prises en considération (tableau 1) pour toutes les années depuis 1999. La disponibilité des données concernant les 10 nouveaux États membres (uniquement pour l'année 2004 dans le tableau 2) est indiquée dans les notes méthodologiques à la fin de cette publication.

En 2004, le total du transport de marchandises par route dans l'UE-15 et en Norvège a atteint 1 455 milliards de tonnes-kilomètres, soit une hausse de 12 % par rapport à 1999. Ce pourcentage de hausse varie substantiellement par rapport à la moyenne générale selon le groupe de marchandises. En effet, celles qui relèvent du chapitre 9 ont enregistré une hausse de 20 % en tonnes-kilomètres; ce chapitre représentait plus du tiers des tonnes-kilomètres effectuées. En revanche, entre 1999 et 2004, le nombre de tonnes-kilomètres pour les trois groupes suivants a peu évolué: produits pétroliers, produits métallurgiques et engrais. En 2004, le chapitre 6 affichait la deuxième plus forte croissance, à savoir 16,8 %, suivi de près par le chapitre 1 et ses 16,6 %. Ces deux groupes occupaient également les deuxième et troisième places en 1999, mais dans l'ordre inverse: le chapitre 1 occupant la deuxième place avec 17,3 % et le chapitre 6 la troisième avec 16,8 %. La quatrième place pour les deux années était occupée par le chapitre 0 (produits agricoles et animaux vivants), qui affichait une croissance de 12 %, seul pourcentage supérieur à 10 % parmi les autres groupes.

Le tableau 2 fournit des informations sur les tonnes transportées et les tonnes-kilomètres réalisées par les transporteurs de l'UE-25 (excepté la Grèce et Malte) et la Norvège réparties par chapitres des marchandises de la NST/R. Il indique également la part de chaque chapitre dans le total.

**Tableau 2: Total du transport par type de marchandises (UE-25\* et Norvège), 2004 - en milliers de tonnes et en millions de tkm**

Type de marchandises	1000 tonnes	% des chapitres dans total tonnes	Millions de tkm	% des chapitres dans total tkm
0 Produits agricoles et animaux vivants	1 267 294	8,3%	198 385	11,8%
1 Denrées alimentaires et fourrages	1 686 053	11,1%	273 123	16,3%
2 Combustibles minéraux solides	138 749	0,9%	13 872	0,8%
3 Produits pétroliers	578 586	3,8%	51 756	3,1%
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	201 249	1,3%	22 723	1,4%
5 Produits métallurgiques	443 268	2,9%	97 227	5,8%
6 Minéraux bruts et manuf., matériaux de construction	6 980 141	45,9%	279 907	16,7%
7 Engrais	184 526	1,2%	16 890	1,0%
8 Produits chimiques	680 712	4,5%	121 985	7,3%
9 Machines, matériel de transport, articles manuf. et divers	3 049 846	20,1%	601 350	35,9%
Total des marchandises	15 210 441	100%	1 677 223	100%

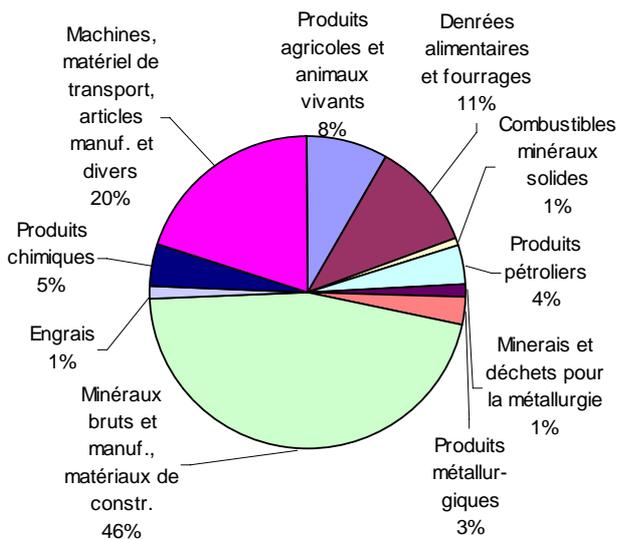
\* Disponibilité des données : voir les notes méthodologiques.

En 2004, 1 677 milliards de tonnes-kilomètres ont été effectuées et 15,2 milliards de tonnes ont été transportées par les transporteurs des 25 États membres de l'UE et la Norvège. Les nouveaux États membres sont à l'origine de 223 milliards de tonnes-kilomètres, soit 13 % du total.

Les parts en pourcentage de chaque chapitre dans le total des tonnes-kilomètres réalisées par l'UE-15 en 2004 sont très analogues à celles concernant l'UE-25 figurant dans le tableau 2 et dans le graphique 1. On n'observe des différences qu'au niveau de la première décimale. Le chapitre 9 représentait plus d'un tiers du total, suivi par le chapitre 6, et les chapitres 1 et 0. Les seuls autres chapitres affichant une part supérieure à 5 % du total étaient le chapitre 8 (produits chimiques), avec 7 % et le chapitre 5 (produits métallurgiques), avec 6 %.

Étant donné la grande part du total représentée par le chapitre 9, le graphique 1 présente une ventilation intéressante de ses diverses sous-catégories pour 2004. Le sous-groupe «Articles divers» représentait 16 % du total des tonnes-kilomètres réalisées dans le transport routier, c'est-à-dire près de la moitié du total de ce chapitre. Ce pourcentage élevé est partiellement dû au fait que la nature exacte des marchandises transportées dans des conteneurs n'est pas toujours connue des transporteurs ou au fait que plusieurs marchandises différentes peuvent être transportées dans un même conteneur. Plus du quart du total du chapitre 9 était constitué de marchandises du sous-groupe «Cuir, textiles, habillements, articles manufacturés divers», qui représentait 10 % du transport total. Le seul autre groupe significatif de ce chapitre était «Matériel de transport et machines», avec 7 % du total, autrement dit plus d'un cinquième du chapitre.

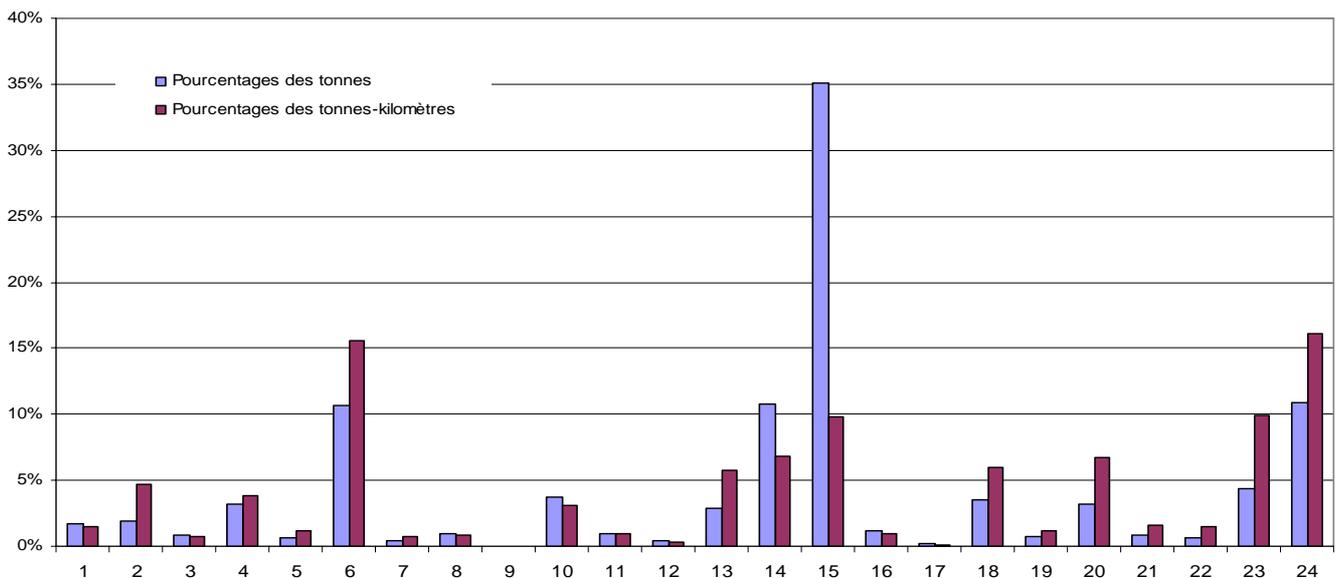
**Graphique 2: Total du volume transporté par type de marchandises, 2004 – % en tonnes**



Comme le montre le graphique 2, le nombre de tonnes transportées indique une situation fort différente. Sept milliards des 15,2 milliards de tonnes transportées par les transporteurs de l'UE-25 et de la Norvège en 2004 appartenaient au chapitre 6 (minéraux bruts et manufacturés, matériaux de construction), c'est-à-dire près de la moitié (46 %) du tonnage total. Le chapitre 9 venait en deuxième position, avec trois milliards de tonnes (20 % du total). Les seuls autres chapitres comptabilisant plus d'un milliard de tonnes étaient le chapitre 1 (1,7 milliard, soit 11 % du total) et le chapitre 0 (1,3 milliard, soit 8 % du total). Aucun des autres chapitres ne représentait plus de 5 % du tonnage total.

Disponibilité des données : voir les notes méthodologiques.

**Graphique 3: Part du total du transport par groupe de marchandises, 2004 - tonnes et tonnes-kilomètres**



Disponibilité des données : voir les notes méthodologiques.

Le graphique 3 indique le pourcentage relatif de chacun des 24 groupes de marchandises dans le tonnage total transporté et des tonnes-kilomètres réalisées en 2004. Le graphique ne présente que les numéros de groupes, la description des 24 groupes se trouvant dans les notes méthodologiques. Les quantités transportées par route dans le groupe 9 «pétrole brut» et le groupe 17 «produits carbochimiques, goudron» sont extrêmement faibles.

Une part exprimée en tonnes nettement plus élevée que celle exprimée en tonnes-kilomètres signifie que les marchandises sont transportées sur une distance relativement courte. On le constate clairement pour le groupe 15, «Minéraux bruts et manufacturés», qui représente 35 % des tonnes transportées, mais seulement 10 % des tonnes-kilomètres, de même que

pour le groupe 14, «Ciments, chaux, matériaux de construction manufacturés», qui représente 11 % du tonnage, mais seulement 7 % des tonnes-kilomètres. Ces matériaux sont souvent acheminés en grosses quantités via d'autres moyens de transport vers des sites d'où ils sont transportés par route sur des distances relativement courtes jusqu'à leur destination finale.

Par contre, le nombre de groupes affichant une proportion inverse est plus élevé. Bien que les groupes 6, 23 et 24 affichent des différences frappantes, le groupe 2, «Pommes de terre, autres légumes frais ou congelés, fruits frais», a enregistré la plus forte variation relative, avec 5 % des tonnes-kilomètres pour seulement 20 % du tonnage. Les fruits frais de saison représentent une grande partie du

volume transporté par route sur de longues distances. Quatre autres groupes affichent une part des tonnes-kilomètres deux fois plus élevée que celle des tonnes transportées: le groupe 22, «Verre, verrerie, produits céramiques», le groupe 23, «Cuirs, textiles, habillements, articles manufacturés divers», le groupe 20, «Véhicules et matériel de transport» et le groupe 13, «produits métallurgiques».

D'après le graphique, le pourcentage de tonnes-kilomètres du groupe 24, «Articles divers», semble bien plus élevé que celui du tonnage transporté, alors que le rapport ne s'élève qu'à 1,5, en fait 16 % de tonnes-kilomètres contre 11 % du tonnage. Si les marchandises transportées par conteneurs sont souvent déclarées comme «Articles divers» et sont acheminées sur de longues distances, il existe bien d'autres parcours sur lesquels des marchandises de cette catégorie sont transportées sur des distances relativement courtes, entre les entrepôts et les points de vente.

Le tableau 3 indique le tonnage du transport routier national, intracommunautaire et extracommunautaire en 2004 par chapitres de la NST/R. Les données sur le cabotage ne sont pas incluses, car la ventilation des données par groupes de marchandises n'est pas publiée. Le transport national domine dans l'ensemble des chapitres. Lorsque la part du transport international (intracommunautaire et extracommunautaire) est supérieure à 10 %, les pourcentages sont indiqués en gras. C'est le cas pour les groupes «Produits métallurgiques», «Produits chimiques» et «Machines, matériel de transport, etc», qui affichent respectivement 13,3 %, 12,6 % et 10,4 %. Pour le transport intracommunautaire et extracommunautaire, les marchandises du chapitre 9, «Machines, matériel de transport, etc», représentaient environ 40 % du tonnage total transporté par route.

**Tableau 3: Total\* du volume transporté par type de marchandises et par zone d'échange, 2004 – en milliers de tonnes**

Type de marchandises	National	National %	International		International* %
			Intra-UE*	Extra-UE*	
0 Produits agricoles et animaux vivants	1 164 766	92.4%	89 902	6 333	7.6%
1 Denrées alimentaires et fourrages	1 579 668	94.1%	93 957	4 784	5.9%
2 Combustibles minéraux solides	131 458	94.9%	6 981	80	5.1%
3 Produits pétroliers	564 260	97.6%	12 758	1 139	2.4%
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	187 718	93.7%	12 385	276	6.3%
5 Produits métallurgiques	380 822	86.7%	55 532	2 746	<b>13.3%</b>
6 Minéraux bruts et manuf., matériaux de construction	6 865 158	98.6%	90 863	7 710	1.4%
7 Engrais	176 416	95.9%	7 519	109	4.1%
8 Produits chimiques	589 277	87.4%	80 028	5 193	<b>12.6%</b>
9 Machines, matériel de transport, articles manuf. et divers	2 707 566	89.6%	294 028	21 881	<b>10.4%</b>
Total	14 347 097	94.8%	743 961	50 251	5.2%

\* Hormis le cabotage.

Disponibilité des données : voir les notes méthodologiques.

Le tableau indique également que le transport international effectué par des véhicules immatriculés dans l'UE et en Norvège est essentiellement intracommunautaire. Le tonnage transporté au niveau extracommunautaire représentait 6 % du total du transport international et seulement 0,3 % du total du tonnage. Il faut garder à l'esprit que les statistiques sur les transporteurs en dehors de l'UE (hormis norvégiens) ne sont pas prises en considération et que ces entreprises sont susceptibles de couvrir une grande part du transport routier extracommunautaire.

## Marchandises dangereuses

Le tableau 4 fournit les statistiques disponibles sur le transport de marchandises dangereuses déclaré par les États membres et la Norvège. En 2004, l'ensemble des transporteurs communautaires et norvégiens (excepté la Grèce et Malte, qui n'ont fourni aucune statistique, et la Hongrie, qui n'a pas communiqué de données sur ce type de transport) ont réalisé plus de 75 milliards de tonnes-kilomètres. Ces statistiques présentent des fluctuations d'une année à l'autre (cela vaut également pour le tableau 5). Le tableau 4 indique des hausses relativement fortes pour l'Espagne, l'Irlande, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Portugal (cf. les notes méthodologiques concernant la fiabilité des statistiques sur les marchandises dangereuses). Pour la plupart des autres pays, on observe des volumes similaires au cours de la même période. Le transport de marchandises dangereuses a diminué en Belgique ces dernières années. On constate également une faible diminution au Royaume-Uni, mais les données pour 2004 sont sujettes à révision (cf. les notes méthodologiques).

**Tableau 4: Transport de marchandises dangereuses par pays déclarant – en millions de tkm**

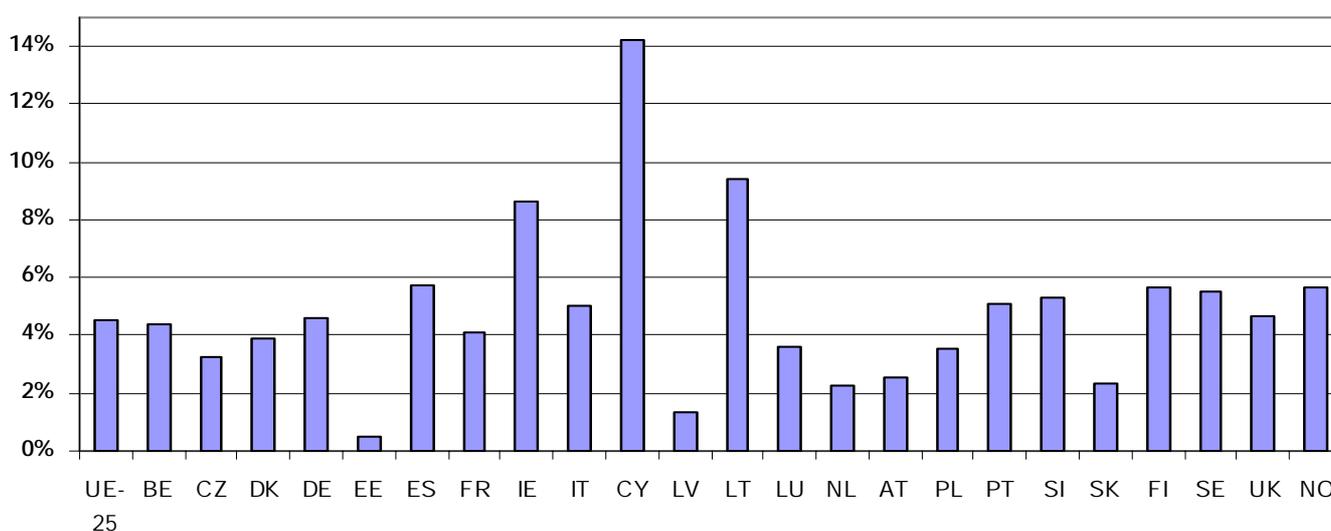
	1999	2000	2001	2002	2003	2004
BE	2 768	3 545	4 177	3 779	2 623	2 284
CZ	:	2 905	2 117	1 905	2 172	1 498
DK	887	853	827	998	780	901
DE	12 261	12 782	13 437	12 034	12 777	13 524
EE	:	:	:	:	25	24
ES	8 998	10 690	10 300	12 036	12 185	12 669
FR	8 328	7 607	8 132	8 471	8 797	8 701
IE	597	954	1 139	1 094	1 414	1 468
IT	10 875	10 894	11 086	10 523	10 131	9 935
CY	:	:	:	134	118	159
LV	:	:	:	117	153	97
LT	:	:	:	:	1 173	1 151
LU	200	189	245	337	327	344
NL	950	848	2 123	1 680	1 664	2 021
AT	960	924	1 064	985	1 132	940
PL	:	:	:	:	:	3 651
PT	1 571	1 276	1 775	1 730	1 900	2 066
SI	:	:	542	407	418	477
SK	:	:	:	:	406	431
FI	1 946	2 077	2 427	2 253	2 401	1 818
SE	:	1 779	1 623	2 009	1 778	2 180
UK	10 790	11 654	10 655	10 178	9 899	8 091
Total	:	:	:	:	:	74 430
NO	1 085	1 139	828	908	1 120	886

Le graphique 4 illustre le pourcentage relatif du transport de marchandises dangereuses par rapport au total du transport. Ces chiffres englobent le transport dans des pays étrangers par les transporteurs immatriculés dans les États membres. La part des marchandises dangereuses transportées sur des trajets internationaux est extrêmement faible (pour obtenir des détails sur ces données, prière de consulter le site web d'Eurostat).

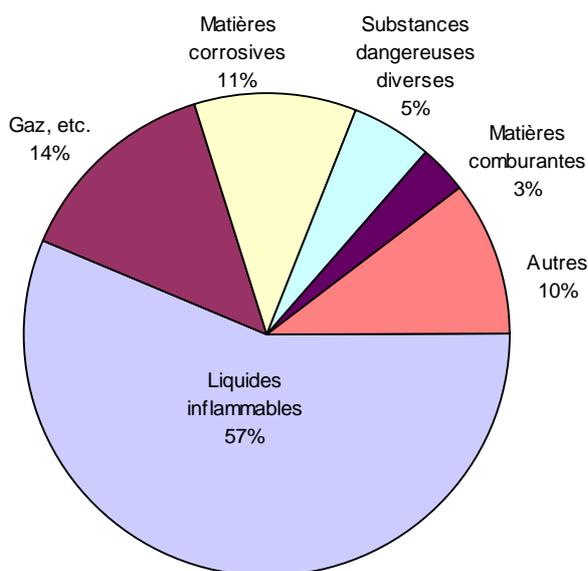
La moyenne communautaire du pourcentage du transport de marchandises dangereuses par rapport au total du transport (calculée à partir des données communiquées sur ces marchandises) s'élevait à 4,5 %. Pour la plupart des pays, la part relative a baissé

de l'ordre de 3 à 6 %. Toutefois, certains pays s'écartent fortement de la moyenne: ces écarts peuvent être partiellement dus à la disponibilité d'oléoducs pour le transport des produits pétroliers. L'Estonie et la Lettonie affichent les pourcentages les plus faibles: respectivement 0,5 % et 1,3 %. Les Pays-Bas et la Slovaquie (2,3 %) et l'Autriche (2,5 %) ont également enregistré des taux nettement plus faibles que la moyenne communautaire. Inversement, Chypre affichait un pourcentage plus de deux fois supérieur à cette moyenne (14,2 %, pratiquement l'ensemble du transport de produits pétroliers), suivie de la Lituanie (9,3 %) et de l'Irlande (8,6 %).

**Graphique 4: Part du transport de marchandises dangereuses dans le total du transport par pays déclarant, 2004 - % en tkm**



**Graphique 5: Transport de marchandises dangereuses par type de marchandise dangereuse, 2004 - % en tkm**



Le graphique 5 présente les types de marchandises dangereuses transportées en 2004. Plus de la moitié de l'ensemble de ces marchandises relevaient de la catégorie des «Matières liquides inflammables» (57 %). Seules deux autres catégories représentaient plus de 10 %: «Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression» (14 %), suivie des «Matières corrosives» (11 %). Au sein du groupe «Autres» dans le graphique 5, les «Matières sujettes à l'inflammation spontanée» représentaient 3 % du total des marchandises dangereuses, suivies par les «Matières solides inflammables» (3 %) et les «Matières toxiques» (2 %). Les 5 catégories restantes ne représentaient que 2 % du total transporté.

Le tableau 5 illustre l'évolution dans le temps du transport des diverses catégories de marchandises dangereuses. Il n'est pas toujours possible de comparer l'évolution du transport dans le temps en raison de l'absence de statistiques pour certains pays et pour certaines années. En ce qui concerne la disponibilité des données de ce tableau, voir les notes méthodologiques.

Disponibilité des données : voir les notes méthodologiques.

Le tableau est divisé en deux parties afin de permettre la comparaison dans le temps. Les deux dernières colonnes permettent de comparer les années 2003 et 2004 pour les 25 États membres de l'UE et la Norvège. Étant donné que la Pologne ne communique des

statistiques à ce sujet que depuis 2004, celles-ci sont indiquées dans le tableau 4, mais pas dans le tableau 5, afin de permettre la comparaison entre les deux années.

**Tableau 5: Transport de marchandises dangereuses par type – en millions de tkm**

		UE-15* + NO						UE-25* + NO	
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2003	2004
1	Matières explosibles	303	538	451	756	521	411	557	444
2	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression	7 992	8 766	8 675	9 075	9 215	9 020	9 664	9 412
3	Matières liquides inflammables	36 723	38 534	41 220	40 248	40 457	38 975	41 959	40 604
4.1	Matières solides inflammables	1 018	1 281	1 092	1 207	1 032	1 030	2 330	2 076
4.2	Matières sujettes à l'inflammation spontanée	2 063	2 470	2 150	2 658	2 287	2 263	2 303	2 281
4.3	Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables	228	161	270	123	242	240	280	314
5.1	Matières comburantes	1 371	1 987	1 593	1 626	1 944	2 336	2 121	2 392
5.2	Peroxydes organiques	170	152	161	247	290	330	293	337
6.1	Matières toxiques	1 231	1 601	1 574	1 425	1 431	1 578	1 492	1 617
6.2	Matières infectieuses	198	206	324	185	204	260	252	278
7	Matières radioactives	65	103	36	62	68	116	69	116
8	Matières corrosives	7 447	8 003	8 086	7 817	7 800	7 721	8 010	7 904
9	Matières dangereuses diverses	3 337	3 300	4 091	3 491	3 274	3 370	3 901	3 713
99	Marchandises dangereuses inconnues	70	107	115	97	164	180	164	180
	Total	62 217	67 211	69 839	69 015	68 929	67 829	73 395	71 666

\* Disponibilité des données : voir les notes méthodologiques.

La plus longue des deux séries chronologiques du tableau 5 permet d'apprécier l'évolution dans le temps pour l'UE-15 et la Norvège. Pour 1999, il n'existe pas de statistiques sur les marchandises dangereuses concernant la Suède. Le tableau indique une faible évolution du total des tonnes-kilomètres réalisées par ces pays entre 2000 et 2004, lequel varie entre un peu plus de 67 milliards (2000) et un peu moins de 70 milliards (2001).

De la même façon, pour la plupart des catégories de marchandises dangereuses, on ne constate pas de tendance perceptible au cours de la période. Les deux dernières colonnes du tableau 5 indiquent une faible diminution de 2,4 % du total de tonnes-kilomètres de marchandises dangereuses réalisé par les transporteurs de l'UE-25 et de la Norvège entre 2003 et 2004. Cette faible diminution s'observe dans les trois catégories principales: «Matières liquides inflammables» (- 3 %), «Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression» (- 3 %) et «Matières corrosives» (- 1 %). Plusieurs autres catégories enregistrent une variation de plus de 10 %, même si les pourcentages absolus de tonnes-kilomètres sont faibles par rapport au total.

L'évolution des pourcentages entre 2003 et 2004 pour l'UE-15 est similaire à celle que l'on observe pour l'UE-25, à l'exception de quatre catégories. On ne constate pas de diminution pour l'UE-15 dans la catégorie des «Matières solides inflammables» ni de baisse dans la catégorie des «Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables». Toutefois, on relève une hausse de 27 % du transport des «Matières infectieuses» dans l'UE-15, alors qu'elle n'est que de 10 % dans l'UE-25. En général, le transport de ce type de matière varie fortement d'une année à l'autre (voir les notes méthodologiques pour des explications sur la fiabilité des données concernant les marchandises dangereuses).

En comparant les statistiques de 2004 pour l'UE-25 et l'UE-15, on constate que les tonnes-kilomètres réalisés par les nouveaux États membres dans le cadre du transport de marchandises dangereuses n'ajoutent qu'un faible pourcentage (5,7 %) au total de l'UE-15. Toutefois, les nouveaux États membres sont les principaux transporteurs de deux catégories de matières dangereuses. En effet, ils ont transporté la moitié des «Matières solides inflammables» et un quart des «Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables».

## ➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

Les statistiques présentées dans la présente publication ont été collectées en vertu du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil, relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route. Elles sont fondées sur des enquêtes par échantillon menées dans les pays déclarants, c'est-à-dire les États membres de l'UE et la Norvège, et concernent le transport de marchandises par route assuré par des véhicules immatriculés dans ces pays.

### Ventilation par groupes de marchandises

Comme le prévoit l'annexe D au règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil, la classification des marchandises doit s'effectuer conformément à la nomenclature NST/R (nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques du transport - révisée), qui comprend 24 groupes de marchandises. Pour en savoir plus sur la nomenclature NST/R, prière de consulter le serveur de nomenclatures «Ramon», sur le site d'Eurostat

[http://ec.europa.eu/comm/eurostat/ramon/index.cfm?TargetUrl=DSP\\_PUB\\_WELC](http://ec.europa.eu/comm/eurostat/ramon/index.cfm?TargetUrl=DSP_PUB_WELC).

Groupe	Chapitre	Description
1	0	Céréales
2		Pommes de terre, autres légumes frais ou congelés, fruits frais
3		Animaux vivants, betteraves à sucre
4		Bois et liège
5		Matières textiles et déchets, autres matières premières d'origine animale ou végétale
6	1	Denrées alimentaires et fourrages
7		Oléagineux
8	2	Combustibles minéraux solides
9	3	Pétrole brut
10		Produits pétroliers
11	4	Minerais de fer, ferrailles, poussières de hauts fourneaux
12		Minerais et déchets non ferreux
13	5	Produits métallurgiques
14	6	Ciments, chaux, matériaux de construction manufacturés
15		Minéraux bruts ou manufacturés
16	7	Engrais naturels ou manufacturés
17	8	Produits carbochimiques, goudron
18		Produits chimiques, excepté produits carbochimiques et goudrons
19		Cellulose et déchets
20	9	Véhicules et matériel de transport, machines, moteurs, même démontés, et pièces
21		Articles métalliques
22		Verre, verrerie, produits céramiques
23		Cuir, textiles, habillements, articles manufacturés divers
24		Articles divers

Les États membres utilisent leurs propres enquêtes nationales pour procéder au relevé statistique du transport effectué par les transporteurs routiers. Il en résulte des microdonnées sur les véhicules et sur leurs parcours, qui fournissent des informations détaillées sur les marchandises transportées.

Depuis 1999, les tableaux qui fournissent une ventilation par groupe de marchandises sont issus, au niveau européen, des opérations élémentaires de transport de marchandises (informations liées aux marchandises).

### Total du transport

Le total du transport comprend le transport national, le transport international de marchandises chargées dans les pays déclarants, le transport international de marchandises déchargées dans les pays déclarants, le transport effectué par des tiers et le cabotage.

### Marchandises dangereuses

Depuis 1999, les statistiques sur le transport de marchandises par route sont établies sur la base du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil, qui prévoit la collecte d'informations sur les différentes catégories de marchandises dangereuses. Le cas échéant, ces variables sont obligatoires. L'annexe E de ce règlement énumère les catégories à utiliser.

Étant donné que le transport de marchandises dangereuses par route ne représente qu'un faible pourcentage du transport routier total et que les statistiques sont collectées au moyen d'enquêtes par échantillon, il se pourrait que l'importance du transport de ce type de marchandises soit parfois surestimée ou sous-estimée, paramètre dont il convient de tenir compte lors de la lecture de la présente publication.

Le terme «transporteur» utilisé dans la présente publication s'applique aux opérateurs de transport chargés du transport routier «pour le compte d'autrui» et «pour leur propre compte».

**Allemagne:** les statistiques nationales publiées sur le transport de marchandises dangereuses sont susceptibles d'être différentes des statistiques figurant dans la présente publication parce que les méthodes de calcul des km des parcours à arrêts multiples sont différentes. En outre, le poids total des marchandises chargées est appliqué aux marchandises dangereuses si ces dernières sont transportées avec d'autres marchandises.

**Grèce:** depuis 1999, la Grèce n'a communiqué aucune donnée sur le transport routier.

**Italie:** en raison d'une modification de la méthode, il y a une interruption dans les séries chronologiques 2003-2004.

**Malte:** depuis 2004, Malte n'a communiqué aucune donnée sur le transport routier.

**Hongrie:** la Hongrie n'a pas communiqué de statistiques sur les marchandises dangereuses pour la période 1999-2004.

**Pays-Bas:** la méthodologie a été modifiée entre 2002 et 2003.

**Portugal:** depuis 2004, le taux de réponse a été amélioré. C'est la raison pour laquelle le nombre de véhicules de transport de marchandises a augmenté d'environ 25 %, ce qui a engendré une très forte hausse du transport de marchandises par route entre 2003 et 2004, causant une interruption dans les séries chronologiques.

**Suède:** la Suède a communiqué les données de 1999 conformément aux anciennes directives et n'a pas fourni de données sur les marchandises dangereuses pour cette même année.

**Royaume-Uni:** les données de 2004 sont provisoires et seront révisées.

Des données plus précises et des métadonnées sont disponibles dans la base de données d'Eurostat et sur CIRCA:

[http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/transport/library?l=/03\\_road/data\\_monitoring&vm=detailed&sb=Title](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/transport/library?l=/03_road/data_monitoring&vm=detailed&sb=Title)

[http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/transport/library?l=/03\\_road/5\\_methodology/pr ecision\\_calculations&vm=detailed&sb=Title](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/transport/library?l=/03_road/5_methodology/pr ecision_calculations&vm=detailed&sb=Title)

### Graphique 1, tableaux 2 et 3, graphiques 2 et 3

Les données présentées pour l'année 2004 incluent le total du transport communiqué par les États membres de l'UE-25 (excepté la Grèce et Malte) et la Norvège.

**Tableau 1:** les données présentées pour la période 1999-2004 incluent le transport total communiqué par l'UE-15 (excepté la Grèce) et la Norvège.

**Graphique 5:** les données présentées pour l'année 2004 incluent le transport de marchandises dangereuses communiqué par les États membres de l'UE-25 (excepté la Grèce, Malte et la Hongrie) et la Norvège.

**Tableau 5:** Les données présentées pour la période 1999-2004 pour l'UE-15 et la Norvège incluent le transport de marchandises dangereuses communiqué par:

1999: l'UE-15 (excepté la Grèce et la Suède) et la Norvège;

2000 à 2004: l'UE-15 (excepté la Grèce) et la Norvège.

Les données présentées pour 2003 et 2004 par l'UE-25 (excepté la Grèce, la Hongrie, Malte et la Pologne) et la Norvège incluent le transport de marchandises dangereuses.

### Disponibilité des données

Les chiffres présentés dans la présente publication ont été extraits de la base de données en libre d'accès d'Eurostat, et reflètent l'état de disponibilité des données le 7 avril 2006.

### Dans la présente publication

1 milliard = 1 000 000 000

: Pas de données

La présente publication a été réalisée avec l'aide d'Howard Collings et de Marie-Noëlle Dietsch

## ***Pour en savoir plus :***

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

### **Transports**

 Transports - vue horizontale

 Transport ferroviaire

 **Transport routier**

 **Mesure de transport routier - marchandises**

 Transport routier total

 Transport routier national

 Transport routier international

 Cabotage routier

---

### **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](mailto:eurostat-mediasupport@ec.europa.eu)

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

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

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

Vous trouverez sur notre site internet des informations sur ce réseau de centres d'appui:  
<http://ec.europa.eu/eurostat/>

---

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

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

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

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

E-mail: [info-info-opoce@ec.europa.eu](mailto:info-info-opoce@ec.europa.eu)

---