

# Tendances des transports routiers de marchandises jusqu'en 2003

Statistiques  
en bref

TRANSPORTS

7/2005

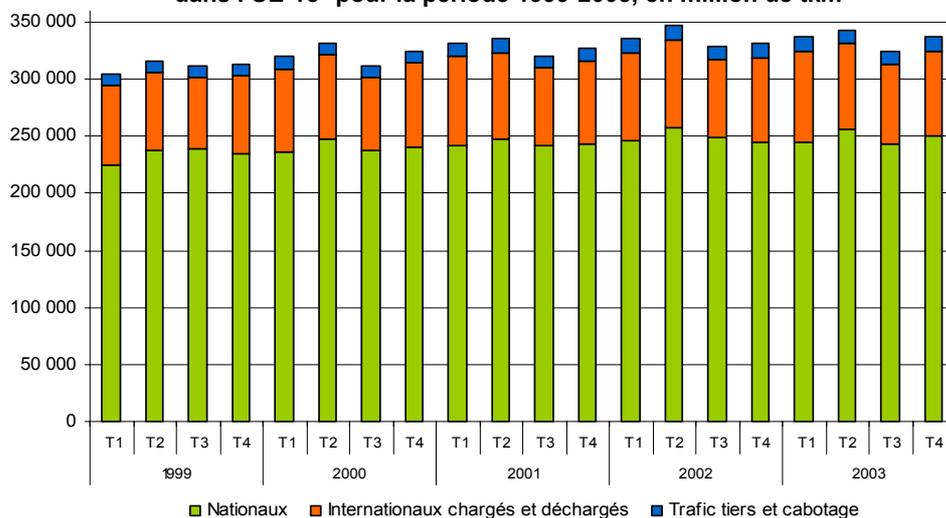
Auteurs

Carla SCIULLO  
Maria SMIHILY

Contenu

Principales tendances .....	1
Évolution générale .....	2
Transports nationaux .....	2
Transports internationaux chargés et déchargés .....	4
Trafic tiers .....	5
Transport de cabotage .....	6

Graphique 1: Evolution trimestrielle des transports routiers de marchandises dans l'UE-15\* pour la période 1999-2003, en million de tkm



\* Sauf Grèce.

## Principales tendances

En raison de différences en matière de disponibilité de données sur la période couverte par la présente publication (1990-2003) le commentaire sur les évolutions intervenues au niveau communautaire s'applique à l'agrégat UE-15 (sans la Grèce) sauf mention contraire.

En 2003, le volume total des transports routiers de marchandises effectués par les transporteurs immatriculés dans l'Union Européenne est resté relativement stable par rapport à 2002, interrompant une hausse persistante. Cela est principalement dû à la baisse de la part des transports nationaux en Italie.

Le graphique 1 présente les données trimestrielles pour la période 1999 à 2003. Il met en évidence des fluctuations saisonnières marquées entre un second trimestre soutenu et un troisième trimestre plus faible. Une évolution similaire s'observe dans les transports nationaux.

En dépit d'un arrêt de la croissance en 2003, le volume des transports routiers nationaux effectués par les transporteurs immatriculés en UE a augmenté selon un taux de croissance annuel moyen de 1,5 % entre 1999 et 2003. L'Espagne, l'Irlande et le Luxembourg ont enregistré des taux de croissance de quelques 10% par an tandis que l'Italie, les Pays-Bas et le Portugal enregistreraient une baisse.

La croissance des activités de transports internationaux chargés et déchargés déclarées par les transporteurs de l'Union européenne a également marqué une pause en 2003, restant relativement stable par rapport à 2002. Dans une perspective plus longue, les transports internationaux chargés et déchargés ont manifesté une progression moyenne de 2,5% par an entre 1999 et 2003, ce qui ressort essentiellement des chiffres fournis par l'Espagne, l'Irlande et le Luxembourg, à comparer aux baisses significatives enregistrées par la France et le Royaume-Uni.

En 2003, le trafic tiers déclaré par les transporteurs immatriculés dans l'Union européenne a reculé de 1,6% par rapport à 2002, année durant laquelle une première baisse avait été enregistrée. Toutefois, de 1999 à 2003, le trafic tiers a progressé en moyenne de 4,4% par an, notamment pour le Portugal, l'Espagne, l'Italie et la Belgique alors que les transporteurs français observaient une diminution équivalente de leurs activités.

Le cabotage déclaré par les transporteurs immatriculés dans l'UE a poursuivi sa croissance rapide, gagnant 5,4% entre 2002 et 2003. Entre 2000 et 2003, le taux de croissance annuel moyen du cabotage a atteint 9,7% par an, les transporteurs immatriculés en Espagne et au Portugal développant très rapidement ce type d'activité.



## Évolution générale

**Tableau 1: Transports nationaux, internationaux chargés et déchargés, trafic tiers et cabotage en 1995, 1999 et 2003 - en millions de tkm**

	1995			1999				2003				Total
	Nationaux	Internationaux	Trafic tiers	Nationaux	Internationaux	Trafic tiers	Cabotage	Nationaux	Internationaux	Trafic tiers	Cabotage	
BE	18 616	22 833	3 799	15 758	17 250	3 339	938	19 584	23 867	5 225	1 867	50 543
CZ	:	:	:	:	:	:	:	17 362	26 025	3 147	-	46 534
DK	9 327	12 421	<b>543</b>	10 421	12 276	436	102	11 012	11 208	599	191	23 010
DE	201 299	33 664	2 762	226 887	45 652	4 354	1 533	227 205	56 072	5 907	1 565	290 749
EE	:	:	:	:	:	:	:	1 568	2 215	134	57	3 974
EL	12 357	867	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
ES	78 744	22 513	373	98 134	35 066	791	271	138 412	51 515	1 919	749	192 595
FR	135 300	40 041	2 694	159 026	41 975	2 957	756	170 896	31 316	846	551	203 609
IE	:	:	:	7 737	1 699	354	416	11 935	2 927	297	491	15 650
IT	150 301	12 497	186	151 967	24 465	509	350	143 184	29 510	834	559	174 087
CY	:	:	:	:	:	:	:	1 370	30	-	-	1 400
LV	:	:	:	:	:	:	:	2 365	3 360	1 067	17	6 809
LT	:	:	:	:	:	:	:	1 958	6 295	3 188	21	11 462
LU	531	<b>3 341</b>	:	377	1 461	3 436	1 039	565	2 487	4 548	2 044	9 644
HU	:	:	:	:	:	:	:	10 670	7 086	392	59	18 207
NL	26 683	33 901	5 972	32 682	41 005	8 246	1 632	31 785	37 517	8 124	2 339	79 765
AT	11 069	12 474	<b>2 930</b>	12 280	15 653	5 827	222	13 036	19 777	6 289	455	39 557
PT	11 119	<b>7 199</b>	468	14 309	10 990	688	99	14 199	11 212	1 695	319	27 425
SK	:	:	:	:	:	:	:	5 204	8 816	2 654	74	16 748
FI	21 804	:	:	25 806	3 712	103	35	26 896	3 907	98	25	30 926
SE	28 357	3 057	64	30 422	2 721	17	:	31 467	4 294	647	230	36 638
UK	146 714	14 415	291	149 019	16 905	292	44	153 933	12 873	269	68	167 143
Total	:	:	:	:	:	:	:	1 034 606	352 309	47 879	11 681	1 446 475
NO	:	:	:	11 742	3 074	76	24	13 522	2 971	80	16	16 589

Chiffres en gras: voir notes méthodologiques.

Le transport routier effectué par les transporteurs immatriculés dans les États membres a représenté 1446 milliards de tkm en 2003. Au niveau de l'UE, le volume total des transports n'a guère varié en 2003 par rapport à 2002. Les baisses observées dans les transports internationaux et le trafic tiers ont été plus ou moins compensées par un développement rapide du cabotage. Au niveau des pays, la baisse d'activité des transporteurs italiens a été partiellement

compensée par une progression des résultats des transporteurs allemands et espagnols. En 2003, les transports nationaux contribuaient pratiquement pour les trois quarts du volume total des transports communiqué par les pays déclarants tandis que les transports internationaux chargés et déchargés en représentaient presque un quart, le trafic tiers 3% et le cabotage moins de 1%.

## Transports nationaux

Les transporteurs des États membres ont effectué 1034 milliards de tkm en transports nationaux en 2003. La croissance du volume transporté au niveau national s'est ralentie, interrompant une tendance amorcée depuis de nombreuses années. Un facteur essentiel a été la chute brutale de 11% des activités des transporteurs italiens en 2003 par rapport à 2002. Ce recul a largement été compensé

par les hausses de 7% et de 2% enregistrées respectivement par les transporteurs espagnols et britanniques ainsi que par des hausses d'activité dans d'autres pays, notamment l'Irlande et les Pays-Bas où les augmentations ont été respectivement de 11% et 5%. Les transporteurs norvégiens ont enregistré une hausse de 6%.

**Tableau 2: Transports nationaux - en millions de tkm**

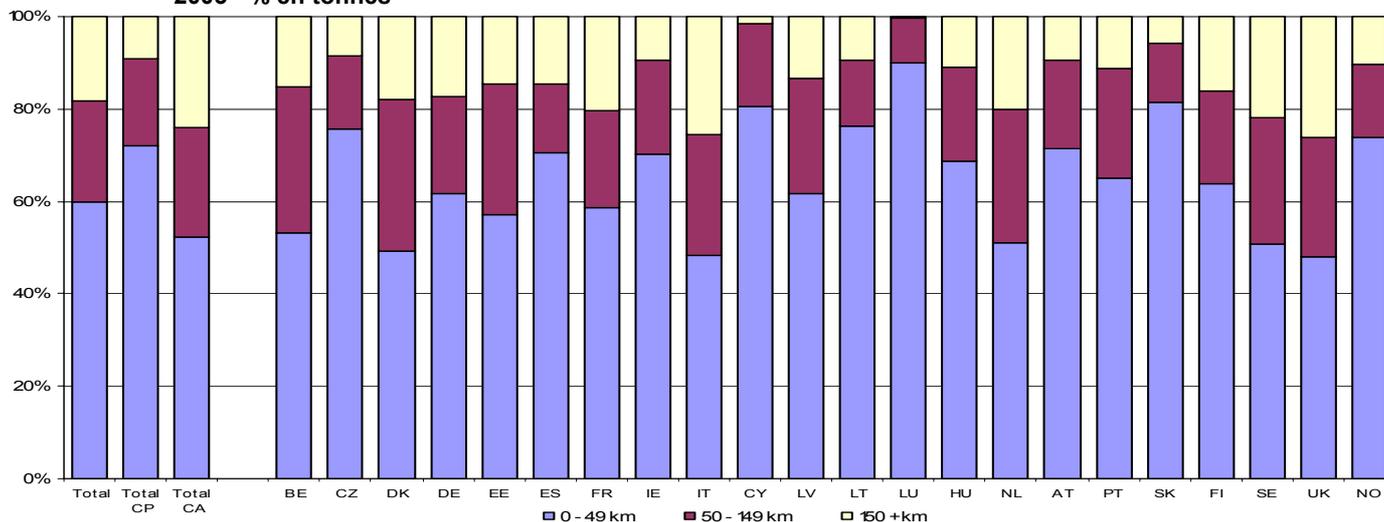
	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
BE	12 616	18 616	16 615	18 426	16 693	15 758	19 754	20 565	20 392	19 584
CZ	:	:	:	:	:	:	14 214	15 007	16 318	17 362
DK	9 354	9 327	9 432	9 712	10 108	10 421	11 000	10 887	11 057	11 012
DE	:	201 299	199 195	203 119	210 402	226 887	226 529	230 016	225 474	227 205
EE	:	:	:	:	:	:	:	:	:	1 568
EL	12 485	12 357	15 056	16 394	19 322	:	:	:	:	:
ES	<b>69 924</b>	78 744	76 257	80 634	91 329	98 134	106 936	114 004	129 510	138 412
FR	118 200	135 300	136 502	138 960	145 459	159 026	163 163	168 572	169 742	170 896
IE	3 878	:	:	:	:	7 737	8 337	9 122	10 731	11 935
IT	115 786	150 301	151 025	153 600	<b>164 151</b>	151 967	158 250	154 749	160 082	143 184
CY	:	:	:	:	:	:	:	:	1 286	1 370
LV	:	:	:	:	:	:	:	:	1 967	2 365
LT	:	:	:	:	:	:	:	:	:	1 958
LU	:	531	392	<b>394</b>	<b>395</b>	377	415	487	583	565
HU	:	:	:	:	:	:	:	11 835	11 166	10 670
NL	22 581	26 683	27 303	27 384	28 240	32 682	31 538	31 000	30 257	31 785
AT	:	11 069	11 444	11 559	11 715	12 280	12 389	12 454	12 663	13 036
PT	10 978	11 119	13 994	14 443	14 693	14 309	14 220	16 351	14 916	14 199
SK	:	:	:	:	:	:	:	:	:	5 204
FI	:	21 804	22 185	23 508	25 611	25 806	27 717	26 678	28 071	26 896
SE	:	28 357	30 288	32 176	30 369	30 422	31 451	29 967	31 836	31 467
UK	132 968	146 714	150 195	152 502	155 431	149 019	150 337	149 760	150 920	153 933
Total	:	:	:	:	:	:	:	:	:	1 034 606
NO	:	:	:	:	:	11 742	12 114	12 392	12 721	13 522

Chiffres en gras: voir notes méthodologiques.

Ensemble, les cinq grands pays, à savoir l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne ont représenté 80 % du volume total des transports nationaux en 2003. Dans la majorité des pays, la part des transports nationaux a largement dépassé la moitié du volume total des transports, atteignant même 90% pour le Royaume-Uni. À l'opposé, dans certains petits états accédant facilement aux marchés internationaux, la part des transports nationaux a été moins

importante, représentant 6 % du volume total des transports pour les transporteurs luxembourgeois et moins de 40 % pour la Belgique, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, les Pays-Bas, l'Autriche et la Slovaquie. Depuis 1999, le volume total des transports nationaux a progressé à un rythme moyen annuel de 1,5%. L'Espagne, l'Irlande et le Luxembourg ont enregistré des taux de croissance annuels moyens nettement supérieurs, évalués respectivement à 9 %, 11 % et 11%.

**Graphique 2: Transports nationaux par classe de distance et type de transport (sur la base du total seulement), en 2003 - % en tonnes**



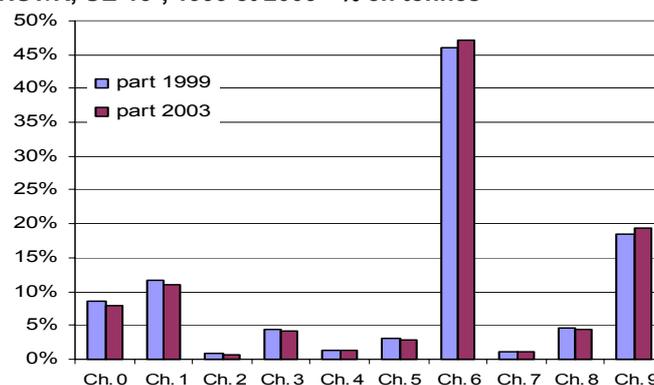
Le graphique 2 montre la répartition par classes de distance des transports nationaux en tonnes en 2003. La première partie du graphique montre la distance parcourue par type de transport (compte propre ou compte d'autrui) tandis que la seconde partie représente la variation par classes de distance dans les pays déclarants. Pour tous les pays, les parcours les plus brefs représentaient les 3/5 du total tandis que les parcours de longueurs intermédiaires comme les longs parcours représentaient environ un cinquième du total. Le contraste est très net entre les opérateurs de transports pour compte propre et ceux pour compte d'autrui. En ce qui concerne les transports pour compte propre, moins de 10% des parcours relevaient de la catégorie des longs parcours tandis que les parcours les plus brefs représentaient plus de 70% du total. En ce qui concerne les transporteurs pour compte d'autrui, les parcours les longs représentaient un quart du total tandis que les parcours les plus brefs représentaient un peu plus de la moitié. Il en ressort que les opérateurs pour compte propre ont tendance à favoriser les transports locaux à courte distance tandis que le secteur de transport pour compte d'autrui se spécialise dans les parcours plus longs nécessitant une organisation des voyages plus complexe.

Au niveau de chaque pays déclarant, les résultats font apparaître des évolutions intéressantes. Il n'est pas étonnant qu'en raison de la faible étendue géographique de ces pays, plus de 90 % des parcours nationaux au Luxembourg relèvent de la classe de distances de 0 à 49 km et, que moins de 2 % des parcours nationaux dans l'île de Chypre s'inscrivent dans la classe de distance de plus de 150 km. À l'opposé, les parcours relevant de la plus petite classe de distance représentent moins de 50 % du total en Italie et au

Royaume-Uni qui sont des pays plus étendus en longueur qu'en largeur, disposant de centres de populations et d'industries bien répartis.

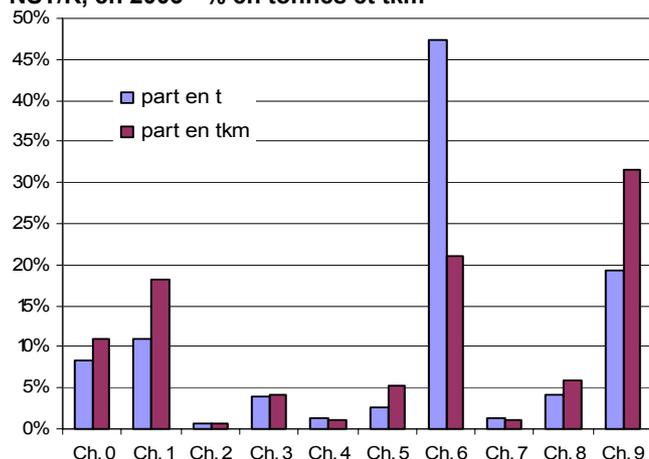
Plus surprenant est le fait qu'un certain nombre de pays plus petits tels que, par exemple, la Belgique, le Danemark, les Pays-Bas et la Suède, enregistrent également des pourcentages proches de 50 % pour les transports sur courtes distances. En effet, tous ces pays affichent des taux plus faibles pour les parcours relevant de la classe de distance la plus courte que les pays plus étendus comme l'Allemagne, l'Espagne et la France. Il est également intéressant de noter qu'en Norvège, autre pays plus étendu en longueur qu'en largeur, pratiquement les trois quarts des parcours relèvent de la classe de distance la plus courte. Cela s'explique probablement par la forte densité de population autour et à proximité d'Oslo alors que le reste du pays présente une densité de population relativement plus faible.

**Graphique 3: Transports nationaux par chapitre de la NST/R, UE-15\*, 1999 et 2003 - % en tonnes**



\* Sauf Grèce.

**Graphique 4: Transports nationaux par chapitre de la NST/R, en 2003 - % en tonnes et tkm**



Disponibilité des données: voir notes méthodologiques.

**Chapitres de la NST/R**

- Ch. 0 Produits agricoles et animaux vivants
- Ch. 1 Denrées alimentaires et fourrage
- Ch. 2 Combustibles minéraux solides
- Ch. 3 Produits pétroliers
- Ch.4 Minerais et déchets pour la métallurgie
- Ch. 5 Produits métalliques
- Ch. 6 Minerais bruts ou manufacturés et matériaux de construction
- Ch. 7 Engrais
- Ch. 8 Produits chimiques
- Ch. 9 Machines, équipements de transport, objets manufacturés et biens divers

Le graphique 3 compare la distribution des transports nationaux par chapitre de marchandises en 1999 et 2003. Celle-ci est restée stable, une légère augmentation ayant été enregistrée pour les chapitres 6 et 9.

Le graphique 4 illustre la part des différents chapitres de marchandises pour les transports nationaux en 2003 exprimée en tonnes et en tkm.

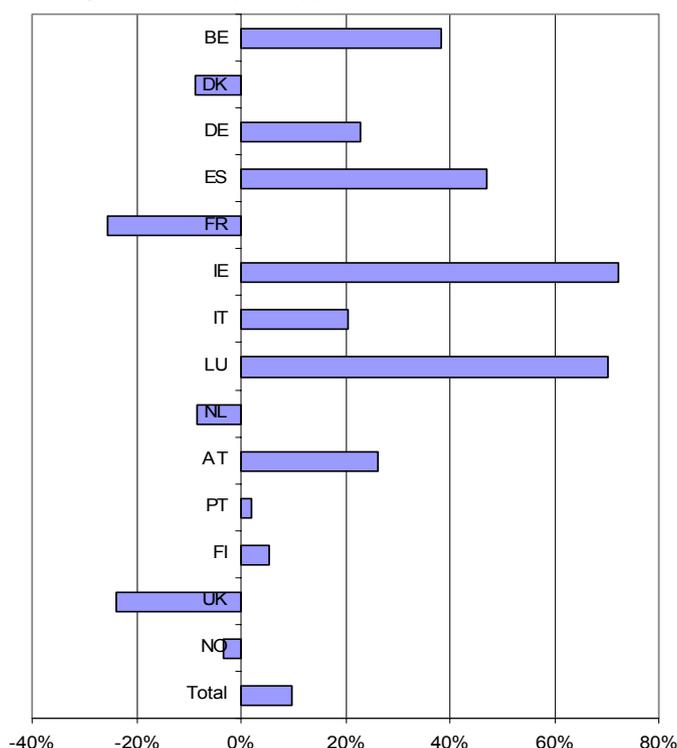
En terme de tonnage, le chapitre 6 : « minerais bruts ou manufacturés et matériaux de construction » est de loin la catégorie la plus importantes, représentant pratiquement la moitié du total. Parmi les autres catégories, seules les marchandises relevant du chapitre 9 « machines, équipement de transports, objets manufacturés et biens divers » et celles relevant du chapitre 1 « denrées alimentaires et fourrage », enregistrent plus de 10%.

En termes de tkm, la situation est très différente. La principale catégorie est le chapitre 9, qui représente environ un tiers du total. Le chapitre 6 atteint environ un cinquième du total, suivi de près par le chapitre 1. Le chapitre 0, « produits agricoles et animaux vivants » enregistre également une part de plus de 10%. Ces variations sont dues aux distances très différentes parcourues par les produits. Les matériaux de construction lourds sont le plus souvent disponibles à proximité de leur point d'utilisation. Il s'ensuit que les parcours effectués seront très brefs bien que les tonnages soient très importants. Par contraste, les objets manufacturés et biens divers du chapitre 9, qui inclut les marchandises en conteneurs sont souvent transportés sur de longues distances. Il en va de même pour les denrées alimentaires et autres produits agricoles.

## Transports internationaux chargés et déchargés

Comme le montre le tableau 3, les pays déclarants ont enregistré 352 milliards de tkm de transports internationaux en 2003. Au niveau de l'UE, ce chiffre est en recul par rapport à 2002. Comme pour les transports nationaux, ce ralentissement a mis fin à une phase de croissance continue amorcée en 1999. Toutefois, l'inclusion des données déclarées par les nouveaux États membres en 2002 et 2003 fait apparaître une progression des transports internationaux d'un peu moins de 1% entre les deux années. Au niveau des pays, la forte croissance des transports internationaux effectués par les transporteurs allemands est compensée par des baisses des transporteurs d'Italie, du Portugal, de la France et de la Belgique. En pourcentage, des hausses significatives ont été observées en Hongrie (12%), Norvège (12%), République tchèque (10%) et Irlande (9%) en 2003, par rapport à 2002. La progression a été de 7,5% en Allemagne tandis que le Portugal accusait un recul de 13%. Dans une perspective à long terme, les transports internationaux déclarés par les transporteurs de l'Union européenne ont augmenté de 10% entre 1999 et 2003 (graphique 5). Au niveau des pays, la croissance a été de plus de 70% pour l'Irlande et le Luxembourg, contre une diminution de 25% pour la France et de 23% pour le Royaume Uni. Le Danemark et les Pays-Bas ont également enregistré des baisses sensibles. De son côté, la Norvège a aussi enregistré une baisse.

**Graphique 5: Transports internationaux chargés et déchargés, en 2003 par rapport à 1999 - % en tkm**



Parmi les autres grands pays, l'Espagne a fait état d'une croissance de 47% tandis que l'Allemagne atteignait 23% et l'Italie 21%. La Suède affiche une croissance de 15% lorsqu'on compare 2000 avec 2003.

Sur le total déclaré en 2003, quelque 95% étaient attribuables aux transports internationaux entre les États membres de l'UE-25, un peu moins de 2% aux transports avec les pays candidats (Bulgarie, Croatie, Roumanie et Turquie) et la Norvège tandis que 3,8% représentaient les transports internationaux avec d'autres pays. En ce qui concerne les

pays déclarants, la Lettonie, l'Estonie, la Finlande et la Lituanie se sont distinguées par un mode d'opération différent, avec environ un cinquième de leurs transports internationaux effectués avec d'autres pays et une réduction correspondante des activités de transports à l'intérieur de l'UE. Il s'agit pour l'essentiel de transports à destination de et en provenance de la Russie et des pays voisins. La Suède a enregistré plus du quart de ses transports internationaux avec des pays candidats et la Norvège, essentiellement à destination de et en provenance de la Norvège.

**Tableau 3: Transports internationaux chargés et déchargés - en millions de tkm**

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003 - part du total		
											Intra- EU25	PC et Norvège	Autres
BE	19 433	22 833	21 084	21 920	19 900	17 250	25 320	26 501	25 160	23 867	98.4%	0.1%	1.5%
CZ	:	:	:	:	:	:	20 528	22 085	23 636	26 025	93.2%	3.0%	3.8%
DK	<b>8 765</b>	12 421	11 344	11 226	10 796	12 276	12 166	10 510	10 895	11 208	90.1%	7.8%	2.1%
DE	:	33 664	33 887	38 751	42 173	45 652	48 684	52 150	52 174	56 072	92.9%	1.7%	5.5%
EE	:	:	:	:	:	:	:	:	:	2 215	75.0%	2.8%	22.2%
EL	2 119	867	841	1 734	1 272	:	:	:	:	:	:	:	:
ES	12 271	22 513	25 250	28 348	32 814	35 066	40 472	45 323	52 353	51 515	98.4%	0.1%	1.5%
FR	34 064	40 041	40 333	39 439	40 291	41 975	37 863	35 917	32 673	31 316	96.6%	0.1%	3.3%
IE	1 008	:	:	:	:	1 699	2 650	2 295	2 680	2 927	98.5%	0.0%	1.5%
IT	20 498	12 497	23 940	19 754	:	24 465	25 742	30 553	31 400	29 510	94.5%	1.4%	4.1%
CY	:	:	:	:	:	:	:	:	37	30	93.3%	6.7%	0.0%
LV	:	:	:	:	:	:	:	:	3 142	3 360	77.5%	0.2%	22.3%
LT	:	:	:	:	:	:	:	:	:	6 295	83.4%	1.3%	15.3%
LU	:	<b>3 341</b>	:	1 213	<b>1 245</b>	1 461	1 529	2 009	2 358	2 487	98.0%	0.6%	1.4%
HU	:	:	:	:	:	:	:	6 324	6 298	7 086	94.7%	3.3%	2.0%
NL	30 896	33 901	35 147	35 999	36 809	41 005	37 876	37 470	36 782	37 517	96.8%	1.1%	2.1%
AT	:	12 474	13 103	13 613	14 610	15 653	16 712	18 623	19 002	19 777	96.4%	1.4%	2.2%
PT	5 152	<b>7 199</b>	8 846	10 046	<b>10 188</b>	10 990	11 792	12 135	12 870	11 212	98.1%	0.0%	1.9%
SK	:	:	:	:	:	:	:	:	:	8 816	94.5%	2.3%	3.3%
FI	:	:	2 570	2 122	2 413	3 712	3 977	3 671	3 708	3 907	68.1%	13.0%	18.9%
SE	:	3 057	2 827	2 662	2 916	2 721	3 732	3 681	4 080	4 294	71.1%	27.2%	1.7%
UK	10 651	14 415	15 523	16 263	16 122	16 905	14 951	13 208	12 816	12 873	94.8%	0.4%	4.8%
Total	:	:	:	:	:	:	:	:	:	<b>352 309</b>	94.5%	1.7%	3.8%
NO	:	:	:	:	:	3 074	2 953	2 722	2 652	2 971	97.7%	0.0%	2.3%

Chiffres en gras: voir notes méthodologiques; DK: le chiffre pour 1990 a été estimé sur la base des statistiques commerciales.

## Trafic tiers

Les transporteurs immatriculés dans les États membres ont effectué 48 milliards de tkm de trafic tiers en 2003. Ceci représente une baisse d'activité de 1,6% en 2003 par rapport à 2002. Une fois encore, cette baisse a marqué la fin de la croissance qui s'était amorcée en 1999. Les transporteurs immatriculés aux Pays-Bas et en France ont connu des baisses importantes d'activité en 2003 par rapport à 2002, lesquelles ont été partiellement compensées par une

progression en Italie et au Luxembourg. Les principaux acteurs du marché sont les Pays Bas, l'Autriche, l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg et, dans une moindre mesure, l'Espagne et le Portugal. Tous ces pays, à l'exception des deux derniers, sont proches des principales routes d'échange et leurs transporteurs profitent des opportunités qui en résultent.

**Tableau 4: Trafic tiers réalisé par les transporteurs des pays déclarants - en millions de tkm**

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
BE	2 298	3 799	3 746	2 933	3 848	3 339	4 606	4 481	5 109	5 225
CZ	:	:	:	:	:	:	2 568	1 975	3 719	3 147
DK	:	<b>543</b>	<b>444</b>	478	390	436	606	573	433	599
DE	:	2 762	2 656	3 293	3 855	4 354	4 086	5 109	5 963	5 907
EE	:	:	:	:	:	:	:	:	:	134
EL	4	:	:	:	:	:	:	:	:	:
ES	:	373	454	495	703	791	1 064	1 369	2 101	1 919
FR	2 174	2 694	2 911	2 795	2 811	2 957	2 157	1 775	1 414	846
IE	184	:	:	:	:	354	563	371	445	297
IT	:	186	237	:	:	509	411	610	528	834
LV	:	:	:	:	:	:	:	:	1 070	1 067
LT	:	:	:	:	:	:	:	:	:	3 188
LU	:	:	1 767	2 594	<b>2 710</b>	3 436	4 436	4 647	4 254	4 548
HU	:	:	:	:	:	:	:	228	367	392
NL	4 396	5 972	6 269	6 493	7 014	8 246	8 455	8 020	8 570	8 124
AT	:	<b>2 930</b>	<b>3 202</b>	<b>3 390</b>	<b>3 798</b>	5 827	5 676	6 006	6 394	6 289
PT	133	468	361	332	352	688	785	1 332	1 751	1 695
SK	:	:	:	:	:	:	:	:	:	2 654
FI	:	:	153	21	<b>74</b>	103	231	83	159	98
SE	:	64	50	70	26	17	318	347	571	647
UK	361	291	401	392	403	292	223	238	213	269
Total	:	:	:	:	:	:	:	:	:	47 879
NO	:	:	36	91	74	76	60	55	42	80

Chiffres en gras: voir notes méthodologiques.

Au niveau des pays individuels, l'importance du trafic tiers par rapport au transport total a varié considérablement en 2003. Le trafic tiers a représenté 47% du transport total déclaré par le Luxembourg, 28% pour la Lituanie et plus de 15% pour la Lettonie, l'Autriche et la Slovaquie. Celui-ci a été pratiquement négligeable pour la France, l'Italie, la Finlande, le Royaume-Uni et la Norvège.

En dépit du recul enregistré en 2003, sur le long terme de 1999 à 2003, le trafic tiers a manifesté une croissance annuelle moyenne de 4,4% au niveau de l'Union européenne. La Belgique, l'Espagne, l'Italie et le Portugal ont tous largement progressé. La Suède a doublé son trafic tiers entre 2000 et 2003. Les résultats les plus médiocres ont été enregistrés par la France, le Royaume-Uni et la Finlande.

## Transport de cabotage

**Tableau 5: Cabotage réalisé par les transporteurs des pays déclarants - en millions de tkm**

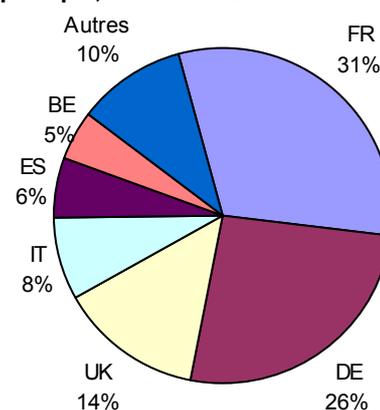
	1999	2000	2001	2002	2003
BE	938	1 366	1 635	2 226	1 867
CZ	:	-	1	-	-
DK	102	248	187	132	191
DE	1 533	1 408	1 688	1 602	1 565
EE	:	:	:	:	57
ES	271	246	350	586	749
FR	756	815	607	530	551
IE	416	725	537	420	491
IT	350	273	599	671	559
LV	:	:	:	20	17
LT	:	:	:	:	21
LU	1 039	1 230	1 556	1 984	2 044
HU	:	:	99	82	59
NL	1 632	1 697	2 002	1 810	2 339
AT	222	345	449	440	455
PT	99	40	148	187	319
SK	:	:	:	:	74
FI	35	49	46	30	25
SE	:	119	164	165	230
UK	44	110	59	85	68
Total	:	:	:	:	11 681
NO	24	4	9	11	16

Le cabotage désigne le transport effectué dans un pays A par des transporteurs immatriculés dans un pays B. Il est déclaré par le pays B et est considéré comme du transport international. En 2003, les transporteurs des États membres ont effectué 11,7 milliards de tkm de transport de cabotage ce qui représente une croissance de 5,4% par rapport à 2002, poursuivant ainsi l'évolution à la hausse de ce type de transport constatée depuis que la déclaration de données fiables a été introduite en 1999. Les activités de cabotage effectuées par des transporteurs des Pays-Bas, de l'Espagne et du Portugal ont fortement progressé en 2003, compensant en partie la baisse d'activité des transporteurs de Belgique et d'Italie. Les sociétés de transports immatriculées au Pays-Bas ont été les plus actives sur le marché du cabotage en 2003, suivies de celles du Luxembourg, de la Belgique et de l'Allemagne.

Le graphique 6 montre la ventilation du cabotage par pays où il est pratiqué en 2003, effectué par les pays déclarants (voir tableau 5). La France demeure le principal marché de cabotage avec 31% du total, suivie de l'Allemagne (26%), du Royaume-Uni (14%) et de l'Italie (8%).

Le tableau 6 illustre le taux de pénétration du cabotage par pays où il est pratiqué. Ce taux représente la part du cabotage dans le transport national total (transport national plus cabotage). En 2003, la Belgique affichait le taux de pénétration le plus élevé avec 2,7%, suivie de la France avec 2,1%. Les pays de la périphérie tels que l'Irlande et la Finlande présentaient des taux de pénétration très faibles bien que les transporteurs irlandais soient très actifs dans ce secteur.

**Graphique 6: Ventilation du cabotage par pays où il est pratiqué, en 2003 - % en tkm**



D'une façon générale, le taux de pénétration du cabotage a progressé régulièrement dans l'Union européenne de 0,8% en 1999 à 1,1% en 2003. Au niveau des pays, le Danemark, la France et le Royaume-Uni ont vu leur taux de pénétration plus que doubler de 1999 à 2003. La Norvège a enregistré une hausse encore plus forte mais à partir d'une base très limitée. À l'opposé, l'Espagne, le Luxembourg et l'Italie ont tous accusé une baisse du taux de pénétration, surtout le Luxembourg.

**Tableau 6: Taux de pénétration du cabotage par pays dans lequel il est pratiqué (sur la base des tkm réalisés)**

	1999	2000	2001	2002	2003
BE	2.59	2.31	2.89	2.10	2.67
CZ	:	0.10	0.10	0.08	0.17
DK	0.39	0.47	0.92	0.98	1.16
DE	1.11	1.12	1.16	1.34	1.31
EE	:	:	:	:	0.00
ES	0.54	0.38	0.53	0.50	0.50
FR	0.93	1.26	1.55	1.91	2.06
IE	0.06	0.29	0.11	0.13	0.07
IT	0.61	0.45	0.58	0.48	0.62
LV	:	:	:	0.00	0.44
LT	:	:	:	:	0.02
LU	2.84	2.20	3.23	3.96	1.30
HU	:	:	0.18	0.14	0.21
NL	0.52	0.71	0.88	0.97	0.68
AT	1.14	1.72	2.34	1.72	1.68
PT	0.21	0.30	0.18	0.24	0.28
SK	:	:	:	:	0.06
FI	0.00	0.01	0.12	0.01	0.10
SE	0.84	0.67	0.76	0.67	0.80
UK	0.48	0.87	0.86	0.96	1.05
Total	:	:	:	:	1.08
NO	0.10	0.41	0.41	0.65	0.97

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

Les données présentées ici concernant les années jusque et y compris 1998 ont été recueillies dans le cadre de la directive du Conseil 78/546/CEE relative aux relevés statistiques des transports de marchandises par route modifiée par la directive du Conseil 89/462/CEE. Les données concernant les années 1999 à 2003 ont été recueillies en application du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil relatif aux relevés statistiques des transports de marchandises par route, qui remplace les directives précédentes. La présente publication fournit donc des résultats statistiques obtenus auprès de deux sources différentes. Alors que les données recueillies conformément à la directive 78/546/CEE du Conseil sont fondées partiellement sur les déclarations des autorités douanières, les données recueillies dans le cadre du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil sont fondées sur des enquêtes par sondages effectués dans les divers États membres. Bien que des efforts importants aient été accomplis pour permettre la comparabilité et lisser les ruptures des séries (indiquées par une barre après les chiffres), certains ajustements méthodologiques pourraient être nécessaires à l'avenir. C'est pourquoi les commentaires de la présente publication se concentrent principalement sur les données relatives à la période 1999-2003.

Au niveau européen, il est appliqué des procédures d'agrégation communes pouvant différer des pratiques nationales. Pour certains pays, les chiffres des transports internationaux et du trafic tiers concernant les années antérieures à 1999 peuvent se référer, conformément aux directives 78/546 et 89/462, à la CE-12 et à l'UE-15 respectivement, auquel cas les transports effectués en dehors de l'UE ne sont pas inclus. En conséquence, des différences peuvent exister entre les chiffres publiés ici et les valeurs nationales. En ce qui concerne la définition des transports nationaux et internationaux, les informations relatives aux parcours sont utilisées au niveau européen, ce qui peut entraîner des différences dans les valeurs correspondantes provenant des pays qui utilisent des informations liées aux marchandises pour cette définition.

### Allemagne

Il est difficile de présenter des données antérieures à 1995 pour deux raisons. D'une part les données de 1990 ne prennent pas en considération la réunification de l'Allemagne : le calcul de la croissance des transports sur la base de cette année serait donc trompeur. D'autre part, les séries sont interrompues entre 1994 et 1995, lorsque l'Allemagne a introduit de nouvelles méthodes de sondage. Eurostat préfère donc ne pas présenter de données antérieures à 1995 pour l'Allemagne. Une autre interruption est due au fait qu'à partir de 1999, des transports antérieurement exemptés sont dorénavant pris en considération.

### Grèce

La Grèce n'a communiqué aucune donnée sur les transports routiers depuis 1999.

### Espagne

Transports nationaux : depuis le premier trimestre de 2002, les transports de marchandises à l'intérieur d'une même municipalité sont pris en compte lors de l'enquête. Il en a résulté une très forte augmentation des tonnages. Du fait des distances relativement courtes, les nombres de tkm sont beaucoup moins affectés.

### Portugal

Les données sur les transports pour compte propre pour les périodes 2000 à 2003 ont été estimées par ce pays sur la base des données équivalentes pour 1999.

### Suède

La Suède a déclaré les données de 1999 conformément aux directives précédentes.

### Transports internationaux chargés et déchargés

Les transports internationaux présentés ici sont fondés sur les chargements et déchargements de marchandises déclarés par les États membres. On évite le double comptage du fait que les

déclarations portent uniquement sur les transporteurs résidents des pays déclarants : depuis 1999, les chiffres additionnent les marchandises expédiées par des transporteurs résidents vers tous les pays du monde et celles importées dans le pays déclarant par les transporteurs résidents de tous les pays du monde.

### Trafic tiers

Le trafic tiers est défini comme des transports routiers internationaux effectués par des véhicules immatriculés dans un pays tiers (mouvements de marchandises par la route du pays A au pays B effectués par des transporteurs immatriculés dans le pays C). Les chiffres présentés dans le tableau 4 prennent en considération le trafic tiers effectué par les transporteurs des pays déclarants. Ils ne montrent donc pas où, mais par qui ce transport a été effectué. Les données relatives au trafic tiers sont incomplètes pour les années jusque et y compris 1998. Pour ces chiffres, deux sources ont été utilisées : les données visées par la directive 78/546 du Conseil et les chiffres tirés du « Questionnaire commun » (questionnaire conjoint de la CEE-NU et de la CEMT).

### Transport de cabotage

Le cabotage est déclaré par les États membres pour les transporteurs immatriculés dans leur pays qui effectuent du transport sur le territoire national d'un autre pays. Comme les données concernant ce type de transport ne sont jugées fiables qu'à partir de 1999, la présente publication ne contient pas de données sur le cabotage antérieures à cette année.

### Total des transports internationaux

Le total des transports internationaux – chargés et déchargés, trafic tiers et cabotage – inclut les transports déclarés par les transporteurs immatriculés dans les États membres et la Norvège, exécutés complètement ou partiellement en dehors de ces pays. Les données relatives aux transports effectués par les transporteurs immatriculés dans d'autres pays ne sont pas incluses.

### Ventilation par groupes de marchandises

La classification NST/R (Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport/révisée) comporte 24 groupes de marchandises qui ont été agrégés au niveau des chapitres NST/R. ([www.europa.eu.int/comm/eurostat/ramon](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/ramon)).

### Disponibilité des données

Les chiffres figurant dans la présente publication proviennent de la base de données de diffusion gratuite d'Eurostat et reflètent l'état de disponibilité des données à la fin février 2005.

Les graphiques 1 et 3 présentent des données des États membres de l'UE15 (Grèce exceptée). Le graphique 4 présente des données des États membres de l'UE25 (Grèce, Malte, Pologne et Slovaquie exceptés). Les totaux des tableaux et graphiques n'incluent pas la Norvège.

**Les chiffres apparaissant en gras** renvoient aux corrections effectuées par les États membres dans le cadre de la validation du contenu de publications récentes. Les valeurs détaillées sous-jacentes n'apparaissent pas nécessairement dans la base de données de diffusion gratuite d'Eurostat étant donné que certains pays n'ont pas encore été en mesure de fournir des mises à jour correspondantes.

**Les estimations** sont présentées en italique.

**Dans la présente publication :**

1 milliard = 1 000 000 000
- sans objet
: non disponible

La présente publication a été élaborée avec l'aide de Marie-Noëlle Dietsch et de Richard Butchart.

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

### **Les bases de données**

[Site Web EUROSTAT/Transport/Transport routier](#)

---

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

Bâtiment BECH, Bureau A4/017  
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408  
Fax (352) 4301 35349

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

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

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

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

Vous trouverez sur notre site internet des informations sur ce réseau de centres d'appui:  
[www.europa.eu.int/comm/eurostat/](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/)

---

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

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

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.eu.int>  
E-mail: [info-info-opoce@cec.eu.int](mailto:info-info-opoce@cec.eu.int)

---