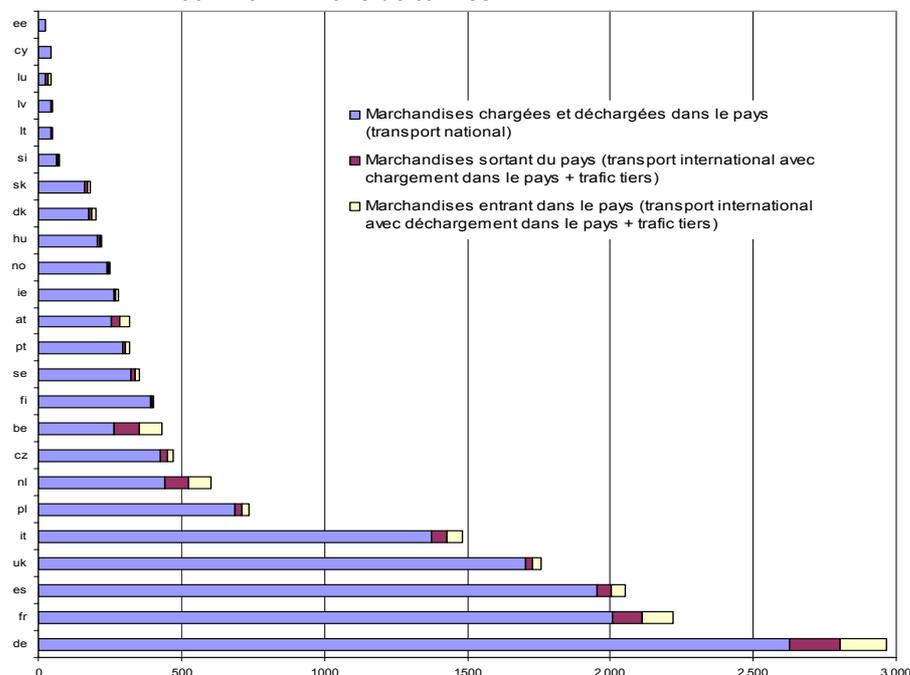


Transport routier de marchandises par provenance et destination en 2004

Les 10 principaux flux ont lieu entre les pays de l'UE-15

Graphique 1: Marchandises transportées sur le territoire de chaque pays en 2004 – en millions de tonnes



Disponibilité des données: voir 'Notes méthodologiques'.

Faits marquants

En 2004, le transport routier européen a été dominé, en termes de tonnage, par les cinq principales économies que sont l'Allemagne, la France, l'Espagne, le Royaume-Uni et l'Italie, où les transports internationaux jouent un rôle plutôt mineur par rapport aux transports nationaux.

Dans un certain nombre d'États membres de taille moyenne, comme les Pays-Bas, l'Autriche, le Danemark et particulièrement la Belgique, les transports internationaux ont occupé une place plus importante. À l'exception de Chypre, cela a aussi été le cas pour des pays plus petits, tels que l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Slovaquie et, en particulier, le Luxembourg.

L'Allemagne a occupé la première place, aussi bien dans les transports internationaux à l'intérieur de l'UE qu'à l'extérieur. En ce qui concerne les transports intra-UE, les transporteurs de France, de Belgique et des Pays-Bas ont eu les parts les plus importantes. Pour ce qui est des transports extra-UE, la Suède et l'Italie se sont imposées comme les autres acteurs principaux. Il est intéressant de noter que la Pologne et la Finlande se sont également révélées être des acteurs importants dans ce domaine.

Les transporteurs nationaux polonais ont effectué une part considérable des transports internationaux de leur pays, marquant un net contraste avec les transporteurs français, qui n'ont réalisé que 34 % des transports internationaux sortants de leur pays. Le flux de pays à pays le plus important dans le cadre des transports intra-UE a été réalisé, en terme de tonnes-kilomètres, entre la France et l'Espagne.

Statistiques en bref

TRANSPORTS

10/2005

Auteurs

Carla SCIULLO

Maria SMIHILY

Contenu

Faits marquants 1

Structure du transport routier international de marchandises pour les États membres de l'UE 2

Les partenaires des États membres de l'UE dans le transport routier international de marchandises..... 4

Flux entre pays..... 5

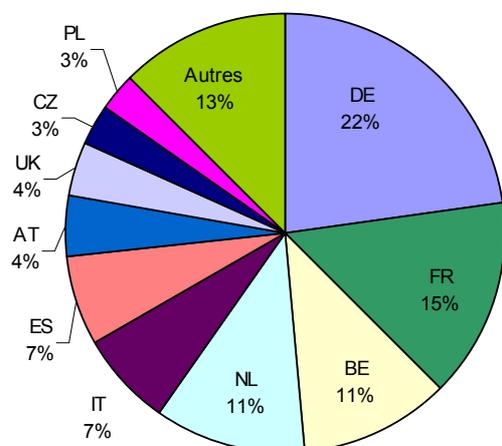


eurostat



Structure du transport routier international de marchandises pour les États membres de l'UE

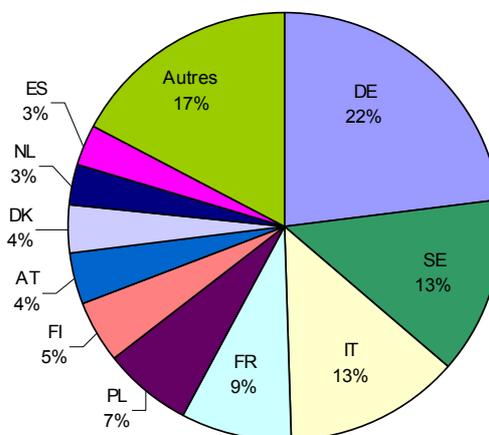
Graphique 2: Part du transport international de chaque pays dans le volume total des transports internationaux intra-UE, en 2004 - % en tonnes



Disponibilité des données: voir 'Notes méthodologiques'

En 2004, l'Allemagne a occupé une place prépondérante, tant dans le transport international à l'intérieur de l'UE qu'à l'extérieur, avec 22 % du tonnage total. Les autres acteurs majeurs en ce qui concerne les transports intra-UE ont été la France, la Belgique et les Pays-Bas. Parmi les nouveaux États membres, la République tchèque et la Pologne ont, toutes deux, pris en charge 3 % du volume total des transports internationaux intra-UE. Pour ce qui est des transports extra-UE, la Suède, qui dispose d'une longue frontière terrestre avec la Norvège, et l'Italie, qui approvisionne la Suisse et Saint-Marin, ont également apporté une contribution significative. La Pologne et la Finlande, qui sont tous deux des pays périphériques, ont également apporté des contributions importantes.

Graphique 3: Part du transport international de chaque pays dans le volume total des transports internationaux extra-UE, en 2004 - % en tonnes



Disponibilité des données: voir 'Notes méthodologiques'

Le tableau 1 présente les transports effectués par tous les pays déclarants sur un territoire national spécifique. Il apparaît que l'Allemagne a le plus important tonnage de marchandises à l'entrée et à la sortie d'un pays, à la fois en 2000 et en 2003, suivi par la France et la Belgique. Cependant la comparaison entre ces deux années doit être faite avec précautions. En 2003, l'activité de la plupart des nouveaux États membres était incluse dans les données, tandis qu'en 2000 seule l'activité d'un nouvel État membre (République Tchèque) pouvait être prise en compte. Ainsi, certaines valeurs élevées obtenues en 2003 pour les anciens États membres, en particulier ceux proches des nouveaux États membres, sont influencées par cette différence de couverture entre les deux années.

Tableau 1: Marchandises à la sortie ou à l'entrée d'un pays en 2000 et 2003 – en milliers de tonnes

	Marchandises sortant du pays		Marchandises entrant dans le pays		Total	
	2000	2003	2000	2003	2000	2003
BE	90 972	87 832	75 133	74 086	166 105	161 918
CZ	20 363	23 286	13 622	18 199	33 985	41 485
DK	11 995	11 565	12 291	13 264	24 286	24 829
DE	134 660	155 277	132 387	139 321	267 047	294 598
EE	93	1 776	166	1 300	259	3 076
ES	32 698	39 109	32 097	37 506	64 795	76 615
FR	93 977	95 710	98 884	103 803	192 861	199 513
IE	4 522	7 438	9 703	11 112	14 225	18 550
IT	38 512	43 657	40 416	45 372	78 928	89 029
CY	:	9	:	11	:	20
LV	9	2 014	59	2 105	68	4 119
LT	64	2 990	37	2 424	101	5 414
LU	6 411	8 919	7 922	10 085	14 333	19 004
HU	1 930	6 608	1 821	7 225	3 751	13 833
NL	75 982	78 033	72 316	77 042	148 298	155 075
AT	23 219	28 178	26 361	30 770	49 580	58 948
PL	1 914	3 813	2 745	4 216	4 659	8 029
PT	7 042	8 150	10 189	9 747	17 231	17 897
SI	561	680	760	980	1 321	1 660
SK	2 428	8 860	2 557	7 915	4 985	16 775
FI	3 284	3 728	3 661	4 221	6 945	7 949
SE	10 667	12 709	9 281	11 564	19 948	24 273
UK	23 199	24 037	23 615	28 016	46 814	52 053
NO	3 555	4 258	5 603	6 658	9 158	10 916

Disponibilité des données: voir 'Notes méthodologiques'

Tableau 2: Marchandises à la sortie ou à l'entrée d'un pays, par nationalité du transporteur, 2004 – en 1000 de tonnes

	Marchandises sortant du pays				Marchandises entrant dans le pays			
	Total (milliers de tonnes)	Part en %			Total (milliers de tonnes)	Part en %		
		Transporteurs nationaux	Autres transporteurs UE-15	Autres transporteurs NEM		Transporteurs nationaux	Autres transporteurs UE-15	Autres transporteurs NEM
BE	87 944	43%	54%	3%	74 471	36%	61%	3%
CZ	23 883	79%	9%	12%	20 211	77%	8%	15%
DK	13 724	64%	30%	5%	14 589	50%	43%	6%
DE	177 634	43%	43%	13%	160 971	36%	48%	15%
EE	2 147	81%	1%	18%	1 715	72%	3%	25%
ES	48 992	57%	38%	5%	49 351	56%	40%	4%
FR	103 292	34%	62%	4%	110 880	28%	68%	4%
IE	7 402	62%	37%	0%	11 018	49%	50%	1%
IT	51 780	41%	49%	10%	55 072	37%	53%	9%
CY	6	100%	0%	0%	7	100%	0%	0%
LV	2 418	70%	1%	29%	2 232	59%	1%	40%
LT	3 312	81%	0%	18%	2 992	74%	2%	24%
LU	9 057	57%	42%	1%	10 878	50%	49%	1%
HU	9 872	42%	17%	41%	8 570	38%	16%	46%
NL	80 389	65%	31%	4%	80 459	61%	36%	3%
AT	30 117	56%	32%	12%	34 270	48%	39%	13%
PL	23 440	84%	5%	11%	21 371	81%	8%	11%
PT	13 604	75%	24%	0%	14 774	67%	32%	1%
SI	4 836	81%	13%	5%	5 624	79%	15%	6%
SK	9 498	71%	4%	25%	8 516	62%	6%	32%
FI	4 905	79%	10%	11%	4 696	79%	13%	8%
SE	14 746	35%	45%	11%	14 205	25%	54%	11%
UK	26 219	44%	50%	6%	29 611	32%	60%	8%
NO	4 607	43%	52%	5%	6 838	29%	66%	5%

Disponibilité des données: voir 'Notes méthodologiques'

Le tableau 2 montre les parts respectives par nationalité des transporteurs dans le transport international des États membres en 2004. Parmi les pays connaissant d'importants flux commerciaux internationaux, les Pays-Bas ont vu les deux tiers environ du volume de leurs transports internationaux réalisés par des transporteurs nationaux. En revanche, les transporteurs français ont contribué pour un tiers seulement au transport international de la France, tandis que les transporteurs belges, italiens, britanniques et allemands ont traité moins de la moitié du volume total des transports internationaux de leurs pays respectifs.

Les nouveaux États membres, en particulier la Pologne, se sont démarqués, puisque les deux tiers du volume de leurs transports internationaux ont été pris en charge par leurs propres transporteurs. La Hongrie a été la seule exception, les transporteurs nationaux prenant en charge moins de la moitié de son tonnage international.

Les autres États membres atteignant des niveaux élevés de parts de marché pour leurs propres transporteurs ont été la Finlande, le Danemark, l'Espagne, l'Irlande, l'Autriche et le Portugal. À l'opposé, les transporteurs suédois ont pesé pour moins du tiers dans le volume de transports internationaux de la Suède. Cependant, il semble qu'en 2004 le commerce de l'UE se soit encore effectué en deux blocs distincts. Pour les nouveaux États membres, la participation à leurs flux internationaux est largement le fait d'autres nouveaux États membres et varie entre un cinquième et deux cinquièmes du tonnage international de chaque pays, sauf pour la République tchèque et la Slovénie.

L'UE-15 observe des taux très élevés d'interpénétration du transport international de ses États membres. La moitié ou plus du volume de transport international de la Belgique, de la France, de l'Italie, de la Suède et du Royaume-Uni est réalisé par des transporteurs d'autres pays de l'UE-15. La même chose vaut pour la Norvège, où les transporteurs de l'UE-15 ont représenté plus de la moitié du transport international de ce pays.

En ce qui concerne les échanges entre les deux blocs, les pays de l'UE-15 pour lesquels les taux de pénétration des nouveaux États membres ont été les plus élevés sont l'Allemagne, l'Autriche et la Suède, avec 10 % de leur tonnage international réalisé par des transporteurs des nouveaux États membres. En revanche, la Belgique, les Pays-Bas, la France, l'Irlande, le Luxembourg et le Portugal ont enregistré des taux inférieurs à 5 %. Parmi les nouveaux États membres, ceux qui sont les plus ouverts à une participation de l'UE-15 sont la Slovénie et la Hongrie avec environ 15 % et la République tchèque avec près de 9 % de leurs transports internationaux effectués par des transporteurs de l'UE-15.

Les partenaires des États membres de l'UE dans le transport routier international de marchandises

Tableau 3: Marchandises à la sortie de chaque pays, par partenaire principal, en 2004 – en milliers de tonnes

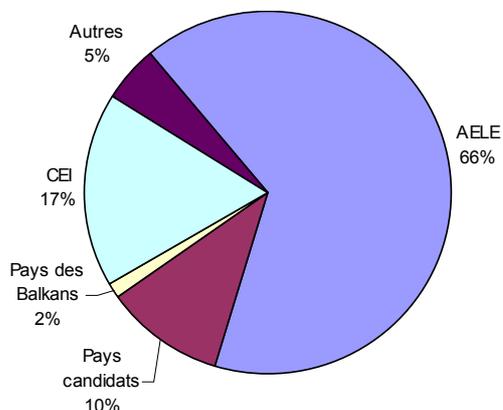
Relation avec le principal partenaire			
	Destination principale	Nombre de tonnes pour la principale destination	% du total des marchandises à la sortie
BE	FR	30 756	35%
CZ	DE	9 590	40%
DK	DE	6 370	47%
DE	NL	39 936	22%
EE	RU	517	24%
ES	FR	17 794	36%
FR	BE	23 243	23%
IE	UK	6 562	90%
IT	DE	14 117	27%
LV	RU	431	17%
LT	RU	542	17%
LU	DE	2 920	33%
HU	DE	1 744	19%
NL	DE	35 605	44%
AT	DE	13 320	44%
PL	DE	9 218	39%
PT	ES	9 904	74%
SI	IT	1 406	29%
SK	CZ	2 748	29%
FI	SE	2 862	58%
SE	NO	4 305	29%
UK	IE	10 314	40%
NO	SE	2 617	57%

Disponibilité des données: voir 'Notes méthodologiques

Les tableaux 3 et 4 montrent les principales relations de chaque pays en ce qui concerne les marchandises à la sortie et à l'entrée en 2004. L'Allemagne a été le principal partenaire dans 17 des 44 relations possibles présentées. Dans les cas où l'Allemagne est un voisin direct du pays partenaire, elle a représenté entre 30% et 50 % du volume total des transports internationaux, tandis que sa part variait entre 20% et 30 % en l'absence de frontière terrestre commune. Lorsque l'Allemagne n'apparaît pas, le principal partenaire est généralement un voisin proche, comme par exemple pour les paires Portugal / Espagne, Irlande / Royaume-Uni, Suède / Norvège et Suède / Finlande.

Graphique 4: Part des pays partenaires hors UE, 2004 - % de tonnes

Transport total à l'extérieur de l'UE: 53 millions de tonnes



Disponibilité des données: voir 'Notes méthodologiques

Tableau 4: Marchandises à l'entrée de chaque pays, par partenaire principal, en 2004 – en milliers de tonnes

Relation avec le partenaire principal			
	Principale provenance	Nombres de tonnes à partir de la principale provenance	% du total des marchandises à l'entrée
BE	FR	23 243	31%
CZ	DE	8 464	42%
DK	DE	6 677	45%
DE	NL	35 605	22%
EE	FI	359	21%
ES	FR	19 726	40%
FR	BE	30 756	28%
IE	UK	10 314	93%
IT	DE	14 031	26%
LV	LT	540	25%
LT	DE	685	23%
LU	DE	3 895	35%
HU	DE	2 167	23%
NL	DE	39 936	50%
AT	DE	18 932	56%
PL	DE	9 046	42%
PT	ES	11 235	75%
SI	IT	1 500	27%
SK	CZ	2 870	33%
FI	SE	2 201	47%
SE	FI	2 862	20%
UK	FR	6 961	23%
NO	SE	4 305	62%

Disponibilité des données: voir 'Notes méthodologiques.

Dans le cas de l'Irlande, la part du Royaume-Uni s'établissait à environ 90 % dans les deux sens. Cependant, alors que l'Irlande a été la principale destination pour le Royaume-Uni, elle n'a compté que pour 40 % dans le volume total du Royaume-Uni. L'Espagne a absorbé près de trois quarts des marchandises du Portugal. Dans le cas de l'Irlande, le Royaume-Uni enregistre la part la plus importante pour un partenaire principal (90% à 93 %), tandis que la part représentée par l'Allemagne par rapport à son principal partenaire dans les deux sens, la Hongrie, (19% à 23 %) est la plus basse. La Russie a été la principale destination des marchandises quittant l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie.

Le graphique 4 montre les groupes de pays partenaires pour le transport extra-UE en 2004. Les pays de l'AELE représentent près de deux tiers du transport total, la Norvège et la Suisse étant les principaux pays partenaires au sein de ce groupe. Avec une part de 17%, la Communauté d'États Indépendants (CEI), constitue un autre groupe important, notamment pour la Pologne, les États baltes et la Finlande. Les pays candidats représentent 10 % du total et les pays des Balkans occidentaux 2 %, tandis que les 5 % restants se répartissent entre les autres pays.

AELE: Islande, Liechtenstein, Norvège et Suisse

Pays candidats (en 2004): Bulgarie, Croatie, Roumanie et Turquie

Pays des Balkans occidentaux: Albanie, Bosnie-et-Herzégovine, ancienne République yougoslave de Macédoine et Serbie-et-Monténégro

CEI: Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizstan, Moldavie, Fédération de Russie, Tadjikistan, Turkménistan, Ukraine et Ouzbékistan.

Flux entre pays

Tableau 5: Flux entre pays dans le transport routier de marchandises à l'intérieur de l'UE, 2004 – en millions de tkm

Pays de déchargement	Pays de chargement																								
	BE	CZ	DK	DE	EE	EL	ES	FR	IE	IT	CY	LV	LT	LU	HU	NL	AT	PL	PT	SI	SK	FI	SE	UK	
BE		410	231	6 855	90	29	2 289	7 503	17	1 985	-	95	171	374	240	3 983	560	1 104	343	54	271	76	124	844	
CZ	797		155	4 802	49	60	1 022	1 087	25	1 005	-	79	95	23	404	800	434	838	18	102	980	33	310	590	
DK	558	159		3 272	22	6	873	1 025	16	873	-	52	69	37	66	983	175	538	119	21	127	163	1 105	115	
DE	7 282	4 920	3 117		700	195	11 514	11 746	210	12 239	2	659	769	718	1 956	12 783	6 602	7 260	1 822	652	1 697	131	1 337	2 590	
EE	58	57	12	457		-	24	35	-	104	-	110	96	-	7	73	37	197	-	6	-	79	64	-	
EL	28	0	47	366	-		139	145	-	95	1	-	2	2	41	140	69	38	2	-	61	-	107	228	
ES	2 945	923	647	10 548	37	10		14 001	171	6 600	-	210	263	194	350	3 754	751	922	5 510	148	242	119	293	2 424	
FR	9 755	1 167	874	12 435	93	28	14 222		174	10 061	0	176	247	670	647	5 207	1 030	1 984	1 821	366	545	26	326	3 020	
IE	40	68	15	200	9	-	127	159		137	-	-	9	3	22	128	30	71	18	7	4	-	6	1 668	
IT	2 663	1 194	878	11 706	237	59	6 765	10 329	150		0	349	378	243	982	2 982	4 285	1 413	1 242	526	736	78	265	2 117	
CY	-	-	-	1	-	1	-	0	-	1		-	-	-	-	4	0	-	-	-	-	-	-	-	1
LV	32	82	22	498	121	-	98	62	-	185	-		138	-	50	132	26	286	-	-	15	12	47	4	
LT	112	164	24	996	122	5	254	234	12	292	-	109		1	58	169	35	413	-	16	51	50	40	135	
LU	669	29	26	716	-	14	147	512	5	216	-	-	-		10	164	32	44	52	4	-	3	15	42	
HU	390	466	110	2 530	2	43	575	542	12	785	-	56	58	34		477	402	591	71	119	351	80	169	308	
NL	3 972	770	543	10 524	193	55	3 377	3 281	124	2 009	1	207	138	177	378		835	1 291	442	81	250	77	655	802	
AT	734	674	167	8 482	57	54	872	959	17	2 781	-	66	46	63	400	1 204		305	52	182	231	20	303	467	
PL	1 227	926	333	7 070	60	69	1 754	2 045	25	1 805	-	143	310	37	537	1 574	305		77	128	394	56	652	791	
PT	451	106	157	2 061	-	49	6 278	1 974	34	1 383	-	11	1	67	40	590	133	158		16	-	1	50	545	
SI	139	137	20	725	29	-	202	324	-	577	-	-	4	10	219	186	256	107	41		96	-	23	86	
SK	277	958	106	1 379	3	24	495	186	4	539	-	5	27	-	215	311	239	329	11	51		13	100	130	
FI	36	67	111	146	68	-	151	34	-	76	-	12	8	3	71	163	20	68	-	20	56		1 187	-	
SE	145	505	1 049	1 411	37	113	672	211	35	426	0	53	27	23	107	737	252	575	28	37	80	1 325		17	
UK	1 382	1 012	283	3 496	-	29	4 784	4 459	1 247	4 093	3	17	122	106	413	1 325	524	1 419	684	148	267	10	15		

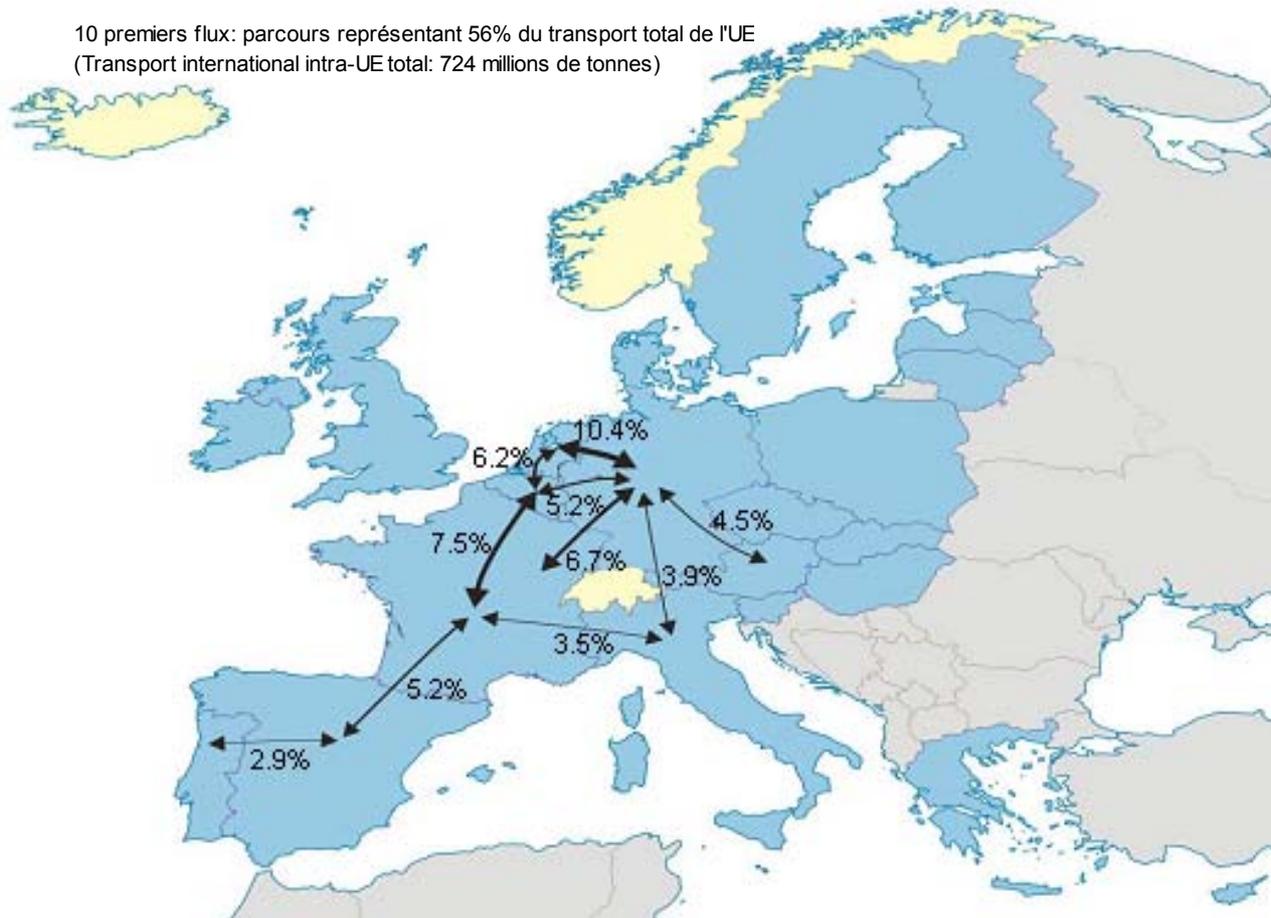
Disponibilité des données: voir 'Notes méthodologiques'.

Le tableau 5, qui montre les flux entre pays en tonnes-kilomètres, illustre la position dominante de l'Allemagne comme partenaire commercial de ce point de vue. En tant que marché pour les produits d'autres pays, l'Allemagne s'est placée en tête dans 15 des 23 relations possibles, la France dans 4 relations, l'Espagne et le Royaume-Uni dans 2 chacun et la Suède dans une relation. En tant que fournisseur, l'Allemagne a encore occupé la première place dans 15 relations sur 23, l'Espagne dans 3, la France et les Pays Bas dans 2 chacun et la Suède dans une. Ce tableau reflète la position de l'Allemagne comme économie dominante en Europe, à la fois en tant que fournisseur de produits manufacturés et en tant que marché pour les produits des autres pays.

Les autres grandes économies sont aussi fortement représentées, en particulier la France, l'Italie et l'Espagne. Les Pays-Bas et la Belgique, avec leurs importantes installations portuaires sont les autres acteurs de poids. La seule puissance économique n'y figurant pas est le Royaume-Uni, sa situation insulaire rendant plus difficiles les échanges par la route. Dans les cas où l'Allemagne n'est pas le principal partenaire, cette place est prise par un pays voisin ayant une frontière terrestre commune, sauf pour le Royaume-Uni pour qui le partenaire principal est la France à travers la Manche. Les flux entre la France et l'Espagne ont été les plus considérables, avec environ 14 milliards de tonnes-kilomètres transportées dans chaque sens.

Graphique 5: Transport routier de marchandises intra-UE, parts des principaux flux de pays à pays, 2004 - % du total (mesuré en tonnes)

10 premiers flux: parcours représentant 56% du transport total de l'UE
(Transport international intra-UE total: 724 millions de tonnes)



Disponibilité des données: voir 'Notes méthodologiques'

Le graphique 5 et le tableau 6 font apparaître les principaux flux de transport routier de marchandises entre pays en 2004. Il est intéressant de constater à cet égard que les transports internationaux ne sont dominés par aucun des flux. Cela signifie que, du point de vue des transports, l'économie de l'UE est en train de devenir une économie largement intégrée, avec des transporteurs qui traversent les frontières pour répondre aux demandes transnationales de leurs clients. D'un autre côté cependant, tous les flux figurant aux dix premières places ont concerné des pays de l'UE-15, et tous, sauf un, ont été réalisés à travers une frontière terrestre commune.

Tableau 6: Principaux flux entre pays dans les transports internationaux de marchandises intra-UE, 2004 – en milliers de tonnes

Classement en 2004	Paire de pays	Nombre total de tonnes	% du tonnage intra-UE total	Classement en 2003
1	DE NL	75 541	10.4%	1
2	BE FR	53 999	7.5%	2
3	DE FR	48 364	6.7%	4
4	BE NL	45 153	6.2%	3
5	BE DE	37 887	5.2%	5
6	ES FR	37 520	5.2%	6
7	AT DE	32 252	4.5%	7
8	DE IT	28 148	3.9%	8
9	FR IT	25 012	3.5%	9
10	ES PT	21 139	2.9%	13

Disponibilité des données: voir 'Notes méthodologiques.'

Cela semble indiquer qu'il existe un potentiel pour une intégration renforcée et que les parcours locaux relativement courts sont les plus nombreux. Les dix premiers flux ont représenté plus de la moitié du total.

L'Allemagne apparaît cinq fois dans la liste des dix premiers flux, le couple Allemagne / Pays-Bas étant le plus important et représentant plus de 10 % des flux internationaux intra-UE. La France figure dans quatre des dix premiers flux, ses relations avec la Belgique et l'Allemagne arrivant en deuxième et troisième positions, chacune représentant une part d'environ 7 % du total. Un des flux dont l'Allemagne et la France sont absentes arrive en quatrième position avec environ 6 % : il s'agit des échanges entre la Belgique et les Pays-Bas. Viennent ensuite les flux entre la Belgique et l'Allemagne, l'Espagne et la France, ainsi qu'entre l'Autriche et l'Allemagne avec près de 5 % pour chacun. Le seul flux, parmi les dix premiers, reliant des pays sans frontière terrestre commune a été le transport transalpin entre l'Allemagne et l'Italie avec 4 % du total. En neuvième et dixième places respectivement figurent les flux entre la France et l'Italie et entre l'Espagne et le Portugal.

Le tableau 6 montre aussi que le classement des flux reste relativement stable dans le temps. Les seuls changements intervenus concernent une permutation dans le classement entre les flux Allemagne / France et Belgique / Pays-Bas ainsi que l'arrivée en dixième place du flux Espagne / Portugal, ce qui représente une progression de trois places.

CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES MÉTHODOLOGIQUES

Les données présentées dans cette publication ont été recueillies dans le cadre du règlement (CE) n°1172/98 du Conseil relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route. Elles reposent sur des enquêtes par sondage effectuées dans les pays déclarants, c'est-à-dire les États membres de l'UE et la Norvège, et présentent le transport de marchandises par route effectué par des véhicules immatriculés dans ces pays.

Les chiffres communiqués dans la présente publication sont des agrégats établis à partir des données de tous les pays déclarants (États membres de l'UE plus Norvège).

Transport international

Dans la présente publication, le transport routier international de marchandises est constitué du transport international de marchandises chargées dans les pays déclarants, du transport international de marchandises déchargées dans les pays déclarants et du trafic tiers. Le cabotage, habituellement considéré comme transport international, n'est pas inclus ici.

Le double comptage est évité du fait que les déclarations portent uniquement sur les transporteurs résidents des pays déclarants. Les chiffres correspondent au total des marchandises expédiées par ces transporteurs résidents dans tous les pays du monde et de celles apportées dans l'État membre déclarant par des transporteurs résidents en provenance de tous les pays du monde.

Trafic tiers

Le trafic tiers s'entend 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 les transporteurs immatriculés dans le pays C).

Marchandises à l'entrée d'un pays

Le volume des marchandises entrant dans un pays est constitué de la somme des marchandises du transport international et du trafic tiers déchargées dans ce pays par les transporteurs de tous les pays déclarants.

Marchandises à la sortie d'un pays

Le volume des marchandises sortant d'un pays est constitué de la somme des marchandises du transport international et du trafic tiers chargées dans ce pays par des transporteurs de tous les pays déclarants.

'Transporteur': ce terme désigne un opérateur de transport qui effectue des transports routiers pour «compte d'autrui» (c'est-à-dire un transport de marchandises contre rémunération, pour le compte de tiers) ou qui exerce cette activité pour «compte propre».

Grèce

Depuis 1999, la Grèce n'a communiqué aucune donnée sur le transport routier.

Malte

Aucune donnée sur le transport routier n'a été communiquée par Malte en 2004.

Portugal

Les données pour 2004 sont provisoires.

Le graphique 1 présente les volumes de marchandises transportées sur le territoire de chaque pays lorsqu'il y a chargement ou déchargement des marchandises. Le trafic de transit, qui ne donne pas lieu à chargement ou déchargement dans le pays traversé, n'est pas pris en compte dans ce graphique.

Tableau 1

Les nouveaux États membres n'étaient pas soumis à une obligation de déclaration pour les années qui ont précédé leur adhésion en 2004. C'est pourquoi les chiffres présentés pour l'année 2000 comprennent les transports internationaux déclarés par les États membres de l'UE-15 et la République tchèque. Pour 2003, il a été possible d'inclure tous les nouveaux États membres, à l'exception de Malte, de la Pologne et de la Slovaquie.

Les États membres utilisent leurs propres enquêtes nationales pour collecter les données sur la base des indications des transporteurs routiers. Il en résulte des microdonnées qui se rapportent aux véhicules et aux parcours effectués par ceux-ci et qui fournissent des informations détaillées sur les marchandises transportées. Dans cette publication, la provenance et la destination sont déterminées à partir des informations sur les marchandises (à l'exception du tableau 5 qui se base sur l'origine et la destination des parcours).

Disponibilité des données

Les chiffres présentés dans cette publication ont été extraits de la base de données de diffusion gratuite d'Eurostat et reflètent l'état de disponibilité des données au début d'août 2005.

En raison d'une couverture incomplète, les chiffres de 2003 ont été repris pour l'année 2004 dans le cas des Pays-Bas, de l'Autriche et du Royaume-Uni.

Dans la présente publication:

- : non disponible
- sans objet
- 0 valeur inférieure à la moitié de l'unité de mesure
- ÉM État membre de l'Union Européenne
- 1 milliard = 1 000 000 000

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 internet EUROSTAT/Page d'accueil/Données](#)

Transports

- + Indicateurs principaux - transports
- + Transport ferroviaire
- + **Transport routier**
 - + **Mesure de transport - marchandises**
 - + **Transport total**
 - 01. Récapitulatif de l'activité annuelle par type d'opération et type de transport (1000 T, Mio Tkm, Mio Veh-km)
 - + Transport national
 - + **Transport international**
 - 01. Transport international annuel - marchandises déchargées dans le pays déclarant, par groupe de marchandises et type de transport (1000 T)
 - 02. Transport international annuel - marchandises déchargées dans le pays déclarant, par type de transport (Mio Tkm)
 - 03. Transport international annuel - marchandises chargées dans le pays déclarant, par groupe de marchandises et type de transport (1000 T)
 - 04. Transport international annuel - marchandises chargées dans le pays déclarant, par type de transport (mio Tkm)
 - + **Trafic tiers**
 - 01. Trafic tiers annuel par groupe de marchandises et type de transport (1000 T)
 - 02. Trafic tiers trimestriel par type de transport (1000 T, Mio Tkm)

Les journalistes peuvent contacter le service média support :

Bâtiment BECH, Bureau A4/017
L - 2920 Luxembourg

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

E-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

European Statistical Data Support:

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

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

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

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

l'Office des publications officielles des Communautés européennes.

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.eu.int>
E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int
