



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 28.02.2000  
COM(2000) 105 final

## **RAPPORT DE LA COMMISSION**

**sur la mise en œuvre du règlement (CEE) n° 3118/93 fixant les conditions de l'admission  
de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route  
dans un État membre (cabotage)**

**2e RAPPORT**

## RAPPORT DE LA COMMISSION

### sur la mise en œuvre du règlement (CEE) n° 3118/93 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre (cabotage)

#### 2e RAPPORT

#### 0. Introduction

- 0.1. Le présent rapport fait suite au rapport COM(1998) 47 final du 4 février 1998, qui concernait l'utilisation des autorisations de cabotage jusqu'à la fin de 1995. Ce deuxième rapport prolonge l'analyse jusqu'à la fin juin 1998, date à laquelle, conformément à l'article 12, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993<sup>1</sup>, les restrictions quantitatives au cabotage ont été levées. (Il faut remarquer que le régime d'autorisation et de contingentement du cabotage à l'intérieur du Bénélux avait cessé de s'appliquer dès 1992.)
- 0.2. La zone géographique couverte par le régime du cabotage reste celle de l'Espace économique européen (EEE) et la suppression des restrictions quantitatives s'applique à l'EEE dans son ensemble. Enfin, il est rappelé que l'Autriche, qui ne participait pas aux arrangements de l'EEE en juillet 1994, n'a adhéré au régime de cabotage qu'en janvier 1997, en vertu du protocole n° 9 annexé au traité d'adhésion<sup>2</sup> de l'Autriche à la Communauté.
- 0.3. Le présent rapport comprend cinq chapitres. Le **premier chapitre** est consacré aux données fournies en vertu des règlements sur le cabotage. Le **deuxième chapitre** contient une analyse des données fournies en vertu des règlements sur le cabotage entre juillet 1990 et juin 1998. Le **troisième chapitre** fournit des observations préliminaires sur les données relatives au cabotage provenant des enquêtes par sondage sur le transport routier. Le **quatrième chapitre** expose quelques conclusions. Enfin, le **cinquième chapitre** présente des recommandations pour le contrôle futur du cabotage.
- 0.4. Le présent rapport a été élaboré en application de l'article 11 du règlement (CEE) n° 3118/93, qui prévoit que la Commission doit présenter au Conseil un rapport sur l'application du règlement tous les deux ans. Dans un souci d'exhaustivité et de comparabilité, il couvre la période allant de l'introduction du cabotage (dans le cadre du règlement (CEE) n° 4058/89 du Conseil)<sup>3</sup> au

---

<sup>1</sup> JO L 279 du 12.11.1993, p. 1.

<sup>2</sup> JO C 241 du 29.8.1994, p. 361.

<sup>3</sup> JO L 390 du 30.12.1989, p. 1.

début de juillet 1990 jusqu'à la suppression des restrictions quantitatives à la fin de juin 1998. Comme c'était le cas dans le précédent rapport COM(1998) 47, le présent rapport couvre tout le territoire de l'EEE; un exemplaire en sera envoyé pour information au Conseil de l'EEE.

## 1. Données fournies dans le cadre des règlements sur le cabotage

- 1.1. Les règlements n° 4058/89 et n° 3118/93 prévoyaient (jusqu'à la fin de juin 1998) que des carnets de comptes rendus devaient accompagner les autorisations de cabotage. Ces carnets de comptes rendus fournissaient les données complètes nécessaires à l'établissement de statistiques sur l'utilisation des autorisations de cabotage. La suppression des autorisations a entraîné celle des carnets de comptes rendus qui les accompagnaient. Le Conseil a toutefois clairement indiqué, à l'article 12, paragraphe 3, deuxième alinéa, du règlement (CEE) n° 3118/93, que l'observation des marchés des transports de cabotage devrait se poursuivre après la suppression des autorisations fin juin 1998; une nouvelle méthode de collecte des données est donc devenue indispensable après juin 1998. Heureusement, ce besoin est apparu au moment où le réexamen de la directive «statistiques routières» (directive 78/546/CEE du Conseil du 12 juin 1978<sup>4</sup>, modifiée par la directive 89/462/CEE du Conseil du 18 juillet 1989<sup>5</sup>) touchait à sa fin. Ce réexamen a conduit à l'adoption du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil du 25 mai 1998<sup>6</sup> qui a élargi, notamment, les types de parcours devant être couverts par les enquêtes par sondage de manière à y inclure le cabotage. Le chapitre 3 contient plus de détails concernant les données relatives au cabotage collectées dans le cadre des enquêtes par sondage sur le transport routier.
- 1.2. Dans le cadre des différents instruments communautaires, chaque **État membre déclarant** doit fournir des données à la Commission sur les «tonnes» et les «tonnes par kilomètre» correspondant aux transports de cabotage effectués **par leurs propres transporteurs** sur une base trimestrielle, avec des données distinctes pour chaque (autre) État **partenaire** de l'EEE où le cabotage a pu être effectué.
- 1.3. Comme dans le précédent rapport COM(1998) 47, les données trimestrielles ont été agrégées sur une base semestrielle et l'analyse se limite aux «tonnes par kilomètre» (tkm). En outre, afin de faciliter les comparaisons avec les tableaux et matrices du précédent rapport, **l'ordre** des États a été conservé pour le présent rapport. Cet ordre est le suivant: Allemagne (D), France (F), Italie (I), Pays-Bas (NL), Belgique (B), Luxembourg (L), Royaume-Uni (UK), Irlande (IRL), Danemark (DK), Grèce (GR), Espagne (E), Portugal (P), Islande (IS), Norvège (N), Finlande (FIN), Suède (S), Liechtenstein (FL), Autriche (A).
- 1.4. Pour des questions de commodité, le rapport précédent distinguait deux périodes: la 1<sup>e</sup> période (de juin 1990 à juin 1994) et la 2<sup>e</sup> période (de juillet

---

<sup>4</sup> JO L 168 du 26.6.1978, p. 29.

<sup>5</sup> JO L 226 du 3.8.1989, p. 8.

<sup>6</sup> JO L 163 du 6.6.1998, p. 1.

1994 à décembre 1995) où le régime du cabotage a été étendu à l'EEE (sauf l'Autriche). Il est utile, dans le présent rapport, de définir une **3<sup>e</sup> période** (de janvier 1996 à juin 1998) et une **période complète** (de juin 1990 à juin 1998) afin de décrire succinctement l'évolution de la situation.

- 1.5. Les données fournies par les **États déclarants** pour la **3<sup>e</sup> période** sont complètes, à l'exception de:

l'Espagne: aucune donnée fournie;

la France: il manque le premier semestre 1998.

Afin de réduire les difficultés d'interprétation des résultats, les données manquantes ont été estimées. Les valeurs estimées pour les États membres déclarants apparaissent généralement en italique dans les tableaux. Cette règle n'est pas suivie dans les grandes matrices des tableaux 7 et 8.

- 1.6. Le présent rapport exploite aussi les données en tkm sur les transports nationaux et internationaux obtenues grâce aux «enquêtes par sondage sur le transport routier», complétées par d'autres sources. Ces données sont nécessaires pour calculer:

(a) le «taux de pénétration», où le cabotage dans **un** État est exprimé en pourcentage du transport national **dans** le même État, et

(b) le «taux d'activité», où le «cabotage effectué **par** les transporteurs d'un État déclarant» est exprimé en pourcentage du transport international effectué **par** les transporteurs du même État (seuls les transporteurs titulaires d'une autorisation internationale sont habilités à pratiquer le cabotage).

- 1.7. Au contraire du rapport précédent, toutefois, le présent rapport considère que le transport national (et international) englobe les transporteurs travaillant pour compte propre en plus des transporteurs travaillant pour compte d'autrui. Il y a deux raisons à cela. Premièrement, le règlement (CE) n° 792/94 de la Commission du 8 avril 1994<sup>7</sup> a étendu le régime du cabotage aux transporteurs pour compte propre. Deuxièmement, les travaux récents visant à produire des séries chronologiques de données plus cohérentes sur les transports nationaux (et internationaux) se sont intéressés aux transports pour compte propre et pour compte d'autrui de manière globale, sans faire de distinction entre ces deux activités.

## **2. Analyse des données fournies dans le cadre des règlements sur le cabotage entre juillet 1990 et juin 1998**

- 2.1. Le tableau **5** montre que le **cabotage** signalé dans le cadre des autorisations de cabotage a représenté 10,5 milliards de tkm au cours de la **période complète** (de juillet 1990 à juin 1998). Or, le transport **national** pour les États où le cabotage était autorisé s'est élevé à 6400 milliards de tkm pour la

---

<sup>7</sup> JO L 92 du 9.4.1994, p. 13.

même période; par conséquent, le cabotage n'a atteint en moyenne qu'un taux de pénétration de **0,164%** (ou 1/600) du transport national au cours de la période complète (voir les tableaux **5** et **6**). Le transport **international** (en tkm également) a représenté environ un quart du transport national sur la période complète; le cabotage a donc représenté en moyenne **0,66%** (ou 1/150) de l'activité des transporteurs internationaux au cours de la période complète.

- 2.2. En raison principalement de l'augmentation rapide du nombre d'autorisations de cabotage (qui est passé de **15 298** pour la période comprise entre juillet 1990 et juin 1991 à **85 098** pour l'année 1997), **le cabotage a vu son volume multiplié par six** et est passé de 176 mio tkm au 2<sup>e</sup> semestre **1990** (**352** mio tkm sur une base annuelle) à **2224** mio tkm en **1997** (voir le tableau **3**).
- 2.3. Malgré une **augmentation supplémentaire de 30%** du nombre d'autorisations de cabotage disponibles au 1<sup>er</sup> semestre 1998 (par rapport aux deux semestres de 1997), le cabotage a subi une légère **régression absolue** au **1<sup>er</sup> semestre 1998**, pour s'établir à 1010 mio tkm (2020 mio tkm sur une base annuelle). Ce phénomène est imputé à un niveau particulièrement élevé de sous-déclaration pour ce semestre, probablement parce que les transporteurs savaient qu'ils n'auraient pas besoin de justifier leurs demandes d'autorisations pour les trimestres suivants auprès de leurs autorités (les paragraphes 3.7 à 3.9 donnent plus de détails sur le phénomène de sous-déclaration).
- 2.4. Alors que les transports nationaux n'ont progressé que de quelque 20% entre 1990 et 1998, le tableau **6** montre que le taux de pénétration moyen du cabotage sur les marchés nationaux a été multiplié par 5 entre le 2<sup>e</sup> semestre 1990 et 1997, passant de **0,05%** à **0,25%**. Le repli apparent à 0,22% au 1<sup>er</sup> semestre 1998 est imputé au phénomène de sous-déclaration (voir aussi les paragraphes 3.7 à 3.9). De même, alors que le cabotage correspondait à environ 0,2% de l'activité des transporteurs internationaux au 2<sup>e</sup> semestre de 1990, cette part a augmenté pour atteindre environ 1% en 1997.
- 2.5. Le tableau **4** indique l'utilisation moyenne d'une autorisation de cabotage (de deux mois). Cette utilisation a été de **30 800** tkm sur la période complète (de juillet 1990 à juin 1998). L'utilisation moyenne a augmenté rapidement, passant de **23 000** tkm (2<sup>e</sup> semestre 1990) à **47 500** tkm (1993), mais ensuite, elle n'a cessé de régresser pour s'établir à **26 100** tkm en 1997 et a enregistré une nouvelle forte baisse au 1<sup>er</sup> semestre 1998, avec seulement **18 200** tkm. La baisse de l'utilisation moyenne des autorisations est aussi imputée partiellement au phénomène de sous-déclaration (voir les paragraphes 3.7 à 3.9).
- 2.6. Les transporteurs des pays du Bénélux ont été les plus actifs sur le marché des transports de cabotage; le tableau **3** montre que **58,7%** de l'ensemble des transports de cabotage ont été effectués par des transporteurs du Bénélux (**31,2%** par les seuls transporteurs **néerlandais**), bien que le Bénélux ne dispose collectivement que de **22,5%** des autorisations de cabotage (voir tableau **2**). De manière logique, le tableau **4** montre que sur la période complète, les transporteurs de chacun des trois États du Bénélux ont utilisé

leurs autorisations en moyenne à concurrence de **70 200 à 86 900 tkm**, contre **16 400 tkm** par autorisation pour les transporteurs hors Bénélux.

- 2.7. D'autres transporteurs «actifs» du marché du cabotage ont été les **Suédois** (avec 5,0% du cabotage en tkm, 3,7% de toutes les autorisations de cabotage et une utilisation moyenne de 42 000 tkm), les **Français** (avec 12,7%, 10,6% et 36 700 tkm respectivement) et les **Danois** (avec 6,7%, 7,6% et 27 300 tkm respectivement).
- 2.8. Les transporteurs **allemands, italiens et britanniques** n'ont pas été très actifs sur les marchés du cabotage, leurs parts de marché s'élevant respectivement à **5,3%, 3,1% et 3,0%**; leurs États ont cependant bénéficié d'un nombre relativement élevé d'autorisations (12,8%, 10,6% et 6,7% respectivement). L'utilisation moyenne de chaque autorisation a donc seulement été de 12 600, 9 100 et 14 000 tkm respectivement.
- 2.9. Seulement **2%** des transports de cabotage ont été effectués par des transporteurs de pays à main-d'œuvre «à bon marché» (**Grèce, Espagne, Portugal**), bien que les transporteurs de ces trois pays aient obtenu environ 16,2% des autorisations de cabotage. L'utilisation moyenne des autorisations par les transporteurs grecs, espagnols et portugais n'a donc été que de 20, 5 500 (estimation) et 3700 tkm respectivement. Par conséquent, la crainte que les transporteurs des pays à main-d'œuvre «à bon marché» exercent une concurrence «déloyale» à l'égard des transporteurs des pays où la main-d'œuvre est plus chère est restée non fondée.
- 2.10. Le tableau 5 montre que **68,3%** de la totalité des activités de cabotage ont eu lieu en Allemagne, l'État partenaire **le plus fréquenté**. Cette proportion est passée de **64%** (1<sup>e</sup> période) à **73%** (2<sup>e</sup> période) mais est ensuite redescendue à **69%** (3<sup>e</sup> période). Le tableau 6 indique que le taux de pénétration du cabotage sur le marché national allemand est passé de **0,12%** (2<sup>e</sup> semestre 1990) à **0,75%** en 1997 (mais voir aussi les paragraphes 3.7 à 3.9). Étant donné que les transporteurs allemands n'ont réalisé que 5,3% du volume total des activités de cabotage, il est évident que l'Allemagne présente un solde négatif considérable en matière de cabotage.
- 2.11. Alors que **12,6%** des transports de cabotage ont été effectués **en France** (2<sup>e</sup> État partenaire en termes de fréquentation), le taux de pénétration du cabotage sur le marché national français était de **0,21%** en 1997. En outre, étant donné que les transporteurs **français** ont réalisé 12,7% de tous les transports de cabotage, le solde de la France en matière de cabotage est proche de zéro.
- 2.12. Le **3<sup>e</sup> État** partenaire en termes de fréquentation a été **l'Italie**, où **6,9%** de tous les transports de cabotage ont été effectués. Étant donné que les transporteurs italiens ont été peu actifs (ils n'ont effectué que 3,1% de tous les transports de cabotage), l'Italie présente un solde négatif en matière de cabotage.
- 2.13. Les seuls autres États dont le solde apparent est négatif en ce qui concerne le cabotage sont **l'Espagne, la Grèce et la Norvège**. Toutefois, dans le cas de

l'**Espagne**, la prudence s'impose, compte tenu du fait que les données relatives aux transporteurs espagnols ont dû être estimées à partir de 1996 et que, juste auparavant, certaines indications laissaient supposer une situation de sous-déclaration. Dans le cas de la **Grèce**, le solde négatif est dû au fait que les transporteurs grecs n'ont pas déclaré pratiquer le transport de cabotage après 1991. En ce qui concerne la **Norvège**, bien que les transports de cabotage effectués en Norvège aient atteint un volume double de ceux effectués **par** les transporteurs norvégiens, le taux de pénétration du cabotage en Norvège n'a été que de 0,25% au 1<sup>er</sup> semestre 1998.

- 2.14. Le tableau **7** indique le volume des transports de cabotage effectués **par** les transporteurs de chaque **État déclarant (lignes de la matrice)** dans chaque **État partenaire (colonnes de la matrice)** au cours de la **3<sup>e</sup> période** (janvier 1996 à juin 1998). Le tableau **8** contient la matrice correspondante pour la **période complète** (huit années, de juillet 1990 à juin 1998). Le tableau **9** classe les principaux «caboteurs» (transports de cabotage effectués **par** les transporteurs d'un **État déclarant** donné **dans un État partenaire** donné) pour les 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> périodes et pour la période complète, en fonction de leur ordre pour la période **complète** (de juillet 1990 à juin 1998).
- 2.15. Les «caboteurs» classés au premier rang sont les **transporteurs néerlandais en Allemagne**. Les transports de cabotage qu'ils ont effectués sur la période complète de huit ans ont représenté 2 814 mio tkm sur 10 517, ce qui représente **27%** de tous les transports de cabotage effectués **par tous** les transporteurs dans **tous** les États). Les transporteurs néerlandais en Allemagne détiennent la 1<sup>e</sup> place pour les trois périodes, au cours desquelles ils ont effectué respectivement 19%, 31% et **29%** de tous les transports de cabotage.
- 2.16. La 2<sup>e</sup> place revient aux **transporteurs belges en Allemagne**, dont les activités ont représenté **10% de tous les transports de cabotage** (1 055 mio tkm sur 10 517). Alors que les «transporteurs belges en Allemagne» se sont classés en 2<sup>e</sup> position au cours des deux premières périodes (avec respectivement 14% et 11% des transports de cabotage), ils n'ont représenté **que 7%** au cours de la 3<sup>e</sup> période et ont été dépassés par les «**transporteurs luxembourgeois en Allemagne**» (**9%**) et par les «**transporteurs belges en France**» (**8%**).
- 2.17. À signaler également, au cours de la 3<sup>e</sup> période, les «**transporteurs suédois en Allemagne**» et les «**transporteurs français en Allemagne**» (avec environ **6,5%**).

### **3. Observations préliminaires sur les données relatives au cabotage provenant des enquêtes par sondage sur le transport routier**

- 3.1. La Commission, dans son document COM(87) 548 final du 20 novembre 1987, a proposé d'inclure le cabotage dans la directive sur les statistiques routières (78/546), en faisant figurer le cabotage dans les types de trajets (énumérés à l'article 1<sup>er</sup> de la directive) qui devraient faire l'objet d'enquêtes (par sondage) en vertu de la directive. Toutefois, lorsque le Conseil a adopté la directive 89/462/CEE (modifiant la directive 78/546/CEE), il a

spécifiquement exclu le cabotage en arguant qu'il était toujours «illégal» à l'époque.

- 3.2. Des projets de deuxième modification de la directive sur les statistiques routières ont été en préparation pendant longtemps et ce n'est que le 25 mai 1998 que le Conseil a officiellement adopté le règlement n° 1172/98 pour remplacer la directive en question. Son adoption finale a été accélérée par la cessation imminente de la communication des données sur le cabotage exigée par le règlement n° 3118/93.
- 3.3. Comme il est d'usage, les États membres ont bénéficié d'une période de transition pour adapter leurs enquêtes de manière à y inclure, notamment, le cabotage; le nouveau règlement (n° 1172/98) ne s'applique donc qu'aux données recueillies à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1999. Le Conseil a été conscient du fait que le **décalage** entre la fin de l'application du règlement sur le cabotage (le 30 juin 1998) et la mise en application officielle du règlement sur les statistiques routières (le 1<sup>er</sup> janvier 1999) entraînerait un vide dans les données relatives au cabotage. Le Conseil a donc invité les États membres à fournir à la Commission, dans la mesure du possible, les données sur le cabotage résultant de leurs enquêtes par sondage sur le transport routier pour la période manquante, c'est-à-dire le 2<sup>e</sup> semestre 1998. Jusqu'ici, **six** États (cinq États membres et la Norvège) ont répondu à cette demande. Ils avaient déjà commencé à recueillir des données sur le cabotage dans leurs enquêtes par sondage (comme indiqué ci-dessus, le projet de règlement sur les statistiques routières est resté en préparation pendant longtemps).
- 3.4. Les services de la Commission ont aussi eu conscience que le changement relatif à l'origine des données sur le cabotage (en juillet 1998) pourrait être «confondu» avec les effets de la levée des restrictions quantitatives au cabotage (également en juillet 1998). Ils ont donc demandé aux États de fournir, dans la mesure du possible, les données sur le cabotage résultant des enquêtes par sondage effectuées pour la période **qui précède** le 2<sup>e</sup> semestre 1998; cela aurait permis d'effectuer des comparaisons entre les deux sources de données relatives au cabotage pour la **même** période. Pour effectuer ces comparaisons, il est nécessaire d'exclure le cabotage interne au Bénélux, étant donné que celui-ci a été libéré des restrictions quantitatives en 1992 (les quantités enregistrées dans les données sur le cabotage recueillies après 1992 en vertu du règlement sur le cabotage sont insignifiantes).
- 3.5. Les services de la Commission ont donc déjà reçu des données sur le cabotage relativement complètes de certains États membres et de la Norvège, provenant des enquêtes par sondage antérieures à 1999. Toutefois, comme l'ont souligné les statisticiens des États concernés, les enquêtes par sondage ne portent généralement que sur environ 1% de tous les trajets effectués; or, le cabotage ne représente qu'une très faible proportion de ces trajets. Par conséquent, étant donné que ces données sur le cabotage n'ont généralement pas été recueillies dans la perspective d'une publication des résultats avec un niveau de détail très poussé, elles n'ont pas été soumises aux contrôles de qualité normalement effectués avant la publication. Pour tenir compte de ces mises en garde pertinentes des statisticiens, le présent rapport combine les données trimestrielles sur le cabotage provenant des enquêtes par sondage



«dans le temps» et «pour tous les États déclarants»; les conclusions tirées de ces «données agrégées» devraient donc être suffisamment fiables.

- 3.6 L'examen des données provenant des enquêtes par sondage sur le transport routier qui ont été reçues jusqu'ici indique que:

**la levée des restrictions quantitatives en juillet 1998 n'a pas entraîné d'«explosion» du cabotage.** Cette conclusion provisoire repose sur les données fournies par cinq États: la France, les Pays-Bas (hors cabotage interne au Bénélux), le Royaume-Uni, la Norvège et la Finlande. Jusqu'ici, aucun autre État n'a fourni les données des enquêtes par sondage pour les deux semestres de 1998. Ces données ne font apparaître qu'une **augmentation de 2%** du cabotage, en tkm, après la levée des restrictions quantitatives en juillet 1998. Il faut remarquer que ces 5 États ont représenté 45% des transports de cabotage effectués dans le cadre du règlement sur le cabotage au 1<sup>er</sup> semestre 1998.

- 3.7 Une comparaison des données fournies dans le cadre du règlement sur le cabotage avec celles provenant des enquêtes par sondage reçues jusqu'ici permet de tirer les conclusions suivantes:

- (i) **L'application du règlement sur le cabotage s'est généralement accompagnée d'une augmentation progressive du phénomène de sous-déclaration. Le facteur correctif nécessaire a été estimé à 1,1 pour 1996, 1,4 pour 1997 et 1,8 pour le 1<sup>er</sup> semestre 1998.** Le facteur correctif pour 1997 a été calculé d'après les données provenant de 8 États: France, Belgique et Pays-Bas (hors cabotage interne au Bénélux dans les deux cas), Royaume-Uni, Danemark, Norvège, Suède, Autriche; ensemble, ces États représentaient 80% des transports de cabotage effectués dans le cadre du règlement sur le cabotage en 1997. Lorsqu'on combine les deux séries de données sur le cabotage, on devrait donc obtenir un facteur correctif relativement fiable qui sera nécessaire à l'avenir, lorsque seules les données provenant des enquêtes par sondage seront disponibles. Le facteur correctif pour le 1<sup>er</sup> semestre 1998 ne repose jusqu'ici que sur les données fournies par 4 États: les Pays-Bas (sauf cabotage interne au Bénélux), le Royaume-Uni, la Norvège et la Finlande. Or, ces quatre États ne représentent que 33% des transports de cabotage effectués dans le cadre du règlement sur le cabotage au 1<sup>er</sup> semestre 1998; il faut donc considérer ce facteur correctif comme provisoire. Le facteur correctif pour 1996 a été fixé de manière à présenter une évolution progressive des activités de cabotage réalisées dans le cadre du règlement sur le cabotage. **On adopte l'hypothèse qu'aucune correction n'est nécessaire avant 1996.** Bien que les facteurs correctifs soient eux-mêmes imprécis, cela n'a pas d'incidence sur les conclusions générales des paragraphes 3.8 et 3.9 ci-dessous.
- (ii) **Le phénomène de sous-déclaration du cabotage a atteint une ampleur considérable dans les enquêtes par sondage de certains États, surtout en Scandinavie.**

3.8. L'application des **facteurs correctifs provisoires** indiqués au paragraphe 3.7, point (i) aux principaux résultats du chapitre 2 du présent rapport donne par conséquent les **chiffres modifiés** suivants:

(i) Cabotage effectué **par** les transporteurs de **tous les États**:

- en 1996: **2215** mio tkm (2014 x 1,1);
- en 1997: **3114** mio tkm (2224 x 1,4);
- au 1<sup>er</sup> semestre 1998: 1818 mio tkm (1010 x 1,8), soit **3636** mio tkm sur une base annuelle.

(ii) En 1997, le cabotage a représenté environ **0,35%** (0,25% x 1,4) des marchés nationaux de l'EEE dans son ensemble et (selon les estimations provisoires) environ **0,40%** (0,22% x 1,8) au 1<sup>er</sup> semestre 1998.

(iii) Le cabotage effectué **en Allemagne** a représenté:

- en 1996: 1560 mio tkm (1418 x 1,1), soit **0,8%** du marché national allemand;
- en 1997: 2122 mio tkm (1516 x 1,4), soit **1,0%** du marché national allemand;
- au 1<sup>er</sup> semestre 1998: 1240 mio tkm (688 x 1,8), soit (selon les estimations provisoires) **1,2%** du marché national allemand.

3.9. En appliquant les mêmes facteurs correctifs, on constate que le cabotage a représenté quelque **1,4%** (1,0% x 1,4) de l'activité des transporteurs internationaux en 1997.

3.10. Compte tenu de la nature provisoire des facteurs correctifs, il serait imprudent à ce stade de les appliquer à d'autres résultats plus détaillés du chapitre 2.

#### **4. Conclusions**

4.1. Les activités de **cabotage** ont connu une croissance considérable au cours des huit années allant de juillet 1990 à juin 1998. Cependant, même en 1997, le nombre de tkm effectué en transport national (c.-à-d. à l'intérieur d'un État par les transporteurs **résidents**) a été **300** fois supérieur à celui des transports de cabotage. En outre, le nombre de tkm effectué en transport international a été **70** fois supérieur à celui du cabotage.

4.2. 68% de l'ensemble des transports de cabotage ont été effectués en Allemagne mais, même en 1997, le volume du transport national allemand a été 100 fois supérieur à celui du cabotage effectué en Allemagne.

- 4.3. Les résultats provisoires des enquêtes par sondage indiquent qu'il n'y a pas eu d'«explosion» du cabotage au 2<sup>e</sup> semestre 1998, après la levée des restrictions quantitatives.
- 4.4. Les transporteurs performants peuvent toujours trouver des possibilités de pratiquer le cabotage dans d'autres États; au sein de l'EEE, il est loin d'être établi que les transporteurs des pays à main-d'œuvre à bon marché livrent réellement une concurrence déloyale aux transporteurs des pays où la main-d'œuvre est plus chère.

## **5. Recommandations pour le contrôle futur du cabotage**

Au stade actuel, la Commission ne recommande pas de mesures supplémentaires de collecte de données pour assurer la surveillance du cabotage. Cependant, pour mettre en œuvre le règlement n° 1172/98 sur les statistiques, les États devraient utiliser des taux (et des méthodes) d'échantillonnage permettant de fournir des données fiables relatives au cabotage, sur une base annuelle (et de préférence sur une base semestrielle). Le fonctionnement d'un système approprié d'observation des marchés des transports de cabotage serait ainsi assuré, comme l'exige l'article 12, paragraphe 3, 2<sup>e</sup> alinéa, du règlement n° 3118/93 sur le cabotage.

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: cabotage effectué **par** les transporteurs de chaque État **déclarant**, par semestre, au cours de la **3<sup>e</sup>** période (de janvier 1996 à juin 1998).

Tableau 2: nombre d'autorisations de cabotage (de 2 mois) attribuées à chaque État **déclarant**, par année civile.

Tableau 3: cabotage effectué **par** les transporteurs de chaque État **déclarant**, par année civile.

Tableau 4: utilisation moyenne des autorisations de cabotage (de 2 mois) pour chaque État **déclarant**, par année civile.

Tableau 5: cabotage effectué **dans** chaque État **partenaire** et transport **national**, par année civile.

Tableau 6: taux de pénétration (cabotage **dans** chaque État **partenaire** en pourcentage du transport **national**) et taux de pénétration relative, par année civile.

Tableau 7: matrice indiquant les transports de cabotage effectués **par** les transporteurs de chaque État **déclarant dans** chaque État **partenaire** au cours de la **3<sup>e</sup>** période (de janvier 1996 à juin 1998).

Tableau 8: matrice indiquant les transports de cabotage effectués **par** les transporteurs de chaque État **déclarant dans** chaque État **partenaire** sur la période **complète** (de juillet 1990 à juin 1998).

Tableau 9: principaux «caboteurs» (cabotage effectué **par** les transporteurs d'un État **déclarant dans** un État **partenaire**) sur la **1<sup>e</sup>** période (de juillet 1990 à juin 1994), la **2<sup>e</sup>** période (de juillet 1994 à décembre 1995), la **3<sup>e</sup>** période (de janvier 1996 à juin 1998) et la période **complète** (de juillet 1990 à juin 1998).

**Tableau 1****Cabotage effectué par les transporteurs de chaque État déclarant, par semestre, au cours de la 3<sup>e</sup> période**

Units: tkm (1000's)

Reporting State	Half year				
	1-6,1996	7-12,1996	1-6,1997	7-12,1997	1-6,1998
D	34781	37287	48954	55345	48130
F	120461	111786	125342	128869	125342
I	25002	22584	25508	20948	23582
NL	325962	394842	383497	362117	286186
B	171835	183949	205108	178603	161634
L	80442	66172	109760	89060	129075
UK	36707	26205	33108	13209	8761
IRL	8713	8783	4827	3038	5068
DK	50387	48271	57481	84219	83525
GR	0	0	0	0	0
E	11122	11122	11122	11122	11122
P	6311	3217	5037	9557	11811
IS	0	0	0	0	0
N	4482	5571	7653	4527	4768
FIN	26985	32045	31536	29587	35380
S	82082	76623	78919	73041	58333
FL	30	102	284	128	1468
A			15690	16625	15423
Total	985302	1028559	1143826	1079995	1009608

**Tableau 2**

**Nombre d'autorisations de cabotage (de 2 mois) attribuées à chaque État déclarant**

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	1085	2278,5	2507,5	2628	4452	6047	7862	10318	6707	43885	12,8%
F	896,5	1883	2072,5	2172	3681	5000	6501	8531	5546	36283	10,6%
I	897,5	1885	2074,5	2174	3685	5005	6507	8539	5552	36319	10,6%
NL	934,5	1962,5	2159	2262	3834	5209	6773	8888	5778	37800	11,1%
B	661	1388,5	1528,5	1602	2715	3687	4794	6292	4090	26758	7,8%
L	308	647	712	746	1264	1719	2235	2934	1909	12474	3,6%
UK	562	1180,5	1299,5	1362	2309	3138	4080	5355	3482	22768	6,7%
IRL	297,5	625	688,5	722	1224	1663	2162	2837	1845	12064	3,5%
DK	641	1346,5	1482,5	1554	2634	3578	4653	6106	3969	25964	7,6%
GR	292	613,5	676,5	710	1200	1631	2121	2785	1811	11840	3,5%
E	685,5	1440	1585,5	1662	2814	3823	4971	6525	4243	27749	8,1%
P	388,5	816	898,5	942	1597	2169	2820	3701	2406	15738	4,6%
IS*					5	13	17	23	15	73	0,0%
N*					198	514	669	870	567	2818	0,8%
FIN*					296	1794	2333	3063	1992	9478	2,8%
S*					590	2354	3061	4018	2613	12636	3,7%
FL**						22	43	57	37	159	0,0%
A								4256	2767	7023	2,1%
Total	7649	16066	17685	18536	32498	47366	61602	85098	55329	341829	100,0%

Notes: \* for 1994: 7-12,94

\*\* for 1995: 5-12,95

Column "%": "Reporting State" as a % of "Total"

**Tableau 3**

**Cabotage effectué par les transporteurs de chaque État déclarant**

Units: tkm (1000's)

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	20361	73960	70322	43667	55983	63633	72068	104299	48130	552423	5,3%
F	26012	109835	98457	125161	172218	187596	232247	254211	125342	1331079	12,7%
I	9037	33183	40516	45280	37786	45754	47586	46456	23582	329180	3,1%
NL	37804	128279	201685	226233	350103	588582	720804	745614	286186	3285290	31,2%
B	41581	139233	142233	233747	236641	319838	355784	383711	161634	2014402	19,2%
L	14843	48047	65557	80131	78038	114351	146614	198820	129075	875476	8,3%
UK	3444	32819	34176	40617	41097	47531	62912	46317	8761	317674	3,0%
IRL	5760	12757	7501	5409	11130	13882	17496	7865	5068	86868	0,8%
DK	14876	58409	69160	58768	78956	105808	98658	141700	83525	709860	6,7%
GR	0	196	0	0	0	0	0	0	0	196	0,0%
E	2013	5497	12822	19169	38211	18152	22244	22244	11122	151474	1,4%
P	57	3319	2660	2619	5799	8366	9528	14594	11811	58753	0,6%
IS*					0	0	0	0	0	0	0,0%
N*					1419	4484	10053	12180	4768	32904	0,3%
FIN*					5099	30000	59030	61123	35380	190632	1,8%
S*					33099	128715	158705	151960	58333	530812	5,0%
FL**						21	132	412	1468	2033	0,0%
A								32315	15423	47738	0,5%
Total	175788	645534	745089	880801	1145579	1676713	2013861	2223821	1009608	10516794	100,0%

Notes: \* for 1994: 7-12,94

\*\* for 1995: 5-12,95

Column "%": "Reporting State as a % of "Total"

**Tableau 4**

**Utilisation moyenne des autorisations de cabotage (de 2 mois) pour chaque État déclarant**

Units: tkm (1000's)

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	Ratio
D	18,8	32,5	28,0	16,6	12,6	10,5	9,2	10,1	7,2	12,6	0,41
F	29,0	58,3	47,5	57,6	46,8	37,5	35,7	29,8	22,6	36,7	1,19
I	10,1	17,6	19,5	20,8	10,3	9,1	7,3	5,4	4,2	9,1	0,29
NL	40,5	65,4	93,4	100,0	91,3	113,0	106,4	83,9	49,5	86,9	2,82
B	62,9	100,3	93,1	145,9	87,2	86,7	74,2	61,0	39,5	75,3	2,45
L	48,2	74,3	92,1	107,4	61,7	66,5	65,6	67,8	67,6	70,2	2,28
UK	6,1	27,8	26,3	29,8	17,8	15,1	15,4	8,6	2,5	14,0	0,45
IRL	19,4	20,4	10,9	7,5	9,1	8,3	8,1	2,8	2,7	7,2	0,23
DK	23,2	43,4	46,7	37,8	30,0	29,6	21,2	23,2	21,0	27,3	0,89
GR	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,02	0,001
E	2,9	3,8	8,1	11,5	13,6	4,7	4,5	3,4	2,6	5,5	0,18
P	0,1	4,1	3,0	2,8	3,6	3,9	3,4	3,9	4,9	3,7	0,12
IS*					0	0	0	0	0	0	0
N*					7,2	8,7	15,0	14,0	8,4	11,7	0,38
FIN*					17,2	16,7	25,3	20,0	17,8	20,1	0,65
S*					56,1	54,7	51,8	37,8	22,3	42,0	1,37
FL**						1,0	3,1	7,2	39,7	12,8	0,42
A								7,6	5,6	6,8	0,22
Total	23,0	40,2	42,1	47,5	35,3	35,4	32,7	26,1	18,2	30,8	

Notes: \* for 1994: 7-12,94

\* for 1995: 5-12,95

Column "Ratio": Ratio of "Reporting State" to "Total"



**Tableau 5**

**Cabotage effectué dans chaque État partenaire**

Units: tkm (1000's)

Partner State	7-12,90	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,98	7,90-6,98	%
D	98678	402470	470038	578950	785512	1229711	1417816	1516105	687969	7187249	68,3%
F	16034	54737	61439	107128	151304	200319	306064	297410	135865	1330300	12,6%
I	28051	98633	103194	89483	84907	71033	80967	121277	53153	730698	6,9%
NL	5998	13398	12286	5609	5644	8692	11504	11489	3677	78297	0,7%
B	6879	16741	23172	11232	21806	30967	28849	31677	12310	183633	1,7%
L	145	115	306	464	262	665	559	1239	1031	4786	0,05%
UK	11956	35648	34620	27890	36935	41548	42805	50677	21974	304053	2,9%
IRL	606	4965	5489	3119	3653	5476	6807	7614	1653	39382	0,4%
DK	1587	2989	2310	4357	1009	1909	4683	2395	1070	22309	0,2%
GR	0	83	368	3132	4199	7717	10168	22530	5766	53963	0,5%
E	5502	14835	21871	34900	35332	47332	56977	76839	35738	329326	3,1%
P	352	920	9996	14537	8115	8874	9526	8474	4064	64858	0,6%
IS*					0	0	0	0	0	0	0,0%
N*					1786	7740	13761	22504	14841	60632	0,6%
FIN*					138	1506	609	2187	494	4934	0,05%
S*					4977	13224	22766	40602	25699	107268	1,0%
FL**						0	0	5	2	7	0,00%
A								10797	4302	15099	0,1%
Total	175788	645534	745089	880801	1145579	1676713	2013861	2223821	1009608	10516794	100,0%

Notes: \* for 1994: 7-12,94

\*\* for 1995: 5-12,95

Column "%": "Partner State" as a % of "Total"

**Transport national**

Units: tkm (1000 million's)

State	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	167,3	184,8	188,0	184,5	197,4	201,3	199,2	203,1	101,4	1543,4	24,1%
F	117,6	120,2	122,2	117,9	124,1	135,3	136,5	139,0	72,5	1026,5	16,0%
I	141,8	142,4	144,5	142,0	146,9	162,4	163,6	171,3	87,3	1231,3	19,2%
NL	22,9	23,3	26,6	26,0	25,7	27,0	27,6	27,6	14,1	209,4	3,3%
B	12,4	13,3	13,8	14,6	17,5	19,0	17,2	18,0	9,2	128,8	2,0%
L	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,2	3,6	0,1%
UK	130,6	124,6	121,3	128,6	137,8	143,7	146,2	149,2	77,9	1094,6	17,1%
IRL	3,9	4,2	4,7	4,2	4,4	4,5	4,7	4,7	2,4	35,8	0,6%
DK	9,4	9,0	9,4	8,8	9,5	9,3	9,4	9,7	5,0	74,8	1,2%
GR	9,7	10,7	10,2	11,4	10,8	12,4	12,5	13,0	6,6	92,5	1,4%
E	69,2	72,0	73,6	75,5	77,2	78,7	76,3	78,8	40,1	606,8	9,5%
P	10,9	11,7	10,6	10,0	11,2	11,1	11,3	11,5	5,9	88,8	1,4%
IS											
N					8,4	9,4	10,4	11,6	5,9	41,5	0,6%
FIN					19,3	21,3	22,2	23,8	12,1	89,1	1,4%
S					25,2	27,8	29,8	31,4	14,2	115,8	1,8%
FL											
A								11,3	5,8	17,1	0,3%
Total	696,1	716,6	725,4	724,0	815,9	863,7	867,3	904,4	460,6	6399,5	100,0%

**Tableau 6**

**Taux de pénétration =  $\frac{\text{cabotage dans chaque État partenaire}}{\text{Transport national}}$**  Units: Parts per 1000

Partner State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98
D	1,18	2,18	2,50	3,14	3,98	6,11	7,12	7,46	6,78	4,66
F	0,27	0,46	0,50	0,91	1,22	1,48	2,24	2,14	1,87	1,30
I	0,40	0,69	0,71	0,63	0,58	0,44	0,49	0,71	0,61	0,59
NL	0,52	0,58	0,46	0,22	0,22	0,32	0,42	0,42	0,26	0,37
B	1,11	1,26	1,68	0,77	1,25	1,63	1,68	1,76	1,34	1,43
L	0,73	0,29	0,61	0,93	0,52	1,33	1,40	3,10	5,16	1,33
UK	0,18	0,29	0,29	0,22	0,27	0,29	0,29	0,34	0,28	0,28
IRL	0,31	1,18	1,17	0,74	0,83	1,22	1,45	1,62	0,69	1,10
DK	0,34	0,33	0,25	0,50	0,11	0,21	0,50	0,25	0,21	0,30
GR	0,00	0,01	0,04	0,27	0,39	0,62	0,81	1,73	0,87	0,58
E	0,16	0,21	0,30	0,46	0,46	0,60	0,75	0,98	0,89	0,54
P	0,06	0,08	0,94	1,45	0,72	0,80	0,84	0,74	0,69	0,73
IS*										
N*					0,43	0,82	1,32	1,94	2,52	1,46
FIN*					0,01	0,07	0,03	0,09	0,04	0,06
S*					0,40	0,48	0,76	1,29	1,81	0,93
FL**										
A								0,96	0,74	0,88
Total	0,51	0,90	1,03	1,22	1,40	1,94	2,32	2,46	2,19	1,64

Notes: \* for 1994: 7-12,94

\*\* for 1995: 5-12,95

**Taux de pénétration relative =  $\frac{\text{cabotage dans chaque État partenaire}}{\text{Transport national}} / \frac{\text{Total Cabotage}}{\text{Total Transport national}}$**

Partner State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98
D	2,34	2,42	2,43	2,58	2,83	3,15	3,07	3,04	3,10	2,83
F	0,54	0,51	0,49	0,75	0,87	0,76	0,97	0,87	0,85	0,79
I	0,78	0,77	0,70	0,52	0,41	0,23	0,21	0,29	0,28	0,36
NL	1,04	0,64	0,45	0,18	0,16	0,17	0,18	0,17	0,12	0,23
B	2,20	1,40	1,63	0,63	0,89	0,84	0,72	0,72	0,61	0,87
L	1,44	0,32	0,60	0,76	0,37	0,69	0,60	1,26	2,35	0,81
UK	0,36	0,32	0,28	0,18	0,19	0,15	0,13	0,14	0,13	0,17
IRL	0,62	1,31	1,14	0,61	0,59	0,63	0,62	0,66	0,31	0,67
DK	0,67	0,37	0,24	0,41	0,08	0,11	0,21	0,10	0,10	0,18
GR	0,00	0,01	0,04	0,23	0,28	0,32	0,35	0,70	0,40	0,36
E	0,31	0,23	0,29	0,38	0,33	0,31	0,32	0,40	0,41	0,33
P	0,13	0,09	0,92	1,19	0,52	0,41	0,36	0,30	0,31	0,44
IS										
N					0,30	0,42	0,57	0,79	1,15	0,89
FIN					0,01	0,04	0,01	0,04	0,02	0,03
S					0,28	0,25	0,33	0,53	0,83	0,56
FL										
A								0,39	0,34	0,54
Total	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

**Tableau 7**

**Matrice indiquant les transports de cabotage effectués par les transporteurs de chaque État déclarant dans chaque État partenaire au cours de la 3<sup>e</sup> période (de janvier 1996 à juin 1998)**

Units: tkm (1000's)

Rep. State	Year	Partner State																		TOTAL
		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	IS	N	FIN	S	FL	A	
D	96-98		55388	67930	15721	10802	852	4578	0	604	30709	20533	774	0	339	5	3718	5	12539	224497
F	96-98	336463		136104	1122	55293	1955	7674	0	5	1615	69932	1605	0	0	0	32	0	0	611800
I	96-98	98159	13135		240	144	0	1723	0	110	55	3842	76	0	0	0	140	0	0	117624
NL	96-98	1542995	121753	8665		1734	3	22743	335	4413	21	32500	500	0	1672	101	14135	0	1034	1752604
B	96-98	388938	433386	19336	194		2	50228	30	359	245	6917	20	0	0	71	983	0	420	901129
L	96-98	462609	4672	5989	0	0		0	0	181	0	820	238	0	0	0	0	0	0	474509
UK	96-98	6729	70519	4828	7710	4152	0		15709	0	5819	1515	303	0	0	0	706	0	0	117990
IRL	96-98	6526	124	0	0	6	0	23479		0	0	0	0	0	0	0	294	0	0	30429
DK	96-98	258249	1217	1214	1365	364	0	4119	0		0	267	1755	0	19790	924	34619	0	0	323883
GR	96-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	96-98	2710	35580	600	0	10	0	0	0	0	0		16700	0	0	10	0	0	0	55610
P	96-98	93	3098	208	2	79	0	7	0	24	0	32422		0	0	0	0	0	0	35933
IS	96-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N	96-98	13248	2	15	18	12	14	0	0	56	0	3	57	0		1	13574	0	1	27001
FIN	96-98	126303	78	218	40	3	0	0	0	1866	0	507	0	0	6747		19770	0	1	155533
S	96-98	341936	124	353	105	86	0	877	0	530	0	242	9	0	22558	2178		0	0	368998
FL	96-98	886	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1104	2012
A	97-98	36046	263	9937	153	129	3	28	0	0	0	54	27	0	0	0	1096	2		47738
Total	96-98	3621890	739339	255397	26670	72836	2829	115456	16074	8148	38464	169554	22064	0	51106	3290	89067	7	15099	5247290

Percentage 69,0 14,1 4,9 0,5 1,4 0,1 2,2 0,3 0,2 0,7 3,2 0,4 0 1,0 0,1 1,7 0,0 0,3 100,0

**Tableau 8**

**Matrice indiquant les transports de cabotage effectués par les transporteurs de chaque État déclarant dans chaque État partenaire sur la période complète (de juillet 1990 à juin 1998)**

Units tkm (1000's)

Rep. State	Year	Partner State																		
		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	IS	N	FIN	S	FL	A	TOTAL
D	90-98		99652	299075	31275	20270	1070	12290	2	4730	36588	28490	1706	0	339	5	4387	5	12539	552423
F	90-98	804565		214084	2391	113658	3412	35187	0	13	2756	151277	3535	0	76	0	125	0	0	1331079
I	90-98	294140	23899		816	382	0	3346	0	110	55	6158	76	0	0	0	198	0	0	329180
NL	90-98	2814183	174571	71237		31927	91	105556	534	12463	585	54235	2114	0	1752	158	14850	0	1034	3285290
B	90-98	1054820	777339	73517	22425		152	69384	30	731	1248	13131	151	0	0	71	983	0	420	2014402
L	90-98	847584	10557	11042	206	3813		0	0	251	0	1667	356	0	0	0	0	0	0	875476
UK	90-98	35706	138744	37105	17356	12517	0		38800	226	12680	23059	733	0	6	0	742	0	0	317674
IRL	90-98	15117	1600	4	166	48	0	69427		2	0	136	0	0	0	0	368	0	0	86868
DK	90-98	605516	6469	12491	3226	421	0	7215	16		0	441	4513	0	23238	924	45390	0	0	709860
GR	90-98	196	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	196
E	90-98	9129	89373	1222	17	18	0	123	0	0	0		51578	0	0	14	0	0	0	151474
P	90-98	762	7543	312	2	115	44	13	0	78	0	49884		0	0	0	0	0	0	58753
IS	94-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N	94-98	17822	37	42	31	41	14	0	0	122	8	16	60	0		1	14709	0	1	32904
FIN	94-98	154623	78	274	83	6	0	55	0	2489	43	509	0	0	8051		24420	0	1	190632
S	94-98	496133	175	356	150	266	0	1429	0	1094	0	269	9	0	27170	3761		0	0	530812
FL	95-98	907	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1104	2033
A	97-98	36046	263	9937	153	129	3	28	0	0	0	54	27	0	0	0	1096	2		47738
Total	90-98	7187249	1330300	730698	78297	183633	4786	304053	39382	22309	53963	329326	64858	0	60632	4934	107268	7	15099	10516794

Percentage 68,3 12,6 6,9 0,7 1,7 0,0 2,9 0,4 0,2 0,5 3,1 0,6 0 0,6 0,0 1,0 0,0 0,1 100,0

**Tableau 9**

**Principaux «caboteurs»**

(cabotage effectué par les transporteurs d'un État déclarant dans un État partenaire)

Units: tkm (1000's)

"Relation"	7/1990-6/1994			7/1994-12/1995			1/1996-6/1998			7/1990-6/1998		
	N°	tkm	%	N°	tkm	%	N°	tkm	%	N°	tkm	%
NL in D	1	553606	18,8	1	717582	30,9	1	1542995	29,4	1	2814183	26,8
B in D	2	400019	13,6	2	265863	11,5	4	388938	7,4	2	1054820	10,0
L in D	4	240584	8,2	6	144391	6,2	2	462609	8,8	3	847584	8,1
F in D	3	290822	9,9	3	177280	7,6	6	336463	6,4	4	804565	7,7
B in F	6	193433	6,6	5	150520	6,5	3	433386	8,3	5	777339	7,4
DK in D	5	219131	7,4	7	128136	5,5	7	258249	4,9	6	605516	5,8
S in D				4	154197	6,7	5	341936	6,5	7	496133	4,7
D in I	7	183789	6,2	9	47356	2,0	14	67930	1,3	8	299075	2,8
I in D	8	140892	4,8	8	55089	2,4	11	98159	1,9	9	294140	2,8
F in I	9	52461	1,8	16	25519	1,1	8	136104	2,6	10	214084	2,0
NL in F		17527	0,6	10	35291	1,5	10	121753	2,3	11	174571	1,7
FIN in D				15	28320	1,2	9	126303	2,4	12	154623	1,5
F in E	12	48705	1,7	12	32640	1,4	13	69932	1,3	13	151277	1,4
UK in F	14	38935	1,3	14	29290	1,3	12	70519	1,3	14	138744	1,3
F in B		23194	0,8	11	35171	1,5	16	55293	1,1	15	113658	1,1
NL in UK	11	51624	1,7	13	31189	1,3		22743	0,4	16	105556	1,0
NL in I	10	52408	1,8		10164	0,4		8665	0,2		71237	0,7
B in I	13	42568	1,4		11613	0,5		19336	0,4		73517	0,7
E in F	15	32442	1,1		21351	0,9		35580	0,7		89373	0,8
IRL in UK	16	29899	1,0		16049	0,7		23479	0,4		69427	0,7
D in F		22356	0,8		21908	0,9	15	55388	1,1		99652	0,9
"Top 16"		2571318	87,1		2057834	88,8		4565957	87,0		9045868	86,0
"All"		2950878			2318626			5247290			10516794	