

# Transport aérien de fret et de courrier dans l'UE en 2005

USA: 21% de l'ensemble du transport de fret et de courrier traités dans des aéroports de l'UE

## Statistiques en bref

### TRANSPORTS

79/2007

Auteur

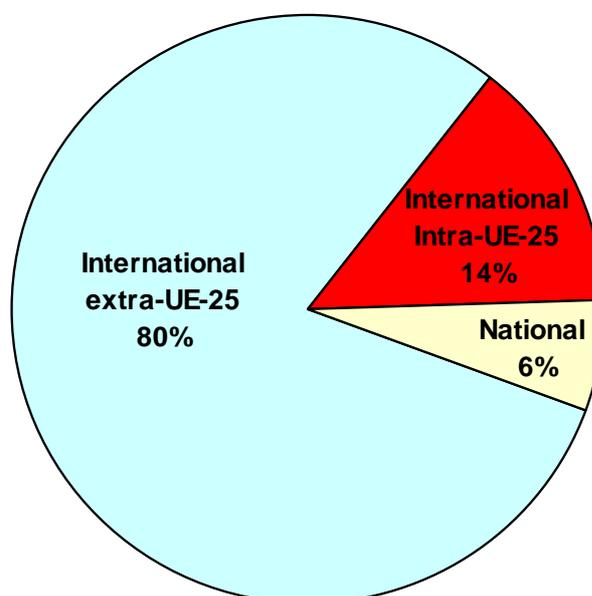
Luis DE LA FUENTE  
LAYOS

### Contenu

Faits saillants .....	1
Aperçu général.....	2
Transport de fret international intra UE-25 .....	3
Transport de fret international extra-UE-25 .....	4
Transport de fret par compagnie aérienne et type d'aéronef .....	6

### Faits saillants

Graphique 1: Fret et courrier transportés par avion dans l'UE-25 en 2005: part de chaque type de transport



Le volume total de fret et de courrier transporté par avion à destination, en provenance ou à l'intérieur des États membres de l'UE-25 a atteint près de 11 millions de tonnes en 2005, soit une augmentation estimée à 3,5% par rapport à 2004.

Les trois États membres traitant le plus fort tonnage sont l'Allemagne (plus de 3 millions de tonnes), le Royaume-Uni (2,5 millions de tonnes) et les Pays-Bas (1,6 million de tonnes).

En 2005, le principal aéroport a été Frankfurt/Main, qui a traité près de 2 millions de tonnes de fret et de courrier, suivi d'Amsterdam/Schiphol avec 1,5 million de tonnes et de London Heathrow avec 1,4 million de tonnes.

80% du fret et du courrier ont été transportés par des services aériens internationaux extra-UE-25. Pour le reste, 14% ont été transportés par des services aériens intra-UE-25 et 6% par des vols nationaux.

Les USA ont été le pays partenaire le plus important avec près de 2,4 millions de tonnes de fret et de courrier aériens. Cela représentait plus de 21% de l'ensemble du fret et du courrier passant par les aéroports de l'UE. Venaient ensuite les Émirats arabes unis (666 000 tonnes) puis Hong Kong (548 000 tonnes).

Parmi les pays de l'UE-25, le premier couple de pays a été l'Allemagne – le Royaume-Uni avec 123 000 tonnes, suivi de l'Allemagne – la France avec 75 000 tonnes et la Belgique – le Royaume-Uni avec 69 000 tonnes.



## Aperçu général

**Tableau 1: Aperçu du transport de fret et de courrier de l'UE-27 par État membre en 2005 (en tonnes)**

	Transport total	Transport national	Transport international intra-UE-25			Transport international extra-UE-25		
			Total	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties
BELGIQUE	694 523	178	250 327	114 449	135 878	444 018	227 136	216 882
REPUBLIQUE TCHEQUE	56 259	1 235	33 339	17 468	15 871	21 685	9 885	11 800
DANEMARK*	7 465	886	4 767	2 181	2 586	1 812	162	1 650
ALLEMAGNE	3 005 967	103 951	609 299	268 643	340 655	2 292 717	1 178 566	1 114 151
ESTONIE	9 739	-	5 333	3 945	1 388	4 406	3 712	694
IRLANDE	89 356	10 516	40 118	16 568	23 551	38 722	25 879	12 843
GRECE	105 502	16 389	61 926	39 916	22 011	27 187	16 363	10 825
ESPAGNE	526 125	129 919	181 437	101 794	79 643	214 769	121 477	93 292
FRANCE*	1 476 721	172 176	215 614	114 293	101 321	1 088 931	537 856	551 075
ITALIE	754 302	71 581	268 667	129 065	139 602	414 054	210 765	203 289
CHYPRE	39 220	2	31 062	16 590	14 472	8 156	3 706	4 450
LETTONIE	15 428	-	4 252	3 030	1 222	11 176	10 512	664
LITUANIE	9 580	2	6 011	3 853	2 158	3 567	3 259	308
LUXEMBOURG	624 803	-	70 317	53 611	16 706	554 486	277 719	276 767
HONGRIE	55 472	-	33 522	15 789	17 734	21 950	14 341	7 609
MALTE	16 891	-	12 324	6 875	5 448	4 567	1 482	3 085
PAYS-BAS	1 550 736	0	53 818	22 020	31 798	1 496 918	819 049	677 869
AUTRICHE	181 533	1 004	54 622	27 589	27 033	125 907	69 249	56 658
POLOGNE*	31 130	3 469	14 701	7 889	6 812	12 960	5 641	7 319
PORGUGAL	129 516	25 514	60 307	32 701	27 606	43 695	21 459	22 236
SLOVENIE	4 549	5	3 001	1 928	1 073	1 543	304	1 239
SLOVAQUIE	4 069	22	1 220	871	349	2 827	1 469	1 358
FINLANDE	119 569	4 948	60 826	27 393	33 432	53 795	28 386	25 409
SUEDE*	:	:	:	:	:	:	:	:
ROYAUME-UNI	2 450 838	133 961	447 817	232 462	215 355	1 869 060	1 025 243	843 817
<b>UE-25</b>	<b>10 953 661</b>	<b>675 758</b>	<b>1 518 996</b>	<b>1 260 923</b>	<b>1 263 704</b>	<b>8 758 907</b>	<b>4 613 619</b>	<b>4 145 288</b>
ROUMANIE	17 980	215	13 601	9 202	4 399	4 164	3 329	835
BULGARIE	16 845	:	:	:	:	:	:	:

\*Voir notes méthodologiques à propos des remarques concernant la collecte de données des pays.

Le tableau 1 présente le tonnage absolu de fret et de courrier traité dans chacun des États membres de l'UE-27 en 2005. Les chiffres du transport national déclarés excluent le double comptage entre les aéroports partenaires nationaux. De même, les chiffres agrégés de l'UE indiqués sous les rubriques "transport international intra-UE-25" et "transport total" excluent également le double comptage entre les aéroports partenaires de l'UE. En outre, les agrégats UE n'incluent pas les données de fret déclarées par la Suède car cette information n'est pas disponible pour 2005.

D'après le tableau 1, les trois États membres traitant le plus fort tonnage sont l'Allemagne (plus de 3 millions de tonnes), le Royaume-Uni (2,5 millions de tonnes) et les Pays-Bas (1,6 million de tonnes).

Le marché est dominé par les services aériens internationaux extra-UE-25. Ensemble, ces liaisons représentent 80% de l'ensemble du fret et du courrier aériens traités dans des aéroports de l'UE-25. Les services aériens internationaux intra-UE-25 intervenaient pour 14% du trafic et les liaisons nationales pour 6% seulement. Cette répartition était prévisible étant donné les distances relatives concernées et la concurrence des moyens de transport terrestres en Europe.

En ce qui concerne le marché international extra-UE-25, l'Allemagne affichait le tonnage traité le plus important (2,3 millions de tonnes), suivie du Royaume-Uni (1,9 million de tonnes) et des Pays-Bas (1,5 million de tonnes).

L'Allemagne a également traité le plus fort tonnage au sein du marché intra-UE-25, soit près de 610 000 tonnes. Le Royaume-Uni arrivait en seconde position (448 000 tonnes) suivi de l'Italie (269 000 tonnes).

En ce qui concerne le transport national, c'est la France qui a traité le plus fort tonnage. Le Royaume-Uni et l'Espagne occupaient la deuxième et la troisième place.

Le tableau 1 compare également le trafic de fret en entrées et en sorties. Étant donné la façon dont le fret aérien peut être transbordé entre aéronefs sur un aéroport pivot, il n'est pas possible de commenter de manière certaine les niveaux relatifs des importations et des exportations ni de les imputer à l'État déclarant. La disparité la plus forte peut être observée sur les liaisons extra-UE-25.



**Tableau 4: Les 10 premières paires d'aéroports intra-UE en 2005**

Rang	Paires d'aéroports		Fret et courrier (tonnes)	Croissance 2004-2005	Nombre de vols (fret)	Croissance 2004-2005
1	NOTTINGHAM EAST MIDLANDS	KÖLN/BONN	47 601	5.9%	2 147	4.7%
2	PARIS-CHARLES DE GAULLE	FRANKFURT/MAIN	34 725	7.0%	1 051	-2.8%
3	BERGAMO/ORIO AL SERIO	KÖLN/BONN	33 758	4.4%	1 331	7.3%
4	BERGAMO/ORIO AL SERIO	BRUSSELS-NATIONAL	29 430	-2.3%	1 271	46.6%
5	NOTTINGHAM EAST MIDLANDS	BRUSSELS-NATIONAL	28 800	1.7%	1 724	5.0%
6	MALMÖ	KÖLN/BONN	27 810	1.5%	1 023	-0.5%
7	LONDON HEATHROW	FRANKFURT/MAIN	26 876	5.2%	:	:
8	KÖLN/BONN	BRUSSELS-NATIONAL	19 063	18.2%	1 320	6.3%
9	LONDON STANSTED	KÖLN/BONN	18 100	10.5%	587	-1.8%
10	MILANO/MALPENSA	LUXEMBOURG	16 029	45.7%	417	15.8%

Le tableau 3 de la page précédente présente les flux de pays à pays intra-UE-25 en 2005. C'est entre le Royaume-Uni et l'Allemagne que le flux a été le plus important (plus de 123 000 tonnes). Venaient ensuite les relations Allemagne-France (75 000 tonnes) et Belgique-Royaume-Uni (69 000 tonnes). Les 10 premiers flux de pays à pays sont indiqués en gras.

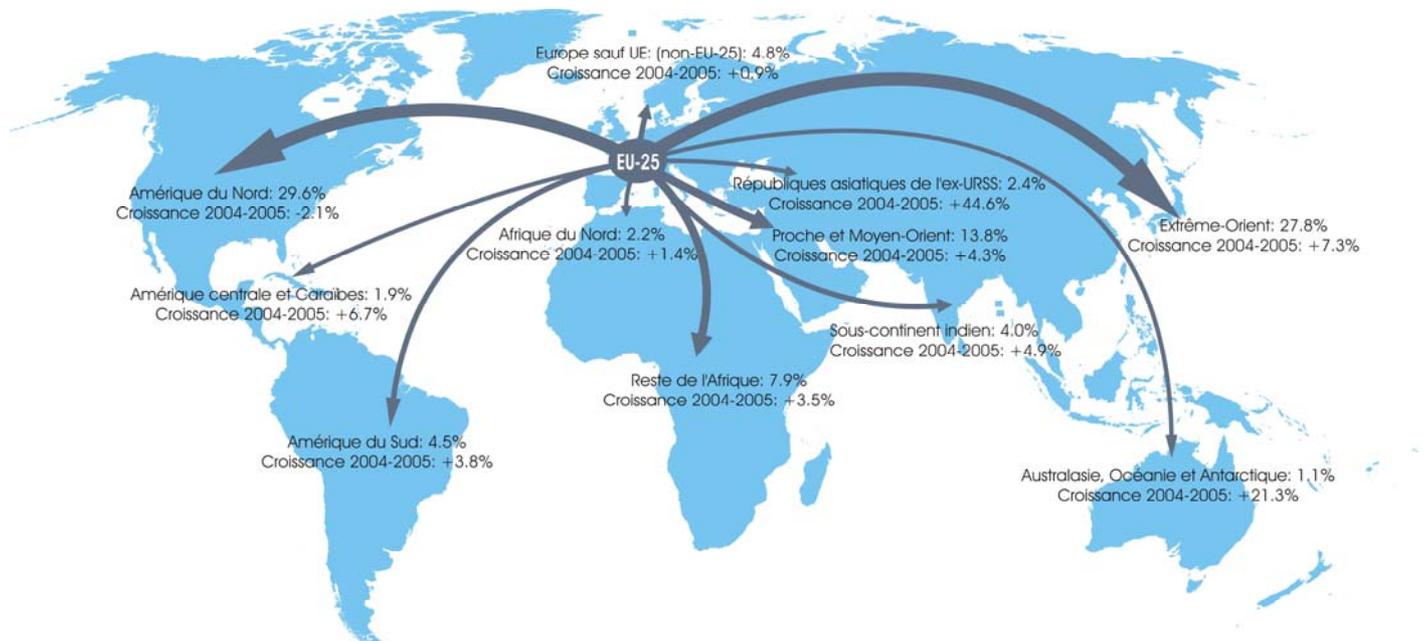
Il ressort de la liste des 10 premières paires d'aéroports intra-UE figurant dans le tableau 4 que des aéroports avec centre de fret comme Nottingham East Midlands ont une grande importance. L'Allemagne, qui est le pays déclarant le plus fort tonnage de fret et de courrier aériens en 2005, a un aéroport partenaire pour sept des dix liaisons aériennes les plus utilisées.

Trois liaisons ont enregistré une croissance à deux chiffres du tonnage transporté. C'est la liaison Milan/Malpensa – Luxembourg qui a connu la principale augmentation, la croissance ayant atteint 45,7% entre 2004 et 2005. Les deux autres liaisons sont Köln/Bonn – Bruxelles-National (plus de 18% de croissance par rapport à l'année précédente) et London Stansted – Köln/Bonn avec une croissance de 10,5%.

Seul le tonnage du fret et du courrier chargés/déchargés sur la liaison Bergamo/Orio Al Serio – Bruxelles-National a subi une baisse de 2,3%.

## Transport de fret international extra-UE-25

**Carte 1: Transport de fret extra-UE-25 par destination en 2005**



La carte 1 indique le transport international extra-UE-25 de fret et de courrier aériens par région du monde. La région la plus importante était l'Amérique du nord qui représentait près de 30% de l'ensemble du fret et du courrier sur ce marché durant l'année 2005. Venaient

ensuite l'Extrême-Orient avec près de 28% et le Proche et Moyen-Orient avec environ 14%. La croissance la plus forte a été observée dans les Républiques asiatiques de l'ex-URSS (+45%) et en Australasie (+21%).

**Tableau 5: Les 20 principaux pays partenaires extra-UE-25 en ce qui concerne le transport total de fret et de courrier en 2005**

Rang	Pays partenaire	Fret et courrier en tonnes		
		Déchargés	Chargés	Total
1	USA	1 106 254	1 246 376	2 352 630
2	ÉMIRATS ARABES UNIS	383 260	282 475	665 735
3	HONG KONG	337 620	210 474	548 094
4	CHINE	320 814	177 900	498 714
5	JAPON	207 629	195 721	403 349
6	RÉPUBLIQUE DE CORÉE	173 528	138 972	312 501
7	INDE	163 417	113 308	276 725
8	SINGAPOUR	117 108	123 177	240 285
9	CANADA	116 281	119 168	235 448
10	AFRIQUE DU SUD	95 180	98 921	194 100
11	BRÉSIL	94 198	94 699	188 897
12	KENYA	126 096	30 813	156 909
13	TURQUIE	80 187	71 437	151 624
14	ISRAËL	86 852	63 484	150 336
15	TAIÏWAN	79 370	65 951	145 322
16	THAÏLANDE	87 290	40 751	128 041
17	MALAISIE	71 681	46 509	118 189
18	AZERBAÏDJAN	86 918	31 223	118 142
19	FÉDÉRATION DE RUSSIE	57 962	59 808	117 770
20	ÉGYPTE	50 657	37 659	88 316

Le tableau 5 présente les 20 principaux pays partenaires extra-UE-25. Les USA étaient le pays partenaire le plus important avec plus de 2,3 millions de tonnes de fret et courrier aériens, suivis des Émirats arabes unis (0,7 million de tonnes) et de Hong Kong (région administrative particulière de la Chine) (0,5 million de tonnes).

Ce tableau indique également les chiffres du fret chargé et déchargé. La prudence s'impose au moment de tirer des conclusions sur les importations et les exportations en raison du rôle de l'aéroport pivot dans le transport aérien de fret. Les pays partenaires affichant la plus forte proportion de fret déchargé étaient le Kenya (80%), l'Azerbaïdjan (74%), la Thaïlande (68%), la Chine et Hong Kong (respectivement 64% et 62%).

Le tableau 6 énumère les 20 premiers couples de pays en termes de transport aérien total de fret et de courrier. Étant donnée la prédominance du marché des USA, quatre des cinq premiers couples de pays ont les USA comme partenaire. Les couples de pays les plus importants étaient ROYAUME-UNI – USA avec 747 000 tonnes et Allemagne – USA avec 539 000 tonnes. Les couples de pays dont la Chine, Hong Kong ou l'Azerbaïdjan étaient l'un des partenaires, enregistrent un tonnage nettement plus élevé de fret déchargé.

Le tableau 7 ci-après procède à une analyse par paire d'aéroports. Malgré la suprématie des USA au niveau «couple de pays», le flux le plus important a été enregistré pour Frankfurt/Main -Séoul/Gimpo International avec 127 000 tonnes de fret et de courrier aériens. Venaient ensuite London Heathrow – New York/JFK avec 117 000 tonnes et Frankfurt/Main – Hong Kong/International avec 116 000 tonnes.

**Tableau 6: Principaux couples de pays extra-UE en termes de transport total de fret et de courrier en 2005**

Rang	Paires de pays	Fret et courrier en tonnes			Pourcentage par pays partenaire UE-25
		Déchargés	Chargés	Total	
1	ROYAUME-UNI - USA	361 706	384 903	746 610	31.7%
2	ALLEMAGNE - USA	239 273	299 248	538 521	22.9%
3	FRANCE - USA*	138 628	162 166	300 794	12.8%
4	PAYS-BAS - USA	124 260	164 591	288 851	12.3%
5	ALLEMAGNE - ÉMIRATS ARABES UNIS	115 659	80 793	196 453	29.5%
6	ALLEMAGNE - CHINE	123 601	70 089	193 690	38.8%
7	ALLEMAGNE - HONG KONG	98 234	70 512	168 746	30.8%
8	ROYAUME-UNI - ÉMIRATS ARABES UNIS	80 000	61 793	141 793	21.3%
9	BELGIQUE - USA	80 256	51 389	131 645	5.6%
10	ALLEMAGNE - RÉPUBLIQUE DE CORÉE	69 525	58 005	127 530	40.8%
11	ALLEMAGNE - JAPON	67 346	57 682	125 028	31.0%
12	PAYS-BAS - CHINE	82 991	40 207	123 198	24.7%
13	ROYAUME-UNI - HONG KONG	82 801	38 884	121 685	22.2%
14	LUXEMBOURG - USA	43 303	71 662	114 965	4.9%
15	ALLEMAGNE - INDE	58 252	53 702	111 954	40.5%
16	LUXEMBOURG - ÉMIRATS ARABES UNIS	71 874	36 466	108 340	16.3%
17	PAYS-BAS - HONG KONG	64 393	36 935	101 328	18.5%
18	PAYS-BAS - ÉMIRATS ARABES UNIS	45 835	54 927	100 761	15.1%
19	PAYS-BAS - JAPON	52 126	44 961	97 087	24.1%
20	LUXEMBOURG - AZERBAÏDJAN	73 991	20 968	94 959	80.4%

\* Voir notes méthodologiques concernant la France

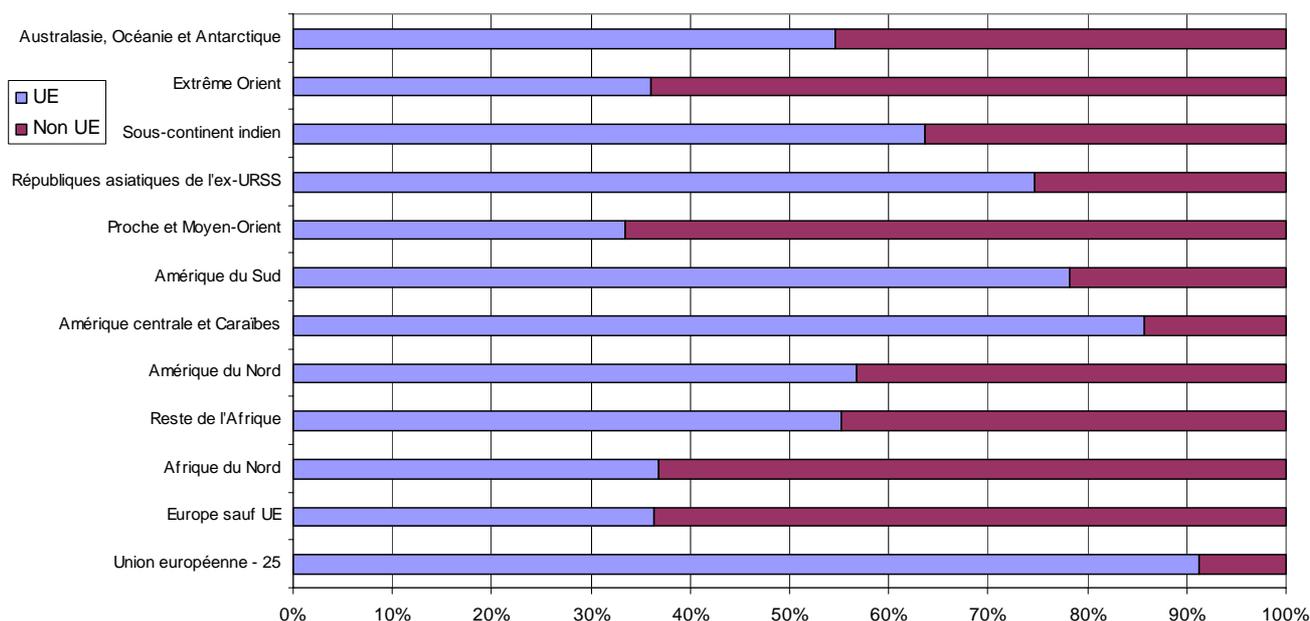
**Tableau 7: Les 20 premières paires d'aéroports\* extra-UE en termes de transport total de fret et de courrier en 2005**

Rang	Paires d'aéroports	Fret et courrier en tonnes		
		Déchargés	Chargés	Total
1	FRANKFURT/MAIN - SEOUL/GIMPO INTL	69 457	57 924	127 381
2	LONDON HEATHROW - NEW YORK/JFK	50 003	67 285	117 288
3	FRANKFURT/MAIN - HONG KONG/INTL	73 500	42 951	116 451
4	FRANKFURT/MAIN - SHANGHAI CITY	75 761	40 210	115 971
5	FRANKFURT/MAIN - TOKYO/NARITA INTL	59 841	50 601	110 442
6	AMSTERDAM/SCHIPHOL - HONG KONG/INTL	64 393	36 935	101 328
7	LUXEMBOURG - BAKU/INTL	73 991	20 968	94 959
8	FRANKFURT/MAIN - CHICAGO - O'HARE INTL.	40 109	46 896	87 005
9	AMSTERDAM/SCHIPHOL - DUBAI INTL	41 441	43 923	85 364
10	LUXEMBOURG - ABU DHABI INTL	65 031	20 036	85 067
11	AMSTERDAM/SCHIPHOL - SINGAPORE/CHANGI	42 577	33 471	76 048
12	LONDON HEATHROW - CHICAGO - O'HARE INTL	37 222	37 621	74 843
13	FRANKFURT/MAIN - DUBAI INTL	33 205	36 756	69 961
14	AMSTERDAM/SCHIPHOL - SHANGHAI/PUDONG	45 218	23 077	68 295
15	AMSTERDAM/SCHIPHOL - NAIROBI	46 196	20 652	66 848
16	BRUSSELS-NATIONAL - NEW YORK/JFK	33 540	28 259	61 799
17	LONDON HEATHROW - TOKYO/NARITA INTL	31 946	29 409	61 355
18	LONDON HEATHROW - DUBAI INTL	35 185	25 827	61 012
19	AMSTERDAM/SCHIPHOL - TOKYO/NARITA INTL	31 295	28 915	60 210
20	LONDON HEATHROW - LOS ANGELES INTL	32 661	24 195	56 856

\* Les paires d'aéroports comprenant un aéroport français ne sont pas incluses.

## Transport de fret par compagnie aérienne et type d'aéronef

**Graphique 2: Part des compagnies aériennes UE et non UE par région partenaire en termes de transport de fret et de courrier en 2005**



Le graphique 2 indique les parts respectives des compagnies aériennes UE et non UE dans chaque région du monde. Ce graphique a été élaboré sur la base d'informations fournies par 16 États membres (pour plus de détails, voir les notes méthodologiques).

Les compagnies aériennes des 25 États membres de l'UE ont assuré plus de la moitié du trafic dans huit des douze régions du monde. Comme on pouvait s'y attendre, plus de 90% du fret et du courrier aériens transportés dans la zone UE-25 l'ont été par des compagnies aériennes de l'UE.

Les compagnies aériennes des 25 États membres de l'UE ont assuré plus de 85% du trafic à destination et en provenance d'Amérique centrale et des Caraïbes, près de 80% des liaisons avec l'Amérique du sud et quelque 75% du trafic avec les Républiques asiatiques de l'ex-URSS.

En revanche, les compagnies aériennes des 25 États membres de l'UE ont assuré moins de 40% du trafic au Proche et Moyen-Orient, en Extrême-Orient, en Europe sauf l'UE et en Afrique du Nord.

Le tableau 8 ci-après indique le pourcentage de l'ensemble du fret et du courrier aériens transportés par les dix premiers types d'aéronefs utilisés. Ce graphique a été établi sur la base des informations fournies par 22 États membres (pour plus de détails, voir les notes méthodologiques). Les types d'aéronefs énumérés dans ce tableau représentaient 89% de l'ensemble du fret et du courrier traités dans les aéroports déclarants de l'UE-25 en 2005.

Les Boeing 747 et les Boeing MD-11 ont assuré près de la moitié de tout le trafic. Ces deux types d'aéronefs actuellement en service constituent la majorité des aéronefs à forte capacité de chargement affectés exclusivement au transport du fret.

Le Boeing 777 est le troisième type d'aéronef le plus utilisé (9% du total) suivi de l'Airbus A-300 et du Boeing 767 (7% chacun).

Au total, les Boeing ont représenté 71% de l'ensemble du fret aérien transporté. Airbus a transporté la majorité du fret et du courrier aériens restants.

**Tableau 8: Les 10 principaux types d'aéronefs utilisés pour le transport du fret et du courrier dans l'UE-25 en 2005**

Rang	Catégorie d'aéronefs	Volume de fret (tonnes)	Part dans le transport total
1	BOEING - 747 (tous modèles)	3 944 248	34.8%
2	BOEING - MD-11	1 320 093	11.6%
3	BOEING - 777 (tous modèles)	975 804	8.6%
4	AIRBUS - A-300 (tous modèles)	795 064	7.0%
5	BOEING - 767 (tous modèles)	751 073	6.6%
6	AIRBUS - A-340 (tous modèles)	659 368	5.8%
7	AIRBUS - A-330 (tous modèles)	567 979	5.0%
8	BOEING - 757 (tous modèles)	512 175	4.5%
9	BOEING - 737 (tous modèles)	373 221	3.3%
10	DC-10 (tous modèles)	248 728	2.2%

## ➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR — NOTES MÉTHODOLOGIQUES

### Sources des données

Tous les chiffres présentés dans cette publication proviennent de la base de données « Aviation » d'Eurostat. La base de données est disponible en ligne sur la page web d'Eurostat.

Les données figurant dans la présente publication concernent les aéroports enregistrant plus de 150 000 unités passagers par an.

### Définitions principales

Les définitions employées dans les statistiques sur le transport aérien figurent dans le règlement (CE) n° 1358/2003 de la Commission concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne. Les principales définitions utilisées sont les suivantes:

**Étape de vol (EV).** Parcours d'un aéronef entre le décollage et le premier atterrissage qui suit.

**Origine et destination du vol (ODV).** Trafic sur un service aérien commercial identifié par un numéro de vol unique, réparti par paires d'aéroports en fonction des points d'embarquement et de débarquement de vol.

**Fret et courrier à bord :** Ensemble du fret et du courrier à bord de l'aéronef à l'atterrissage sur l'aéroport déclarant ou au décollage de l'aéroport déclarant. Le fret et le courrier en transit direct sont inclus. Les bagages des passagers ne sont pas inclus.

**Fret et courrier chargés ou déchargés :** Ensemble du fret et du courrier chargés ou déchargés d'un aéronef. Les bagages des passagers et le fret et le courrier en transit direct ne sont pas inclus.

La différence entre les données « Origine et destination du vol » et « Etape de vol » peut être illustrée par l'exemple suivant : un vol effectué sur la liaison New York-Londres-Paris. Le trafic de fret et de courrier consiste en 18 tonnes transportées de New York à Londres, 13 tonnes de New York à Paris et 7 tonnes de Londres à Paris. Dans ce cas :

- en termes de données « Origine et destination du vol », les chiffres enregistrés sont 18 tonnes New York-Londres, 13 tonnes New York-Paris et 7 tonnes Londres-Paris. New York enregistrera les chiffres pour New York-Londres et New York-Paris; Londres enregistrera les chiffres pour New York-Londres et Londres-Paris, et Paris enregistrera ceux pour New York-Paris et Londres-Paris.
- En termes de données « Etape de vol », il y a deux étapes de vol et les chiffres enregistrés sont : New York-Londres 31=(18+13) tonnes et Londres-Paris 20=(13+7) tonnes.

### « Origine et destination du vol » et « Etape de vol » - pays déclarants

En principe, les informations figurant dans la présente publication sont basées sur les données « Origine et destination du vol » plutôt que sur celles « Etape de vol ». Les données ODV ont été utilisées lorsqu'elles étaient disponibles, mais les données EV ont servi pour les pays qui n'avaient pas déclaré de données ODV. Les données de vol et les données figurant dans le tableau relatif aux aéronefs, pour lesquels l'« Etape de vol » doit être prise en compte, constituent des exceptions.

**Bulgarie :** n'a fourni que des déclarations d'aéroport.

**Danemark :** les données concernant le fret et le courrier n'incluent pas les chiffres de l'aéroport København/Kastrup.

**Estonie :** les données ne concernent que l'aéroport de Tallinn/Ülemiste.

**France :** du fait de problèmes de collecte des données, les chiffres agrégés pour la France peuvent être sous-estimés et devraient être considérés avec précaution. Du fait de ces mêmes problèmes, la présente publication n'indique aucune donnée au niveau « aéroport » déclarée par la France.

**Lettonie :** les données ne concernent que l'aéroport de Riga.

**Luxembourg :** n'a fourni que des données EV. Les données luxembourgeoises ne concernent que l'aéroport de Luxembourg.

**Hongrie :** les données ne concernent que l'aéroport de Budapest/Ferihegy.

**Malte :** les données ne concernent que l'aéroport de Malta/Luqa.

**Pologne :** en raison des dérogations accordées à d'autres aéroports, les données de 2005 de la Pologne ne concernent que l'aéroport de Warszawa/Okecie.

**Slovénie :** les données ne concernent que l'aéroport de Ljubljana.

**Slovaquie :** n'a fourni des données qu'au niveau du pays.

**Suède :** en 2005, la Suède n'a pas transmis de données sur le fret et le courrier et ce pays n'est donc pas inclus dans les agrégats UE.

### Tableau 1

Les chiffres nationaux et l'ensemble des agrégats intra-UE ont été calculés en excluant le double comptage.

### Tableau 2

Les chiffres relatifs au fret et au courrier se basent sur l'« origine et la destination du vol » tandis que les chiffres concernant le transport de fret proviennent de la série de données « Etape de vol ».

### Tableau 3

Les chiffres totaux des flux de fret et de courrier par pays ont été calculés en additionnant les déclarations de « départ » au niveau national des deux pays concernés. Pour le Danemark et la Suède, seules les déclarations du partenaire ont été prises en compte.

### Tableau 4

Les chiffres totaux de chaque paire d'aéroports ont été calculés en additionnant les déclarations de « départ » des deux aéroports concernés. Toutefois, pour les liaisons Paris/Charles de Gaulle – Frankfurt/Main et Malmö – Köln/Bönn, seules les déclarations allemandes ont été prises en compte.

### Carte 1 et graphique 2

Les pays composant les régions du monde telles qu'elles sont définies pour la carte 1 et le graphique 2 correspondent à la géonomenclature utilisée par Eurostat pour les statistiques du commerce extérieur. Les pays composant chaque région du monde figurent dans le domaine « Aviation » de la base de données en ligne d'Eurostat ou peuvent être obtenus sur demande.

### Graphique 2

Le graphique a été élaboré sur la base d'informations détaillées sur la nationalité de la compagnie aérienne fournies par les 16 Etats membres. Les pays suivants n'ont pas fourni cette information: Belgique, République tchèque, Allemagne, France, Chypre, Pays-Bas, Slovaquie, Sloveenie, Slovaquie et Suède.

### Tableau 8

Les chiffres sont basés sur les informations relatives au type d'aéronef fournies en 2005 par 22 des 25 Etats membres de l'UE. Les pays suivants n'ont pas fourni cette information: Hongrie, Slovaquie et Suède.

### Dans la présente publication:

« : » signifie « non disponible »

« - » signifie « non applicable » ou « zéro réel »

La présente publication a été préparée avec l'aide de Marion Biré, Mathieu Erzar (données), Virginie Attivissimo (mise en page) et Philip Osler (commentaires).

# Pour en savoir plus :

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

## Transports

 Transports - vue horizontale

 Transport ferroviaire

 Transport routier

 Navigation intérieure

 Oléoducs

 Transport maritime

## Transport aérien

 Mesures du transport aérien - passagers

 Mesures du transport aérien - fret et courrier

---

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

Bâtiment BECH, Bureau A4/125  
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408

Fax (352) 4301 35349

E-mail: [eurostat-mediasupport@ec.europa.eu](mailto:eurostat-mediasupport@ec.europa.eu)

### European Statistical Data Support :

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

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

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

---

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

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

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

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

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

---