

Le transport aérien de passagers en 2001-2002

Poursuite de la baisse dans la plupart des États membres, plus particulièrement du trafic international; les liaisons de et vers l'Amérique du nord plus particulièrement concernées

Statistiques en bref

TRANSPORTS

11/2004

Auteur
Luis de la Fuente Layos

Contenu

Évolution générale dans l'UE-25 2

Évolution générale dans l'UE-15 3

Trafic aérien national dans l'UE-15 3

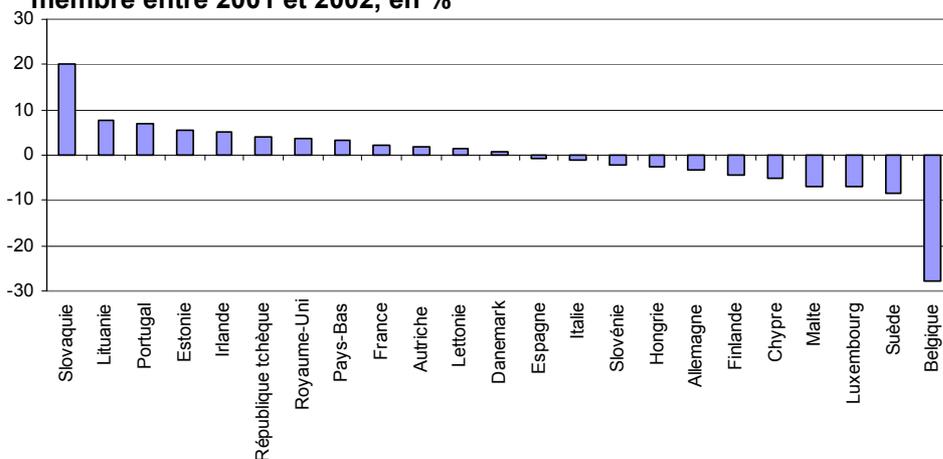
Trafic international intra-UE-15 4

Trafic international extra-UE-15 5

Le transport aérien dans les pays candidats 6

Le transport aérien en Norvège, en Islande et en Suisse 6

Graphique 1: Évolution du transport aérien de passagers par État membre entre 2001 et 2002, en %



Faits saillants

Après le déclin enregistré au cours des derniers mois de 2001 à la suite des événements tragiques du 11 septembre, le nombre de passagers aériens a continué de décroître au cours de l'année 2002 dans la plupart des pays pour lesquels des données sont disponibles. Au niveau de l'UE-15, le nombre de passagers a baissé de 2,2 % entre 2001 et 2002. Les vols intérieurs ont été moins touchés que les liaisons internationales

Au niveau des différents pays, le bilan est inégal: si la Belgique, la Suède, le Luxembourg et Malte ont connu les plus forts reculs du nombre total de passagers aériens transportés, la Slovaquie, la Lituanie, le Portugal, l'Estonie et l'Irlande ont enregistré une hausse.

Londres/Heathrow continue d'être, de loin, l'aéroport le plus important en termes de passagers transportés (63 millions); il est suivi par Paris/Charles de Gaulle, Francfort et Amsterdam. Parmi les nouveaux États membres, les aéroports de Prague/Ruzyne (rang 36 avec 6,3 millions de passagers), Larnaca (rang 42) et Budapest/Ferihegy (rang 45) font partie de la liste des 50 plus grands aéroports de l'UE.

En 2002, le trafic de passagers extra-UE-15 a reculé de 3,6 % par rapport à 2001, les liaisons vers l'Amérique du nord étant plus particulièrement touchées.

En ce qui concerne les pays candidats, les chiffres montrent qu'après une longue et difficile période, le nombre de passagers aériens croît de nouveau en Bulgarie et en Roumanie. Le volume important de passagers observé pour la Turquie (33,2 millions en 2002) reflète le niveau élevé de l'activité touristique dans ce pays



Évolution générale dans l'UE-25

Le tableau 1 offre un aperçu de l'évolution du transport aérien de passagers dans les différents États membres de l'UE. Pour certains d'entre eux (en particulier les nouveaux), les données ne sont pas toujours disponibles. Néanmoins, on peut constater que le total des passagers transportés a reculé entre 2001 et 2002 dans la moitié des États membres. La Belgique a enregistré un recul de 28 %, tandis que la baisse observée au Luxembourg, à Malte et en Suède se situe entre 7 et 9 %. Les diminutions enregistrées par les autres pays sont limitées à 5 % ou moins.

À l'inverse, certains pays ont connu une hausse de leur trafic passagers. C'est notamment le cas de la Slovaquie (+20 %, toutefois en raison de l'augmentation du nombre de compagnies aériennes), de la Lituanie, du Portugal, de l'Estonie et de l'Irlande.

Tous les pays pour lesquels des données sont disponibles pour 1997-2001 avaient enregistré des résultats positifs pour cette période. Mais même ceux qui avaient enregistré des taux de croissance à deux chiffres (Espagne et Finlande) ont connu un recul entre 2001 et 2002.

Tableau 1: Aperçu de l'évolution du transport aérien par destination

	Total			Trafic national			Trafic international		
	Passagers (en milliers) 2002	Évolution 2001/2002 (%)	Évolution moyenne 1997-2001 (%)	Passagers (en milliers) 2002	Évolution 2001/2002 (%)	Évolution moyenne 1997-2001 (%)	Passagers (en milliers) 2002	Évolution 2001/2002 (%)	Évolution moyenne 1997-2001 (%)
Belgique	14,316	- 27.7	5.6	1	- 56.9	54.1	14,315	- 27.7	5.6
République tchèque	6,579	4.0	:	148	:	:	6,432	:	:
Danemark	19,930	0.7	4.5	1,684	- 6.5	- 9.7	18,246	1.4	6.6
Allemagne	114,383	- 3.2	4.1	20,402	- 2.5	2.8	93,981	- 3.4	4.4
Estonie	603	5.6	:	13	209.1	:	590	4.1	:
Grèce	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Espagne	112,254	- 0.6	16.1	29,022	- 2.2	:	83,232	- 0.0	7.6
France	96,526	2.3	4.7	27,921	- 2.2	1.8	68,605	4.2	6.0
Irlande	18,235	5.3	8.8	659	- 2.3	10.8	17,576	5.6	8.7
Italie	65,228	- 1.0	5.4	22,527	0.2	3.3	42,701	- 1.6	6.6
Chypre	6,205	- 5.1	:	:	:	:	:	:	:
Lettonie	633	1.6	:	:	:	:	:	:	:
Lituanie	701	7.8	:	:	:	:	:	:	:
Luxembourg	1,505	- 7.0	3.3	0	:	:	1,505	- 7.0	3.3
Hongrie	4,469	- 2.5	:	:	:	:	4,469	- 2.5	:
Malte	2,640	- 6.9	:	47	:	:	2,593	- 8.6	:
Pays-Bas	40,828	3.1	5.6	204	9.6	- 1.7	40,625	3.1	5.6
Autriche	14,944	1.7	4.8	530	- 5.2	6.9	14,414	2.0	4.7
Pologne	6,542	:	:	:	:	:	:	:	:
Portugal	17,382	6.9	7.6	2,930	- 0.2	11.9	14,451	8.5	6.7
Slovénie	866	- 2.2	:	:	:	:	:	:	:
Slovaquie	497	19.9	:	32	235.5	:	465	14.9	:
Finlande	10,296	- 4.4	13.7	2,766	- 9.6	:	7,530	- 2.3	4.6
Suède	22,039	- 8.6	5.3	7,445	- 7.4	4.2	14,595	- 9.2	5.9
Royaume-Uni	168,742	3.5	:	22,617	8.8	:	146,125	2.7	5.7

L'analyse de la ventilation entre trafic national et trafic international fait ressortir la même évolution générale que le trafic total, toutefois avec quelques exceptions. Au plan national, tant l'Estonie que la Slovaquie ont enregistré des croissances extrêmement élevées. Dans le cas de la Slovaquie, cela s'explique - ainsi qu'indiqué plus haut - par l'augmentation du nombre de compagnies aériennes. Malgré ces taux de croissance remarquables, il convient de noter que les valeurs absolues restent relativement faibles. Cette remarque vaut également pour les Pays-Bas (+9,6 % entre 2001 et 2002) et la Belgique (-56,9 %). Le Royaume-Uni est le seul pays qui enregistre une hausse significative (proche des 9 % par rapport à 2001) du nombre absolu de passagers aériens transportés sur les lignes intérieures en 2002 (22,6 millions). En ce qui concerne le trafic international par pays, on observe que le volume de passagers a fortement baissé en Belgique (-27,7 %), en Suède (-9,2 %), à Malte (-8,6 %) et au Luxembourg (-7,0 %), alors que des tendances nettement

positives ont été observées en Slovaquie (+14,9 %, mais une nouvelle fois due en partie à l'augmentation du nombre de compagnies aériennes), en Estonie, en France, en Irlande et au Portugal (entre 4 et 9 %).

Toujours en ce qui concerne le trafic international de passagers, le taux de croissance annuel moyen entre 1997 et 2001 est encore resté largement positif, dans une fourchette comprise entre 3,3 % (Luxembourg) et 8,7 % (Irlande). Sur la base des données disponibles, un classement des aéroports les plus actifs en 2002 dans l'UE-25 a été établi (tableau 2). Ce classement exclut toutefois les aéroports grecs et polonais. Avec un volume total de 63 millions de passagers, Londres/Heathrow reste l'aéroport le plus important de l'UE. Paris/Charles de Gaulle et Francfort-sur-le-Main se disputent la seconde place avec des résultats pratiquement identiques (tous deux environ 48 millions de passagers). Avec 6,3 millions de passagers, Prague/Ruzyně est le premier aéroport des nouveaux États membres (rang 36).

Tableau 2: Les 50 premiers aéroports de l'UE-25 en termes de passagers transportés en 2002

Rang	Pays	Aéroport	Nombre de passagers	Rang	Pays	Aéroport	Nombre de passagers
1	ROYAUME-UNI	LONDRES/HEATHROW	63,041,754	26	ESPAGNE	TENERIFE SUR-REINA SOFIA	8,805,312
2	FRANCE	PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	48,257,964	27	ALLEMAGNE	HAMBOURG	8,789,199
3	ALLEMAGNE	FRANCFORT-SUR-LE-MAIN	48,078,824	28	ESPAGNE	LAS PALMAS/GRAN CANARIA	8,772,424
4	PAYS-BAS	AMSTERDAM/SCHIPHOL	40,587,562	29	ROYAUME-UNI	BIRMINGHAM	7,917,886
5	ESPAGNE	MADRID/BARAJAS	33,696,101	30	ITALIE	MILAN/LINATE	7,793,660
6	ROYAUME-UNI	LONDRES/GATWICK	29,509,921	31	ROYAUME-UNI	GLASGOW	7,767,289
7	ITALIE	ROME/FIUMICINO	24,204,778	32	ALLEMAGNE	STUTTART	7,093,438
8	FRANCE	PARIS/ORLY	23,143,632	33	ESPAGNE	ALICANTE	6,971,884
9	ALLEMAGNE	MUNICH	22,877,714	34	ROYAUME-UNI	EDIMBOURG	6,911,906
10	ESPAGNE	BARCELONE	21,164,324	35	ROYAUME-UNI	LONDRES LUTON	6,473,565
11	ROYAUME-UNI	MANCHESTER/INTL	18,605,651	36	RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	PRAGUE/RUZYNE	6,290,946
12	DANEMARK	COPENHAGUE/KASTRUP	18,189,580	37	FRANCE	LYON/SATOLAS	5,724,567
13	ESPAGNE	PALMA DE MAJORQUE	17,758,972	38	FRANCE	MARSEILLE/MARIGNANE	5,360,548
14	ITALIE	MILAN/MALPENSA	17,330,080	39	ALLEMAGNE	COLOGNE/BONN	5,290,672
15	SUÈDE	STOCKHOLM/ARLANDA	16,636,815	40	FRANCE	TOULOUSE/BLAGNAC	5,288,497
16	ROYAUME-UNI	LONDRES/STANSTED	16,044,864	41	ESPAGNE	ARRECIFE/LANZAROTE	4,947,149
17	IRLANDE	DUBLIN	14,836,153	42	CHYPRE	LARNACA	4,695,986
18	ALLEMAGNE	DÜSSELDORF	14,588,642	43	PORTUGAL	FARO	4,635,662
19	BELGIQUE	BRUXELLES	14,315,810	44	ALLEMAGNE	HANOVRE	4,581,284
20	AUTRICHE	VIENNE/SCHWECHAT	11,911,246	45	HONGRIE	BUDAPEST/FERIHEGY	4,468,821
21	ESPAGNE	MALAGA	10,300,188	46	ITALIE	VENISE/TESSERA	4,156,789
22	ALLEMAGNE	BERLIN-TEGEL	9,799,514	47	ITALIE	NAPLES/CAPODICHINO	4,141,053
23	FINLANDE	HELSINKI	9,605,475	48	ITALIE	CATANE/FONTANAROSSA	4,060,551
24	PORTUGAL	LISBONNE	9,269,848	49	ESPAGNE	IBIZA	4,042,271
25	FRANCE	NICE/COTE D'AZUR	9,183,115	50	SUÈDE	GOTEBORG/LANDVETTER	4,031,048

Évolution générale dans l'UE-15

Au niveau de l'UE avant l'élargissement (UE-15), la baisse globale du trafic aérien entre 2001 et 2002 s'élève à 2,2 % (voir tableau 3). Ce recul contraste fortement avec la moyenne des taux de croissance annuels observés au cours de la période 1997-2001, à savoir 7,2 %. Il convient de noter que les agrégats UE-15 n'incluent pas les données de la Grèce. Le trafic intérieur a été sensiblement moins touché par ce recul que le trafic international.

Se limitant au trafic international (à la fois intra-UE-15 et extra-UE-15), le graphique 2 montre clairement l'évolution dans le temps du nombre de passagers transportés par «région du monde». Une baisse massive s'est produite au second semestre 2001 à la suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001.

Le trafic international intra-UE-15 a été moins touché que celui des différentes régions du monde extra-UE-15. C'est essentiellement le trafic passagers de et vers l'Amérique du nord qui a été touché.

Graphique 2: Évolution du transport international de passagers dans l'UE-15 par région du monde entre 1993 et 2002, en millions de passagers

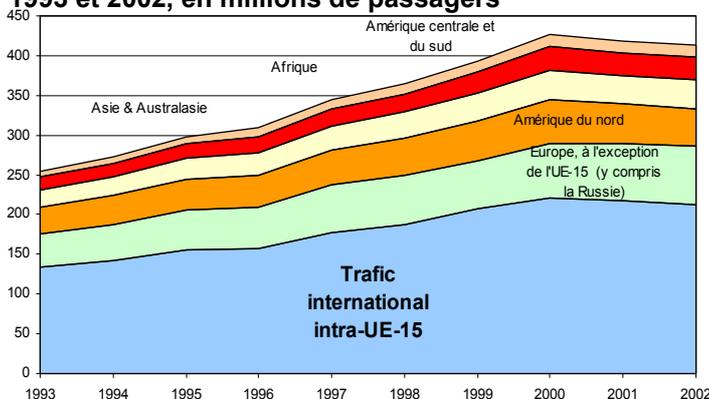


Tableau 3: Évolution du transport aérien de passagers pour l'ensemble de l'UE-15

	Total			Trafic national			Trafic international		
	Passagers (en milliers) 2002	Évolution 2001/2002 (%)	Évolution moyenne 1997-2001 (%)	Passagers (en milliers) 2002	Évolution 2001/2002 (%)	Évolution moyenne 1997-2001 (%)	Passagers (en milliers) 2002	Évolution 2001/2002 (%)	Évolution moyenne 1997-2001 (%)
UE-15 ⁽¹⁾	551,565	-2.2	7.2	138,707	-0.7	15.8	412,858	-2.7	5.0

⁽¹⁾ Les données relatives au trafic national et au trafic extra-UE de la Grèce ne sont pas disponibles.

Trafic aérien national dans l'UE-15

Le tableau 4 détaille le trafic intérieur de passagers dans les différents États membres de l'UE-15. Globalement, le nombre de passagers transportés en 2002 est inférieur de 0,7 % à l'année précédente. Le taux de croissance le plus élevé est observé aux Pays-Bas (où, en termes absolus, le trafic intérieur ne joue qu'un rôle très limité) et au Royaume-Uni. Ce sont les trois pays scandinaves qui connaissent les diminutions les plus marquées (entre 9,6 % et 6,5 %).

Manifestement, ce sont les plus grands pays qui enregistrent les volumes les plus importants: pour cinq d'entre eux, le nombre de passagers intérieurs dépasse les 20 millions. L'Espagne vient en tête (en raison notamment du trafic vers les Baléares et les Canaries) avec pratiquement 30 millions de passagers transportés sur les lignes intérieures en 2002.

Tableau 4 : Trafic national de passagers des pays de l'UE-15

Pays	Nombre de passagers (en milliers), 2001	Nombre de passagers (en milliers), 2002	Évolution 2001-2002 (%)
UE-15	139,696	138,707	-0.7%
BELGIQUE	3	1	-56.9%
DANEMARK	1,800	1,684	-6.5%
ALLEMAGNE	20,920	20,402	-2.5%
GRÈCE	:	:	:
ESPAGNE	29,688	29,022	-2.2%
FRANCE	28,556	27,921	-2.2%
IRLANDE	674	659	-2.3%
ITALIE	22,487	22,527	0.2%
LUXEMBOURG	0	0	-
PAYS-BAS	186	204	9.6%
AUTRICHE	559	530	-5.2%
PORTUGAL	2,937	2,930	-0.2%
FINLANDE	3,058	2,766	-9.6%
SUÈDE	8,039	7,445	-7.4%
ROYAUME-UNI	20,789	22,617	8.8%

La France enregistre pratiquement 29 millions de passagers sur ses lignes intérieures. Il convient de noter ici que les liaisons intercontinentales avec les territoires français d'outre-mer (Guyane française, Martinique, Réunion et Guadeloupe) sont considérées comme faisant partie du trafic intérieur.

En raison des caractéristiques géographiques particulières de ces pays et malgré la baisse observée en 2002 dont question plus haut, la Finlande et la Suède restent des pays dans lesquels le trafic intérieur est relativement important.

Le tableau établit la liste des 15 principaux aéroports sur la base du nombre de passagers transportés sur les lignes intérieures. Madrid/Barajas vient en tête en raison du recul notable de Paris/Orly en 2002. Deux autres aéroports accueillent plus de 10 millions de passagers volant sur les lignes intérieures.

Tableau 5: Les 15 premiers aéroports de l'UE-15 en termes de trafic national de passagers

Rang 2002	Aéroport	Nombre de passagers	Évolution 2001-2002	Rang 2001
1	MADRID/BARAJAS	16,819,201	-2.4%	2
2	PARIS/ORLY	16,493,593	-4.4%	1
3	ROME/FIUMICINO	11,947,607	-1.7%	3
4	BARCELONE	10,389,969	-1.6%	4
5	MUNICH	8,133,635	-1.1%	5
6	FRANCFORT-SUR-LE-MAIN	7,877,993	-3.8%	6
7	LONDRES/HEATHROW	6,675,137	0.6%	8
8	STOCKHOLM/ARLANDA	6,077,031	-9.6%	7
9	MILAN/LINATE	5,659,874	13.3%	10
10	BERLIN/TEGEL	5,604,928	2.1%	9
11	EDIMBOURG	5,078,367	19.3%	15
12	PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	5,067,023	2.2%	11
13	PALMA DE MAJORQUE	4,687,336	-3.2%	12
14	NICE/COTE D'AZUR	4,408,660	2.3%	14
15	GLASGOW	4,295,949	12.2%	18

Trafic international intra-UE-15

Au niveau de l'UE-15, plus de 213 millions de passagers ont été enregistrés sur des vols internationaux intra-UE-15 en 2002, soit une baisse de 1,8 % par rapport à l'année précédente et surtout une évolution tout à fait opposée à la croissance annuelle moyenne de 6,3 % observée au cours de la période 1993-2001. Il convient de noter que les données grecques ont été estimées sur la base des déclarations des aéroports partenaires (déclarations « miroir »).

Le Portugal et la France ont connu entre 2001 et 2002 une hausse (+9,9 %) de leur trafic international intra-UE-15 supérieure à l'évolution moyenne entre 1993 et 2001 (6 %).

L'Irlande, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Autriche et l'Espagne ont également enregistré un accroissement du volume de leurs passagers à destination ou en provenance d'un aéroport intra-UE-15.

La forte baisse constatée pour la Belgique (-24,7 %) est due en partie à la faillite d'une grande compagnie aérienne belge au cours du dernier trimestre 2001. Manifestement, le transport aérien de passagers n'a pas réussi à se redresser suffisamment en 2002 et à revenir aux niveaux qu'il avait atteints en 2001. Toutefois, le recul mentionné pour la Belgique concerne uniquement l'aéroport de Bruxelles. Si l'ensemble des aéroports belges avaient été considérés (dont les aéroports plus petits accueillant ce que l'on appelle les « compagnies à bas coûts »), la diminution totale aurait été moindre. La Suède et l'Allemagne ont également connu une baisse notable du volume de leurs passagers, respectivement -7,0 % et -5,6 %.

Le tableau 7 propose un aperçu des couples de villes les plus importants (dans les deux sens) en ce qui concerne le trafic aérien intra-UE en 2002. Lorsqu'une ville considérée dans un couple possède plus d'un aéroport, les différents volumes de passagers ont été agrégés.

Tableau 6: Evolution du transport international de passagers intra-UE-15 entre 1993 et 2002 dans l'UE

	Nombre de passagers en 2002	Évolution 2001-2002	Évolution moyenne 1993-2001
UE-15	213,186,642	-1.8%	6.3%
BELGIQUE	10,405,053	-24.7%	8.7%
DANEMARK	11,775,620	-0.1%	8.4%
ALLEMAGNE	50,793,107	-5.6%	6.1%
GRÈCE *	18,560,714	-4.5%	4.3%
ESPAGNE	71,890,386	0.2%	8.1%
FRANCE	35,436,032	6.0%	5.3%
IRLANDE	15,587,943	7.7%	14.1%
ITALIE	29,464,505	-1.6%	8.7%
LUXEMBOURG	1,318,611	-6.9%	8.0%
PAYS-BAS	22,493,871	3.5%	8.0%
AUTRICHE	8,705,386	2.7%	5.4%
PORTUGAL	11,920,312	9.9%	6.7%
FINLANDE	5,509,967	-2.4%	:
SUÈDE	11,176,126	-7.0%	14.2%
ROYAUME-UNI	91,754,438	4.4%	6.9%

* estimation

Il apparaît que la liaison Londres-Dublin/Dublin-Londres reste de loin la plus importante (près de 4,4 millions de passagers). Malgré l'évolution générale décrite plus haut, la plupart des liaisons progressent. Par rapport à 2001, le classement a subi un certain nombre de changements importants, essentiellement en raison de la croissance enregistrée entre Londres et plusieurs destinations espagnoles, les vols de et vers Malaga, Barcelone et Alicante présentant tous des taux de croissance élevés et étant donc à l'origine des principaux changements ayant affecté le palmarès des 15 principaux couples de villes.

Tableau 7: Les 15 premiers couples de villes pour le trafic intra-UE-15, 2002

Rang 2002	Couple de villes		Nombre de passagers	Évolution 2001/2002 (%)	Rang 2001
1	DUBLIN	LONDRES	4,389,799	4.4	1
2	AMSTERDAM	LONDRES	3,614,934	2.6	2
3	LONDRES	PARIS	2,898,847	7.3	3
4	LONDRES	MALAGA	2,081,103	12.3	5
5	FRANCFORT	LONDRES	2,045,007	-1.8	4
6	BARCELONE	LONDRES	1,696,157	11.9	10
7	LONDRES	MILAN	1,654,680	3.0	9
8	LONDRES	MADRID	1,652,946	0.5	8
9	MADRID	PARIS	1,633,689	-7.8	6
10	LONDRES	ROME	1,623,948	-3.6	7
11	LONDRES	PALMA	1,468,915	1.6	11
12	PARIS	ROME	1,348,870	7.2	13
13	ALICANTE	LONDRES	1,271,231	18.9	25
14	COPENHAGUE	LONDRES	1,242,300	2.3	14
15	BRUXELLES	LONDRES	1,225,314	1.3	15

Toujours limité au trafic international intra-UE-15, le tableau 8 établit le palmarès des 25 aéroports les plus importants en ce qui concerne le trafic passagers en 2002. Londres/Heathrow et Amsterdam/Schiphol occupent les deux premières positions. Grâce à une hausse de 3,8 % par rapport à l'année précédente, Amsterdam/Schiphol se rapproche de la première place. Dans le prolongement des commentaires formulés au sujet du tableau 7, on observe que certains aéroports, influencés par l'activité des transporteurs à bas coûts, ont enregistré des progressions spectaculaires (Londres/Stansted, Barcelone, Alicante et Malaga). Toutefois, tous les aéroports espagnols ne sont pas concernés par cette tendance, puisque Palma de Majorque, Ténériffe et Las Palmas/Gran Canaria ont vu le nombre de leurs passagers décroître.

Tableau 8: Les 25 premiers aéroports en termes de trafic international de passagers intra-UE-15 en 2002

Rang 2002	Aéroport	Nombre de passagers	Évolution 2001-2002	Rang 2001
1	LONDRES/HEATHROW	23,330,783	1.2%	1
2	AMSTERDAM/SCHIPHOL	22,340,949	3.8%	2
3	PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	19,796,859	0.9%	3
4	FRANCFORT-SUR-LE-MAIN	16,430,698	-2.5%	4
5	LONDRES/GATWICK	15,019,285	-0.6%	5
6	DUBLIN	12,883,545	7.2%	8
7	LONDRES/STANSTED	12,755,094	18.3%	10
8	PALMA DE MAJORQUE	12,411,844	-8.3%	7
9	MANCHESTER/INTL	11,327,244	-1.4%	9
10	COPENHAGUE/KASTRUP	10,481,229	0.4%	11
11	MADRID/BARAJAS	10,430,458	0.6%	12
12	BRUXELLES/NATIONAL	10,405,053	-24.7%	6
13	BARCELONE	9,023,876	10.5%	15
14	MUNICH	9,003,927	-3.8%	13
15	STOCKHOLM/ARLANDA	7,725,554	-8.0%	14
16	MALAGA	7,609,360	9.8%	20
17	ROME/FIUMICINO	7,469,125	-0.8%	17
18	MILAN/MALPENSA	7,172,791	-5.9%	16
19	DÜSSELDORF	7,038,507	-5.6%	18
20	TENERIFE SUR-REINA SOFIA	6,891,674	-3.5%	19
21	VIENNE/SCHWECHAT	6,319,847	0.0%	21
22	BIRMINGHAM	5,542,350	2.7%	23
23	ALICANTE	5,248,389	11.1%	26
24	LAS PALMAS/GRAN CANARIA	5,173,388	-5.8%	22
25	LISBONNE	5,071,541	1.2%	24

Trafic international extra-UE-15

Après avoir connu un taux de croissance annuel moyen de 6,7 % au cours de la période 1993-2001, le trafic total extra-UE-15 a reculé de 3,6 % en 2002 par rapport à l'année précédente. Les destinations européennes (autres que l'UE-15), l'Extrême-Orient et l'Australe-Asie ont globalement été moins affectées par ce recul. Si on considère le volume absolu de passagers (47,6 millions en 2002), la diminution sur les liaisons de et vers l'Amérique du nord apparaît très importante (-5,4 %). L'Amérique centrale et les Caraïbes ainsi que l'Amérique du sud ont également connu une baisse.

Le tableau 10 détaille la part de chacun des États membres de l'UE-15 dans le trafic total extra-UE-15. Si on considère l'ensemble des destinations mondiales, le Royaume-Uni et l'Allemagne sont les principales portes d'entrée et de sortie de l'UE-15 avec respectivement 27 % et 22 % du total des passagers extra-UE-15 de l'ensemble des 15 États membres de l'UE-15.

Principaux enseignements tirés de cette comparaison entre les grandes régions mondiales: l'Allemagne vient en tête en ce qui concerne le transport aérien vers «l'Europe, à l'exception de l'UE-15» (28,5 %), le Royaume-Uni fait de même pour l'Amérique et l'Asie et l'Australasie» (respectivement 36,5 % et 33,7 %) et la France pour les liaisons de et vers l'Afrique (38,4 %).

Tableau 9: Evolution du transport international de passagers extra-UE-15 entre 1993 et 2002

	Nombre de passagers, 2002	Évolution 2001-2002	Évolution moyenne 1993-2001
Total du trafic extra-UE-15	199,670,933	-3.6%	6.7%
Europe centrale et orientale	16,189,219	7.3%	10.4%
Républiques européennes de l'ex-URSS	7,160,428	6.1%	8.0%
Autres pays d'Europe	48,787,537	-1.7%	5.5%
Amérique du nord	47,628,225	-5.4%	5.2%
Amérique centrale et Caraïbes	8,789,713	-2.6%	12.1%
Amérique du sud	5,954,790	-2.3%	7.4%
Proche et Moyen-Orient	10,740,002	0.3%	4.9%
Républiques asiatiques de l'ex-URSS	811,476	9.9%	14.1%
Sous-continent indien	4,103,347	-6.8%	6.7%
Extrême-Orient	19,697,738	6.7%	8.1%
Australasie, Océanie et Antartique	1,326,186	8.6%	-0.0%
Afrique du nord	17,845,016	-6.1%	7.1%
Afrique centrale	598,744	7.7%	3.7%
Afrique australe	5,026,442	4.1%	9.9%
Afrique occidentale	3,481,313	6.3%	8.0%
Afrique orientale	1,494,428	3.0%	1.4%

Tableau 10: Transport international de passagers extra-UE-15 par région du monde en 2002: part des différents États membres (%)

	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	LU	NL	AT	PT	FI	SE	UK	UE-15
Total du trafic extra-UE-15	2.0	3.2	21.6	:	5.7	16.6	1.0	6.6	0.1	9.1	2.9	1.3	1.0	1.7	27.2	100
Europe, à l'exception de l'UE-15	2.9	6.6	28.5	:	6.8	9.2	0.7	5.4	0.2	7.8	5.1	1.1	1.9	3.7	20.2	100
Amérique	1.1	1.3	16.1	:	7.9	15.2	2.2	5.7	0.0	10.5	0.6	2.0	0.3	0.4	36.5	100
Asia & Australasie	0.4	2.2	22.1	:	1.4	16.6	0.0	6.9	0.0	11.3	3.2	0.0	1.1	1.1	33.7	100
Afrique	3.5	0.4	15.7	:	3.5	38.4	0.3	11.5	0.2	6.3	1.5	1.8	0.2	0.4	16.3	100

Le tableau 11 établit la liste des principales «portes d'entrées/de sorties mondiales» dans l'UE-15. En 2002, Londres/Heathrow a accueilli 33 millions de passagers sur des vols extra-UE-15, soit une augmentation de 7,4 % par rapport à 2001. Par contre, Londres/Gatwick a vu passer 15 % de passagers en moins sur les vols extra-UE-15. L'aéroport de Francfort dépasse Paris/Charles-de-Gaulle, cependant de très peu. Cinq aéroports ont vu transiter plus de 10 millions de passagers voyageant sur des vols extra-UE-15.

Milan/Malpensa a cédé la place à Madrid/Barajas, ayant enregistré 7 % de passagers en moins et ayant ainsi été rétrogradé du rang 6 en 2001 au rang 7 en 2002.

Tableau 11: Les 10 premiers aéroports en termes de transport international de passagers extra-UE-15

Rang 2002	Aéroport	Nombre de passagers	Évolution 2001-2002	Rang 2001
1	LONDRES/HEATHROW	33,035,834	7.4%	1
2	FRANCFORT-SUR-LE-MAIN	23,770,133	2.6%	3
3	PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	23,394,082	0.2%	2
4	AMSTERDAM/SCHIPHOL	18,077,254	2.5%	4
5	LONDRES/GATWICK	11,065,468	-15.0%	5
6	MADRID/BARAJAS	6,446,442	2.8%	7
7	MILAN/MALPENSA	6,169,127	-7.0%	6
8	COPENHAGUE/KASTRUP	6,107,132	4.6%	9
9	MUNICH	5,740,152	-1.5%	10
10	VIENNE/SCHWECHAT	5,076,920	3.6%	11

Le transport aérien dans les pays candidats

La disponibilité de données sur le transport aérien reste limitée pour les trois pays candidats.

En termes absolus, 33,2 millions de passagers ont été enregistrés en 2002 dans les aéroports turcs déclarants (une augmentation de 0,4 % par rapport à 2001). Ce volume équivaut à pratiquement la moitié du volume total passagers des aéroports italiens. Il est certain que c'est le tourisme qui est à l'origine de ce chiffre élevé.

Le tourisme le long des côtes de la Mer Noire explique certainement en partie l'évolution positive observée en Bulgarie en 2002 (+17,3 % par rapport à 2001). Toutefois, le volume passagers en termes absolus (3,1 millions) reste bas. Le transport aérien en Roumanie est moins important malgré le fait que ce pays soit sensiblement plus grand que la Bulgarie. Après deux années difficiles, tant le transport national que le transport international présentent des signes de reprise

Tableau 12: Aperçu de l'évolution du transport aérien par destination de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Turquie

	Total		Trafic national		Trafic international	
	Passagers (en milliers) 2002	Évolution 2001/2002 (%)	Passagers (en milliers) 2002	Évolution 2001/2002 (%)	Passagers (en milliers) 2002	Évolution 2001/2002 (%)
BG	3,083	17.3	:	:	:	:
RO	2,415	2.3	161	1.1	2,254	2.4
TR	33,188	0.4	8,337	-13.4	24,851	6.0

Le transport aérien en Norvège, en Islande et en Suisse

La majorité des passagers enregistrés dans les différents aéroports norvégiens prennent des vols intérieurs (près de 11 millions de personnes en 2002 sur un total de 18,6 millions). Cette particularité s'explique par la topographie du pays et les longues distances à couvrir. Comme les autres pays scandinaves, tant le trafic aérien national qu'international est en net recul en 2002, le nombre de passagers diminuant respectivement de 7,0 % et 6,6 %.

En Islande, le volume total de passagers a atteint 1,9 million de passagers en 2002, soit une baisse de 8,3 % par rapport à 2001. Aucun autre détail n'est présenté car l'Islande ne communique que des données agrégées.

Le volume de passagers enregistrés en 2002 dans les aéroports suisses (à l'exception de Bâle) s'élève à 25,4 millions, soit une forte baisse par rapport à l'année précédente. Cette tendance doit cependant être considérée sous l'angle des retombées de la faillite d'une grande

compagnie nationale. Étant donnée la taille de la Suisse, le transport aérien intérieur y est relativement important, ce qui s'explique par la topographie particulière du pays.

Tableau 13: Aperçu de l'évolution du transport aérien par destination de la Norvège, de la Suisse et de l'Islande

	Total		Trafic national		Trafic international	
	Passagers (en milliers) 2002	Évolution 2001/2002 (%)	Passagers (en milliers) 2002	Évolution 2001/2002 (%)	Passagers (en milliers) 2002	Évolution 2001/2002 (%)
NO	18,632	- 6.8	10,803	- 7.0	7,829	- 6.6
CH*	25,445	- 17.7	1,086	- 21.9	24,359	- 17.5
IS	1,917	- 8.3	:	:	:	:

* Sans l'aéroport de Bâle.

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

Les chiffres présentés dans la présente publication sont extraits de la base de données "aviation" d'Eurostat, qui contient les données du transport aérien international depuis 1993 pour les pays de l'EEE et la Suisse, ainsi que pour les pays candidats depuis 2000. En ce qui concerne les pays de l'EEE et la Suisse, les données relatives aux passagers domestiques sont disponibles depuis 1997.

La base de données est disponible en ligne, sur le CD-ROM annuel "Aviation"

Définitions: données origine et destination des vols (OFOD) et étape de vol (FS) – passagers internationaux. Règlement (CE) N° 1358/2003 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 définit le trafic origine et destination des vols comme le trafic sur un vol déterminé partageant le même code de vol subdivisé par paires d'aéroports conformément aux points d'embarquement et aux points de débarquement sur ce vol. En ce qui concerne les passagers, le fret ou le courrier dont l'aéroport d'embarquement n'est pas connu, l'origine de l'aéronef est réputée être le point d'embarquement, le même principe vaut pour le point de débarquement. Étant donné que le voyage aérien d'un passager peut consister en plus d'un vol, l'origine et la destination du vol d'un passager n'est pas nécessairement sa véritable origine et destination.

Une étape de vol est définie, comme le vol d'un aéronef depuis le décollage jusqu'à son prochain atterrissage. Les passagers en étape de vol ont été classés selon les étapes de vol effectuées. La différence entre origine et destination des vols et étape de vol peut être illustrée par l'exemple suivant: un vol est exploité sur une ligne New York-Londres-Paris. Le trafic passager se compose de 185 passagers voyageant de New York à Londres, de 135 de New York à Paris et de 75 de Londres à Paris. Ainsi, en termes de données origine et destination des vols, les chiffres enregistrés sont 185 passagers New York-Londres, 135 passagers New York-Paris et 75 passagers Londres-Paris. New York enregistrerait les chiffres pour New York-Londres et New York-Paris; Londres enregistrerait New York-Londres et Londres-Paris; Paris enregistrerait New York-Paris et Londres-Paris. En termes de données étapes de vol, il y a deux étapes de vol et les chiffres enregistrés sont: New York-Londres 320 = (185 + 135) passagers; Londres-Paris 210 = (135 + 75) passagers.

Les passagers transportés sont définis comme l'ensemble des passagers dont le voyage aérien débute ou s'achève à l'aéroport déclarant, plus les passagers en correspondance comptés deux fois à l'aéroport déclarant. Les passagers en transit direct sont décomptés pour les données d'étapes de vol mais non pour les données d'origine et destination des vols (dans l'exemple qui précède, les 135 passagers en transit à Londres sont enregistrés par Londres en termes de données d'étapes de vol mais ne seraient pas enregistrés par Londres en termes de données d'origine et destination des vols).

Passagers: données origine et destination des vols et données étape de vol – pays déclarants

En principe, les informations fournies dans la présente publication sont basées sur les données origine et destination des vols plutôt que sur les données étape de vol. Les données origine et destination des vols ont été utilisées lorsqu'elles étaient disponibles mais les données étape de vol ont été acceptées pour les pays ne rapportant aucune

donnée d'origine et destination des vols. Autrement dit, pour tous les graphiques et tableaux, les données origine et destination des vols ont été utilisées pour l'Allemagne (DE), la Grèce (EL), l'Espagne (ES), la France (FR), l'Irlande (IE), la Finlande (FI), les Pays-Bas (NL), le Portugal (P) et le Royaume-Uni (UK); les données d'étape de vol ne sont disponibles que pour la Belgique (BE), le Danemark (DK), l'Italie (I), le Luxembourg (LU), l'Autriche (AT) et la Suède (SE). Le Danemark n'a pas fourni de données pour 2000, la Grèce pour 2001.

Essentiellement sur les dessertes hors UE long courrier, les volumes de passagers déclarés suivant le principe des étapes de vol peuvent être sous-estimés (en raison de la proportion relativement élevée de transits directs dans ce cas). Méthodologiquement, ceci ne peut toutefois être évité.

Régions du monde

Les régions composantes comprenant les cinq régions du monde (UE, Europe hors UE, Amérique, Asie et Australasie, Afrique) telles que définies pour le tableau 10 relatif au transport aérien hors UE peuvent être obtenues sur demande. Les régions du monde de l'Asie et de l'Australasie (incluant l'Océanie et l'Antarctique) ont été regroupées pour plus de clarté.

Les "régions du monde" telles que définies dans la présente publication correspondent à la géonomenclature utilisée par toutes les unités d'Eurostat (JO L335 du 10.12.1998, page 22 – Règlement (CE) n° 2645/98 de la Commission relatif à la nomenclature des pays et territoires pour les statistiques du commerce extérieur de la Communauté et du commerce entre ses États membres).

Données de la Suède

Les données en étape de vol déclarées par les autorités suédoises jusqu'en 1998 inclus ne prennent pas en compte les passagers en transit direct. (voir le dernier paragraphe de la définition des données origine et destination des vols et étape de vol). Ceci a cependant peu d'influence sur les données relatives à la Suède et aux aéroports suédois présentées dans cette publication.

Estimations :

Pour les pays n'ayant pas, pour une année spécifique, déclaré de données origine et destination des vols ou de données en vol par étape, les départs ont été estimés en utilisant les chiffres correspondant aux arrivées déclarées par les autres pays.

Transport international de passagers Intra-UE-15

Les chiffres utilisés pour calculer les pourcentages sont les chiffres des départs ou leurs estimations (afin d'éviter le double comptage). Pour chaque paire de pays, la somme des données pour les départs de ces deux pays a été divisée par le total des données de départ de l'UE (réelles et estimées) afin d'obtenir les pourcentages présentés dans la table

Transport international de passagers hors UE

En cas de données manquantes pour le calcul du transport international hors UE de passagers d'un pays, on a utilisé les estimations basées sur la méthode de la régression linéaire. Les chiffres du transport international de passagers hors UE contiennent les destinations 'inconnue'.

La présente publication a été préparée avec l'aide de Mathieu Erzar (données) et de Jelle Bosch (commentaires).

Pour en savoir plus:

➤ **Les bases de données**

[Site web EUROSTAT/Transports/Transport aérien](http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1)

Media Support Eurostat (seulement pour journalistes professionnels):

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 précises sur ce réseau de centres d'appui:

http://epp.eurostat.cec.eu.int/pls/portal/url/PAGE/PGP_DS_SUPPORT

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

BELGIEN/BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - EESTI – ELLÁDA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - KYPROS/KIBRIS – LUXEMBOURG - MAGYARORSZÁG – MALTA - NEDERLAND - ÖSTERREICH - POLSKA - PORTUGAL - SLOVENIJA - SLOVENSKO - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - BALGARIJA - HRVATSKA - ÍSLAND – NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - AUSTRALIA - BRASIL - CANADA - EGYPT - MALAYSIA - MÉXICO - SOUTH KOREA - SRI LANKA - T'AI-WAN - UNITED STATES OF AMERICA

TEXTE ORIGINAL: Anglais