

Auteur

Luis DE LA FUENTE  
LAYOS

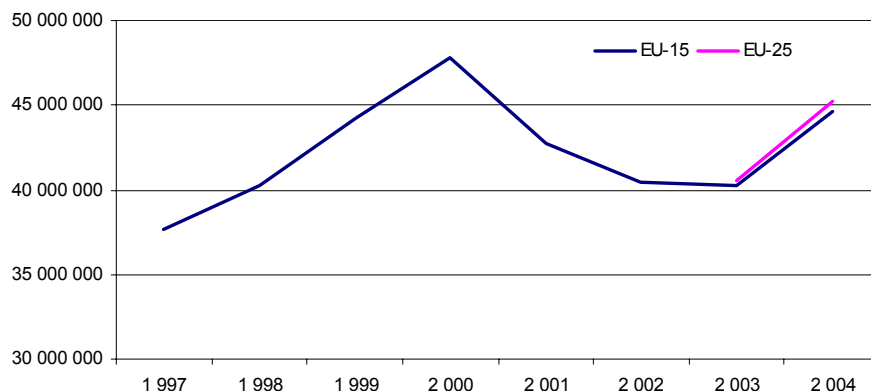
## Contenu

Faits marquants .....	1
Passagers et vols de passagers à destination et au départ des États-Unis .....	2
Fret et courrier chargé et déchargé à destination et au départ des États-Unis .....	6



# Transport aérien entre l'UE et les États-Unis

Figure 1: Évolution du nombre total de passagers voyageant à destination/en provenance des États-Unis



## Faits marquants

En 2004, plus de 45 millions de passagers aériens voyageant sur 215 mille vols ont utilisé les services aériens entre les pays de l'EU-25 et les États-Unis d'Amérique, ce qui représente une croissance de près de 12 % par rapport à l'année civile 2003. Les États-Unis sont le pays extra-UE enregistrant le plus important trafic, représentant 20 % de tous les passagers aériens qui sont entrés sur le territoire de l'UE ou l'ont quitté.

Malgré la forte croissance de 2004, le nombre absolu de passagers voyageant entre l'EU-15 et les États-Unis, seule série de données pour laquelle une série chronologique est disponible, n'a pas encore recouvré le niveau de 48 millions enregistré en 2000, dernière année civile complète avant les attentats terroristes de New York.

Tous les États membres pour lesquels des statistiques étaient disponibles ont fait état d'une augmentation du trafic sur ce marché entre 2003 et 2004. Parmi les États membres ayant un trafic important, à savoir plus de 1 million de passagers par an, l'Italie a enregistré la croissance la plus soutenue (près de 28 %), suivie par l'Espagne (près de 27 %) et l'Allemagne (11 %). Pour sa part, le Royaume-Uni affichait la plus forte augmentation absolue de volume de passagers, 1,4 million de passagers de plus ayant voyagé en 2004 par rapport à 2003.

En 2004, 11,5 millions de passagers aériens sont passés par Londres Heathrow, soit plus d'un quart des passagers voyageant entre l'UE et les États-Unis. Sur ce marché, sept des dix principales liaisons sont exploitées par l'aéroport londonien, au départ et à l'arrivée.

Le volume de fret aérien transporté sur ces services s'élevait à 2,4 millions de tonnes, soit plus de 28 % de l'ensemble du fret et du courrier aériens entrant dans l'UE ou en sortant. Sur ces services, le tonnage a augmenté de 9 % par rapport à l'année précédente. 755 mille tonnes de fret et de courrier sont passés par les aéroports britanniques, soit plus de 30 % du marché UE – États-Unis.

## Passagers et vols de passagers à destination et en provenance des États-Unis

Le tableau 1 présente une série chronologique du nombre de passagers aériens voyageant entre l'EU-25 et les États-Unis d'Amérique. Il apparaît qu'en 2004, plus de 45 millions de passagers ont voyagé sur des vols dont les États-Unis étaient le lieu de départ ou la destination. Cela représente une augmentation de près de 12 % par rapport à l'année civile 2003. Toutefois, malgré la forte croissance de 2004, le nombre absolu de passagers voyageant entre l'EU-15 et les États-Unis, seule série de données pour laquelle une série chronologique est disponible, n'a pas encore recouvert le niveau de 48 millions enregistré en 2000, dernière année civile complète avant les attentats terroristes de

New York (11/09/01). Si ce rythme de croissance s'est maintenu en 2005, le nombre de passagers atteindra de nouveau les volumes enregistrés avant le 11/09/01. En ce qui concerne la croissance sur les différents marchés, tous les États membres pour lesquels des statistiques sont disponibles ont enregistré une hausse du trafic entre 2003 et 2004. Parmi les États membres ayant un trafic important, à savoir plus de 1 million de passagers par an, l'Italie a enregistré la croissance la plus remarquable (près de 28 %), suivie par l'Espagne (près de 27 %) et l'Allemagne (11 %). L'Irlande, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et la France affichaient une croissance supérieure à 8 %.

**Tableau 1: Nombre total de passagers transportés à destination/en provenance des États-Unis (en millier de passagers) – Évolution 1999-2004**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Croissance moyenne 1999-2004	Croissance 2003-2004	Part sur le total extra-UE	Part sur le transport total de passager par voie aérienne
Belgique	1 440	1 528	1 210	531	541	675	-14.1%	24.8%	15.3%	3.9%
République tchèque	:	:	:	110	134	155	:	15.5%	6.0%	1.6%
Danemark	:	:	499	671	680	713	:	4.8%	12.1%	3.4%
Allemagne	7 224	7 702	7 008	6 784	7 088	7 893	1.8%	11.3%	16.7%	5.8%
Estonie	:	:	:	0	0	0	:	:	0.0%	0.0%
Grèce	351	425	:	:	204	258	-6.0%	26.7%	8.0%	0.9%
Espagne	1 774	1 626	1 406	1 259	1 246	1 587	-2.2%	27.3%	12.2%	1.2%
France	5 429	6 368	6 050	5 696	5 304	5 732	1.1%	8.1%	16.3%	5.6%
Irlande	1 385	1 591	1 539	1 301	1 598	1 724	4.5%	7.9%	75.7%	8.3%
Italie	2 394	3 023	2 536	2 116	1 972	2 518	1.0%	27.7%	16.3%	3.1%
Chypre	:	:	:	:	0	0	:	:	0.0%	0.0%
Lettonie	:	:	:	:	:	2	:	:	1.0%	0.2%
Lituanie	:	:	:	:	:	0	:	:	0.0%	0.0%
Luxembourg	32	1	1	1	1	1	-54.2%	:	0.3%	0.0%
Hongrie	:	:	74	74	69	77	:	11.0%	4.0%	1.2%
Malte	:	:	:	0	0	0	:	:	0.0%	0.0%
Pays-Bas	4 533	4 686	4 183	4 134	4 049	4 388	-0.6%	8.4%	22.9%	9.9%
Autriche	328	367	342	291	286	320	-0.5%	11.6%	5.2%	1.7%
Pologne	:	:	:	:	:	320	:	:	21.9%	5.2%
Portugal	411	649	364	352	326	348	-3.3%	6.7%	12.0%	1.9%
Slovénie	:	:	:	:	:	0	:	:	0.0%	0.0%
Slovaquie	:	:	:	:	:	0	:	:	0.0%	0.0%
Finlande	223	184	153	156	152	166	-5.8%	9.5%	9.0%	1.4%
Suède	444	464	362	246	262	309	-7.0%	17.9%	7.5%	1.4%
Royaume-Uni	18 252	19 208	17 060	16 879	16 586	18 005	-0.3%	8.6%	32.1%	9.4%
<b>EU-15</b>	<b>44 221</b>	<b>47 821</b>	<b>42 712</b>	<b>40 418</b>	<b>40 295</b>	<b>44 637</b>	<b>0.2%</b>	<b>10.8%</b>	<b>18.4%</b>	<b>7.0%</b>
<b>EU-25</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>40 498</b>	<b>45 191</b>	<b>:</b>	<b>11.6%</b>	<b>20.0%</b>	<b>6.9%</b>

Le Royaume-Uni a également enregistré le plus gros volume individuel de passagers, au départ et à l'arrivée, équivalant, avec 18 millions de passagers, à plus du double du deuxième plus important trafic. Cet État membre affichait aussi la plus forte augmentation absolue du volume de passagers aériens, à savoir 1,4 million de passagers de plus en 2004 qu'en 2003. Le deuxième marché, l'Allemagne, a enregistré près de 8 millions de passagers aériens. Sur les cinq pays arrivant en tête du classement, les trois suivants sont la France, les Pays-Bas et l'Italie, avec respectivement 5,7 millions, 4,4 millions et 2,5 millions de passagers. En 2004, ces cinq pays représentaient au total 85 % du trafic de passagers entre l'UE et les États-Unis. Cette proportion est comparable à celle de 1999, première année de la série présentée dans le tableau 1 puisque tous ces pays ont en effet maintenu leur part de marché depuis 1999. Suite à la cessation d'activité de la

Sabena, la part belge du marché américain a été sensiblement modifiée. En 2002, les niveaux de trafic ont été réduits à moins de la moitié de ceux de l'année précédente et malgré la forte reprise en 2004, le trafic reste moitié moindre que le chiffre record enregistré en 2000.

Le tableau 1 établit aussi le rapport, pour l'année 2004, entre le flux de passagers entre l'UE et les États-Unis et le volume total des passagers empruntant les services aériens extra-UE ainsi que le trafic de passagers géré par les 25 États européens, tous services aériens confondus.

Sur les 650 millions de passagers aériens transportés à destination ou au départ et à l'intérieur de l'UE en 2004, 45 millions ont voyagé sur des vols au départ ou à destination des États-Unis, ce qui équivalait à près de 7 % de l'ensemble du trafic de passagers. En outre, les

États-Unis étaient, avec 20 % des passagers, le premier pays en terme de trafic de passagers extra-UE.

Les vols à destination ou en provenance des États-Unis représentent plus des trois quarts des vols extra-UE en Irlande (76 %) et près d'un tiers au Royaume-Uni (32 %). Ce flux représentait plus de 20 % de tous les passagers aériens extra-UE pour les Pays-Bas (23 %) et la Pologne (22 %).

En 2004, près de 215 000 vols transportant des passagers se sont déroulés à destination ou en provenance de l'EU-25 et des États-Unis, soit 6 % de plus qu'en 2003 (tableau 2).

Parmi les pays ayant généré plus de 10 000 vols en 2004, l'Italie enregistrait la plus forte croissance (25 %), suivie par l'Allemagne (9 %), les Pays-Bas (7 %) et le Royaume-Uni (6 %). La France, en revanche, déclarait une chute du nombre de vols de près de 9 %. L'ensemble de ces pays représentait 85 % des vols entre l'EU-25 et les États-Unis.

Parmi les pays ayant déclaré entre 1 000 et 10 000 vols de passagers en 2004, la République tchèque enregistrait une hausse de 34 %. Le nombre de vols à destination et en provenance de Grèce a augmenté de 25 % tandis que le Portugal affichait un recul de 11 %.

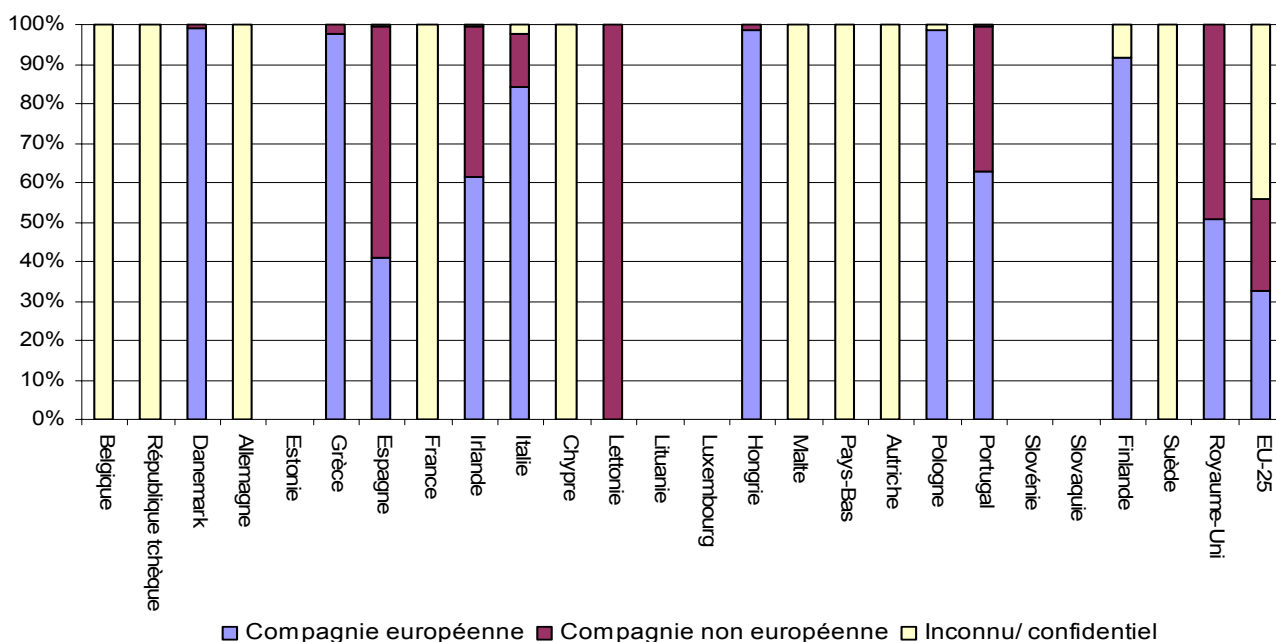
L'augmentation du nombre de vols (6 %) était environ deux fois moindre que celle du nombre de passagers transportés (12 %), ce qui implique que la proportion de places occupées a augmenté en 2003. Le Portugal et la France ont déclaré une baisse du nombre de vols (11 % et 9 % respectivement) mais une hausse du nombre de passagers (7 % et 8 % respectivement, voir tableau 1).

Si l'on compare les statistiques relatives aux passagers et aux vols, il convient de garder à l'esprit qu'un vol est comptabilisé par le pays de dernier décollage ou de premier atterrissage en Europe alors que les passagers sont enregistrés par le pays d'embarquement ou de débarquement.

**Tableau 2: Nombre total de vols de passagers à destination/au départ des États-Unis, 2003-2004**

	2003	2004	Croissance 2003-2004
Belgique	3 753	4 250	13.2%
République tchèque	792	1 064	34.3%
Danemark	3 260	3 125	-4.1%
Allemagne	34 068	37 088	8.9%
Estonie	:	:	:
Grèce	1 098	1 378	25.5%
Espagne	7 307	7 602	4.0%
France	32 161	29 433	-8.5%
Irlande	6 920	7 530	8.8%
Italie	10 902	13 570	24.5%
Chypre	133	6	-95.5%
Lettonie	:	37	:
Lituanie	:	:	:
Luxembourg	:	:	:
Hongrie	512	712	39.1%
Malte	5	7	40.0%
Pays-Bas	18 803	20 032	6.5%
Autriche	1 341	1 412	5.3%
Pologne	:	1 612	:
Portugal	2 171	1 936	-10.8%
Slovénie	:	0	:
Slovaquie	:	:	:
Finlande	711	723	1.7%
Suède	1 381	1 432	3.7%
Royaume-Uni	77 620	82 035	5.7%
<b>EU-25</b>	<b>202 938</b>	<b>214 984</b>	<b>5.9%</b>

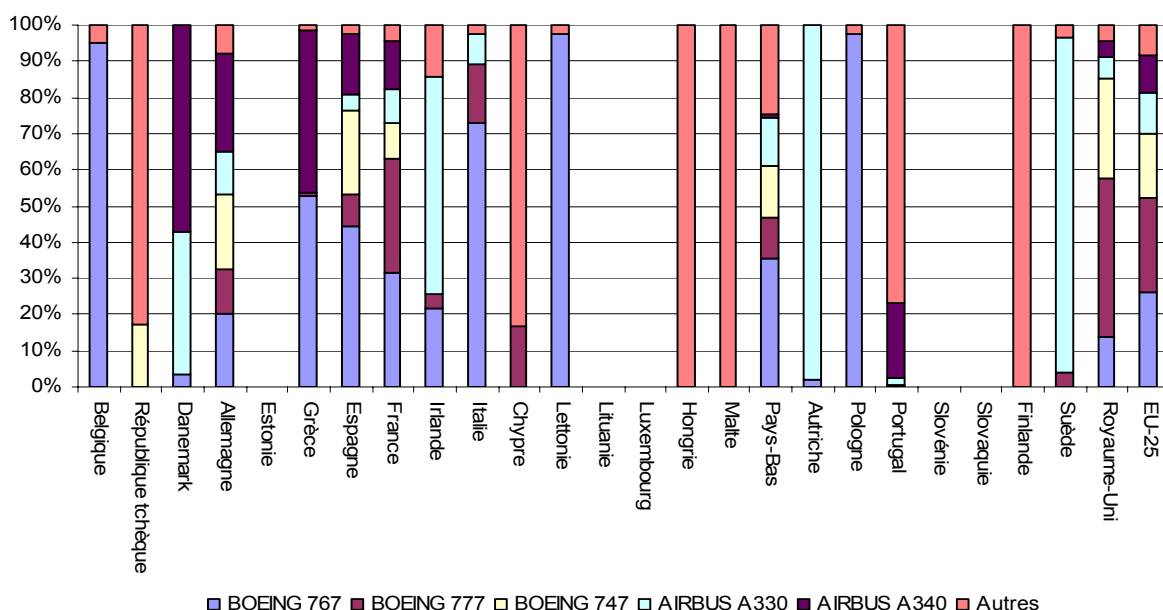
**Figure 2: Vols de passagers à destination/en provenance des États-Unis: part par compagnie aérienne, 2004 (%)**



Comme le montre la figure 2, pour plus de 40 % des vols de passagers entre l'EU-25 et les États-Unis, la nationalité du transporteur aérien n'était pas connue, ce qui s'explique essentiellement par des contraintes de confidentialité au niveau des États membres. Dans l'ensemble, il apparaît, au vu des données disponibles, que plus de 30 % des vols étaient exploités par des compagnies européennes, plus de 20 % par des compagnies non européennes, le reste n'étant pas connu. Parmi les États membres déclarant plus de 5 000 vols en 2004, les données relatives à la part des compagnies aériennes sont disponibles pour le

Royaume-Uni, l'Italie, l'Irlande et l'Espagne. Au Royaume-Uni, la part des transporteurs européens et celle des transporteurs non européens sont quasiment équivalentes. Les vols assurés par des compagnies européennes étaient majoritaires en Italie (plus de 80 %) et en Irlande (plus de 60 %). En Espagne par contre, les compagnies non européennes assuraient 60 % des vols réalisés. Que ce soit sur le plan de l'exhaustivité des données ou à la lumière des remarques relatives au tableau 2, il y a lieu d'observer une certaine prudence dans l'analyse de la figure 2.

**Figure 3: Vols de passagers à destination/en provenance des États-Unis: part par type d'aéronef, 2004 (%)**



La figure 3 établit la proportion de vols de passagers entre l'EU-25 et les États-Unis en fonction du type d'aéronef. Au niveau européen, Boeing est majoritaire; en effet, près de 70 % des 215 000 vols de passagers ont été assurés par ce constructeur. L'aéronef le plus utilisé sur le marché était le Boeing 767, qui représentait

plus de 26 % des vols, suivi du Boeing 777 (plus de 25 %) et du Boeing 747 (18 %). L'Airbus A330 et l'Airbus A340 couvraient ensemble 22 % des vols, tous les autres types d'aéronefs étant utilisés sur moins de 10 % des vols.

**Tableau 3: Les 10 principales paires d'aéroports entre l'UE et les États-Unis, 2003-2004 (en nombre de passagers transportés)**

Paires d'aéroports	2003	2004	Croissance 2003-2004	Part sur total UE-États-Unis en 2004
LONDON/HEATHROW - NEW YORK/JOHN F. KENNEDY INTL, NY.	2 670 541	2 966 029	11.1%	6.6%
PARIS/CHARLES-DE-GAULLE - NEW YORK/JOHN F. KENNEDY INTL, NY.	1 347 619	1 575 688	16.9%	3.5%
LONDON/HEATHROW - CHICAGO/O'HARE, IL.	1 356 147	1 511 653	11.5%	3.3%
LONDON/HEATHROW - LOS ANGELES/INTL, CA.	1 180 047	1 345 967	14.1%	3.0%
LONDON/HEATHROW - WASHINGTON/DULLES INTL, DC.	1 017 964	1 080 493	6.1%	2.4%
LONDON/HEATHROW - SAN FRANCISCO/INTL, CA.	969 489	1 035 294	6.8%	2.3%
LONDON/HEATHROW - BOSTON/GRAL E.L.LOGAN INTL, MA.	923 602	927 521	0.4%	2.1%
LONDON/HEATHROW - MIAMI/INTL, FL.	735 750	876 173	19.1%	1.9%
FRANKFURT/MAIN - CHICAGO/O'HARE, IL.	753 541	816 233	8.3%	1.8%
LONDON/GATWICK - ORLANDO/INTL, FL.	765 445	779 499	1.8%	1.7%

Le tableau 3 dresse la liste des dix principaux flux de passagers entre l'EU-25 et les États-Unis. Ces liaisons représentent près de 30 % de l'ensemble du marché. Étant donné l'ampleur du marché du transport des passagers entre le Royaume-Uni et les États-Unis, il est

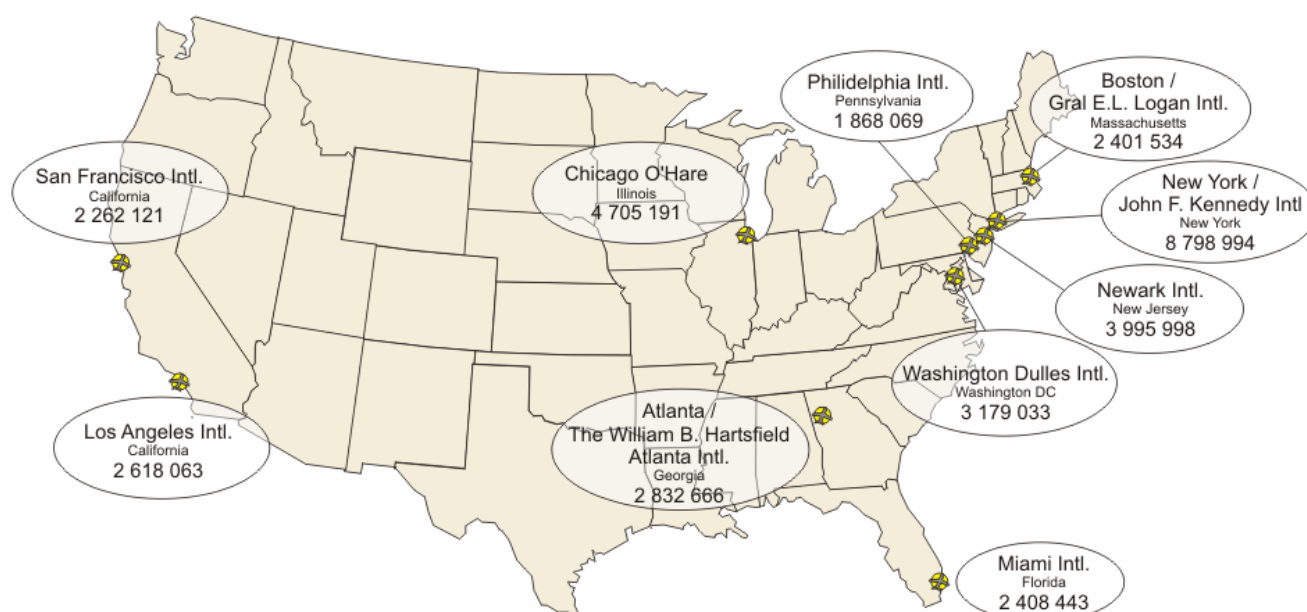
en effet peu surprenant que le Royaume-Uni figure dans huit des dix principales liaisons. Les autres liaisons présentées dans le tableau sont au départ ou à destination de la France et de l'Allemagne. Ces États membres arrivaient respectivement en deuxième et

troisième positions en terme de part de marché. Le trajet le plus souvent effectué était celui reliant Heathrow à New York (JFK) avec près de 3 millions de passagers en 2004, soit presque deux fois plus que la deuxième liaison du tableau, entre Paris (CDG) et New York (JFK), représentant pour sa part près de 7 % de l'ensemble du marché UE-États-Unis. Les vols entre Paris (CDG) et New York (JFK) d'une part et Heathrow et Chicago, Los Angeles, Washington et San Francisco d'autre part ont tous enregistré plus d'un million de passagers en 2004.

Le nombre de passagers voyageant entre Londres Heathrow et Miami a augmenté de 19 % par rapport à 2003. La liaison Paris Charles de Gaulle-New York a

également enregistré une forte augmentation (17 %), de même que Londres Heathrow-Los Angeles (14 %). Seuls les vols entre Londres Heathrow et Boston ainsi qu'entre Londres Gatwick et Orlando ont affiché une croissance inférieure à 2 %. Il ne faut toutefois pas en déduire que les États membres déclarant ces vols génèrent tout le trafic sortant ou accueillent tout le trafic entrant. Dans la mesure où ces aéroports font office de plates-formes de correspondance pour les gros transporteurs, un nombre important de passagers y font une escale pour prendre un autre vol, leur lieu de départ ou leur destination étant alors en réalité dans un autre État européen voire hors de l'UE

**Carte 1: Les 10 principaux aéroports américains partenaires de l'UE, 2004 (en nombre de passagers transportés)**



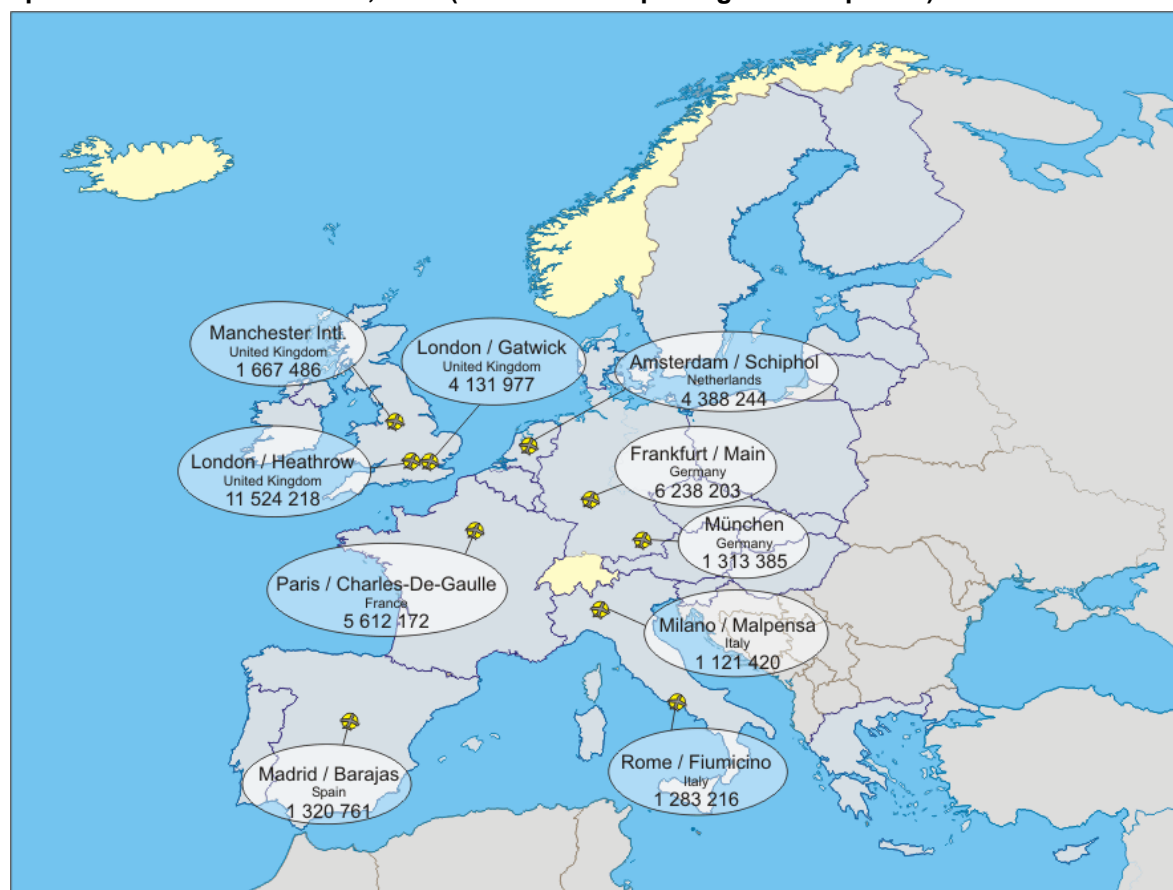
La carte 1 présente le nombre de passagers aériens transportés entre l'EU-25 et les États-Unis, ventilés entre les dix principaux aéroports américains partenaires en 2004. New York (John F Kennedy) arrive en tête avec 8,8 millions de passagers, soit presque deux fois plus que le deuxième aéroport, Chicago, qui comptabilisait 4,7 millions de passagers. Le trafic de passagers conjugué des deux aéroports new-yorkais (John F Kennedy et Newark) atteint près de 13 millions de passagers, soit près de 30 % du marché. Après New York et Chicago suivaient les aéroports de Washington (3,2 millions), Atlanta (2,8 millions), Los Angeles

(2,6 millions), Miami (2,4 millions), Boston (2,4 millions), San Francisco (2,3 millions) et Philadelphie (1,9 million). Dans ces aéroports, le trafic de correspondance est très soutenu. En effet, certains passagers choisissent de faire une escale pour passer par des aéroports offrant des vols directs ou plus pratiques à destination ou au départ d'Europe, ou bien pour obtenir des billets meilleur marché. Les données disponibles ne permettent pas de distinguer les passagers en correspondance des passagers voyageant d'un point à un autre.

La carte 2 (sur la page suivante) présente le nombre de passagers aériens transportés entre l'EU-25 et les États-Unis ventilés entre les dix principaux aéroports européens en 2004. Le plus grand aéroport est Londres (Heathrow), avec 11,5 millions de passagers. Les aéroports de Heathrow et Gatwick comptent à eux deux plus de 15 millions de passagers, soit plus d'un tiers du

marché. Les plus grands aéroports après Londres Heathrow sont Francfort (6,2 millions), Paris Charles de Gaulle (5,6 millions) et Amsterdam (4,4 millions). Tous les autres aéroports de la liste déclarent plus d'un million de passagers. Dans ces aéroports aussi, le trafic de correspondance est élevé.

**Carte 2: Les 10 principaux aéroports européens en terme de passagers transportés à destination/en provenance des États-Unis, 2004 (en nombre de passagers transportés)**



### Fret et courrier chargé et déchargé à destination et en provenance des États-Unis

En 2004, 2,41 millions de tonnes de fret et de courrier ont été transportées par voie aérienne entre l'EU-25 et les États-Unis, soit une croissance de plus de 9 % par rapport à l'année précédente. Ce trafic constitue plus de 28 % de l'ensemble du fret et du courrier aériens sur les services entre l'EU-25 et le reste du monde, et plus de 22 % de l'ensemble du fret et du courrier aériens déclarés par les États membres de l'UE. Ce marché particulièrement dynamique en Irlande représente près de la moitié du volume du fret et de courrier aériens déclaré par cet État membre. La série chronologique des années précédentes n'est pas aussi complète que celle relative aux passagers aériens, ce qui permet difficilement de tirer des conclusions sur l'évolution du marché. Les données disponibles montrent qu'en terme de volume, le transport par voie aérienne de fret et de courrier a connu une reprise plus rapide que celui des passagers après le 11 septembre 2001. Les cinq États membres affichant les plus gros volumes de transport de fret et de courrier en 2004 (Royaume-Uni, Allemagne, France, Pays-Bas et Belgique) représentaient 85 % du trafic sur ce marché.

Un déséquilibre apparaît puisque 55 % du fret aérien est chargé et 45 % déchargé, ce qui implique qu'un plus gros volume d'exportation que d'importation est transporté par voie aérienne. Sachant que le fret transite souvent par les aéroports de correspondance européens, il est impossible d'associer les courants de trafic des différents États membres à leurs propres importations et exportations.

**Tableau 4: Total du fret et courrier chargés/déchargés à destination/en provenance des États-Unis, 2004 (en millier de tonnes)**

	Fret et courrier déchargés	Fret et courrier chargés	Fret et courrier Total	Part sur le total extra-EU	Part sur le transport total de fret et de courrier
Belgique	76	61	138	33.4%	20.8%
République tchèque	1	1	2	7.7%	3.1%
Danemark	0	0	0	0.0%	0.0%
Allemagne	231	297	528	25.7%	19.0%
Estonie	0	0	0	0.0%	0.0%
Grèce	3	3	6	20.1%	5.0%
Espagne	28	35	63	30.1%	12.2%
France	150	185	335	31.1%	22.6%
Irlande	17	12	29	84.3%	47.6%
Italie	49	48	97	24.8%	12.4%
Chypre	0	0	0	0.0%	0.0%
Lettonie	0	0	0	0.0%	0.0%
Lituanie	0	0	0	0.0%	0.0%
Luxembourg	38	71	108	19.7%	17.6%
Hongrie	1	1	2	6.4%	3.1%
Malte	0	0	0	0.0%	0.0%
Pays-Bas	115	165	280	19.4%	18.5%
Autriche	6	8	14	13.7%	8.8%
Pologne	3	5	8	57.8%	26.1%
Portugal	3	3	6	16.4%	5.1%
Slovénie	0	0	0	0.0%	0.0%
Slovaquie	0	0	0	0.0%	0.0%
Finlande	3	5	8	15.5%	6.4%
Suède	10	20	30	41.5%	19.6%
Royaume-Uni	357	399	755	40.1%	30.6%
<b>EU-15</b>	<b>1 087</b>	<b>1 312</b>	<b>2 399</b>	<b>28.2%</b>	<b>22.8%</b>
<b>EU-25</b>	<b>1 092</b>	<b>1 319</b>	<b>2 410</b>	<b>28.5%</b>	<b>22.6%</b>

## ➤ INFORMATIONS ESSENTIELLES – 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 le site d'Eurostat. Les données concernant les États membres qui ont rejoint l'UE le 1<sup>er</sup> mai 2004 sont progressivement disponibles, mais rarement disponibles avant 2003.

### Définitions principales

Les définitions employées dans les statistiques sur le transport aérien figurent dans le règlement (CE) 1358/2003 de la Commission concernant la mise en œuvre du règlement (CE) 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. Ce terme est lié à la définition des passagers à bord.

**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. Ce terme est lié à la définition des passagers transportés.

**Passagers à bord.** Tous les passagers qui se trouvent à bord de l'aéronef à l'atterrissage sur l'aéroport déclarant ou au décollage de l'aéroport déclarant. Cette expression inclut les passagers en transit direct.

**Passagers transportés.** Tous les passagers d'un vol particulier comptés une seule fois et non pour chacune des étapes de ce vol. Cette expression exclut les passagers en transit direct.

**Passagers en transit direct.** Passagers qui, après une escale de courte durée, continuent leur voyage dans le même aéronef, sur un vol portant le même numéro que celui sur lequel ils sont arrivés.

**Fret et courrier chargés et déchargés.** Totalité du fret et du courrier chargés ou déchargés d'un aéronef (les services express et valises diplomatiques sont inclus, les bagages des passagers ainsi que le fret et le courrier en transit direct ne sont pas pris en compte).

La différence entre les données «origine et destination du vol» et «étape de vol» peut être illustrée par l'exemple suivant: un vol est effectué sur la liaison New York-Londres-Paris. Le trafic de passagers consiste en 185 passagers voyageant de New York à Londres, 135 de New York à Paris et 75 de Londres à Paris. Dans ce cas:

- en terme de données «origine et destination du vol», les chiffres enregistrés sont 185 passagers New York-Londres, 135 passagers New York-Paris et 75 passagers 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 terme de données «étape de vol», il y a deux étapes de vol et les chiffres enregistrés sont: New York-Londres 320 (=185+135) passagers et Londres-Paris 210 (=135+75) passagers.

### Données sur l'«origine et la destination du vol» et l'«étape de vol» - pays déclarants

En principe, les informations figurant dans la présente publication sont basées sur les données sur l'origine et la destination du vol plutôt que sur celles d'étape de vol. Les données ODV ont été utilisées lorsqu'elles étaient disponibles, mais les données EV ont été employées pour les pays qui n'avaient pas déclaré de données ODV. Pour certains nouveaux États membres qui n'ont déclaré ni données ODV ni données EV, nous nous sommes basés sur les déclarations des aéroports.

### Données 1999 et 2000

L'Italie, le Luxembourg, l'Autriche et la Suède n'ont fourni que des données d'étape de vol.

### Données 2001

La Belgique, le Danemark, l'Estonie, le Luxembourg, l'Autriche et la Suède n'ont fourni que des données d'étape de vol.

### Données 2002

Le Danemark, l'Estonie, le Luxembourg et la Suède n'ont fourni que des données d'étape de vol.

### Données 2003

Le Danemark, l'Estonie, l'Irlande, la Lettonie, le Luxembourg et la Suède n'ont fourni que des données d'étape de vol.

La Pologne et la Slovaquie n'ont fourni que des déclarations d'aéroport.

### Données 2004

Le Luxembourg n'a fourni que des données d'étape de vol.

En raison de dérogations accordées à plusieurs aéroports suédois pour des déclarations ODV, les déclarations EV suédoises ont été utilisées.

**Belgique:** Jusqu'à l'année 2003, les données pour la Belgique ne concernent que l'aéroport de Bruxelles et les données 2004 les aéroports de Bruxelles et de Charleroi.

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

**Irlande:** En raison des dérogations accordées à d'autres aéroports, les données de l'Irlande ne concernent que les aéroports de Dublin, Shannon et Cork.

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

**Lituanie:** Les données de la Lituanie ne concernent que l'aéroport international de Vilnius

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

**Luxembourg:** Les données de Luxembourg ne concernent que l'aéroport du Luxembourg.

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

**Pologne:** En raison des dérogations accordées à d'autres aéroports, les données 2004 de la Pologne ne concernent que l'aéroport de Varsovie/Okęcie.

**Slovénie:** Les données de la Slovaquie ne concernent que l'aéroport de Ljubljana.

**Slovaquie:** La Slovaquie a communiqué des données au niveau du pays.

### Agrégats UE

Les agrégats UE ont été calculés pour chaque année avec les pays dont les données étaient disponibles.

### Tableau 2

Les chiffres sont basés sur les données EV sauf pour la Lituanie (qui n'a fourni que des données ODV).

### Figure 2

Les chiffres sont basés sur les données EV sauf pour la Lituanie (qui n'a fourni que des données ODV). La Belgique, la République tchèque, l'Allemagne, la France, Chypre, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Autriche, la Slovaquie et la Suède n'ont pas fourni d'informations détaillées sur les compagnies aériennes.

### Figure 3

Les chiffres sont basés sur les données EV sauf pour la Lituanie (qui n'a fourni que des données ODV).





L'Estonie, la Hongrie et la Slovaquie n'ont pas fourni d'informations détaillées sur le type d'aéronef.

**La présente publication a été préparée avec l'assistance de Marion Biré, Mathieu Erzar (données) et Philip Osler (commentaires).**

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

Les bases de données: [Site Web EUROSTAT/Page d'accueil/Transports/Données](http://ec.europa.eu/eurostat/page/accueil/Transports/Donnees)

## **Transports**

-  **Transport aérien**
-  Mesures du transport aérien - passagers
-  Mesures du transport aérien - fret et courrier
-  Mesures du transport aérien -données sur le trafic par aéroport, compagnie aérienne et aéronef

---

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

Bâtiment BECH, Bureau A4/017  
L - 2920 Luxembourg

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

E-mail: [eurostat-mediasupport@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:

[www.europa.eu.int/comm/eurostat/](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/)

---

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

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

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

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

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

---