

Transport aérien dans les dix premiers aéroports de l'UE en 2003

Tableau 1: Dix premiers aéroports de l'UE en nombre total de passagers transportés – Comparaison 2002-2003 et part dans le total des transports de l'UE

Classement	Aéroports	Nombre de passagers en 2003 (milliers)	Nombre de passagers en 2002 (milliers)	Croissance 2002-2003	Part dans le total des transports de l'UE-25 en 2003
1	LONDON/HEATHROW	63 208	63 042	0.3%	6.7%
2	FRANKFURT/MAIN	48 023	48 079	-0.1%	5.1%
3	PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	48 008	48 258	-0.5%	5.1%
4	AMSTERDAM/SCHIPHOL	39 807	40 588	-1.9%	4.2%
5	MADRID/BARAJAS	35 370	33 696	5.0%	3.7%
6	LONDON/GATWICK	29 893	29 510	1.3%	3.2%
7	ROMA/FIUMICINO	25 473	24 205	5.2%	2.7%
8	MÜNCHEN	23 953	22 878	4.7%	2.5%
9	BARCELONA	22 492	21 164	6.3%	2.4%
10	PARIS/ORLY	22 449	23 144	-3.0%	2.4%
Total 10 premiers		358 677	354 563	1.2%	38.0%

Faits marquants

En 2003, le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et l'Espagne comptaient chacun deux aéroports parmi les 10 premiers de l'UE en nombre de passagers. Les deux autres aéroports de la liste se situent aux Pays-Bas et en Italie. Les dix premiers aéroports de l'UE ont enregistré plus de 358 millions de passagers, ce qui représente 38 % du volume total de l'ensemble des aéroports de l'UE-25.

En 2001 et au début de 2002, le volume du transport de passagers à destination et en provenance de ces 10 aéroports a baissé en raison des événements du 11 septembre 2001. Dans la plupart de ces aéroports, l'activité a repris à partir du second semestre 2002. Dans d'autres, pendant la première moitié de l'année 2003, le transport extra-UE de passagers a souffert, en plus, des conséquences de l'épidémie de SRAS (syndrome respiratoire aigu sévère) en Extrême-Orient et de la guerre en Irak. Cela a entraîné une légère diminution du nombre total de passagers à Paris/Orly, Amsterdam/Schiphol et Paris/Charles de Gaulle.

Les États-Unis étaient le premier pays partenaire de Londres/Heathrow et de Paris/Charles de Gaulle, avec respectivement 17 % et 11 % du trafic total des deux aéroports. L'Espagne était le principal pays partenaire de Londres/Gatwick, avec 23 % du trafic, et le Royaume-Uni celui d'Amsterdam/Schiphol, avec 18 %. Pour les six autres aéroports, le trafic intérieur était la composante dominante. Au moins la moitié du trafic total de passagers était national à Paris/Orly, Rome/Fiumicino, Madrid/Barajas et Barcelone.

Pour ce qui est du transport de fret et de courrier, la liste des 10 premiers aéroports est quelque peu différente, avec une plus grande diversité de pays: Allemagne (2), Pays-Bas, Royaume-Uni (2), France, Belgique, Luxembourg, Italie et Espagne. Les 10 premiers aéroports pour le transport de fret et de courrier ont enregistré un volume de plus de 8 millions de tonnes, soit 71 % du total enregistré pour l'ensemble des aéroports de l'UE-25.

Statistiques en bref

TRANSPORTS

08/2005

Auteur

Luis DE LA FUENTE
LAYOS

Contenu

Faits marquants 1

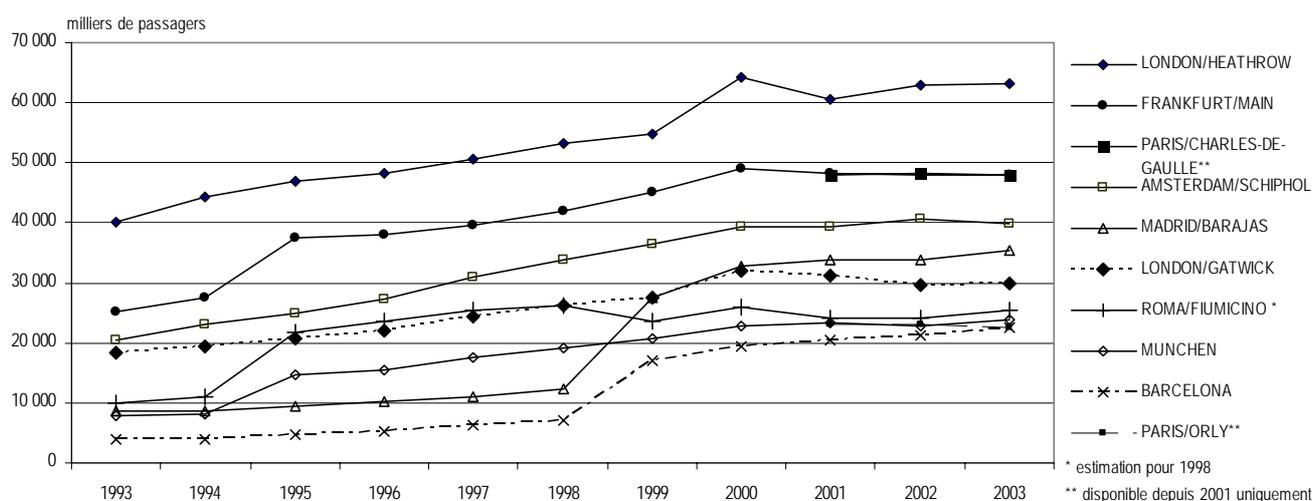
Les 10 premiers aéroports de l'UE en nombre total de passagers transportés en 20032

The 10 EU airports in total freight and mail air transport in 2003 5



Les 10 premiers aéroports de l'UE en nombre total de passagers transportés en 2003

Graphique 1: Évolution des 10 premiers aéroports de l'UE entre 1993 et 2003 (en milliers de passagers)



Entre 1993 et 2003, les 10 premiers aéroports de l'UE ont tous enregistré une croissance constante du nombre de passagers, à l'exception de Rome/Fiumicino, qui a connu une baisse entre 1998 et 1999 à la suite de l'ouverture d'une nouvelle plate-forme de correspondance internationale à Milan/Malpensa. Toutefois, l'an 2000 a été marqué par une reprise du trafic à Rome/Fiumicino en raison du jubilé de l'Église catholique.

En 2001 et au début de 2002, le volume du transport de passagers à destination et en provenance des 10 premiers aéroports de l'UE a diminué du fait des attentats du 11 septembre 2001. Dans la plupart de ces aéroports, l'activité a repris au second semestre 2002.

Dans certains, toutefois, le volume du transport extra-UE de passagers a souffert, pendant la première moitié de l'année 2003 (jusqu'en juillet), des conséquences de l'épidémie de SRAS en Extrême-Orient et de la guerre en Irak. Ces événements, combinés à la situation spécifique du marché national du transport aérien, se sont traduits par une contraction du volume total de passagers transportés à destination et en provenance de Paris/Orly (-3 %), Amsterdam/Schiphol (-1,9 %) et Paris/Charles de Gaulle (-0,5 %).

Le tableau 2 montre la part des 10 premiers aéroports de l'UE dans leur pays respectif. En France, en Allemagne et au Royaume-Uni, les 2 aéroports qui figurent parmi les 10 premiers ont représenté, respectivement, 57 %, 51 % et 47 % du total du transport de passagers déclaré par ces pays.

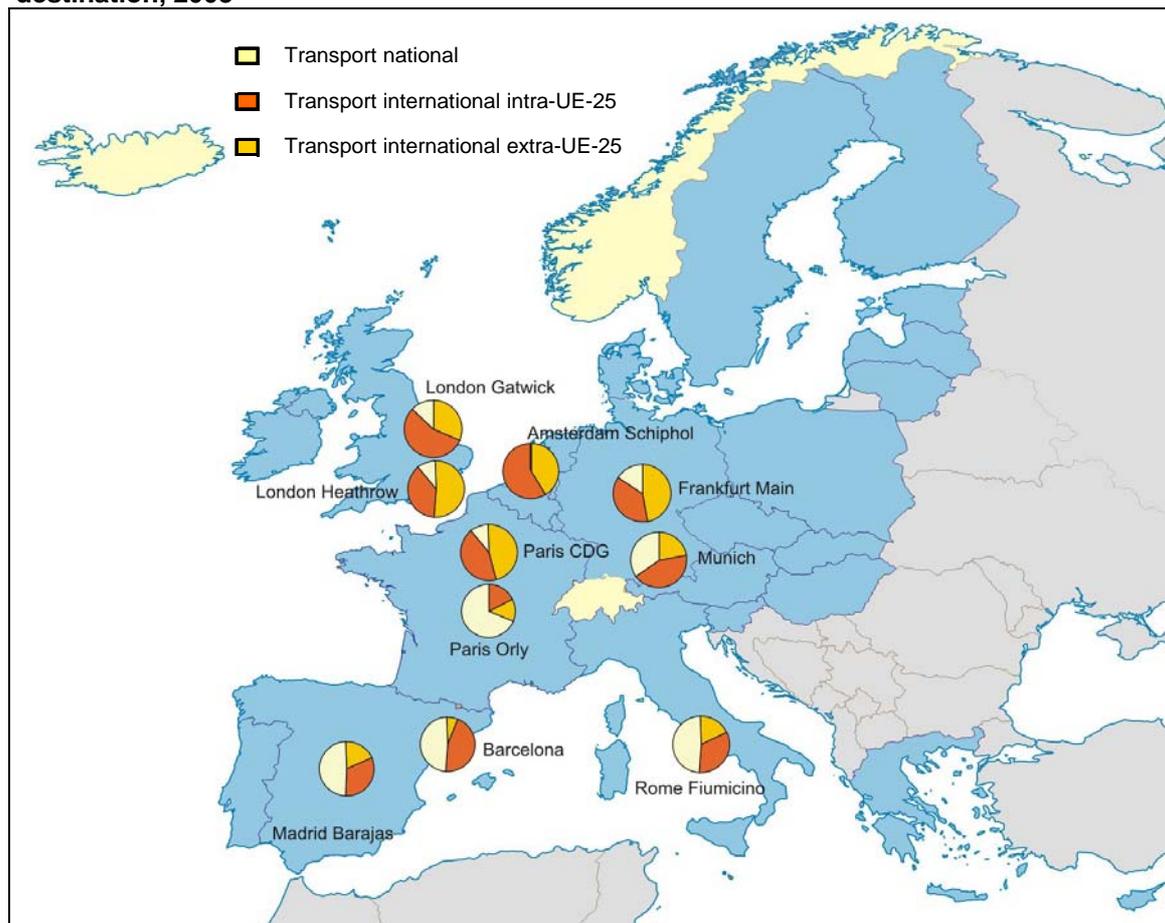
Lorsqu'on examine les pays qui ont deux aéroports parmi les 10 premiers (DE, FR, ES et UK), on constate que le premier des deux affiche une part de plus de 50 % du transport international extra-UE du pays concerné. De toute évidence, les compagnies aériennes nationales en ont fait leur principale plate-forme pour le trafic extra-UE.

Compte tenu de la taille du pays et du nombre d'aéroports, la part d'Amsterdam/Schiphol dans le transport total des Pays-Bas n'a rien de surprenant. L'aéroport d'Amsterdam/Schiphol a figuré sur deux des dix premières routes internationales intra-UE-25 en 2003. La route Amsterdam/Schiphol – Londres/Heathrow arrive en tête avec 2,1 millions de passagers, tandis que la liaison avec Barcelone affiche 1,1 million de passagers.

Tableau 2: Part des 10 premiers aéroports de l'UE dans le transport aérien de passagers de leur pays respectif - 2003

10 premiers aéroports	Pays	Part de l'aéroport dans le total du pays			
		Transport national	Transport international intra-UE-25	Transport international extra-UE-25	Transport total
LONDON/HEATHROW	ROYAUME-UNI	15%	24%	65%	32%
FRANKFURT/MAIN	ALLEMAGNE	18%	30%	55%	34%
PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	FRANCE	10%	55%	70%	39%
AMSTERDAM/SCHIPHOL	PAYS-BAS	42%	96%	98%	96%
MADRID/BARAJAS	ESPAGNE	28%	14%	62%	23%
LONDON/GATWICK	ROYAUME-UNI	9%	16%	19%	15%
ROMA/FIUMICINO	ITALIE	27%	23%	36%	27%
MUNCHEN	ALLEMAGNE	20%	17%	13%	17%
BARCELONA	ESPAGNE	18%	13%	15%	15%
PARIS/ORLY	FRANCE	29%	8%	13%	18%

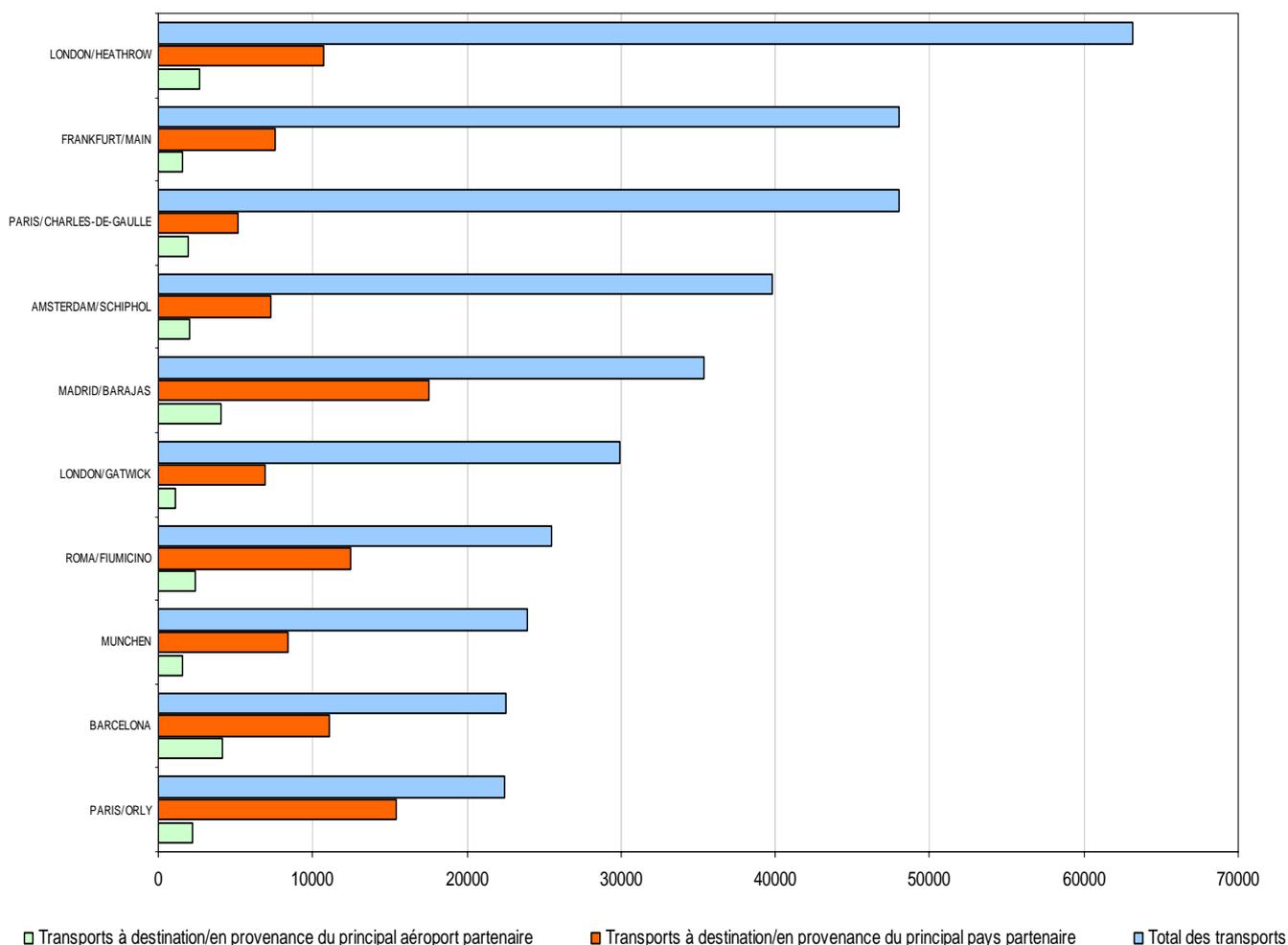
Carte 1: Nombre total de passagers transportés dans les 10 premiers aéroports de l'UE – ventilation par destination, 2003



Madrid/Barajas et Barcelone ont représenté, ensemble, 38 % du transport aérien total enregistré en Espagne et 46 % du transport aérien national espagnol. Comme l'indique la carte 1, près de la moitié du trafic de chacun de ces aéroports était national. La route Madrid/Barajas-Barcelone, avec plus de 4 millions de passagers en 2003, était la première au niveau de l'UE-25. L'Espagne comptait d'ailleurs 3 des 10 premières routes nationales de l'UE-25 en nombre de passagers. La situation était similaire en Italie. La principale route nationale était celle entre Rome/Fiumicino et Milan/Linate, avec 2,4 millions de passagers en 2003; elle était aussi la deuxième route nationale dans l'UE-25 et la deuxième route intra-UE-25. La moitié du trafic de Rome/Fiumicino était nationale et moins d'un tiers correspondait au transport international intra-UE-25. Cet aéroport avait une part de 23 % dans le transport international intra-UE-25 de l'Italie, légèrement au-dessus de Milan/Malpensa, qui joue également un rôle important en la matière. En France, les aéroports parisiens ont des rôles bien distincts: trafic international pour Charles de Gaulle et national pour Orly. Les routes internationales intra-UE-25 à partir de Paris/Charles de Gaulle ayant enregistré plus d'un million de passagers en 2003 sont celles vers Londres/Heathrow (2 millions), Rome/Fiumicino

(1,2 million) et Madrid/Barajas (1 million). Les principales routes nationales de la France avaient pour point de départ ou d'arrivée Paris/Orly, où les deux tiers du trafic étaient nationaux. Trois routes figurent parmi les 10 premières routes nationales: Toulouse/Blagnac (2,2 millions), Nice/Côte d'Azur (1,9 million) et Marseille/Marignane (1,5 million). Les aéroports londoniens dominent la liste des dix principales routes internationales intra-UE-25: Heathrow en compte 5 et Gatwick une. Aux routes reliant Heathrow à Amsterdam/Schiphol et à Paris/Charles de Gaulle, dont il a déjà été question, il faut ajouter celle vers Dublin (2 millions de passagers). Les autres routes à partir de Londres qui figurent parmi les 10 premières sont Heathrow-Francfort-sur-le-Main (1,5 million), Heathrow-Madrid/Barajas (1,1 million) et Londres/Gatwick-Malaga (1,1 million). En ce qui concerne Francfort-sur-le-Main et Munich, leurs parts dans le transport international intra-UE-25 étaient assez similaires: 37 % et 43 % respectivement. On observe toutefois des différences lorsqu'on examine leurs autres destinations. Si le transport international extra-UE-25 a dominé à Francfort-sur-le-Main (avec 47 % du transport total), il n'en a pas été ainsi à Munich, où il n'a représenté que 22 %, contre 35 % pour le transport national.

Graphique 2: 10 premiers aéroports de l'UE en nombre total de passagers transportés en 2003 – Principal pays et principal aéroport partenaires (en milliers de passagers)



Les États-Unis étaient le principal pays partenaire de Londres/Heathrow, avec plus de 10 millions de passagers. Les passagers à destination ou en provenance des États-Unis ont représenté un sixième du total des passagers d'Heathrow en 2003. New York/John F. Kennedy était le principal aéroport partenaire, avec 2,7 millions de passagers, soit un quart de ceux qui sont partis d'Heathrow vers les États-Unis ou qui ont fait le voyage en sens inverse. Cette route a affiché le plus grand nombre de passagers sur une ligne internationale extra-UE-25 en 2003.

Avec 5,2 millions de passagers, les États-Unis étaient également le principal pays partenaire de Paris/Charles de Gaulle, devant le reste de la France, avec 5,1 millions. Le principal aéroport partenaire était toutefois Londres/Heathrow. En revanche, le reste de la France, avec 15,4 millions de passagers, était le premier pays partenaire de Paris/Orly, Toulouse/Blagnac constituant le principal aéroport partenaire.

Dans le cas de Francfort-sur-le-Main et de Munich, le reste de l'Allemagne était le principal pays partenaire. Ces deux aéroports avaient des liaisons nationales importantes avec Berlin/Tegel, qui figuraient parmi les 10 premières routes nationales au niveau de l'UE-25.

1,6 million de passagers ont emprunté la route Berlin/Tegel-Francfort-sur-le-Main, et 1,5 million la route Berlin/Tegel-Munich.

Le reste du pays était également le principal partenaire des principaux aéroports espagnols. Comme on l'a vu, la route entre Madrid/Barajas et Barcelone était la première liaison entre aéroports en 2003, mais les connexions intérieures avec Palma de Majorque, Malaga et les îles Canaries ont également enregistré un nombre de passagers élevé.

L'Espagne étant depuis longtemps l'une des destinations de vacance favorites des Britanniques, il n'est pas surprenant qu'elle soit le principal pays partenaire de Londres/Gatwick. Sept millions de passagers, dont bon nombre en charters, sont partis de Gatwick vers l'Espagne ou y ont atterri à leur retour. Malaga était le principal aéroport partenaire, suivi de près par Palma de Majorque.

Les 7,3 millions de passagers qui sont passés par Amsterdam/Schiphol à destination ou en provenance du Royaume-Uni ont fait de ce pays le principal partenaire de l'aéroport. Certains passagers sont venus à Amsterdam pour prendre à Schiphol un vol vers un pays hors UE-25. Londres/Heathrow était le principal aéroport partenaire en 2003.

Tableau 3: Transport international extra-UE de passagers à destination/en provenance des 10 premiers aéroports de l'UE en 2003 – Nombre de passagers (en milliers), part de chaque région du monde et principal pays partenaire

	Transport extra-UE-25 total	Europe hors UE-25	Afrique	Amérique	Asie & Australasie	Principal pays partenaire extra-UE-25	Transport total à destination/en provenance du principal pays partenaire extra-UE-25
LONDON/HEATHROW	32 004	12%	11%	43%	34%	USA	10 684
FRANKFURT/MAIN	22 493	22%	8%	38%	31%	USA	5 822
PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	21 897	16%	22%	38%	24%	USA	5 201
AMSTERDAM/SCHIPHOL	16 631	27%	11%	39%	23%	USA	4 049
MADRID/BARAJAS	6 794	12%	9%	76%	4%	USA	1 094
LONDON/GATWICK	9 355	20%	8%	64%	8%	USA	4 054
ROMA/FIUMICINO	4 667	23%	19%	30%	27%	USA	965
MÜNCHEN	5 338	49%	12%	25%	15%	TURQUIE	1 134
BARCELONA	1 641	63%	14%	13%	10%	SUISSE	605
PARIS/ORLY	3 996	13%	65%	12%	10%	ALGÉRIE	806

Compte tenu de la taille du pays, de sa population et de son économie, il n'est pas étonnant que les États-Unis aient été en 2003 le principal pays partenaire extra-UE-25 des 7 premiers aéroports de l'UE, comme le montre le tableau 3. Un peu moins de 32 millions de passagers ont voyagé entre ces sept aéroports et les États-Unis (78,2 % du trafic total UE-États-Unis), et un tiers d'entre eux (10,7 millions) est passé par Londres/Heathrow. Cet aéroport figure d'ailleurs sur 8 des 10 premières routes internationales extra-UE-25, dont 4 vers les États-Unis et une vers le Canada: vers New York/John F. Kennedy, Chicago/O'Hare, Los Angeles/Intl., Toronto/Intl. et Washington/Dulles. Les autres sont des liaisons avec Hong-Kong, Singapour/Changi et Johannesburg.

New York/John F. Kennedy était également le

principal aéroport partenaire américain de Paris/Charles de Gaulle, avec 1,3 million de passagers. Toutefois, d'autres aéroports parmi les dix premiers de l'UE avaient un autre point d'accès principal aux États-Unis: Chicago/O'Hare pour Francfort-sur-le-Main (0,8 million de passagers), Detroit/Metropolitan pour Amsterdam/Schiphol (0,7 million) et Orlando/Intl. pour Londres/Gatwick (0,8 million).

Le principal pays partenaire extra-UE-25 du deuxième aéroport allemand, français et espagnol n'était pas les États-Unis. La connexion entre l'Allemagne et la Turquie est particulièrement significative: outre le chiffre de 1,1 million de passagers figurant dans le tableau 3 pour l'aéroport de Munich, on constate que 1,5 million de personnes ont voyagé entre Francfort-sur-le-Main et les aéroports turcs.

Les 10 premiers aéroports de l'UE pour le transport total de fret et de courrier par avion en 2003

Tableau 4: Dix premiers aéroports de l'UE pour le transport de fret et de courrier par avion en 2003 (en milliers de tonnes)

Classement	Aéroports	Volume du fret en 2003 (1000 t)	Volume du fret en 2002 (1000 t)	Croissance 2002-2003	Part dans le total des transports de l'UE-25 en 2003
1	FRANKFURT/MAIN		1 628	0.9%	14.5%
2	AMSTERDAM/SCHIPHOL		1 240	9.2%	11.9%
3	LONDON/HEATHROW		1 235	5.3%	11.4%
4	PARIS/CHARLES-DE-GAULLE		1 218	-2.0%	10.5%
5	BRUXELLES/NATIONAL		499	21.4%	5.3%
6	LUXEMBOURG		550	9.5%	5.3%
7	KÖLN/BONN		508	4.4%	4.7%
8	MILANO/MALPENSA		.	.	2.8%
9	MADRID/BARAJAS		293	1.1%	2.6%
10	EAST MIDLANDS (UK)		219	8.6%	2.1%
Total 10 premiers		8 082	7 708 *	4.9% *	71.1%

* Estimation

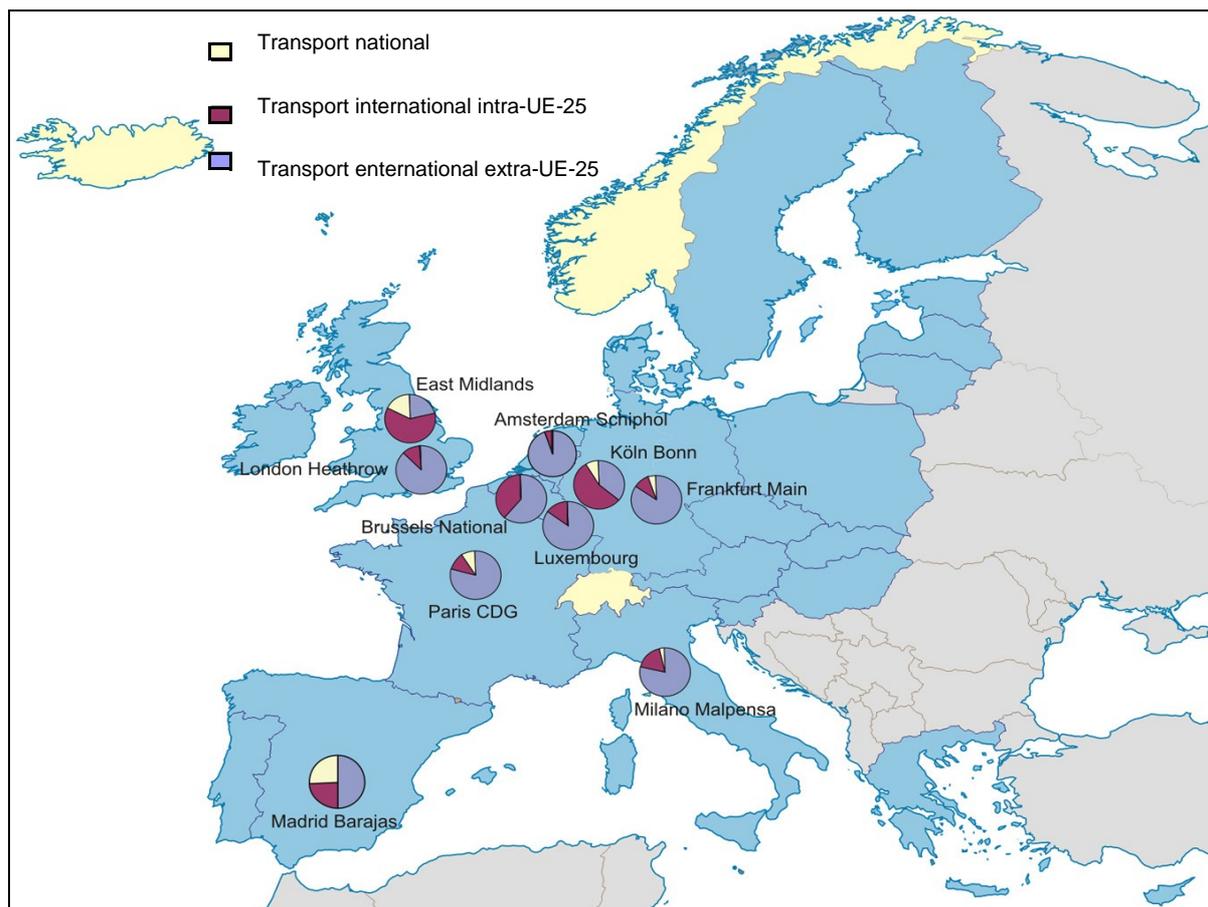
En 2003, le premier aéroport de l'UE en termes de transport de fret était Francfort-sur-le-Main, avec plus de 1,6 million de tonnes, devant Amsterdam/Schiphol et Londres/Heathrow (près de 1,4 et 1,3 million de tonnes respectivement). Le volume de fret et de courrier traité par les 10 premiers aéroports a atteint plus de 8 millions de tonnes en 2003, ce qui représente une croissance estimée de 4,9 % par rapport à l'année précédente. Toutefois, les quatre premiers aéroports ont concentré presque la moitié (48,3 %) du total du fret et du courrier transporté par avion dans l'UE-25.

Si l'aéroport de Bruxelles a affiché une croissance élevée entre 2002 et 2003, l'importance de cette évolution doit être considérée avec prudence, étant donné que les chiffres de 2002 paraissent sous-estimés. La forte croissance du transport de fret observée en 2003 à Amsterdam/Schiphol était due à une hausse considérable des transports par avions cargos. À la suite de la baisse du transport de

passagers en 2003, certains vols passagers ont été supprimés et la capacité de fret a diminué. Pour y remédier, certaines compagnies ont accru la fréquence des avions cargos, d'où une hausse du transport de fret. Si on compare la liste des 10 premiers aéroports pour le transport de passagers et de fret, on constate que les 4 premiers sont les mêmes, mais dans un ordre différent. L'autre aéroport qui figure sur les deux listes est Madrid/Barajas. Cependant, quatre aéroports dont l'importance est moindre en termes de

transport de passagers se classent parmi les 10 premiers pour le fret: Bruxelles/National, Luxembourg, Cologne/Bonn et East Midlands (UK). Ces aéroports sont devenus des plates-formes de distribution du fret grâce à une plus faible congestion du transport de passagers et à d'excellentes connexions avec les principaux réseaux routiers. En outre, Bruxelles/National, Cologne/Bonn et East Midlands bénéficient de la présence de compagnies de transport express qui génèrent une hausse du transport de fret.

Carte 2: Transport total de fret et de courrier par avion dans les 10 premiers aéroports de l'UE – ventilation par destination, 2003



La carte 2 illustre les parts du transport de fret national, international intra-UE-25 et extra-UE-25 des 10 premiers aéroports de l'UE-25. Si la part du transport national est faible partout (à l'exception de Madrid/Barajas), celles du transport international intra-UE et extra-UE varient très fortement entre les aéroports considérés.

Pour six aéroports sur dix (Amsterdam/Schiphol, Francfort-sur-le-Main, Londres/Heathrow, Luxembourg, Milan/Malpensa et Paris/Charles de Gaulle), le transport de fret international extra-UE dominait, avec une part supérieure ou égale à 78 %. Le tonnage du transport de fret international extra-UE était supérieur à un million de tonnes à Amsterdam, Francfort-sur-le-Main et Londres/Heathrow, légèrement inférieur à un million à Paris/Charles de Gaulle, d'un demi-million à Luxembourg et d'un quart de million à Milan/Malpensa. Madrid/Barajas a affiché la plus grande part du

transport national de fret parmi les 10 premiers aéroports. Sa position au centre de l'Espagne en fait, de loin, le plus important aéroport du pays du point de vue du transport intérieur de fret. Toutefois, le tonnage enregistré à Madrid/Barajas pour le transport national (75 000 tonnes) est similaire à celui de Francfort-sur-le-Main, et inférieur aux 106 000 tonnes de Paris/Charles de Gaulle.

Londres/Heathrow était le premier aéroport de l'UE-25 pour le transport de fret à destination et en provenance de l'Amérique (près de 508 000 tonnes), tandis qu'Amsterdam était en tête pour le transport à destination et en provenance de l'Afrique (144 000 tonnes). Francfort-sur-le-Main était, en revanche, en première position pour le transport à destination et en provenance de l'Asie et de l'Australasie, ainsi que du reste de l'Europe, avec 771 000 et 38 000 tonnes respectivement.

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES MÉTHODOLOGIQUES

Sources de données

Tous les chiffres présentés dans cette publication proviennent de la base de données «Aviation» d'Eurostat qui contient les données du transport aérien international depuis 1993. Cette base de données est disponible en ligne sur le site web d'Eurostat.

Les données concernant les États membres qui ont rejoint l'UE le 1^{er} mai 2004 sont progressivement disponibles, mais ne peuvent pas encore être complètement intégrées avec celles des États membres plus anciens.

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. 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 ce 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. Comprend 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. Les passagers en transit direct sont exclus.

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.

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 route 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 termes 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 termes 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.

Tableaux 1, 2 et 4

Les chiffres relatifs au transport total par pays ou au niveau de l'UE-25, sur lesquels reposent les pourcentages, comprennent des doubles comptages pour le transport national et international intra-UE-25 de passagers et de fret. Ces chiffres sont en fait la somme des données communiquées par chaque aéroport déclarant de l'UE-25 pour le transport national et international intra-UE-25. Si les doubles comptabilisations étaient exclues, la part du transport national et international intra-UE-25 de passagers et de fret serait surestimée.

Graphique 1

De 1993 à 2000, seules des données pour l'ensemble des aéroports parisiens ont été fournies par la France.

En 1998, les données fournies par l'Italie pour l'aéroport de Rome/Fiumicino n'étaient pas complètes et ont dû être estimées.

Graphique 2

L'aéroport Paris/Charles de Gaulle ne fournit que les données relatives au système aéroportuaire de Londres (qui regroupe les aéroports de Londres/Heathrow, Londres/Gatwick, Londres/Stansted, Londres/Luton et Londres/City). Le chiffre relatif à la route Paris/Charles de Gaulle-Londres/Heathrow a été estimé à partir des déclarations britanniques.

Tableau 4

L'Italie n'a pas fourni de données sur le fret et le courrier en 2002. L'agrégat des dix premiers aéroports de cette année-là a été estimé à partir des données déclarées par Milan/Malpensa en 2003.

Régions du monde

Les pays composant les cinq régions du monde (UE, Europe hors UE, Amérique, Asie et Australasie, Afrique), telles que définies pour le tableau 3 relatif au transport aérien extra-UE, peuvent être obtenus sur demande. Les régions du monde de l'Asie et de l'Australasie (y compris l'Océanie et l'Antarctique) ont été regroupées pour plus de clarté.

Les «régions du monde» définies dans la présente publication correspondent à la géonomenclature utilisée par Eurostat (JO L 313 du 28.11.2003 – Règlement (CE) n° 2081/2003 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).

Transport international extra-UE de passagers

Les chiffres du transport international extra-UE incluent les destinations «inconnues».

La présente publication a été préparée avec l'aide de Mathieu Erzar, Marion Biré (données) et Howard Collings (commentaires).

Pour en savoir plus:

Les bases de données: [Site internet EUROSTAT/Page d'accueil/Données](#)

Transports

-  Indicateurs principaux - transports
-  Transport ferroviaire
-  Transport routier
-  Navigation intérieure
-  Oléoducs
-  Transport maritime
-  Transport aérien
 -  **Mesure de transport - passagers**
 -  **Mesure de transport - fret et courrier**
-  Divers/autres données de transport

Les journalistes peuvent contacter le service média support :

Bâtiment BECH, Bureau A4/017
L - 2920 Luxembourg

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

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

European Statistical Data Support:

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

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

Vous trouverez sur notre site internet des informations sur ce réseau de centres d'appui:

www.europa.eu.int/comm/eurostat/

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

l'Office des publications officielles des Communautés européennes.

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

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