

Statistiques en bref

TRANSPORTS

11/2008

Auteur

Hans STRELOW

Contenu

Infrastructures principales : des infrastructures réduites malgré une augmentation continue et complète des réseaux 1

Aéroports – Un trafic concentré dans les aéroports principaux. 3

Réseaux ferroviaires : un déclin gelé au début du siècle 4

Ports : un secteur clé pour les économies des PPM en modernisation rapide 5

Routes : les réseaux routiers ont augmenté de 15 % entre 1990 et 2006 6

Développement considérable des infrastructures de transport dans les pays partenaires méditerranéens

Sur la période 1997–2005, les pays partenaires méditerranéens (PPM)¹ ont considérablement développé leurs réseaux d'infrastructures, quel que soit le mode de transport considéré (+25% pour les aéroports principaux, +7% pour les ports principaux, +60% pour les autoroutes). Comparés à l'Union Européenne (UE) leurs infrastructures restent toujours moins importantes et moins denses.

Le trafic aérien est concentré dans les aéroports principaux (89% du trafic passagers en 2006). Le nombre de mouvements sur ces aéroports reste très en dessous du niveau de l'Union Européenne (23% du total des 20 plus grands aéroports principaux de l'Union Européenne en 2005). Sur ces aéroports principaux, le pic mensuel de trafic est élevé (entre 11% et 19% du trafic annuel). La grande majorité de ces aéroports n'est pas connectée à un réseau ferroviaire (85%).

Les ports des PPM doivent gérer de plus en plus de mouvements (+50% entre 1995 et 2005) et par conséquent la longueur des quais a été adaptée. En 2005, la longueur des quais dans les ports principaux de tous les PPM représentait 53% du linéaire de quai des trois premiers ports principaux européens. Cet accroissement a aussi été qualitatif : la part des quais affectés aux conteneurs dans les PPM était comparable au niveau européen (12% pour les PPM, 13% pour les trois premiers ports européens).

Le déclin des réseaux ferroviaires a été stoppé depuis 2000 (le réseau a augmenté de 0.04% entre 2000 et 2005). Dans le même temps, le linéaire routier augmentait de 15%; les autoroutes ne représentant toujours qu'une faible part de celui-ci (0.5% en 2006).

Infrastructures principales : des infrastructures réduites malgré une augmentation continue et complète des réseaux

Pour satisfaire une demande en augmentation des services de transport, la plupart des pays méditerranéens offre une gamme complète d'infrastructures. Entre 1997 et 2006, pour tous les modes, le réseau s'est étendu.

Entre 2000 et 2006 le nombre d'aéroports principaux est passé de 20 à 27. Le Territoire palestinien occupé n'a pas d'aéroport principal, trois pays offrent un aéroport principal (Algérie, Israël, Liban), les autres deux ou plus (Maroc, Jordanie, Syrie, Tunisie, Turquie) et l'Égypte a le nombre le plus élevé d'aéroports principaux (8). Les ports principaux ont connu une croissance moindre de 45 à 48 entre 2000 et 2006. La répartition est un peu la même que pour les aéroports : pas de port principal pour le Territoire palestinien occupé, deux pays offrent un port principal (Jordanie, Liban), les autres deux ou plus (Maroc, Algérie, Tunisie, Israël) et l'Égypte a le plus grand nombre de ports principaux (15).



¹ PPM = Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Territoire palestinien occupé, Syrie, Tunisie, Turquie

Tableau 1 : L'évolution 2000-2006 des aéroports et ports principaux

Pays	Aéroports		Ports	
	2000	2006	2000	2006
Maroc	1	2	8	8
Algérie	1	1	10	10
Tunisie	3	3	6	7
Egypte	6	8	13	15
Jordanie	1	2	1	1
Israël	1	1	3	3
Liban	1	1	1	1
Terr. palestinien occupé	-	-	-	-
Syrie	2	2	3	3
Turquie	4	7	:	:

Tableau 2 : L'évolution 1997-2006 des autoroutes (en kilomètres)

Pays	1997	2000	2006
Maroc	212	407	639
Algérie	:	49	107
Tunisie	142	142	261
Egypte	:	:	:
Jordanie	-	-	-
Israël	56	56	146
Liban	:	170	170
Terr. palestinien occupé	-	-	-
Syrie	-	-	-
Turquie	1 528	1 773	1 987

En ce qui concerne les autoroutes, la longueur du réseau est passée de 2 597 à 3 310 kilomètres (hors Égypte²) entre 2000 et 2006. Le Territoire palestinien occupé, la Syrie et la Jordanie n'ont pas d'autoroutes. Ce sont la Turquie, le Maroc et la Tunisie qui ont les réseaux les plus développés.

Comparé à l'Union Européenne, les infrastructures des PPM sont toujours réduites et peu denses. Par exemple, en 2005 le trafic passagers des 27 aéroports principaux des PPM représentait 17% du trafic des 20 plus gros aéroports principaux de l'Union Européenne ; en 2004, le trafic fret des 20 ports principaux les plus importants des PPM représentait 15% du trafic des 20 ports principaux les plus importants de l'Union Européenne et en 2006 la densité du réseau autoroutier dans les PPM était de 0.37 km/1 000 km² contre presque 16 km/1 000 km² dans l'Union Européenne.

Tableau 3 : Trafic des aéroports et ports principaux de l'UE et des PPMs; densité du réseau autoroutier dans l'UE et dans les PPMs

Union Européenne	PPM
Trafic passagers pour les 20 premiers aéroports principaux (en 1 000 passagers pour 2005): 586 672	Trafic Passagers pour les 27 aéroports principaux (en 1 000 passagers pour 2005): 101 741
Trafic Fret pour les 20 premiers ports principaux (en millions de tonnes pour 2004): 1 509	Trafic Fret pour les 20 premiers ports principaux (en millions de tonnes pour 2004): 228³
Densité du réseau autoroutier (en km/1000 km ² en 2006): 15.53	Densité du réseau autoroutier ⁴ (km/1000 km ² en 2006): 0.61

² La désagrégation du réseau routier égyptien en routes et autoroutes n'a pas été possible car les données disponibles n'ont pu rentrer dans le champ des définitions disponibles au niveau international

³ Hors Turquie

⁴ Hors Egypte

Aéroports – Un trafic concentré dans les aéroports principaux

Les aéroports principaux des pays partenaires ont traité 89% du trafic passagers en 2006. Les autres aéroports sont relativement petits et ne captent qu'une part mineure du trafic.

Le trafic est logiquement très concentré dans les pays comptant un faible nombre d'aéroports principaux et dont le trafic intérieur est réduit (Israël, Liban, Jordanie) mais également en Egypte où les flux touristiques représentent la plus grande part des déplacements aériens. A l'inverse, en Algérie une bonne part du trafic (près de 50%) reste assurée par des aéroports de taille moyenne.

Dans ces aéroports principaux, le nombre de mouvements a augmenté de manière continue depuis

1980, mais reste en dessous des niveaux de l'Union Européenne (22.5% du total des 20 premiers aéroports principaux de l'UE en 2006).

Néanmoins, dans les PPM, le pic de trafic représente parfois une part significative du trafic annuel et par conséquent la congestion du trafic pourrait devenir un problème sérieux sur certains aéroports. Par exemple en Egypte où le pic mensuel représente 19% du trafic annuel. Les gestionnaires d'aéroports considèrent qu'un pic mensuel représentant plus de 10% du trafic annuel entraîne des problèmes de congestion non seulement en termes de trafic mais aussi pour les services rendus aux passagers. Ces pics saisonniers traduisent également la sensibilité du trafic aux flux touristiques.

Tableau 4 : Part des aéroports principaux dans le trafic passagers entre 1980 et 2006

Pays	1980	2000	2006
Maroc	:	50	73
Algérie	59	43	51
Tunisie	95	89	82
Egypte	99	99	97
Jordanie	100	93	97
Israël	98	97	99
Liban	100	100	100
Terr. palestinien occupé	-	-	-
Syrie	100	98	98
Turquie	:	:	88

Tableau 5 : Part du pic mensuel dans le trafic annuel passagers des aéroports principaux 2006

Pays	Part du pic mensuel
Maroc	:
Algérie	:
Tunisie	13 %
Egypte	19 %
Jordanie	12 %
Israël	12 %
Liban	11 %
Terr. palestinien occupé	-
Syrie	:
Turquie	:

Tableau 6 : Nombre de mouvements par an pour les aéroports principaux des PPM, 1980 – 2006

Pays	1980	1990	1995	2000	2006
Maroc	:	28 363	31 634	49 580	97 076
Algérie	:	51 990	33 733	33 450	44 014
Tunisie	38 959	47 150	66 652	86 226	90 835
Egypte	35 300	46 790	264 230	208 390	336 280
Jordanie	22 597	21 056	20 411	26 799	44 832
Terr. palestinien occupé	-	-	-	-	-
Israël	21 437	25 359	46 965	65 055	63 137
Liban	:	8 048	20 478	29 707	32 980
Syrie	11 521	10 781	12 879	15 170	20 361
Turquie	:	155 000	254 000	318 340	440 238

Un équipement satisfaisant mais un manque d'inter-modalité

La plupart des aéroports des PPM disposent de pistes recouvertes. Néanmoins, dans certains pays la part des pistes non revêtues reste significative (Algérie, Egypte).

Des investissements ont été réalisés dans de nombreux aéroports des PPM en terme de connexions avec des réseaux terrestres, en particulier le rail, mais la plupart du temps la route reste le seul accès disponible (seulement 15% des aéroports principaux des PPM sont reliés à un système ferroviaire urbain ou inter-urbain contre 95% des 20 premiers aéroports principaux de l'Union Européenne).

Note : La longueur de 2 438 m a été considérée comme une longueur significative pour évaluer la qualité du système national de pistes. En effet, en dessous de cette longueur les pistes desservent des aéroports de très faible importance.

Tableau 7 : Part des pistes revêtues de plus de 2 438 metres, 2006 (en %)

Pays	Part des pistes revêtues
Maroc	89
Algérie	67
Tunisie	100
Egypte	70
Jordanie	100
Israël	100
Liban	100
Terr. palestinien occupé	-
Syrie	100
Turquie	100
Union Européenne	98

Réseaux ferroviaires : un déclin gelé au début du siècle

A l'opposé de l'Union Européenne, dans les PPM, la réduction des réseaux ferroviaires a été stoppée (et si on exclut l'Algérie ils ont même augmenté). Cette stabilisation est survenue après une longue période de déclin et elle est évidente sur la période 2000 – 2005 (+ 0.04% alors que dans le même temps les réseaux ferroviaires européens reculaient de 3%) même si la longueur globale du réseau des PPM n'est pas très importante par rapport au réseau européen.

Tableau 8: Longueur des réseaux ferroviaires par pays 1985 – 2005 (en kilomètres)

Pays	1985	2000	2005
Maroc	1 779	1 907	1 907
Algérie	:	3 973	3 572
Tunisie	2 145	2 153	2 168
Egypte	:	4 893	5 128
Terr. palestinien occupé	-	-	-
Jordanie	622	622	622
Israël	965	858	896
Liban	-	-	-
Syrie	2 013	2 750	2 833
Turquie	:	10 940 ⁵	10 984
Total PPM	:	28 096	28 110
Union Européenne	:	219 951	213 000

⁵ Données 2001

Ports : un secteur clé pour les économies des PPM en modernisation rapide

L'importance des ports dans la région est évidente : en 2005, près de 80% du commerce entre l'UE et les PPM transitaient par les ports. Les ports des PPM ont eu par conséquent de plus en plus de mouvements à gérer sur la période 1985–2005 et cela est devenu de plus en plus difficile en raison de l'augmentation rapide de la taille moyenne des bateaux pendant la période en question.

Tableau 9 : Nombre de mouvements dans les ports principaux des PPM (entrants + sortants)

Pays	1985	1995	2005
Maroc	16 336	23 711	39 485
Algérie	21 163	14 708	20 946
Tunisie	8 979	11 051	12 233
Egypte	4 074	8 799	16 327
Terr. palestinien occupé	-	-	-
Jordanie	2 671	2 382	2 933
Israël	3 176	6 181	5 720
Liban	:	:	2 229
Syrie	2 576	2 884	4 397
Total PPM⁷	58 975	69 716	104 270
Total pour les 3 ports les + importants de l'UE	:	500 900⁸	599 900

Tableau 11 : Proportion des quais affectés aux conteneurs dans les ports principaux des PPM 1995-2005 (en %)

Pays	1995	2005
Maroc	:	6
Algérie	:	8
Tunisie	5	6
Egypte	11 ⁸	15
Terr. palestinien occupé	-	-
Jordanie	14	14
Israël	:	25
Liban	31	43
Syrie	:	:
Total PPM⁷	:	12
Les 3 premiers ports de l'UE¹²	:	13

Pour répondre à cette demande croissante de transport maritime, les PPM ont construit de nouveaux quais. En 2005, l'Algérie avait la longueur de quais la plus élevée dans la région (33 429 mètres) et la longueur cumulée de quais des ports principaux des PPM représentait 53% de celle des trois premiers ports européens.⁶

Tableau 10 : Linéaire de quais des ports principaux PPM comparé à celui des 3 premiers port européens en 2005 (en mètres)

Pays	2005
Maroc	22 845 ⁹
Algérie	33 429
Tunisie	11 327
Egypte	31 625
Terr. palestinien occupé	-
Jordanie	4 030
Israël	10 428
Liban	5 155
Syrie	9 497 ¹⁰
Total PPM⁷	128 336
Total pour les 3 premiers ports européens	240 000¹¹

Ces capacités sont adaptées au nouveau visage du commerce international maritime et particulièrement à sa conteneurisation. La plupart des ports des PPM ont investi dans la construction de quais affectés au trafic de conteneurs. Le niveau de conteneurisation des ports des PPM est maintenant comparable à celui des ports de l'UE. Ce niveau est largement imputable à la proportion très importante de quais dédiés aux conteneurs en Israël et au Liban.

⁶ Seul le trafic fret a été pris en compte pour sélectionner les trois premiers ports européens

⁷ Turquie exclus, données non-disponibles

⁸ Données 1997

⁹ Source : Ministère des Transports

¹⁰ Données 2003 incluant seulement Lattaquié et Tartous Source : Euro Med Transport Project

¹¹ Données publiées par les Autorités Portuaires de Rotterdam, Anvers et Hambourg

¹² Données 2003 extraites du Projet UE Interreg " Les ports inter-modaux de la région de la Mer du Nord" 2005.

Routes : les réseaux routiers ont augmenté de 15 % entre 1990 et 2006¹³

Différentes tendances peuvent être relevées en ce qui concerne l'évolution des réseaux routiers. La croissance la plus élevée entre 1990 et 2006 a été enregistrée en Syrie (54.46 %) et la plus basse en Tunisie (1.23 %).

Même si leur croissance est spectaculaire (180 % entre 1990 et 2006), les autoroutes constituent toujours une petite partie du réseau dans son ensemble (0.5%). Une croissance très forte peut être relevée au Maroc (930% entre 1990 et 2006). En 2006, le réseau autoroutier le plus étendu se trouvait en Turquie (1 987 kilomètres).

Tableau 12 : 1970 - 2006 Longueur des réseaux routiers

Pays		1970	1990	2006
Maroc	<i>Autoroutes</i>	-	62	639
	<i>Autres routes</i>	24 755	59 452	56 986 ¹⁴
Algérie	<i>Autoroutes</i>	-	49	107
	<i>Autres routes</i>	37 232	90 031	109 345 ¹⁵
Tunisie	<i>Autoroutes</i>	:	142	262
	<i>Autres routes</i>	16 086	18 856	19 013
Egypte	<i>Réseau routier</i> ¹⁶	:	:	106 854
Jordanie	<i>Autoroutes</i>	-	-	-
	<i>Autres routes</i>	3 270	6 780	7 694
Israël	<i>Autoroutes</i>	-	56	146
	<i>Autres routes</i>	9 304	13 143	17 540
Terr. palestinien occupé	<i>Autoroutes</i>	:	:	-
	<i>Autres routes</i>	:	:	5 147
Liban	<i>Autoroutes</i>	:	:	170
	<i>Autres routes</i>	:	:	6 800 ¹⁷
Syrie	<i>Autoroutes</i>	-	-	-
	<i>Autres routes</i>	11 687	33 213	51 967
Turquie	<i>Autoroutes</i>	:	1 528 ¹⁸	1 987
	<i>Autres routes</i>	:	320 289	347 503

Note: Cet accroissement global doit être interprété de manière prudente : en dehors de la variable "autoroute", le terme route renvoie à différentes définitions et fait souvent référence pour la catégorie « routes locales » à des routes non recouvertes. Par conséquent, le tableau présente les données des PPM regroupées en deux catégories : les autoroutes et les autres routes.

¹³ Données excluant les pays qui n'ont pas produit l'information pour 1990 : Egypte, Territoire palestinien occupé et Liban

¹⁴ Changement de nomenclature : certaines routes non revêtues ont été exclues depuis 1997 du réseau routier national

¹⁵ Données 2005

¹⁶ Cf. Note 1

¹⁷ Données 2005

¹⁸ Données 1997

➤ INFORMATIONS PRINCIPALES - NOTES METHODOLOGIQUES

Sources : Les données proviennent des Instituts Statistiques Nationaux, à l'exception des données concernant les pistes et les quais qui ont été extraites des rapports d'activité ou des bases de données des ports et aéroports. Les données turques proviennent pour le ferroviaire de : General Directorate of Turkish State Railways, l'aérien : General Directorate of State Airports Authority, la route : General Directorate of Highways; toutes ces administrations dépendant du Ministère des Transports.

Pays partenaires et INS :

Algérie : Office National des Statistiques,

Israël : Israeli Central Bureau of Statistics,

Liban : Administration Centrale des Statistiques,

Syrie : Central Bureau of Statistics

Tunisie : Institut National de la Statistique.

Egypte : Central Agency for Public Mobilization and Statistics,

Jordanie : Department of Statistics,

Maroc : Direction de la Statistique,

Terr. palestinien occupé : Palestinian Central Bureau of Statistics,

Définitions

Les définitions adoptées dans ce document sont conformes aux standards internationaux (3^{ème} édition du glossaire CEE-ONU, Eurostat, CEMT pour les Statistiques de Transport et le Manuel de Référence d'Eurostat sur les Statistiques de Transport Aérien).

Aéroport : Un aéroport est une zone terrestre, marine ou lacustre (y compris les bâtiments, les installations et les équipements) destinée totalement ou partiellement à être utilisée pour les décollages, atterrissages ou autres mouvements d'avions à but commercial.

Aéroport principal : Un aéroport principal est un aéroport enregistrant plus de 1 500 000 équivalent-passagers par an (un équivalent passager est égal à un passager ou à 100 kilogrammes de fret ou de courrier).

Piste : La piste d'un aéroport est une aire rectangulaire affectée au décollage et à l'atterrissage des avions et qui se caractérise par une longueur déclarée disponible et adaptée à l'envol, l'atterrissage et le décollage d'avions.

Piste revêtue : Piste dotée de surfaces bétonnées ou asphaltées.

Piste non revêtue : Piste dotée de surfaces en gazon, en sable ou en gravier.

Port : Un port est un lieu aménagé et équipé permettant aux navires marchands de s'amarrer et de charger ou de décharger des marchandises, d'embarquer ou de débarquer des passagers, habituellement directement sur un quai.

Port principal : Un port principal est un port manipulant plus de un million de tonnes de marchandises ou enregistrant plus de 200 000 mouvements de passagers annuellement.

Conteneur : Un conteneur est un élément d'équipement de transport :

- a) de caractère durable et par conséquent assez solide pour supporter des utilisations multiples
- b) conçu de manière à faciliter le transport des biens par un ou plusieurs modes de transport sans rupture de charge
- c) équipé d'accessoires permettant une manutention simple et tout particulièrement le transfert d'un mode de transport à un autre
- d) conçu de manière à être rempli et déchargé
- e) empilable
- f) ayant un volume intérieur de 1m³ ou plus.

Route : Une route est une voie de communication utilisant une assise stabilisée autre que des rails ou des pistes pour avion, ouverte à la circulation publique et destinée essentiellement à l'usage des véhicules routiers automobiles se déplaçant sur leurs propres roues.

Autoroute : Route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :

- a) sauf en quelques points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens
- b) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons
- c) est spécialement signalée comme étant une autoroute et est réservée à certaines catégories de véhicules routiers automobiles.

Les sigles suivants ont été utilisés : : **Chiffre non disponible**

- **Nul**

Informations utiles (glossaire Eurostat-CEMT-CEE-ONU) : <http://circa.europa.eu/Public/irc/dsis/transport/home>

Pour en savoir plus :

Données :

- Site Web Medstat: <http://ec.europa.eu/eurostat/medstat>;

- Euro-MED Bulletin:

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1073,46587259&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_produ ct_code=KS-DI-06-001

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

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@publications.europa.eu

Ce document a été élaboré en collaboration avec les unités d'Eurostat : E4 – Coopération statistique avec les pays européens et méditerranéens et G5 – Statistiques des Transports, et M. Patrice Miran, expert long terme de MEDSTAT II, le programme régional de coopération statistique euro-méditerranéen financé par l'UE.

Lancé en janvier 2006, le programme *MEDSTAT II* vise à :

- Harmoniser les méthodes statistiques en conformité avec les conventions et les normes européennes et internationales ;
- Améliorer la compatibilité des données dans les pays associés ainsi que leur comparabilité avec ceux des États membres de l'UE et des pays de l'AELE ;
- Améliorer la qualité des services offerts aux utilisateurs par les instituts statistiques nationaux et leurs organismes partenaires impliqués dans la production des statistiques.

Une attention particulière est portée sur **9 secteurs** : le commerce des marchandises et des services, les comptes nationaux, les statistiques sociales, l'énergie, l'agriculture, l'environnement, le tourisme, le transport et les migrations.

Le programme inclut actuellement dix pays partenaires : L'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, le Territoire palestinien occupé, la Syrie, la Tunisie et la Turquie.

Site Web MEDSTAT: <http://ec.europa.eu/eurostat/medstat>

Contacts : EUROPEAID-INFO-MEDSTAT2@ec.europa.eu