

Le transport aérien de passagers et de fret au niveau régional en Europe en 2006

L'Île-de-France a enregistré 82 millions de passagers en 2006

Statistiques en bref

TRANSPORTS

27/2008

Auteur

Anna BIALAS-MOTYL

Contenu

Faits marquants 1

Le transport aérien de passagers 2

Le transport aérien de fret 4

Faits marquants

- Dans le transport aérien de passagers, ce sont les régions-capitales, souvent dotées de grands aéroports, qui affichent le nombre de passagers le plus élevé. L'Île-de-France, Outer London et Darmstadt arrivent en tête du classement de l'UE.
- Pour le transport aérien de fret, les principales régions sont celles desservies par de très grands aéroports. Certaines régions dotées d'aéroports plus petits ont toutefois assez bien développé leurs services de fret.
- C'est dans les régions de Southern and Eastern (Irlande) et de Koblenz (Allemagne) que le volume de fret aérien traité a le plus augmenté ces dernières années.

Tableau 1a: Les 10 régions NUTS 2 ayant enregistré le nombre total le plus élevé de passagers aériens (en milliers), avec indication du ou des principaux aéroports, 2006.

Région NUTS 2	Total	Aéroport(s)
1 Île-de-France (FR)	82 052	Paris/Orly, Paris/Charles-de-Gaulle
2 Outer London (UK)	67 339	Londres/Heathrow
3 Darmstadt (DE)	52 403	Francfort-sur-Main
4 Noord-Holland (NL)	45 998	Amsterdam/Schiphol
5 Comunidad de Madrid (ES)	45 064	Madrid/Barajas
6 Lombardia (IT)	36 719	Milano/Malpensa, Milano/Linate, Bergamo/Orio Al Serio, Brescia/Montichiari
7 Cataluña (ES)	34 853	Barcelone, Girona, Reus
8 Surrey, East and West Sussex (UK)	34 080	Londres/Gatwick
9 Lazio (IT)	33 804	Rome/Ciampino, Rome/Fiumicino
10 Oberbayern (DE)	30 607	Munich/Franz Josef Strauss

Tableau 1b: Les 10 régions NUTS 2 ayant enregistré le plus grand volume total de fret aérien transporté (en milliers de tonnes), fret entrant et sortant (en milliers de tonnes), avec indication du ou des principaux aéroports, 2006

Région NUTS 2	Total	Entrant	Sortant	Aéroport(s)
1 Darmstadt	2 118	1 055	1 063	Francfort-sur-Main
2 Noord-Holland	1 567	814	752	Amsterdam/Schiphol
3 Île-de-France	1 416	694	722	Paris/Orly, Paris/Charles-de-Gaulle
4 Outer London	1 343	729	614	Londres/Heathrow
5 Prov. Vlaams-Brabant	714	347	366	Bruxelles/Bruxelles-National
6 Köln	691	337	354	Cologne-Bonn
7 Luxembourg (Gr.-Duché)	634	324	310	Luxembourg/Luxembourg
8 Lombardia	602	295	307	Milano/Malpensa, Milano/Linate, Bergamo/Orio Al Serio, Brescia/Montichiari
9 Comunidad de Madrid	344	160	185	Madrid/Barajas
10 Prov. Liège	323	155	168	Liège/Liège (Civ)

Source: Eurostat

Le transport aérien de passagers progresse à un rythme très rapide depuis des décennies. Entre 1995 et 2004, le transport aérien intracommunautaire et intérieur a augmenté de 49 %. Les événements du 11 septembre 2001 n'ont pas eu un grand impact sur cette progression. En revanche, l'impact sur le transport aérien extracommunautaire a été plus perceptible, mais les taux de croissance ont repris leur progression dès 2002¹.

¹Voir *Panorama des transports* – Édition 2007, Eurostat, 2007 (p. 104).



Le transport aérien de passagers

Eurostat collecte les données au niveau des aéroports pour ensuite les agréger au niveau régional (NUTS – nomenclature des unités territoriales statistiques). La présente publication donne un aperçu des régions les plus importantes ou les plus dynamiques en matière de transport aérien.

Le tableau 1a présente le classement des 10 régions ayant enregistré le nombre le plus important de passagers aériens. La région d'*Île-de-France* arrive en tête de ce classement, avec plus de 82 millions de passagers enregistrés aux aéroports parisiens d'Orly et Charles-de-Gaulle. La région d'*Outer London* arrive en deuxième place, avec 67 millions de passagers comptabilisés à l'aéroport de Heathrow (l'aéroport le plus fréquenté d'Europe), suivi de la région allemande de *Darmstadt*, qui accueille l'aéroport de *Frankfurt am Main*.

La région italienne assez vaste de *Lombardia* est un bon exemple d'unité territoriale comptant plusieurs aéroports géographiquement dispersés.

L'expansion rapide des activités des transporteurs aériens à bas coûts, qui favorisent souvent des aéroports régionaux moins encombrés, se traduit par une croissance rapide des volumes de passagers dans des régions proches de zones densément peuplées. Les redevances aéroportuaires constituent l'un des principaux facteurs de prix d'un tarif aérien. Les aéroports très fréquentés sont chers et les transporteurs aériens à bas coûts accordent donc leur préférence à des aéroports plus petits et moins encombrés. Dans toute l'Europe, certains aéroports régionaux ont connu une croissance sans précédent de leur nombre de passagers. Bien souvent, ces aéroports se situent à proximité de grandes villes ou de zones urbaines à forte densité.

Tableau 2: Les 10 régions NUTS 2 ayant enregistré la croissance annuelle moyenne la plus forte du nombre total de passagers aériens entre 2003 et 2006 (uniquement les régions comptabilisant plus d'un million de passagers aériens en 2006)

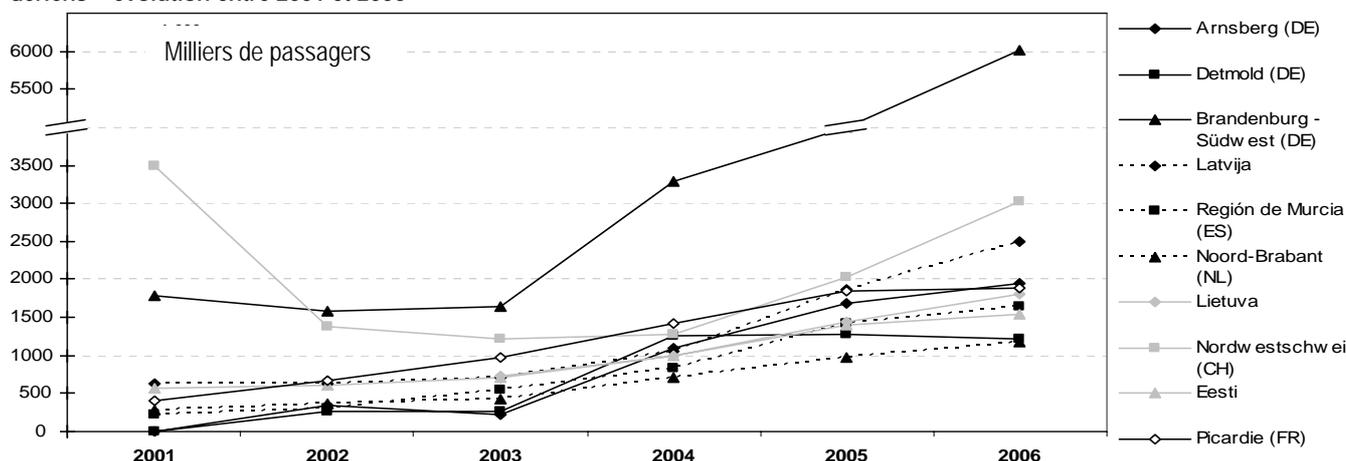
Région NUTS 2	Aéroport(s)	Croissance annuelle moyenne 2003 - 2006	Passagers en 2003 (milliers)	Passagers en 2006 (milliers)
1	Arnsberg (DE)	105%	228	1 958
2	Detmold (DE)	67%	262	1 227
3	Brandenburg - Südwest (DE)	54%	1 647	6 013
4	Latvija (LV)	52%	712	2 488
5	Región de Murcia (ES)	45%	545	1 646
6	Noord-Brabant (NL)	40%	432	1 177
7	Lietuva (LT)	36%	722	1 799
8	Nordwestschweiz (CH)	35%	1 217	3 014
9	Eesti (EE)	29%	710	1 533
10	Picardie (FR)	25%	969	1 888

Source: Eurostat

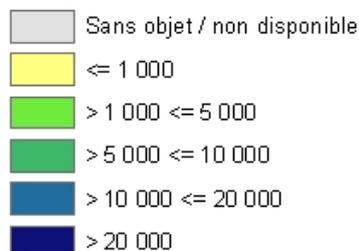
La croissance des activités des transporteurs aériens à bas coûts est illustrée par le tableau 2 et le graphique 1. Ainsi, les chiffres indiqués pour la région allemande d'*Arnsberg* reflètent l'activité de l'aéroport de Dortmund/Siegerland, alors que le grand aéroport le plus proche est celui de Düsseldorf. La croissance annuelle de 67 % enregistrée sur la même période pour la région de *Detmold* est due à l'aéroport de Paderborn-

Lippstadt, qui «rivalise» avec les aéroports bien établis de Münster-Osnabrück et de Hanovre. En troisième place dans le classement des régions présentant la croissance la plus rapide du nombre de passagers aériens vient la région de *Brandenburg-Südwest*, où l'aéroport de Berlin-Schönefeld reprend de l'importance. Avant la réunification allemande, c'était le principal aéroport de la République démocratique allemande.

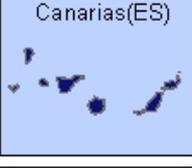
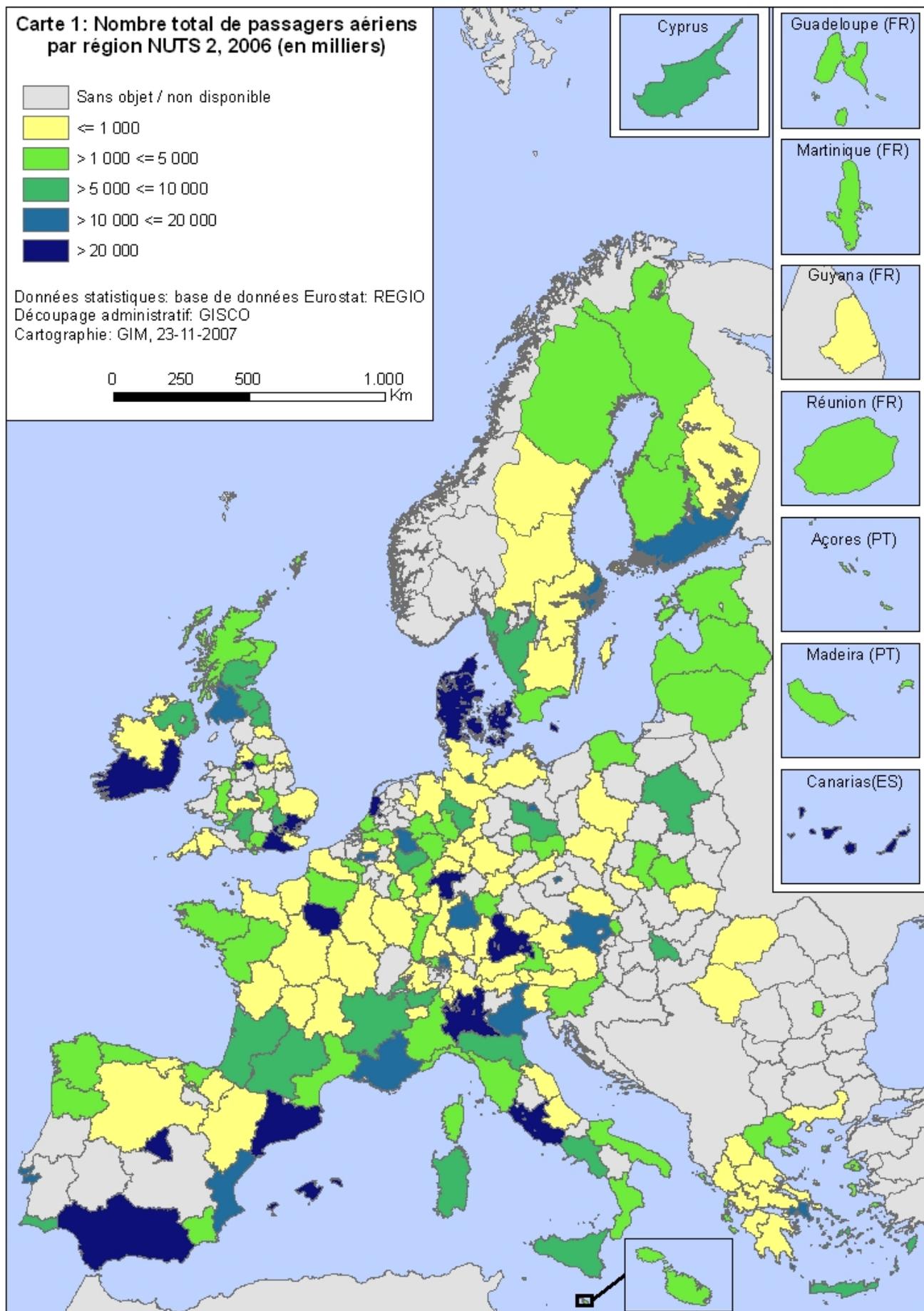
Graphique 1: Les 10 régions NUTS 2 présentant la croissance annuelle moyenne la plus importante du nombre total de passagers aériens – évolution entre 2001 et 2006



Carte 1: Nombre total de passagers aériens par région NUTS 2, 2006 (en milliers)



Données statistiques: base de données Eurostat: REGIO
 Découpage administratif: GISCO
 Cartographie: GIM, 23-11-2007



Il convient de noter qu'il est probable que la situation à Berlin et dans les régions avoisinantes change, car l'aéroport de Schönefeld fait actuellement l'objet d'importants travaux d'agrandissement, qui doivent permettre d'y regrouper les activités des autres aéroports de Berlin: celui de Tegel (l'ancien aéroport de Berlin-Ouest, qui devrait fermer ses portes d'ici à 2011) et l'aéroport de proximité de Tempelhof (qui doit cesser ses activités en 2008).

Le tableau 2 rend également compte du fait que certains pays (notamment le Danemark, l'Estonie, le Luxembourg, la Lituanie et la Lettonie) ne présentent pas une ventilation selon la NUTS, niveau 2.

La seule région de la liste qui ne fasse pas partie de l'UE est la région suisse de *Nordwestschweiz*, où l'aéroport de Bâle a vu le nombre de passagers progresser de 1,2 million en 2003 à 3,0 millions en 2006 (ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de 35 %). Il y a toutefois lieu de mentionner que l'aéroport de Bâle est aussi souvent appelé «EuroAirport Bâle-Mulhouse». Mulhouse se situe en France et les deux pays se «partagent» l'aéroport.

Le graphique 1 montre l'évolution du nombre de passagers au niveau régional entre 2001 et 2006. Bien

que nombre de régions présentent plus ou moins la même tendance, deux se distinguent. La première est la région suisse de *Nordwestschweiz*, où le nombre de passagers à l'aéroport de Bâle a chuté entre 2001 et 2002, pour stagner à un faible niveau jusqu'en 2004 et afficher une forte reprise en 2005 et 2006. L'autre région est celle de *Brandenburg-Südwest*, où les volumes de passagers à Berlin-Schönefeld sont restés en deçà de 2 millions jusqu'en 2003 pour ensuite connaître une progression continue et atteindre plus de 6 millions en 2006.

La carte 1 montre le nombre de passagers par région NUTS 2 pour EU-27 et la Suisse en 2006. Les régions-capitales dotées de grands aéroports, qui sont souvent des plateformes de correspondance pour le trafic intercontinental, se retrouvent fréquemment dans la catégorie «20 millions de passagers ou plus». C'est le cas des régions d'*Outer London* (Londres), de *Noord-Holland* (Amsterdam), d'*Île-de-France* (Paris), de *Comunidad de Madrid* (Madrid) et de *Lazio* (Rome).

La carte révèle également une intensité du trafic aérien pour des destinations touristiques populaires, telles que certaines régions situées sur la côte méditerranéenne espagnole, les *Illes Balears* et la région des *Canarias*.

Le transport aérien de fret

Comparé aux tonnages transportés par rail, route, voie fluviale et mer, le volume du fret aérien est très limité. Pour le transport de courrier et de colis express, de denrées périssables et d'articles à forte valeur ajoutée, cette activité continue néanmoins à revêtir une grande importance et connaît une croissance constante.

Le tableau 1b présente le classement des régions dans lesquelles les plus grandes quantités de fret aérien ont été traitées. La région allemande de *Darmstadt*, avec l'aéroport de Francfort, arrive en première place dans le classement européen, avec 2,1 millions de tonnes. *Noord-Holland* (avec Amsterdam/Schiphol) et *Île-de-France* (avec Paris/Orly et Paris/Charles-de-Gaulle) suivent loin derrière.

Si les premières places du classement sont occupées par des régions possédant des aéroports bien connus, on retrouve plus loin des régions NUTS 2 plus

inattendues ou moins connues. Outre la *Provincie Vlaams-Brabant*, où l'aéroport de Bruxelles est connu pour être utilisé par une importante entreprise de services de courrier et de livraison de colis, figurent également au classement, la région de *Köln*, mais aussi *Luxembourg*, où est basée une importante compagnie tout-cargo, et *Liège* (Belgique).

Au tableau 3 figure la liste des régions NUTS 2 où le fret aérien a connu la croissance la plus rapide entre 2003 et 2006. Il ne faut pas oublier, lorsque l'on observe le classement, que le fret aérien, dans certaines régions, a commencé à un faible niveau, comme c'est le cas de la région de *Devon* (Royaume-Uni), qui arrive en tête du classement. Cette région a vu son volume de fret passer d'à peine 782 tonnes en 2003 à 5 609 tonnes en 2006 (ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de 93 % sur cette période).

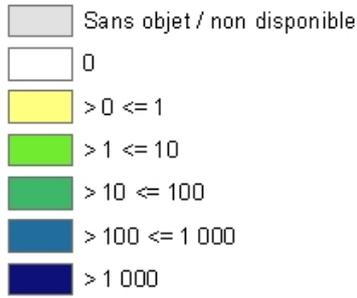
Tableau 3: Les 10 régions NUTS 2* présentant la croissance annuelle moyenne la plus importante du volume total de fret aérien entre 2003 et 2006

Région NUTS 2	Aéroport(s)	Croissance annuelle moyenne 2003 - 2006	Fret en 2003 (milliers de tonnes)	Fret en 2006 (milliers de tonnes)
1 Devon	Exeter	93%	1	6
2 Southern and Eastern	Dublin, Shannon, Cork	47%	42	132
3 Koblenz	Francfort/Hahn	45%	37	113
4 Lietuva	Kaunas Int., Palanga Int., Vilnius Int.	34%	5	13
5 Northumberland and Tyne and Wear	Newcastle	33%	3	8
6 Eesti	Tallinn	26%	5	10
7 Leipzig	Leipzig-Halle	19%	16	27
8 Niederösterreich	Vienne/Schwechat	17%	127	202
9 Cataluña	Barcelone, Girona, Reus	17%	62	98
10 Limburg (NL)	Maastricht-Aix-la-Chapelle	16%	34	54

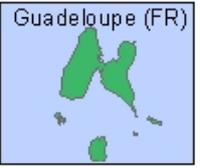
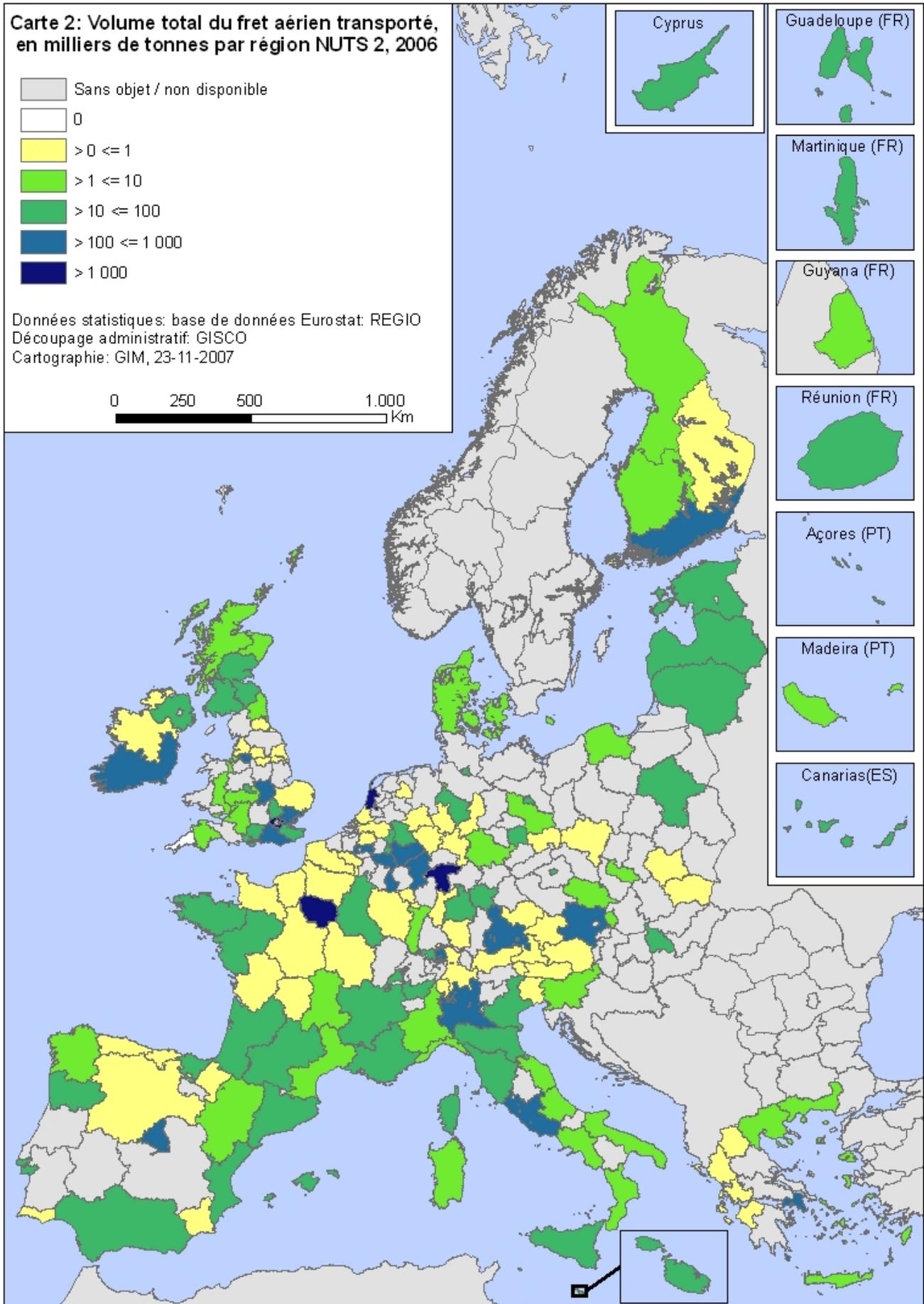
* uniquement les régions dont le volume de fret aérien est supérieur à 1 000 tonnes.

Source: Eurostat

Carte 2: Volume total du fret aérien transporté, en milliers de tonnes par région NUTS 2, 2006



Données statistiques: base de données Eurostat: REGIO
 Découpage administratif: GISCO
 Cartographie: GIM, 23-11-2007



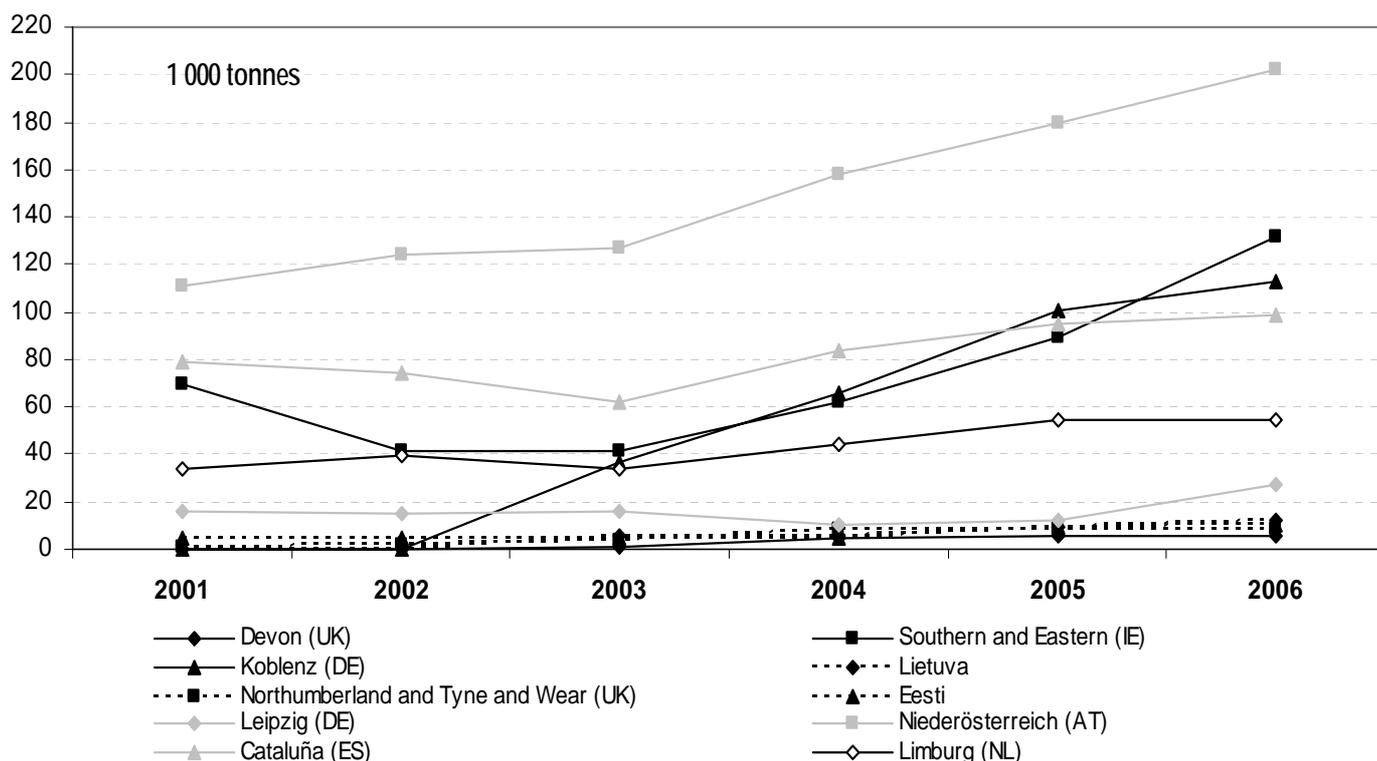
Si l'on considère les régions traitant un volume important de fret aérien, on constate que la région de *Southern and Eastern* (Irlande) et de *Koblenz* (Allemagne) affichent des taux de croissance impressionnants entre 2003 et 2006 (47 % et 45 % par an respectivement). Si la première est une région assez importante qui compte trois aéroports exerçant des activités de manutention de fret (Dublin, Shannon et Cork), la deuxième doit entièrement ce résultat à l'aéroport de Francfort/Hahn. Cet aéroport (une ancienne base aérienne militaire) se situe dans une région à faible densité de population, ce qui a son importance dans les activités de vols nocturnes. En outre, comparés au transport de passagers, les vols transportant du fret sont moins soumis à des contraintes horaires. Ces aspects offrent des possibilités de développement aux aéroports de taille moindre situés dans des zones plus reculées.

Arrivant en huitième place parmi les régions les plus «dynamiques», *Niederösterreich* a traité un peu plus de 200 000 tonnes de fret en 2006. Le graphique 2 montre que les volumes de fret (à Wien/Schwechat) ont connu une hausse continue, surtout à partir de 2003.

Les activités de fret aérien dans la région de *Koblenz* (avec l'aéroport de Francfort/Hahn), mentionnée plus haut, sont pratiquement parties de rien en 2002 et se sont développées avec une constance particulière à partir de cette année-là.

L'aéroport situé au nord de Maastricht, aux Pays-Bas (région NUTS 2 du *Limburg*), est également un aéroport véritablement européen, car il dessert non seulement l'extrême sud des Pays-Bas, mais également la région voisine autour de *Aachen* (Allemagne), d'où le nom officiel de cet aéroport («Maastricht-Aachen»). Le volume de fret traité dans la région hollandaise du *Limburg* n'est pas aussi élevé que dans d'autres régions, mais l'augmentation annuelle de 16 % qui y a été enregistrée entre 2003 et 2006 est néanmoins un résultat appréciable. Il convient de préciser que l'aéroport belge de Liège est géographiquement assez proche. La région de *Liège* apparaît dans le tableau 1b en dixième position parmi les régions traitant le plus important volume de fret aérien.

Graphique 2: Les 10 régions NUTS 2 présentant la croissance annuelle moyenne la plus importante du volume total de fret aérien – évolution entre 2001 et 2006



➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

Ventilation régionale

Les données utilisées sont des chiffres établis au niveau 2 de la NUTS 2003 rév., telle que définie dans le règlement (CE) n° 1059/2003 du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 relatif à l'établissement d'une nomenclature commune des unités territoriales statistiques (NUTS) (Journal officiel L 154 du 21.6.2003) <http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=2003&serie=L&textfield2=154&Submit=Search&submit=Search&ihmlang=en>.

La nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS) a été établie par Eurostat il y a plus de 25 ans dans le but de disposer d'un schéma unique et cohérent de répartition territoriale pour l'établissement des statistiques régionales de l'Union européenne.

Certains pays plus petits ne présentent pas de subdivision au niveau NUTS 2. Tel est notamment le cas de Chypre (CY), du Luxembourg (LU) et de Malte (MT), mais également du Danemark (DK), de la Lettonie (LV), de la Lituanie (LT) et de l'Estonie (EE).

Codes pays:

UE: Union européenne, comprenant les 27 États membres (EU-27): la Belgique (BE), la Bulgarie (BG), la République tchèque (CZ), le Danemark (DK), l'Allemagne (DE), l'Estonie (EE), l'Irlande (IE), la Grèce (EL), l'Espagne (ES), la France (FR), l'Italie (IT), Chypre (CY), la Lettonie (LV), la Lituanie (LT), le Luxembourg (LU), la Hongrie (HU), Malte (MT), les Pays-Bas (NL), l'Autriche (AT), la Pologne (PL), le Portugal (PT), la Roumanie (RO), la Slovénie (SI), la Slovaquie (SK), la Finlande (FI), la Suède (SE) et le Royaume-Uni (UK).

Est également couverte par la présente publication:

La Suisse (CH).

Source des données et principales définitions:

Le recueil des données et les définitions employées dans les statistiques du transport aérien se fondent sur 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* sont les suivantes:

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. Cette définition est liée à celle des passagers transportés.

Passagers transportés: tous les passagers d'un vol particulier comptés une seule fois et non pour chacune des étapes de ce vol. Ne sont pas inclus les passagers en transit direct.

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

Fret et courrier chargés et déchargés: ensemble du fret et du courrier chargés dans un avion ou déchargés d'un avion. Ne sont pas inclus, les bagages des passagers, ni le fret et le courrier en transit direct.

Source des données: la base de données de référence NewCronos d'Eurostat. Le domaine «Transport aérien» contient des données nationales et internationales intra et extra-UE qui permettent d'établir des statistiques du transport aérien de passagers (en nombre de passagers) et du transport de fret et de courrier (en milliers de tonnes), de même que des données sur le trafic aérien par aéroport, compagnie aérienne et aéronef. Les données sont transmises à Eurostat par les États membres de l'Union européenne ainsi que par les pays candidats, la Norvège, l'Islande et la Suisse.

Couverture des aéroports

En principe, la présente publication couvre le transport aérien dans les aéroports des pays déclarants où le nombre de passagers transportés en 2006 était supérieur à 150 000.

Les agrégats régionaux ont été calculés en excluant le double comptage.

Notes concernant certains pays déclarants

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

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

Luxembourg: le Luxembourg n'a fourni que des données «étapes de vol». Les données pour le Luxembourg ne concernent que l'aéroport de Luxembourg.

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

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

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

Pour en savoir plus :

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

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
 -  Transport aérien - données agregées aux niveaux régionaux standards (NUTS)

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