



Le transport dans la région euro-méditerranéenne

Données 1990-2001

.....



COMMISSION
EUROPÉENNE



THÈME 7
Transports

Europe Direct est un service destiné à vous aider à trouver des réponses aux questions que vous vous posez sur l'Union européenne.

**Un nouveau numéro unique gratuit:
00 800 6 7 8 9 10 11**

De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur l'internet via le serveur Europa (<http://europa.eu.int>).

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2003

ISBN 92-894-4607-2

© Communautés européennes, 2003

Cette publication a été préparée sous la responsabilité du CESD-Roma en coopération avec Eurostat dans le cadre du projet MED-Trans. Cela a été possible grâce à la participation des autorités nationales compétentes des 12 partenaires méditerranéens.



Auteurs:

Projet éditorial, texte et graphiques : Aline Pennisi

Gestion base de données: Guido Pieraccini

Composition et mise en page: Isabelle Stoll

Traduction de l'anglais en français : Dominique Bourdenet

Avant-propos

Le transport se place au coeur du partenariat euro-méditerranéen. Les flux de passagers et de marchandises sont destinés à augmenter considérablement au cours des prochaines dix années, en partie en conséquence du développement du commerce international et de la création progressive d'une zone de libre échange euro-méditerranéenne à l'horizon de 2010. Dans ce contexte il existe un besoin croissant de statistiques fiables, harmonisées et mises à jour, indispensables pour une prise de décision responsable, pour la recherche et la communication, tant à l'intérieur des pays que d'un bout à l'autre de la région méditerranéenne. Cette publication se propose de répondre à ces besoins de données en fournissant une vue d'ensemble des statistiques actualisées du transport pour les douze partenaires méditerranéens (le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, l'Égypte, la Jordanie, Israël, l'Autorité palestinienne, le Liban, la Syrie, la Turquie, Chypre et Malte).

Depuis 1997, le projet régional de coopération statistique MEDSTAT/MED-Trans est actif pour promouvoir un dialogue sur les statistiques du transport entre l'Union européenne et les partenaires méditerranéens. Il a également encouragé la création d'une base de données euro-méditerranéenne sur le transport des passagers et des marchandises par avion, mer et voies terrestres. Grâce à l'engagement actif des instituts nationaux de statistique et d'autres autorités nationales chargées du transport dans les pays méditerranéens, cette base de données contient désormais une collecte de statistiques détaillées sur le transport aérien et maritime pour la période de 1997 à 2001. Des données plus agrégées sont disponibles pour le transport routier, ferroviaire, pour les oléoducs et les accidents routiers, certaines disponibles à partir de 1990.

La publication est réalisée pour satisfaire les besoins en information d'une vaste gamme d'utilisateurs. Elle inclut une série de tableaux et de graphiques sur l'infrastructure, l'équipement et le transport pour comparer les pays méditerranéens par rapport aux 15 Etats Membres de l'Union européenne et aux 10 pays candidats de l'Europe centrale et orientale. Des statistiques plus détaillées sur les flux des passagers et des marchandises par air et mer permettent une plus ample analyse des principaux développements à l'intérieur de la région. Une petite section sur les accidents prend en charge la question de l'amélioration de la sécurité du transport. En outre des notes méthodologiques guident le lecteur à travers les définitions et les classifications adoptées et le degré de comparabilité des données.

John ALLEN
Chef d'Unité
Unité Statistiques
des Transports
Eurostat

Table des matières

INTRODUCTION	11
❖ Commerce et transport	13
❖ Tourisme et transport	17
TRANSPORT AERIEN	21
❖ Quelques caractéristiques du transport aérien dans les pays MED	26
❖ Les aéroports les plus actifs dans la région euro-méditerranéenne	33
❖ Aperçu des flux aériens entre l'Union européenne et les pays méditerranéens	35
TRANSPORT MARITIME	45
❖ Le transport maritime de marchandises	45
❖ Passagers maritimes et croisières	49
❖ Les ports les plus actifs dans la région euro-méditerranéenne	50
❖ Principaux types de frets et de marchandises	51
❖ Aperçu général des flux maritimes entre l'Union européenne et les pays méditerranéens	57
TRANSPORT TERRESTRE	65
❖ Infrastructure de transport par route, chemin de fer et oléoducs	65
❖ Matériel de transport routier et ferroviaire	68
❖ Marchandises et voyageurs transportés par chemin de fer	74
ACCIDENTS	81
❖ Accidents routiers	81
❖ Accidents ferroviaires	88
INSTITUTS NATIONAUX DE STATISTIQUES MEDITERRANEENS	91
AUTRES ADMINISTRATIONS NATIONALES CONCERNEES	92

Encadrés

INTRODUCTION

- 1.1 Extraits de la Déclaration de Barcelone, adoptée lors de la Conférence euro-méditerranéenne les 27-28 novembre 1995, Annexe au programme de travail point III. 13
- 1.2 Quelques instruments du partenariat euro-méditerranéen dans le secteur du transport. 19

TRANSPORT AERIEN

- 2.1 Statistiques sur le trafic des aéroports collectées dans le cadre du projet MED-Trans. 35
- 2.2 Statistiques sur les flux d'aéroport à aéroport collectées dans le cadre du projet MED-Trans : la base de données par étapes de vol, la base de données origine/destination du vol et l'estimation des flux de passagers et de marchandises UE-MED. 37
- 2.3 Autres sources internationales de statistiques sur le transport aérien. 43

TRANSPORT MARITIME

- 3.1 Statistiques sur le transport maritime collectées dans le cadre du projet MED-Trans. 56
- 3.2 Statistiques sur les flux maritimes de pays à pays collectées dans le cadre du projet MED-Trans et estimation des flux UE-MED. 63
- 3.3 Autres sources internationales de statistiques sur le transport maritime. 64

TRANSPORT TERRESTRE

- 4.1 Les statistiques sur les transports terrestres collectées dans le cadre du projet MED-Trans. 77

ACCIDENTS

- 5.1 Les statistiques sur les accidents routiers et ferroviaires collectées dans le cadre du projet MED-Trans. 89

Guide de l'utilisateur

Les données présentées dans cette publication sont fournies par les offices nationaux des statistiques et par d'autres administrations nationales concernées des pays partenaires méditerranéens dans le cadre du programme de coopération statistique MEDSTAT/MED-Trans. Une liste complète des sources est fournie en annexe. Les statistiques concernant les pays de l'Union européenne et les pays candidats de l'Europe centrale et orientale font partie de la collecte régulière de statistiques d'Eurostat.

Toutes les données utilisées dans cette publication peuvent être trouvées dans New Cronos, la base de données Internet d'Eurostat, même si dans certains cas elles ont été ultérieurement élaborées pour calculer des indicateurs spécifiques ou des estimations. Dans quelque rare cas les données disponibles ont été complétées par des statistiques publiées par d'autres producteurs internationaux. Dans ce cas la source est explicitement mentionnée dans les notes sous le tableau.

La plupart des données couvre la période de 1990 à 2001 ou au moins de 1997 à 2001. Ceci permet aux lecteurs de comparer les pays dans le temps et dans l'espace. Cependant, certaines statistiques traitées dans la publication ne sont pas entièrement harmonisées et d'autres sont devenues disponibles très récemment. La collecte de données a été achevée en mars 2003.

Dans les tableaux et les graphiques les pays sont présentés selon l'ordre alphabétique de leur code d'abréviation.

Pays et groupes de pays

UE	Total des 15 Etats membres de l'Union européenne
B	Belgique
DK	Danemark
D	Allemagne
EL	Grèce
E	Espagne
F	France
IRL	Irlande
I	Italie
L	Luxembourg
NL	Pays-Bas
A	Autriche
P	Portugal
UK	Royaume - Uni

FIN	Finlande
S	Suède
AELE	Total des 4 pays de l'Association européenne de libre-échange
CH	Suisse
IS	Islande
LI	Liechtenstein
NO	Norvège

MED Total des 12 partenaires méditerranéens, signataires de la déclaration de Barcelone en novembre 1995.

CY	Chypre
DZ	Algérie
EG	Egypte
IL	Israël
JO	Jordanie
LB	Liban
MA	Maroc
MT	Malte
PS	Autorité Palestinienne
SY	Syrie
TN	Tunisie
TR	Turquie

PEC Total des 10 pays candidats de l'Europe centrale et orientale

BG	Bulgarie
CZ	République Tchèque
EE	Estonie
HU	Hongrie
LV	Lettonie
LT	Lituanie
PL	Pologne
RO	Roumanie
SK	Slovaquie
SI	Slovénie

Symboles et abréviations

:	pas disponible
-	néant (zéro)
.	non applicable
Mio	million

Introduction

Le transport est un domaine d'action prioritaire dans le partenariat euro-méditerranéen entre les 15 États membres de l'Union européenne (UE) et leurs 12 partenaires de la Méditerranée méridionale et orientale (pays MED : Algérie, Maroc, Tunisie, Égypte, Jordanie, Liban, Syrie, Israël, Autorité palestinienne, Chypre, Malte, Turquie). Ce partenariat (appelé aussi « processus de Barcelone ») vise à la mise en place d'une région de paix et de prospérité partagée dans le pourtour de la Mer Méditerranée, notamment grâce à l'établissement progressif d'une zone de libre-échange d'ici 2010. Dans ce contexte, le développement de liaisons de transport efficaces et interopérables entre les pays de l'UE et les pays MED et entre les pays MED eux-mêmes constitue un élément essentiel pour favoriser la bonne mise en œuvre du processus de Barcelone (cf. encadré 1.1). D'ici à l'établissement de la zone de libre-échange euro-méditerranéenne, il est prévu que jusqu'à dix pays candidats d'Europe centrale et orientale (PEC : Bulgarie, République tchèque, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Roumanie,

République slovaque et Slovénie) auront adhéré à l'Union européenne, élargissant ainsi le potentiel des mouvements et transactions commerciales.

Les pays MED constituent un groupe extrêmement varié. Ils présentent des différences considérables dans leur taille, leur géographie, leur population et leur PIB. Le pays le plus vaste en taille est l'Algérie (2,4 millions de km²), qui occupe pratiquement la moitié de la superficie MED totale, mais la Turquie et l'Égypte ont une population deux fois plus importante (68 millions et 65 millions d'habitants respectivement, contre 31 millions en Algérie). Par ailleurs, Israël et la Turquie représentent, à eux seuls, plus de la moitié du PIB total de la région (124 milliards et 164 milliards d'euros respectivement). Malte est, quant à elle, le plus petit pays du point de vue de la superficie (316 km²) et de la population (395.000), tandis que son PIB (4 milliards d'euros) est comparable à celui généré par l'Autorité palestinienne, dont la population est pourtant dix fois plus nombreuse.

Tableau 1.1 : Superficie, population et PIB, 2001

	Superficie (km ²)	Population (1 000)	Taux de croissance moyenne de la population (%)	Projection de la population en 2025 (1 000)	PIB prix courants (en millions d'euros)
CY	9 251	759	0.57	900	10 159
DZ	2 381 740	31 040	1.43 ⁽¹⁾	42 583	61 050
EG	1 001 450	65 336 ⁽²⁾	2.00	90 883 ⁽³⁾	90 735
IL	22 145	6 509 ⁽⁴⁾	2.20	8 673 ⁽⁵⁾	123 513
JO	89 342	5 182	2.80	8 088	9 856
LB	10 400	4 385	1.30	:	18 655
MA	710 850	29 170	1.60	39 188	37 823
MT	316	395	0.82	405	4 037
PS	6 020	3 299	5.30	7 402	4 561 ⁽⁶⁾
SY	185 180	16 720	2.45	27 623	86 485 ⁽¹⁾
TN	163 610	9 674	1.14	11 592	22 302
TR	769 604	68 618	1.67	92 271	164 453
MED	5 349 908	241 087		329 608	633 629
EU	3 154 120	377 995		388 254	8 633 677
AELE	468 610	12 024		12 894	467 595
PEC	1 078 439	104 315		:	395 200 ⁽¹⁾

Source : Eurostat, *Statistiques euro-méditerranéennes*, n°1/2002.

Population au 1er janvier (sauf indication contraire).

(1) 2000

(2) En milieu d'année et à l'exception des Égyptiens à l'étranger.

(3) Projection pour le milieu de l'année 2021.

(4) En fin d'année

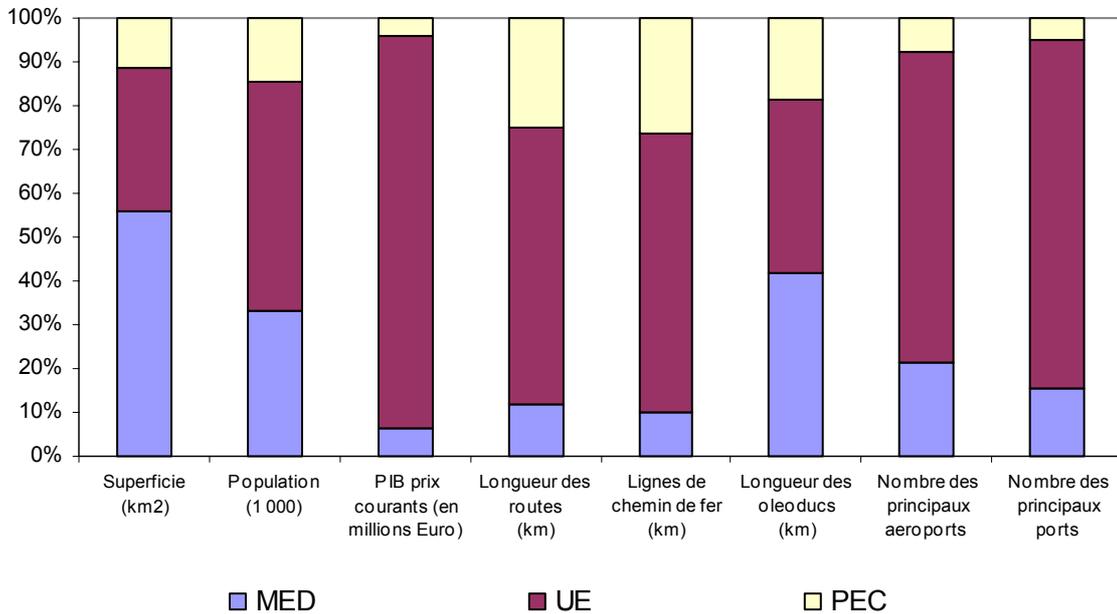
(5) Projection pour l'année 2020

(6) 1999

La région MED dans son ensemble s'étend sur 5,3 millions de km² pour une population d'environ 241 millions d'habitants, contre 3,1 millions de km² et 378 millions d'habitants pour l'Union

européenne. La densité de population dans la région MED varie de 13 habitants par km² en Algérie à 1 250 habitants par km² sur l'île de Malte.

Figure 1.1 : Infrastructure de transport dans les régions MED, UE et PEC, 2001



Note : données 2000 pour la longueur des routes, les lignes de chemin de fer et les oléoducs. Ports principaux : plus d'1 million de tonnes par an ; aéroports principaux : plus de 100.000 passagers par an.

Quatre pays MED dépassent largement la moyenne européenne de 119 habitants par km², tandis que trois autres se situent plus ou moins aux alentours de la même valeur. Le PIB moyen de l'UE est de 8,6 mille milliards d'euros, contre 0,6 mille milliards d'euros pour la région MED. Un chiffre à peine supérieur aux 0,5 mille milliards d'euros générés par les pays de l'AELE et aux 0,4 mille milliards d'euros des PEC, pourtant distribués sur une population totale nettement inférieure.

Il existe en outre des différences considérables entre ces régions en ce qui concerne la disponibilité des infrastructures de transport de base. Les voies navigables intérieures jouent un rôle important dans plusieurs pays de l'UE et d'Europe centrale et orientale, tandis que, mis à part les 3.500 km de réseau navigable égyptien¹ sur le Nil et son delta, ce genre de transport est absent dans la région MED, qui comprend plusieurs zones désertiques. Seuls huit pays MED disposent de chemin de fer (Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie), pour une longueur totale de 25.000 km. Le réseau ferré de l'UE est quant à lui six fois plus grand,

pour une population qui n'est que de 1,5 fois supérieure. Avec seulement la moitié de la population des pays MED, les pays d'Europe centrale et orientale s'appuient eux aussi sur une infrastructure de chemin de fer 2,5 fois plus importante.

A l'exception de la Turquie, le transport routier revêt surtout un caractère national pour les pays MED. La comparabilité des chiffres sur la longueur du réseau routier est limitée. Le réseau de l'UE est au moins 5 fois plus long que celui des pays MED, qui ne sont en outre pas toujours dotés d'autoroutes. Les oléoducs représentent le seul domaine où la disponibilité des infrastructures dans la région MED est pratiquement équivalente, en longueur, à celle de l'UE.

Dans la région MED, 57 ports traitent plus d'un million de tonnes de marchandises et / ou 200.000 passagers par an. Tous ces ports sont situés le long des côtes méditerranéennes, à l'exception du port d'Aqaba en Jordanie (situé sur la Mer Rouge) et des ports de Trabzon, Samsun et Ereğli en Turquie (situés sur la Mer Noire). Dans les PEC, 19 ports ont une taille semblable, mais seul le port de Koper en Slovénie est situé sur la Mer Méditerranée. Les principaux ports de l'Union européenne sont au nombre de 357, dont environ un tiers est implanté autour du bassin méditerranéen.

¹ Malgré son grand potentiel, l'utilisation de ce mode de transport semble décliner : en Égypte, le transport de marchandises par voies navigables intérieures du secteur public est passé de 3.106 milliers de tonnes en 1995 à 2.072 milliers de tonnes en 1999 (source : CAPMAS).

Le transport dans la région euro-méditerranéenne

Les aéroports commerciaux dont le trafic est supérieur à 100.000 passagers par an sont au nombre de 57 dans la zone MED, contre 21 dans les PEC. Dans ces deux régions, plusieurs pays ne possèdent qu'un ou deux aéroports principaux. Dans les États membres de l'UE et de l'AELE,

le réseau aérien central est composé de 60 aéroports principaux (qui traitent plus de 70% du trafic total) ; par ailleurs, au moins 188 aéroports traitent un volume supérieur à 100.000 passagers par an.

ENCADRE 1.1- Extraits de la Déclaration de Barcelone, adoptée lors de la Conférence euro-méditerranéenne les 27-28 novembre 1995, Annexe au programme de travail point III.

Transport

L'existence de liaisons efficaces et interopérables entre l'UE et ses partenaires méditerranéens, et entre les partenaires eux-mêmes, ainsi que le libre accès au marché des services dans le secteur des transports maritimes internationaux, sont essentiels pour le développement des flux commerciaux et le bon fonctionnement du partenariat euro-méditerranéen.

Au cours de l'année 1995, deux réunions des ministres des transports des pays de l'ouest du Bassin méditerranéen ont eu lieu et, à la suite de la Conférence régionale pour le développement des transports maritimes dans le Bassin méditerranéen, un programme pluriannuel a été adopté par le Groupe méditerranéen des transports par voie d'eau.

La coopération portera notamment sur:

- la mise en place d'un système efficace de transport multimodal air-mer transméditerranéen, à travers l'amélioration et la modernisation des ports et aéroports, la suppression des restrictions injustifiées, la simplification des procédures, l'amélioration de la sécurité maritime et aérienne, l'harmonisation des règles environnementales à un niveau élevé, y compris un contrôle plus efficace de la pollution due aux transports maritimes, et la mise en place de systèmes harmonisés de gestion du trafic ;
- la création de liaisons terrestres est-ouest sur les rives sud et est de la Méditerranée et
- la connexion des réseaux de transports méditerranéens au réseau transeuropéen, de manière à assurer leur interopérabilité.

Commerce et transport

En 2001, la région MED a contribué à 6,6% de la valeur totale des importations européennes à l'échelle mondiale et à 7,8% pour les exportations. Bien qu'elle reste loin derrière les autres partenaires commerciaux traditionnels de l'Union européenne, comme les États-Unis, les pays candidats de l'Europe centrale et orientale et les pays de l'AELE (Suisse, Islande, Liechtenstein et Norvège), la région MED représente néanmoins un groupe de pays plus important que la Chine et

le Japon. En effet, la valeur des exportations vers la région MED s'élève à 77 milliards d'euros, soit deux fois plus que celle des marchandises exportées vers la Chine ou le Japon et plus du total des ventes sur le continent africain dans son ensemble. Les liens commerciaux étroits qui existent déjà entre l'UE et ses 12 partenaires MED sont ainsi destinés à être renforcés grâce à la mise en place d'une zone de libre-échange euro-méditerranéenne.

Tableau 1.2 : Principaux partenaires commerciaux de l'UE, 2001

Régions du monde (*)	en million d'euros		%	
	Importations	Exportations	Importations	Exportations
AMERIQUE	269.397	326.823	26,20	33,17
dont USA	195.668	239.905	19,03	24,35
MED	68.110	77.042	6,62	7,82
AELE	108.531	103.302	10,56	10,48
PAYS CANDIDATS	134.088	152.817	13,04	15,51
AFRIQUE	87.057	69.929	8,47	7,10
ASIE	345.999	253.335	33,66	25,71
dont Chine	75.914	30.099	7,38	3,05
dont Japon	76.311	44.920	7,42	4,56
TOTAL commerce EXTRA-UE	1.028.071	985.354		

Source : Eurostat base de données Comext – CEE special trade domain.

(*) Il existe un certain chevauchement entre les chiffres de la région MED et ceux des pays candidats car les agrégats comprennent dans les deux cas Chypre, Malte et la Turquie.

Le défi à relever est d'autant plus important pour les partenaires MED que l'UE est leur principal partenaire commercial, et seule une partie minime des échanges commerciaux a lieu entre les pays MED eux-mêmes. La part de l'UE dans les importations méditerranéennes varie de 71% pour la Tunisie à 30% pour la Syrie, avec un pourcentage supérieur à 50% pour Malte, le Maroc et Chypre. L'UE absorbe, pour sa part, jusqu'à 80% des exportations tunisiennes, les 3/4 des exportations marocaines, 65% de celles de la Syrie et 63% des exportations de l'Algérie. Elle occupe une petite place dans les exportations de la Jordanie (3%) et de l'Autorité Palestinienne (4%), mais représente néanmoins pour tous les autres partenaires MED au moins 24% des exportations. La Turquie compte à elle seule pour 31% du commerce de la région – ce qui équivaut à 290 milliards d'euros, contre 25% environ pour Israël. La grande disparité de la situation commerciale des pays MED se remarque également si l'on examine la contribution au PIB de leurs échanges commerciaux. Malte, la Tunisie, la Jordanie, l'Autorité Palestinienne et Israël ont les économies les plus ouvertes de la région, tandis que la Syrie et l'Égypte se situent à l'autre extrémité.

Le total des marchandises échangées entre l'UE et la région MED est passé de 135.460 milliers de tonnes en 1990 à 188.386 milliers de tonnes en 2001, ce qui représente une augmentation de 39% sur un peu plus d'une décennie. En 2001, le commerce UE-MED équivalait à 145.125 millions d'euros, soit deux fois et demie plus que la valeur des échanges en 1990. Le volume des échanges a augmenté à un taux stable de 3% en moyenne au cours de la dernière décennie, produisant un

résultat encore plus remarquable sur la valeur correspondante avec 8,4% d'augmentation annuelle moyenne.

La grande majorité des importations et des exportations de l'UE avec les pays MED est transportée par voie maritime. En 2001, 143.833 milliers de tonnes échangées, pour une valeur de 77 milliards d'euros, ont été transportées par voie maritime. Sur le total des flux, cela représente 76,4% en termes de tonnage et 53,1% en termes de valeur (le tonnage exporté de l'UE vers les pays MED et transporté par la mer est même supérieur au tonnage importé, à savoir 90% contre 71%). Pour ce qui est du volume des marchandises échangées, le transport maritime est suivi par le transport routier et par le chemin de fer, qui occupent une part plus faible mais non négligeable. Du point de vue de la valeur, le transport routier (20%) et le transport aérien (16%) représentent les modes de transport les plus importants. La part en valeur du transport aérien est 80 fois supérieure à sa part en tonnage échangé : cela s'explique par le fait que les produits à forte valeur ajoutée avec un poids relativement faible sont souvent transportés par avion. La valeur unitaire moyenne des marchandises échangées par l'UE et transportées par voie aérienne s'élève à 62.000 euros par tonne, contre 536 euros par tonne pour les marchandises transportées par voie maritime et 401 euros par tonne pour celles transportées par chemin de fer. Les autres modes de transport enregistrés dans les statistiques du commerce extérieur comprennent une combinaison de voies navigables intérieures, envois postaux ; installations de transport fixes et à propulsion propre.

Tableau 1.3 : Commerce extérieur des pays MED, 2000

	Total commerce (million d'euros)		Part UE (%)		Contribution au PIB % (imp+exp)/PIB
	Importations	Exportations	Importations	Exportations	
CY	4 172	1.034	51,6	36,5	51,2
DZ	9 933	23.860	57,3	62,6	55,4
EG	15 178	5.116	34,1	40,0	22,4
IL	38 706	34.001	43,3	27,3	58,9
JO	4 977	1.651	33,0	3,3	67,2
LB	6 743	773	45,9	24,1	48,7
MA	12 485	8.032	57,9	74,7	54,2
MT	3 687	2.644	60,0	34,4	156,8
PS	2 467 ⁽¹⁾	349 ⁽¹⁾	15,4 ⁽¹⁾	4,1 ⁽¹⁾	61,7 ⁽¹⁾
SY	4 367	5.088	29,6	65,0	10,9
TN	9 264	6.323	70,5	79,9	69,9
TR	59 449	30.182	48,8	52,2	54,5
MED	171 428	119.053	47,4	48,7	45,8

Source : Eurostat, *Statistiques euro-méditerranéennes*, n°1/2002.

(*) Le PIB comprend la marge nette du commerce extérieur et non le chiffre total des importations et des exportations. C'est la raison pour laquelle ce chiffre peut être parfois supérieur à 100, notamment dans les petites économies.

(1) Données 1999.

Tableau 1.4 : Commerce extérieur de l'UE avec la région MED par mode de transport

Mode de transport	en milliers de tonnes				en millions d'euros				2001
	1990	1994	1998	2001	1990	1994	1998	2001	Euro/Tonnes
Mer	106 244	118 500	132 815	143 833	31 496	38 680	56 506	77 071	536
Chemin de fer	1 868	577	952	3 715	1 022	530	914	1 489	401
Route	4 761	6 114	6 264	6 464	13 303	16 503	26 214	28 940	4 477
Avion	504	330	331	379	8 701	12 654	17 919	23 364	61 613
Voies navigables intérieures	3 299	2 220	1 225	794	828	539	407	233	293
Autres	18 112	23 371	31 141	30 066	3 735	4 383	6 508	9 741	324
Inconnu	672	1 999	1 778	3 135	744	1 061	2 025	4 287	1 367
TOTAL	135 460	153 111	174 506	188 386	59 829	74 350	110 493	145 125	770

Source: Eurostat base de données Comext – CEE special trade domain.
 Note : avant 1995, l'Autriche, la Finlande et la Suède ne sont pas incluses.

Bien que le transport maritime occupe indéniablement une place prépondérante dans le commerce euro-méditerranéen, sa position relative par rapport aux autres modes est restée très stable au cours des dix dernières années. Il en va de même pour le transport aérien et le transport routier pour ce qui est du tonnage transporté, tandis que le transport par chemin de

fer a connu un ralentissement visible vers le milieu des années 90, puis une reprise en 2001. En ce qui concerne la valeur du commerce, on remarque une légère baisse entre 2000 et 2001 pour tous les modes de transport, qui est le reflet du ralentissement de croissance général enregistré à l'échelle mondiale. La répartition modale a quant à elle été peu affectée.

Figure 1.2a : Volume du commerce extérieur de l'UE avec les pays MED par mode de transport, 2001

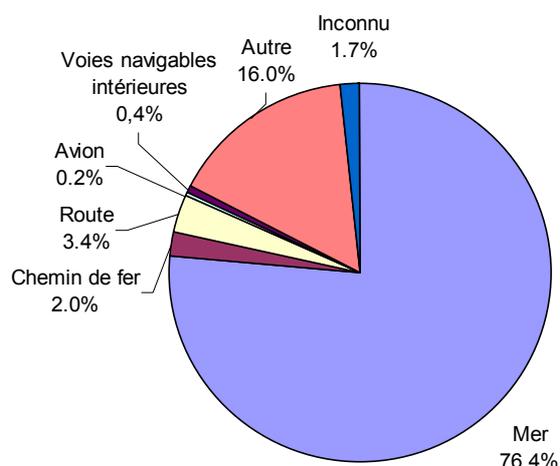


Figure 1.2b : Valeur du commerce extérieur de l'UE avec les pays MED par mode de transport, 2001

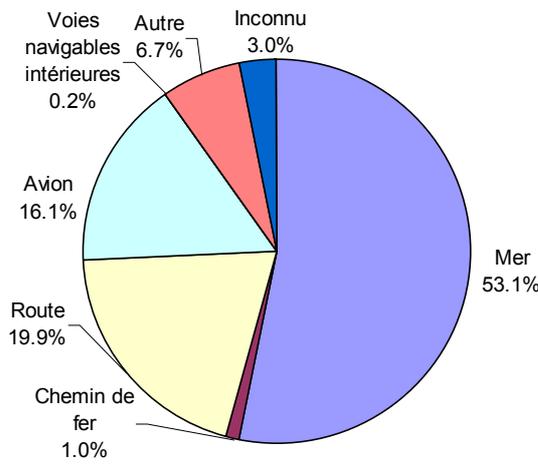


Figure 1.3a : Évolution du volume du commerce UE-MED par mer, chemin de fer et route, 1990-2001

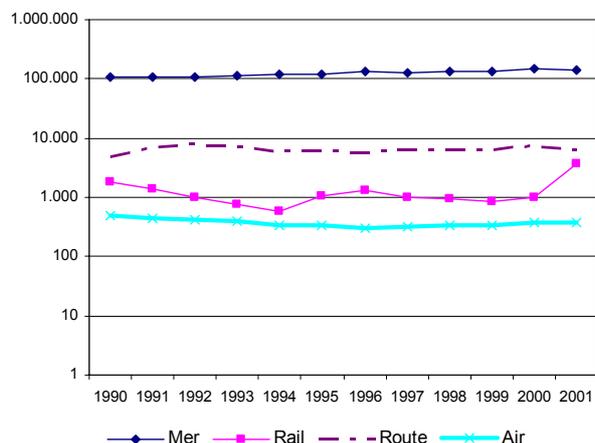
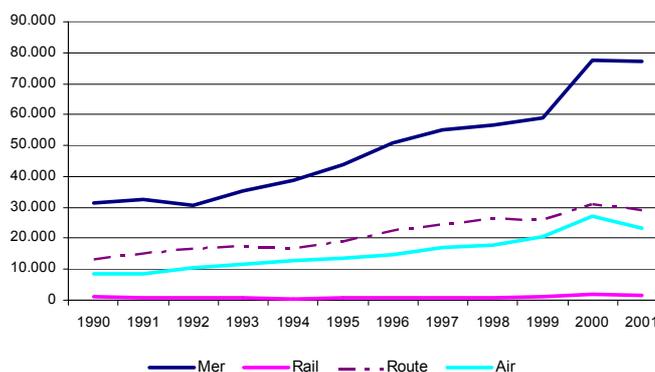


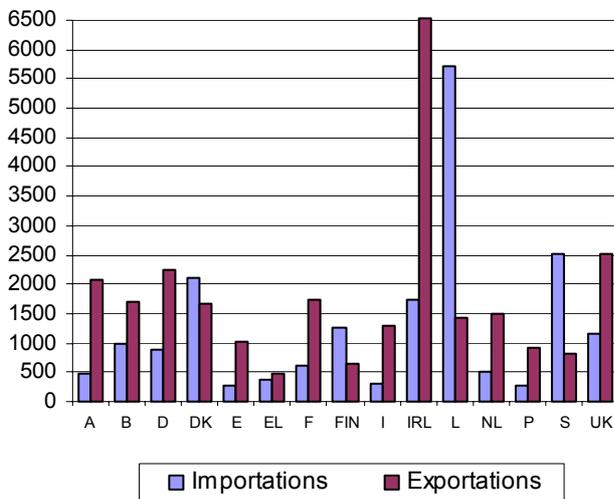
Figure 1.3b : Évolution du volume du commerce UE-MED par mer, chemin de fer et route (en millions d'euros), 1990-2001



Note: échelle logarithmique

Au sein des États membres de l'UE, l'Italie, la France, l'Espagne et l'Allemagne sont les principaux partenaires du commerce euro-méditerranéen. En effet, 34% du tonnage total des marchandises importées de la région MED sont destinés à l'Italie, 19% à l'Espagne, 16% à la France et 10% à l'Allemagne. En outre, ces pays représentent respectivement 21%, 11%, 19% et 13% des exportations absorbées par la région MED. Plus de 80% des exportations de chaque pays UE à destination de la région MED sont acheminés par voie maritime, à l'exception de l'Allemagne (71% seulement) et bien sûr du Luxembourg (37%) et de l'Autriche (33%), ces pays ne disposant d'aucun accès direct à la mer. Pour ce qui est des importations, le transport maritime reste le mode de transport prédominant pour tous les pays de l'UE. En Italie, 63% des importations arrivent par la mer, contre seulement 52% aux Pays-Bas. Les chiffres pour l'Allemagne peuvent aussi sembler étonnamment bas (13%), un phénomène qui est aussi dû à l'importance du transport mer vers voies navigables intérieures.

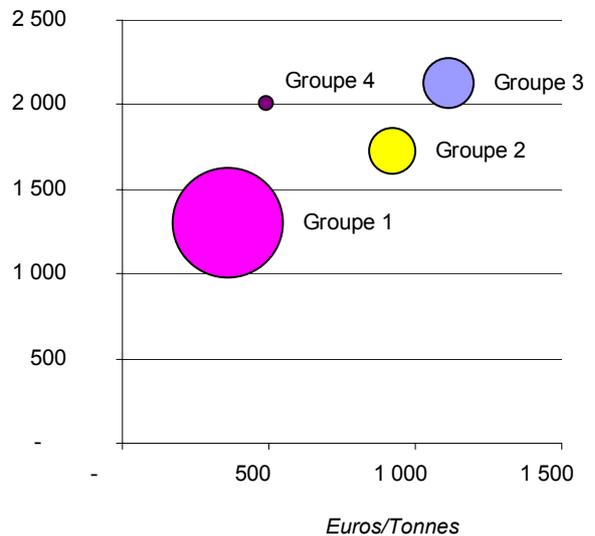
Figure 1.4 : Valeur unitaire des marchandises échangées entre l'UE et la région MED (euros/tonne), 2001



La valeur unitaire des marchandises exportées par l'UE vers les pays MED est, en moyenne, trois fois supérieure à celle des marchandises importées (1.521 euros/tonne pour les exportations contre 494 euros/tonne pour les importations). Cela s'applique à la plupart des pays de l'UE pris individuellement et se remarque surtout dans les pays européens situés sur les côtes méditerranéennes, qui entretiennent des relations commerciales plus étroites avec la région MED. Le contraire se vérifie pour d'autres pays comme le Danemark, la Finlande ou la Suède, mais ces pays ne partagent qu'une infime partie de leur commerce avec la région MED. La valeur unitaire la plus basse pour les marchandises importées correspond à 268 euros/tonne pour le Portugal, tandis que la valeur la plus importante s'élève à 5.721 euros/tonne pour le Luxembourg. La valeur unitaire des exportations varie quant à elle de 487 euros/tonne pour la Grèce à 6.521 euros/tonne pour l'Irlande.

Figure 1.5 : Sous-régions UE – valeur unitaire des marchandises échangées avec les partenaires ED, 2001

Euros/Tonnes exportations



Note :

- Groupe 1 = E, EL, F, I, P (avec accès à la Méditerranée);
- Groupe 2 = D, FIN, S (avec accès à la Mer Baltique);
- Groupe 3 = B, DK, IRL, NL, UK (avec autres accès);
- Groupe 4 = A, L (sans accès direct à la mer)

Tableau 1.5 : Commerce entre les pays de l'UE et la région MED, 2001

Pays	part du tonnage total en %		transporté par mer en %	
	Importations	Exportations	Importations	Exportations
Autriche (A)	1.6	1.0	2.9	32.6
Belgique (B)	3.5	7.6	90.6	81.5
Allemagne (D)	10.3	13.1	12.4	70.7
Danemark (DK)	0.1	0.9	84.1	92.5
Espagne (E)	19.2	10.5	94.5	97.8
Grèce (EL)	2.3	6.8	91.1	91.7
France (F)	15.9	19.4	96.5	91.6
Finlande (FIN)	0.1	2.8	98.2	99.6
Italie (I)	33.7	21.2	62.8	97.0
Irlande (IRL)	0.2	0.3	97.9	89.4
Luxembourg (L)	0.0	0.1	12.4	37.1
Pays Bas (NL)	6.4	5.5	52.1	83.1
Portugal (P)	2.0	1.0	99.8	97.0
Suède (S)	0.2	3.9	94.3	97.4
Royaume Uni (UK)	4.3	5.7	97.4	98.6
TOTAL UE	100.0	100.0	71.5	89.7

Source : Eurostat base de données Comext – CEE special trade domain.

Tourisme et transport

La population des pays MED est en forte croissance et représente des communautés de migrants non négligeables dans l'UE. Les pays MED sont en outre une importante destination touristique, en particulier pour les Européens.

Tout cela crée par conséquent une demande de mobilité accrue. Le transport aérien est particulièrement important dans les pays méditerranéens où le secteur du tourisme joue un rôle important dans l'économie.

Tableau 1.6 : Arrivées annuelles de touristes dans les pays méditerranéens et part des touristes de l'UE

	Total des touristes (1000)					Part de touristes de l'UE (%)			
	1992	1997	2000	2001	croissance annuelle moyenne (%)	1992	1997	2000	2001
CY	1.991	2.088	2.686	2.697	3,4	81,8	72,8	79,7	82,4
DZ ⁽¹⁾	1.120	635	866	901	-2,4	12,2	7,2	10,6	11,3
EG ^{(1) (2)}	3.207	3.961	5.506	4.648	4,2	43,1	44,1	53,7	53,4
IL	1.510	2.010	2.417	1.196	-2,6	50,3	45,6	45,9	41,2
JO	669	1.127	1.427	1.478	9,2	15,8	18,5	20	11,9
LB ^{(1) (3)}	210	558	742	837	16,6	18,6	26,0	27,1	:
MA	4.390	3.072	4.113	4.223	-0,4	28,3	46,8	42,7	42,0
MT	1.002	1.111	1.216	1.180	1,8	86,7	84,6	82,5	82,8
PS	:	:	:	:	:	:	:	:	:
SY	684	891	909	879	2,8	6,6	12,0	:	:
TN ^{(1) (4)}	3.540	4.263	5.058	5.387	4,8	49,1	58,5	64,3	60,1
TR	6.584	9.063	9.587	10.784	5,6	40,1	54,8	53,6	57,0
MED ^(*)	24.907	28.779	34.527	34.210	3,6				

Source : Eurostat, Statistiques euro-méditerranéennes, n°1/2002.

(1) Arrivées de visiteurs

(2) Touristes et excursionnistes journaliers

(3) À l'exception des Libanais et des Syriens

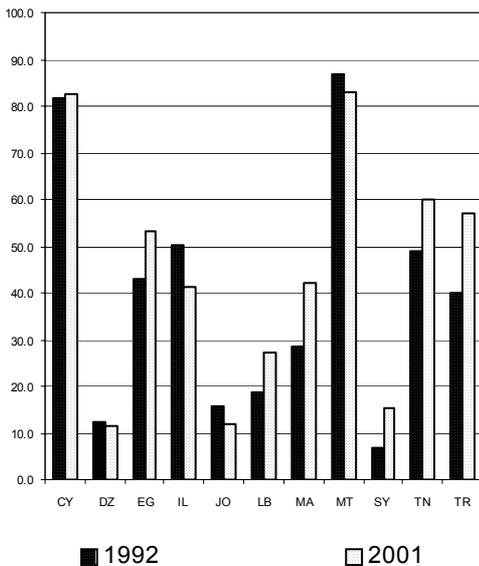
(4) À l'exception des Tunisiens résidents à l'étranger

(*) Le total MED ne comprend pas les touristes vers la Cisjordanie et la Bande de Gaza.

Le nombre de touristes en visite dans les pays MED a enregistré en moyenne un taux de croissance annuelle de 3,6% au cours des neuf dernières années, passant de 24,9 millions en 1992 à plus de 34,2 millions en 2001. Le taux de croissance moyen est considérablement plus élevé au Liban (17%), du fait de la reprise après la guerre civile de 1982-1991, et en Jordanie (9%), tandis qu'Israël et l'Algérie suivent une tendance légèrement négative (-2,6% et -2,4% respectivement). Bien que les arrivées internationales dans les pays méditerranéens augmentent généralement d'une année sur l'autre, on remarque une nette réduction entre 2000 et 2001 en Égypte, en Israël et en Syrie. Ce phénomène peut être lié aux événements du 11 septembre et à l'instabilité politique au Moyen Orient.

La part de touristes en provenance de l'UE atteint 83% à Malte et Chypre et dépasse largement les 40% dans la plupart des autres pays MED.

Figure 1.6 : Touristes européens dans les pays MED (en % du total), 1992 et 2001



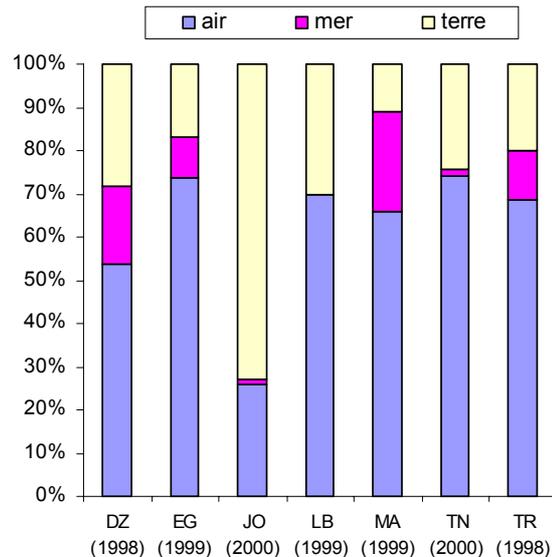
Note : données de 2000 pour le Liban et de 1999 pour la Syrie

Cette rapide vue d'ensemble met en relief le fait que le transport aérien et le transport maritime constituent des moyens clés du système de transport desservant la région euro-méditerranéenne. Les liaisons de transport routier ont surtout un caractère national dans les pays MED (à l'exception notoire de la Turquie), ce qui s'explique notamment par l'instabilité politique, la fermeture des frontières entre certains pays voisins et la très faible quantité de commerce Sud-Sud au sein de la région. Toutefois, en vue

Toutefois, la présence de touristes de l'UE est faible en Algérie (11%), en Syrie (15% - chiffres de 1999) et en Jordanie (12%), qui sont plutôt des destinations typiques pour les visiteurs en provenance du Moyen-Orient et des pays arabes. En Jordanie, la proportion de touristes de l'UE est passée de 20% en 2000 à 12% en 2001, tandis que dans la plupart des autres pays MED, les chiffres sont restés stables ou ont légèrement augmenté entre les deux dernières années.

Bien que le développement de l'industrie des croisières et du trafic par transbordeur (ferry) occupe une place importante dans les îles de la Méditerranée comme Malte et Chypre, de même qu'au Maroc et en Tunisie, la plupart des touristes voyagent vers les pays MED par avion. La proportion des arrivées de touristes par avion équivaut à 74% en Égypte, 70% au Liban, 69% en Turquie et 66% au Maroc.

Figure 1.7 : Arrivées de touristes par mode dans une sélection de pays MED



Source : Évolution du Tourisme dans la Méditerranée, Eurostat 2001. Données de NewCronos pour Jordanie et Tunisie.

de soutenir le développement attendu du commerce et de la mobilité dans la région, l'existence d'un réseau multi-modal efficace, complété par des transports terrestres performants reliant les ports et les aéroports avec l'intérieur des terres, est nécessaire. L'efficacité d'un système de transport euro-méditerranéen dépend non seulement des infrastructures physiques, mais aussi des coûts, de la souplesse et de la fiabilité des services (cf. encadré 1.2).

ENCADRE 1.2 – Quelques instruments du partenariat euro-méditerranéen dans le secteur du transport

Les Ministres des Transports des pays partenaires méditerranéens et des États membres de l'UE se sont réunis à Lisbonne les 23-24 janvier 1997 à l'occasion d'une conférence qui a donné lieu à l'adoption d'un certain nombre de résolutions, dans ce que l'on a appelé la « **Déclaration de Lisbonne** ». Les responsables politiques euro-méditerranéens ont, entre autres, fait remarquer que :

- *les participants doivent coopérer afin de planifier des réseaux de transport multi-modal transméditerranéens reflétant les flux réels et anticipés des marchandises et des voyageurs, tout en tenant compte d'une évaluation de l'impact environnemental de l'équilibre entre les modes de transport dans les pays MED ;*
- *les participants doivent se concentrer non seulement sur l'identification des goulots d'étranglement et des obstacles aux flux de trafic réguliers sur ces réseaux, mais aussi sur les liaisons manquantes ;*
- *pour faciliter la participation privée et les partenariats entre secteur public et privé, il convient de se pencher sur la mise en place de cadres juridiques, fiscaux et réglementaires cohérents, permanents et transparents ;*
- *les solutions logicielles aux goulots d'étranglements (comme l'amélioration / la rationalisation des procédures logistiques et administratives) doivent avoir la priorité sur la construction de nouvelles infrastructures ;*
- *l'accent doit être mis sur les moyens pour améliorer l'efficacité et la compétitivité du transport maritime dans la région [...]. Les liaisons entre les ports et l'intérieur du pays sont souvent une faiblesse dans le transport multi-modal ;*
- *la modernisation du système de transport aérien, y compris les infrastructures de l'aviation et des aéroports, et de leurs systèmes connexes (contrôle du trafic aérien) doit être encouragée afin d'accroître sa capacité globale tout en améliorant son niveau de sécurité. L'harmonisation et l'intégration entre les systèmes doit constituer un objectif.*

En 2001, la Commission européenne a émis une **Communication** au Conseil et au Parlement sur « l'amélioration de la coopération euro-méditerranéenne sur le Transport et l'Énergie ». L'objectif principal était de définir les grandes lignes de la coopération euro-méditerranéenne dans le domaine du transport et de l'énergie pour la période 2000-2006, en indiquant les domaines où des actions spécifiques devraient être prises.

Le **Forum sur le Transport euro-méditerranéen**, mis en place fin 1998, est une référence importante pour le développement de la coopération régionale dans le secteur du transport dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen. Le Forum se réunit annuellement et se compose des représentants des 27 pays partenaires euro-méditerranéens, de la Commission européenne, d'institutions financières internationales (BEI, Banque mondiale) et des organisations internationales concernées (notamment OMI, OACI, CEENU). Il a pour mandat d'établir un plan d'action pour le transport dans la région méditerranéenne – comprenant notamment des propositions de mesures, de ressources nécessaires pour leur mise en œuvre ainsi qu'un calendrier – pour suivre sa mise en œuvre, promouvoir les échanges d'informations et d'expériences pour assurer la diffusion des résultats des actions réalisées.

Le **projet de coopération statistique MEDSTAT/MED-Trans** existe depuis 1998 et a pour objectif principal de promouvoir l'établissement d'une base de données complète et harmonisée sur le trafic de voyageurs et de marchandises, afin de suivre le développement d'un système de transport euro-méditerranéen multi-modal efficace. Les objectifs plus spécifiques du projet sont les suivants :

- développer une interaction fructueuse entre les pays MED et les États membres de l'UE pour l'échange d'expériences et de meilleures pratiques sur des aspects fondamentaux des statistiques du transport ;
- identifier des sources appropriées pour la collecte de données et mettre en place des actions afin d'obtenir des données plus informatives ;
- améliorer l'harmonisation des données sur le transport et encourager les pays MED à utiliser des définitions standardisées et comparables ;
- améliorer la qualité et la fiabilité des statistiques du transport et garantir la production de données actuelles sur le transport des voyageurs et des marchandises ;
- créer et consolider une base de données harmonisée en vue de promouvoir l'échange de données et de rendre celles-ci disponibles aux utilisateurs.

Un **projet sur le Transport euro-méditerranéen** sur quatre ans est actuellement en train d'être mis en place dans l'optique, d'une part, d'améliorer le fonctionnement et d'augmenter l'efficacité du système de transport dans la région et, d'autre part, de préparer un plan d'action régional en vue de constituer une approche commune pour le développement du secteur du transport dans la région.

Transport aérien

L'aviation est connue pour être l'un des segments de l'industrie des transports dont la croissance est la plus rapide. Elle joue un rôle fondamental à l'échelle mondiale en permettant aux personnes de se déplacer, qu'il s'agisse de voyages d'affaires, de vacances, de visites à des proches ou autres. Le lien entre le transport aérien et le tourisme est particulièrement étroit au sein de la région euro-méditerranéenne ; en effet, plusieurs pays partenaires de la Méditerranée méridionale sont aussi des destinations de vacances très prisées, notamment des touristes européens. On estime qu'en 2001, les pays MED ont attiré 50 millions de voyageurs, qui ont pris l'avion à destination ou à partir de l'UE. Dans différentes régions du monde, l'aviation est en train d'émerger comme mode de transport efficace

pour les denrées périssables et à forte valeur ajoutée. Dans un contexte de récession économique généralisée, les événements du 11 septembre ont encore pesé davantage sur l'industrie de l'aviation en 2001, entraînant une chute du nombre de touristes et un fléchissement des volumes de trafic. Dans la région MED, le tourisme et les voyages ont également été affectés depuis 2000 par l'intensification de l'instabilité au Moyen-Orient. La demande en voyages aériens demeure néanmoins solide. D'après l'OACI (Organisation de l'Aviation civile internationale), on estime sur le long terme un développement du trafic correspondant à 5% annuellement, comme l'indiquent les projections sur les tendances avant 2001.

Tableau 2.1 : Transport aérien dans les pays MED

	Nombre de passagers (a+d+ transit direct)						Tonnes de fret et de poste				
	1994	1997	2001		1994-2001 (%) moyen de croissance annuelle moyen	1997-2001 (%) moyen de croissance annuelle moyen	1994	1997	2001	1994-2001 (%) moyen de croissance annuelle moyen	1997-2001 (%) moyen de croissance annuelle moyen
			% transit direct	% transit direct							
CHYPRE (CY)	4.391.000	4.799.179	6.810.013	4,1	6,5	9,1	34.387	31.799	32.236	-0,9	0,3
ALGERIE (DZ)	6.876.720	7.990.942	8.078.595	0,8	2,3	0,3	38.646	28.259	26.281	-5,4	-1,8
EGYPTE (EG)	9.514.450	13.816.927	17.385.146	3,5	9,0	5,9	105.405	145.400	179.055	7,9	5,3
ISRAËL (IL) ⁽¹⁾	6.215.000	8.770.014	8.020.212	:	3,7	-2,2	242.328	276.089	302.965	3,2	2,3
JORDANIE (JO)	1.804.051	2.234.321	2.254.014	1,5	3,2	0,2	73.335	92.245	78.847	1,0	-3,8
LIBAN (LB)	1.489.429	2.006.956	2.444.881	2,9	7,3	5,1	54.007	55.037	62.789	2,2	3,3
MAROC (MA)	4.644.824	5.305.324	6.936.572	2,7	5,9	6,9	49.340	47.879	50.126	0,2	1,2
MALTE (MT) ⁽²⁾	2.564.661	2.752.635	2.802.022	:	1,3	0,4	10.147	11.659	13.699 ⁽⁴⁾	4,4	4,1
AUTORITE PAL. (PS) ⁽³⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SYRIE (SY)	1.495.207	1.850.842	2.214.839	4,4	5,8	4,6	20.548	24.249	29.390	5,2	4,9
TUNISIE (TN)	6.978.169	8.333.400	9.695.900	:	4,8	3,9	32.316	31.142	25.156	-3,5	-5,2
TURQUIE (TR)	22.261.011	34.343.798	35.825.977	5,8	7,0	1,1	229.723	229.424	208.298	-1,4	-2,4
MED	68.234.522	92.204.338	102.468.171	3,3	6,0	2,7	890.182	973.182	1.008.842	1,8	0,9

Notes:

(1) Trafic international uniquement.

(2) Les chiffres sur les passagers comprennent le transit direct.

(3) L'aéroport de Gaza a été inauguré fin 1998 et son trafic a été interrompu en 2001. La croissance annuelle moyenne entre 1999 et 2000 était de 10,9.

(4) Données 2000 au lieu de 2001.

Avec 36 millions de passagers dans ses aéroports, arrivées et départs confondus, la Turquie représente à elle seule plus d'un tiers du total des voyageurs dans la région MED. Elle est suivie par l'Égypte, avec 17 millions de passagers, soit un sixième du total. La Tunisie, l'Algérie et Israël représentent chacun de 8 à 9,7 millions de passagers, Chypre et le Maroc pratiquement 7 millions, tandis que Malte, la Jordanie et le Liban accueillent 2 à 3 millions de passagers. Le transit direct dans les aéroports MED (cf. encadré 2.1) est un phénomène extrêmement limité, voire pratiquement inexistant dans bien des cas. La Turquie se démarque avec une part de voyageurs en transit direct avoisinant les 6%. Bien que cette catégorie de passagers soit généralement typique des grands *hubs* (centres de transit), elle est limitée, dans certains

pays comme la Jordanie et la Syrie, aux aéroports les plus petits desservant des localités touristiques – comme Aqaba et Alep – sur des vols qui poursuivent ensuite leur itinéraire vers la capitale.

En 2001, plus de 102 millions de passagers, arrivées et départs confondus, et plus d'un million de tonnes de fret et poste sont passés par les aéroports MED, qui ont en outre totalisé environ un million de décollages et d'atterrissages. Ce résultat est une fois et demie supérieur à celui de 1994 et le nombre de passagers a quant à lui augmenté de 11% par rapport à 1997. Le volume des arrivées et des départs¹ en provenance ou à

¹ Y compris passagers en transit direct (comptabilisés une fois) ; cf. tableau 2.1.

destination des aéroports MED a augmenté en moyenne de 6% par an depuis 1994, mais de 2,7% seulement par an à partir de 1997. Dans plusieurs pays, on remarque néanmoins certaines différences par rapport à cette moyenne. Chypre et le Maroc signalent par exemple une croissance plus rapide, non pas à partir de 1994, mais à partir de 1997. L'Algérie a quant à elle accusé une sévère baisse durant la première moitié des années 90, suivie d'une reprise en 1997, mais le volume des passagers a de nouveau chuté au cours des années suivantes pour ne s'améliorer de manière significative qu'en 2001.

Les aéroports turcs ont vu leurs volumes augmenter en moyenne de 7% par an à partir de 1994, mais le volume total est resté stable au cours de ces dernières années. Israël est le seul pays dont la croissance signalée depuis 1997 est en baisse (-2,2%). Cette évolution négative est entièrement due à la diminution sévère enregistrée entre 2000 et 2001, principalement à cause de la situation au Moyen-Orient.

Entre 2000 et 2001, le volume total des passagers au départ ou à l'arrivée d'aéroports de la région MED a fléchi de 1,9%. Toutefois, il existe des différences marquées entre les changements connus par chaque pays.

Les pays les plus touchés sont Israël (-16,5%), la Jordanie (-12,8%) et l'Égypte (-10,8%). L'unique aéroport international de Malte a également souffert d'un ralentissement visible, tandis que le Maroc et la Turquie accusent une chute moins sévère. Malgré une situation générale négative ou stagnante au sein de la région, le nombre de passagers dans les aéroports algériens a littéralement fait un bon de +26,8% entre 2000 et 2001 (l'aéroport Alger/Houari Boumédiène enregistrant à lui seul une augmentation de 22%), grâce à l'entrée sur le marché de nouvelles compagnies nationales privées et au retour des compagnies étrangères. Quelques autres pays, comme la Syrie (8,3%), Chypre (7,4%) et le Liban (4,3%) affichent eux aussi une croissance positive.

Figure 2.1: Part des pays MED dans le total des passagers en arrivée et au départ

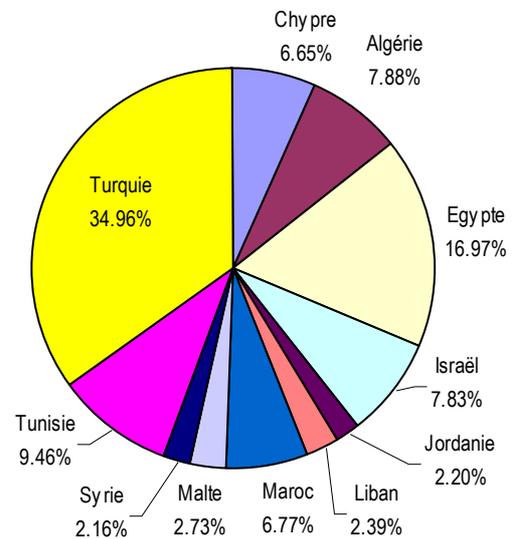


Figure 2.2 : Croissance annuelle du trafic de passagers dans les aéroports MED, 1994-2001 et 1997-2001

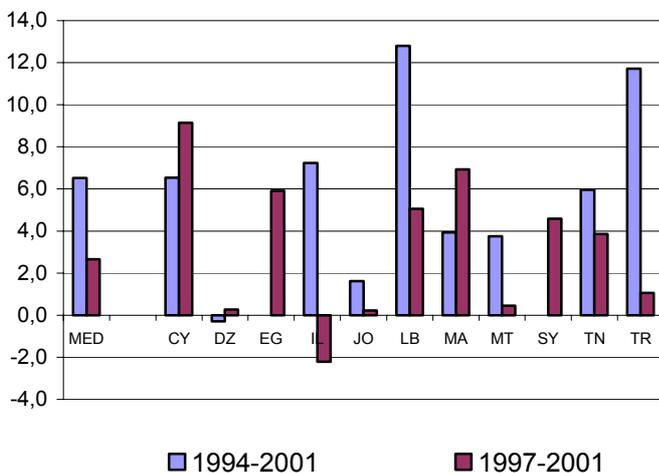
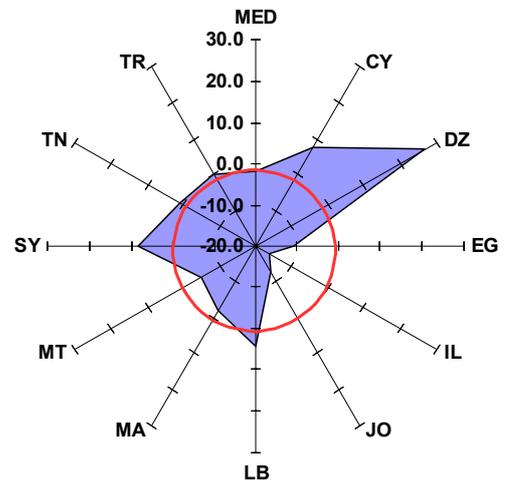


Figure 2.3 : Changements (%) des volumes de passagers aériens par pays MED entre 2000 et 2001



Dans son ensemble, la région MED a été autant affectée par la chute des volumes du transport aérien que l'UE, avec une perte d'environ 2% du nombre total de passagers en arrivée et en départ. Les aéroports d'Europe centrale et

orientale s'avèrent quant à eux peu touchés par le fléchissement mondial de l'industrie de l'aviation en 2000-2001 et signalent une croissance globale de 5,8% sur cette même période.

Tableau 2.2 : Comparaison entre les indicateurs du transport aérien des régions MED, UE et PEC, 2001

	Passengers (1000)	% change 2000 to 2001	Number of airports with over 100 000 passengers
MED	102.468	-1,86	57
EU	865.279	-1,92	188
PEC	25.386	5,81	21

Note: Estimations pour le Danemark en 2000 et pour la Grèce en 2001. Ces chiffres représentent l'ensemble des arrivées et des départs aux aéroports et par conséquent peuvent contenir des passagers comptés deux fois.

Tableau 2.3 : Nombre d'arrivées et de départs de passagers et nombre de passagers en transit direct dans les aéroports MED, par pays (en milliers)

		CHYPRE (CY)	ALGERIE (DZ)	EGYPTE (EG)	ISRAEL (IL) ⁽¹⁾	JORDANIE (JO)	LIBAN (LB)	MAROC (MA)	MALTE (MT) ⁽²⁾	AUTORITE PALESTINIENNE (PS) ⁽³⁾	SYRIE (SY)	TUNISIE (TN)	TURQUIE (TR)	TOTAL MED
1990	Passagers (A+D)	3 393	8 218	:	3 720	1 890	650	4 250	1 870	-	:	5 006	:	:
	Transit direct	:	118	:	:	:	:	286	:	-	:	119	:	:
	Total	3 393	8 336	:	3 720	1 890	650	4 536	1 870	-	:	5 125	:	:
1992	Passagers (A+D)	4 115	6 482	:	5 219	1 521	1 100	3 892	2 089	-	1 441	5 430	:	:
	Transit direct	:	144	:	:	:	:	312	:	-	84	110	:	:
	Total	4 115	6 625	:	5 219	1 521	1 100	4 203	2 089	-	1 525	5 540	:	:
1994	Passagers (A+D)	4 391	6 764	9 357	6 215	1 804	1 438	4 458	2 565	-	1 411	6 841	22 125	67 370
	Transit direct	:	113	157	:	:	51	186	:	-	84	137	136	864
	Total	4 391	6 877	9 514	6 215	1 804	1 489	4 645	2 565	-	1 495	6 978	22 261	68 235
1996	Passagers (A+D)	4 412	6 662	12 908	7 358	2 066	1 645	4 688	2 565	-	1 595	7 252	30 498	81 649
	Transit direct	167	108	590	:	:	70	170	:	-	45	100	132	1 382
	Total	4 579	6 770	13 498	7 358	2 066	1 715	4 857	2 565	-	1 640	7 352	30 630	83 031
1997	Passagers (A+D)	4 673	7 939	13 175	8 770	2 234	1 940	5 164	2 753	-	1 804	8 333	34 043	90 827
	Transit direct	126	52	642	:	:	67	142	:	-	47	:	301	1 377
	Total	4 799	7 991	13 817	8 770	2 234	2 007	5 305	2 753	-	1 851	8 333	34 344	92 204
1998	Passagers (A+D)	5 092	6 038	11 529	9 508	2 169	1 996	5 965	2 743	2	1 827	8 842	33 801	89 512
	Transit direct	112	73	554	:	:	64	182	81	-	62	:	452	1 580
	Total	5 204	6 111	12 083	9 508	2 169	2 060	6 147	2 824	2	1 889	8 842	34 253	91 092
1999	Passagers (A+D)	5 544	5 761	16 236	9 863	2 415	2 111	6 602	2 882	79	1 907	9 374	29 265	92 040
	Transit direct	89	100	568	:	:	112	139	54	-	118	:	377	1 558
	Total	5 633	5 861	16 804	9 863	2 415	2 222	6 742	2 937	79	2 025	9 374	29 642	93 598
2000	Passagers (A+D)	6 118	6 305	18 918	9 608	2 562	2 245	6 936	2 913	88	1 929	9 471	34 322	101 413
	Transit direct	222	67	581	:	24	99	133	38	-	117	126	1 590	2 996
	Total	6 339	6 372	19 498	9 608	2 586	2 343	7 069	2 951	88	2 045	9 597	35 912	104 409
2001	Passagers (A+D)	6 530	8 012	16 773	8 020	2 220	2 373	6 747	2 802	-	2 118	9 696	33 743	99 034
	Transit direct	280	66	612	:	34	72	190	:	-	97	:	2 083	3 434
	Total	6 810	8 079	17 385	8 020	2 254	2 445	6 937	2 802	-	2 215	9 696	35 826	102 438

Notes:

(1) Trafic international uniquement ; données de 1993 au lieu de 1992 (source : ICBS).

(2) Transit direct inclus avec les passagers (a+d) avant 1998 et en 2001.

(3) L'aéroport international de Gaza a été inauguré en novembre 1998 et son trafic a été interrompu en 2001.

Tableau 2.4 : Tonnes de fret et poste passant par les aéroports MED, par pays

	CHYPRE (CY)	ALGERIE (DZ)	EGYPTE (EG)	ISRAEL (IL) ⁽¹⁾	JORDANIE (JO)	LIBAN (LB)	MAROC (MA)	MALTE (MT)	AUTORITE PALESTINIENNE (PS) ⁽²⁾	SYRIE (SY)	TUNISIE (TN)	TURQUIE (TR)	TOTAL MED
1990	26.776	42.377	:	198.658	67.477	:	49.666	7.329	-	:	29.501	96.400	
1992	26.441	30.537	:	227.809	63.107	40.000	49.115	7.862	-	:	28.824	104.000	
1994	34.387	38.646	105.405	242.328	73.335	54.007	49.340	10.147	-	20.548	32.316	229.723	890.182
1996	34.857	27.225	135.093	271.267	91.441	46.505	48.351	10.314	-	21.457	29.922	263.514	979.946
1997	31.799	28.259	145.400	276.089	92.245	55.037	47.879	11.659	-	24.249	31.142	229.424	973.182
1998	35.614	23.980	150.354	285.900	86.000	54.300	49.171	11.989	-	30.496	31.096	203.081	961.981
1999	32.986	24.148	162.566	304.957	77.453	52.439	52.310	12.489	104	30.721	27.613	235.068	1.012.854
2000	33.473	21.788	188.782	342.799	85.620	59.243	51.522	13.699	245	31.075	22.609	276.166	1.127.021
2001	32.236	26.281	179.055	302.965	78.847	62.789	50.126	:	-	29.390	25.156	208.298	1.008.842 ^(*)

Notes:

(1) Trafic international uniquement ; données de 1993 au lieu de 1992 (source : ICBS)

(2) L'aéroport international de Gaza a été inauguré en novembre 1998 et son trafic a été interrompu en 2001.

(*) Dans le total MED, les données 2000 ont été utilisées pour Malte.

Tableau 2.5 : Nombre de mouvements commerciaux d'aéronefs dans les aéroports MED, par pays

	CHYPRE (CY)	ALGERIE (DZ)	EGYPTE (EG) ⁽¹⁾	ISRAEL (IL) ⁽²⁾	JORDANIE (JO) ⁽³⁾	LIBAN (LB)	MAROC (MA)	MALTE (MT)	AUTORITE PALESTINIENNE (PS) ⁽⁴⁾	SYRIE (SY) ⁽³⁾	TUNISIE (TN) ⁽⁵⁾	TURQUIE (TR)	TOTAL MED
1996	43.518	79.152	174.650	51.072	29.317	21.004	:	27.733	-	24.545	:	317.829	
1997	45.669	74.409	154.443	53.556	24.687	23.051	71.715	28.869	-	26.270	80.732	323.104	906.505
1998	47.174	77.712	141.420	55.974	26.133	25.010	88.231	27.843	80	26.642	86.121	327.204	929.544
1999	45.559	83.434	168.288	61.866	30.660	27.878	89.470	29.595	2.028	27.181	89.619	306.948	962.526
2000	48.705	98.255	187.101	66.726	34.181	29.707	97.376	30.696	2.128	32.553	93.582	318.340	1.039.350
2001	51.896	118.191	202.968	57.960	29.501	30.627	93.544	27.448	-	38.736	91.466	313.686	1.056.023

Notes:

(1) 2001 se rapporte aux mouvements totaux.

(2) Trafic international uniquement ; obtenu en multipliant par deux le nombre des atterrissages (source : ICBS).

(3) 2000 et 2001 se rapportent aux mouvements totaux

(4) L'aéroport international de Gaza a été inauguré en novembre 1998 et son trafic a été interrompu en 2001.

(5) Mouvements totaux.

Quelques caractéristiques du transport aérien dans les pays MED.

La Turquie possède 14 aéroports accueillant plus de 100.000 passagers par an, arrivées et départs confondus. L'Algérie peut se targuer d'avoir un nombre d'aéroports similaire (13), bien qu'avec un volume total de passagers équivalent à un cinquième de celui des aéroports turcs. L'Égypte, le Maroc et la Tunisie comptent pour leur part 7 aéroports principaux chacun, tandis que tous les autres pays n'en possèdent qu'un ou deux. Certains de ces aéroports principaux se situent carrément à la limite du seuil des 100.000 passagers. C'est par exemple le cas de l'aéroport d'Aqaba, en Jordanie, qui se situait au-delà de ce seuil en 1999 et en 2000, mais a chuté en dessous de celui-ci en 2001. Les économies du Liban et de Malte s'appuient sur un seul aéroport, tout comme l'Autorité Palestinienne. En ce qui concerne cette dernière, l'aéroport international de Gaza a ouvert ses portes fin 1998 et a totalisé 88.000 passagers en 2000, ne desservant qu'une sélection limitée de destinations ; le transport aérien y a néanmoins été interrompu en 2001.

Dans plusieurs pays MED, le transport aérien est extrêmement concentré sur les aéroports les plus

importants. Souvent, c'est l'aéroport principal qui dessert la capitale. Dans 7 pays sur 12, la part de passagers passant par l'aéroport principal dépasse largement 75%. Le transport aérien s'avère davantage décentralisé dans des pays comme le Maroc, l'Égypte et la Tunisie, où l'industrie du tourisme est importante et où les aéroports principaux sont situés à proximité des lieux de villégiature renommés. Ainsi, en Tunisie, l'aéroport le plus important pour ce qui est du volume de passagers est celui de Monastir, tandis que l'aéroport de Tunis/Carthage desservant la capitale se place en deuxième position. En Égypte également, le deuxième aéroport du pays est celui de Hurgada sur la Mer Rouge ; au Maroc, après l'aéroport de Casablanca (51%), les aéroports de Marrakech et Agadir absorbent 36% du total des passagers. Ces observations sont également valables pour la Turquie, mais dans ce cas la concentration du trafic prend un caractère différent du fait de l'étendue du pays et de l'importance du transport intérieur.

Tableau 2.6 : Nom de l'aéroport principal, nombre de passagers et part de trafic (%) dans chaque pays MED, 2001

Pays	Nom de l'aéroport principal	Passagers dans l'aéroport principal	Part de trafic de l'aéroport principal %	Nombre d'aéroports avec plus de 100 000 passagers
CHYPRE (CY)	Larnaca	5.271.787	77,4	2
ALGERIE (DZ)	Alger/Houari Boumediene	3.413.800	42,3	13
EGYPTE (EG)	Cairo International Airport	8.228.201	47,3	7
ISRAEL (IL)	⁽¹⁾ Ben Gurion/Tel Aviv	7.811.382	97,4	2
JORDANIE (JO)	Amman Queen Alia International	2.119.638	94,0	1
LIBAN (LB)	Beirut International Airport	2.444.881	100,0	1
MAROC (MA)	Casablanca/Mohamed V	3.515.189	50,7	7
MALTE (MT)	Malta International Airport	2.802.022	100,0	1
AUTORITE PALESTIENNE (PS)	⁽²⁾ Gaza International Airport	88.009	100,0	-
SYRIE (SY)	Damascus International Airport	1.870.467	84,5	2
TUNISIE (TN)	Monastir/Habib Bourghiba	3.926.740	40,7	7
TURQUIE (TR)	Istanbul/Ataturk	14.459.014	40,4	14
MED		55.951.130	54,6	57

Notes:

Arrivées + départs + transit direct (comptabilisé une fois) de passagers.

Plus de 100.000 passagers sont passés par Aqaba (Jordanie) en 1999 et 2000, mais leur nombre est tombé en dessous de ce seuil en 2001.

(1) Trafic international uniquement.

(2) Données 2000.

Les données mensuelles sur les passagers permettent d'identifier le caractère saisonnier de ce mode de transport et de mettre une fois de plus en évidence les relations étroites qui existent entre cette industrie et celle du tourisme dans la région MED. L'affluence dans les principaux aéroports méditerranéens tend à être plus forte

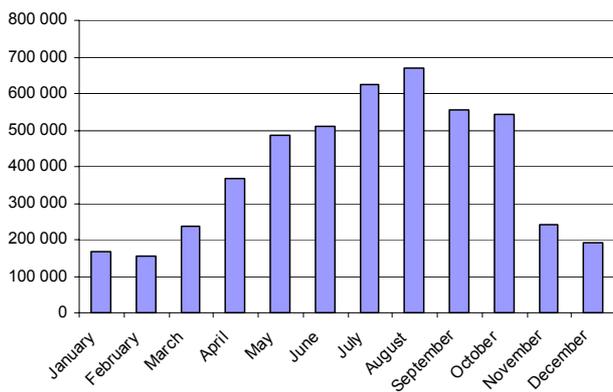
durant la saison estivale et atteint son apogée durant le mois d'août. La courbe en cloche sur les mois de juillet, août et septembre est particulièrement accentuée dans le cas de l'aéroport unique de Malte, de Larnaca (Chypre) et de Monastir (Tunisie).

Les mois de printemps (mars et avril) sont eux aussi caractérisés par une forte affluence de passagers à l'aéroport Istanbul/Atatürk (Turquie), à Casablanca (Maroc), à Queen Alia International (Jordanie) et à Cairo International (Égypte). Il existe bien sûr plusieurs exceptions, notamment à Hurgada (Égypte), où la saison d'été est moins intense que le printemps et l'automne, et à l'aéroport d'Eilat (Israël) qui est plus actif au mois d'avril et durant les quatre premiers mois de

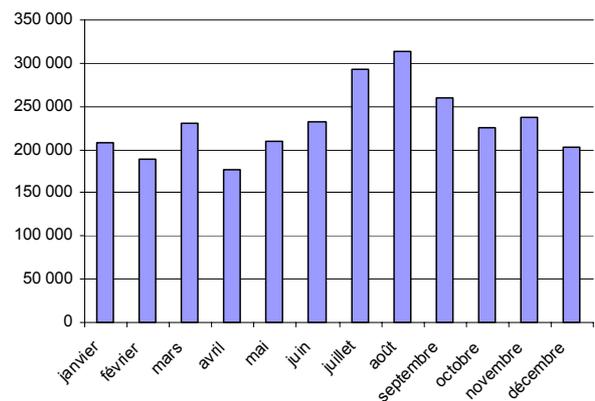
l'année. Les graphiques ci-après indiquent les caractéristiques des tendances mensuelles pour l'année 2000. On peut retrouver une évolution saisonnière semblable en 2001, même si certains volumes totaux ont subi une baisse sévère par rapport à l'année précédente, notamment au cours des derniers mois. Les effets du 11 septembre ont été ressentis dans le monde entier, y compris dans la région MED.

Figures 2.4 : Nombre de passagers (arrivées, départs et transit direct) par mois dans les principaux aéroports MED, 2000

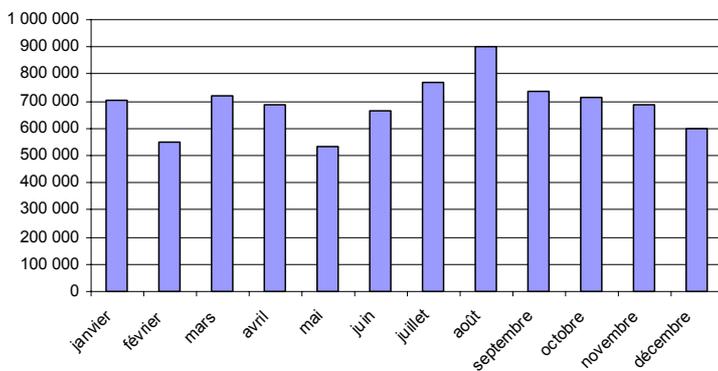
LARNACA (CY)



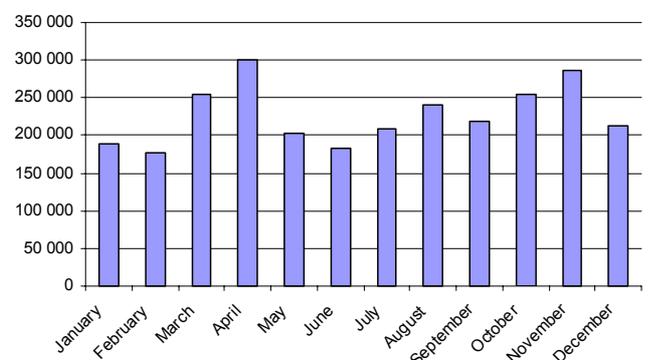
ALGER HOUARI BOUMEDIENNE (DZ)



CAIRO INTERNATIONAL AIRPORT (EG)

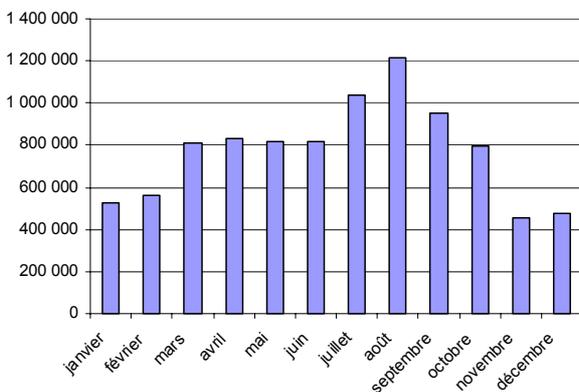


HURGADA (EG)

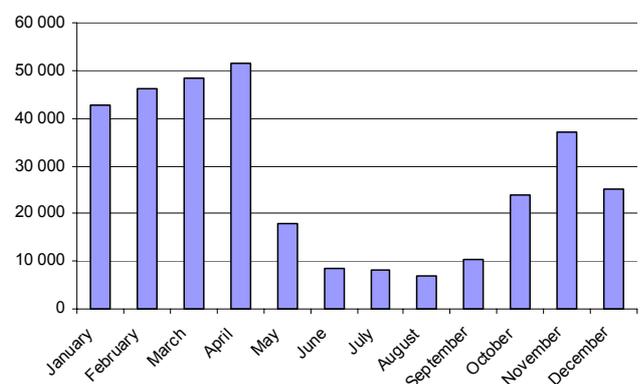


Note : Les données de l'aéroport international du Caire se réfère à 1999.

BEN GURION AIRPORT (IL)

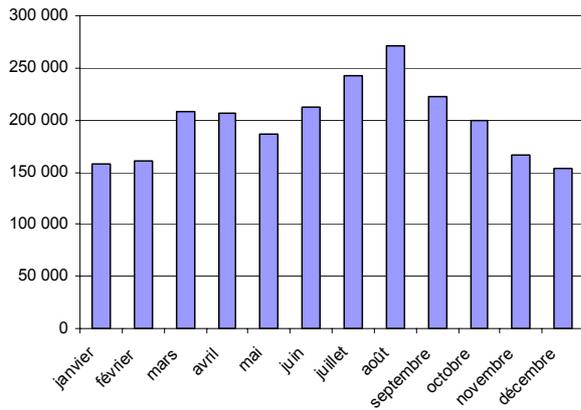


EILAT AIRPORT (IL)

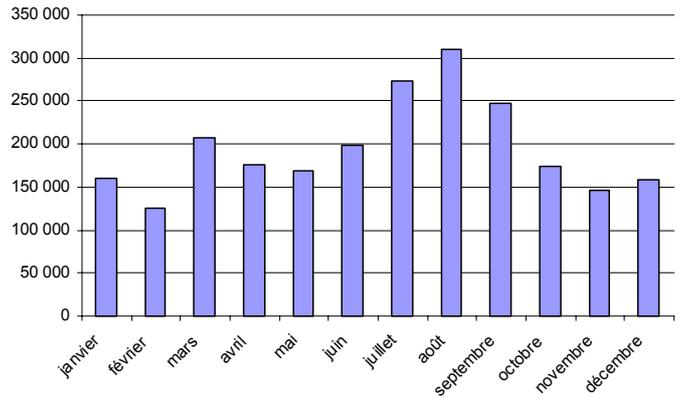


Note: Trafic international uniquement

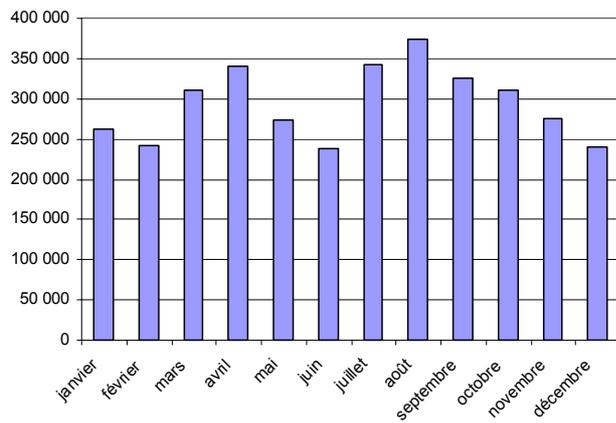
QUEEN ALIA INTERNATIONAL (JO)



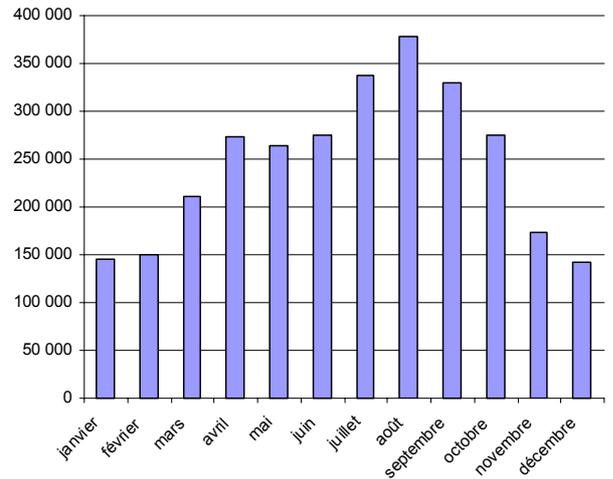
BEIRUT INTERNATIONAL AIRPORT (LB)



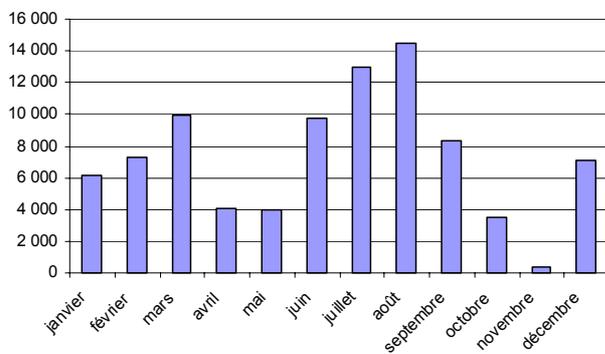
CASABLANCA MOHAMED V (MA)



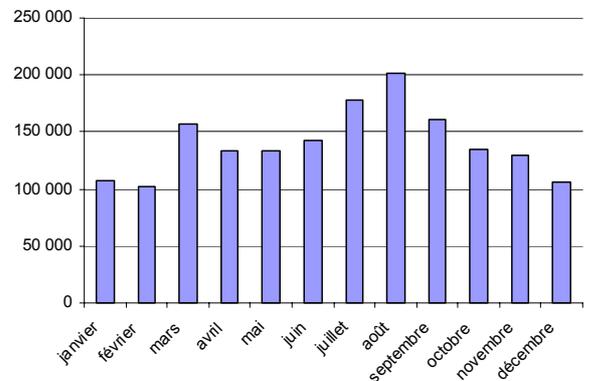
MALTA INTERNATIONAL AIRPORT (MT)

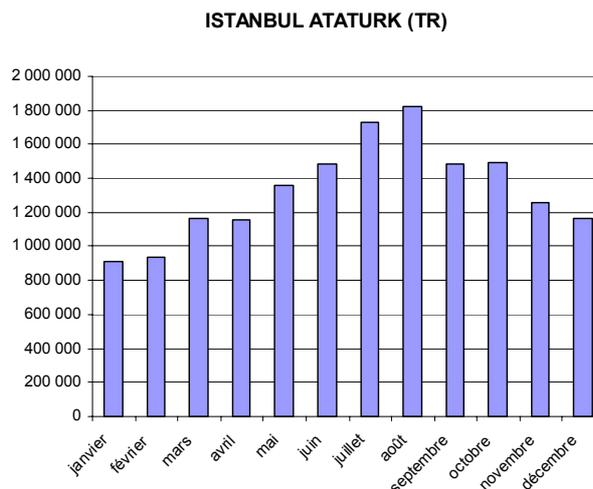
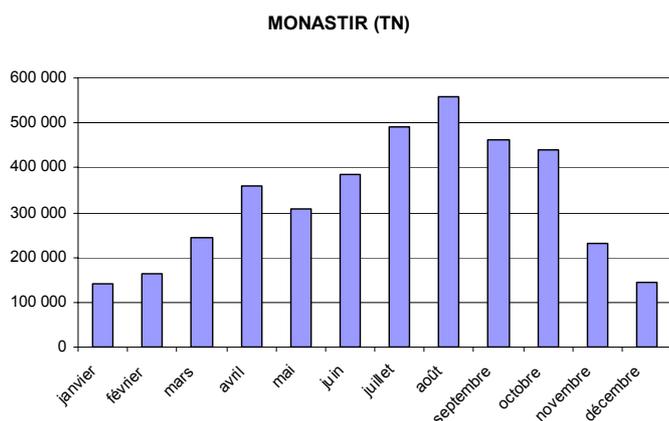


GAZA INTERNATIONAL AIRPORT (PS)



DAMASCUS INTERNATIONAL AIRPORT (SY)





Les données disponibles permettent de procéder à des comparaisons mensuelles entre 2000 et 2001 pour les aéroports principaux de sept pays MED seulement. Un ensemble de 14 aéroports MED a été sélectionné pour analyser plus en détails les éventuels effets du 11 septembre 2001 sur l'industrie du transport aérien dans cette région du monde (cf. tableau 2.7 et figure 2.5).

Par rapport à 2000, tous les pays, à l'exception de l'Algérie, affichent une baisse du volume mensuel de leur trafic à partir de septembre 2001. La variation en pourcentage du nombre de passagers transportés en septembre, octobre et novembre 2001 par rapport aux mêmes mois de l'année 2000 est négative dans pratiquement tous les aéroports examinés, s'effondrant dans certains cas jusqu'à -80%. L'évolution de la variation en pourcentage s'engage sur une pente encore plus abrupte dans les aéroports d'Israël, de Jordanie et de Turquie par rapport à ceux d'Algérie, du Maroc, de Malte, du Liban et de la Syrie.

L'inquiétude des voyageurs quant à la sécurité de certaines destinations du Moyen-Orient a entraîné, dès le début de l'année 2001, une chute vertigineuse des volumes mensuels de passagers par rapport à 2000. Les aéroports israéliens et jordaniens ont en effet connu une baisse marquée du nombre de passagers dès la première moitié de l'année 2001 par rapport au premier semestre 2000 et, dans la plupart des cas, le fossé a continué à se creuser au cours des mois qui ont suivi. En Turquie, les aéroports d'Istanbul et Ankara affichent également un résultat négatif pour ce qui est du nombre de passagers au cours du premier semestre, une tendance qui s'est précisée durant les derniers mois de l'année et s'est intensifiée de manière dramatique après le mois septembre. L'aéroport international de Malte enregistre également une baisse du volume de passagers au cours du premier semestre 2001

par rapport à 2000, mais dans ce cas, le déclin initial a été plus faible et l'on remarque une légère augmentation du nombre de passagers dans les comparaisons des trois mois de l'été.

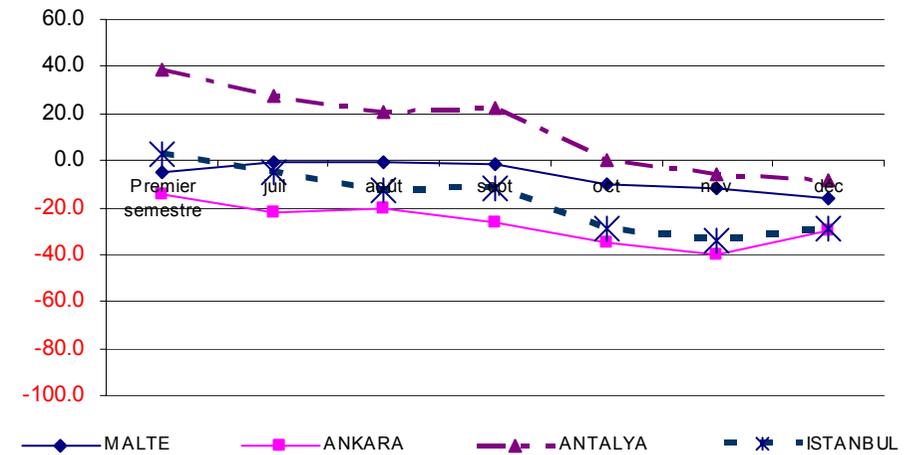
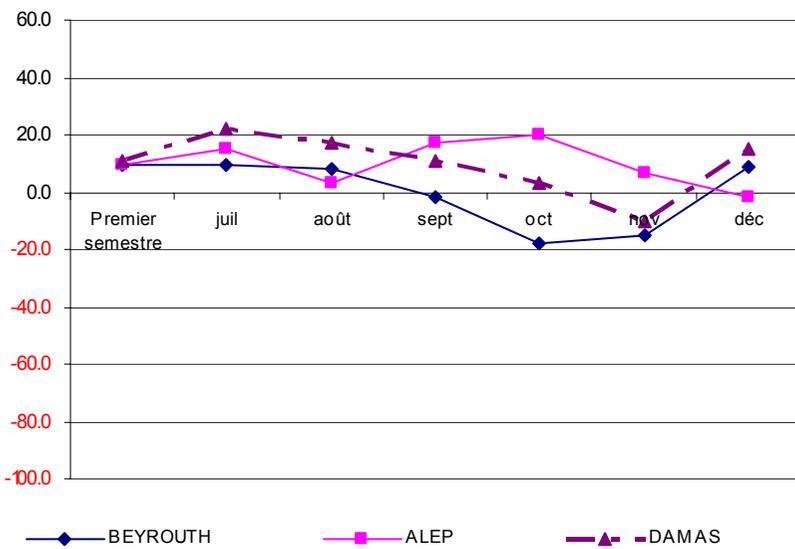
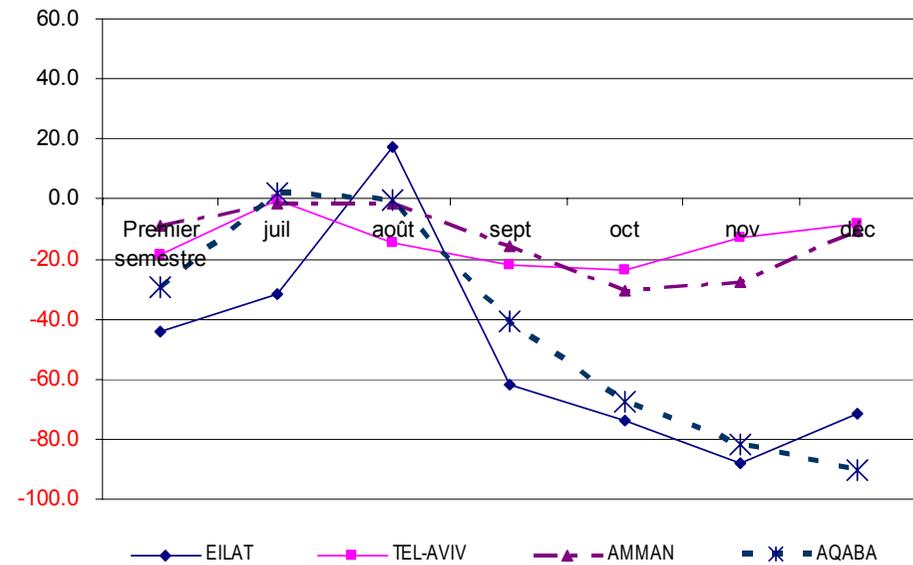
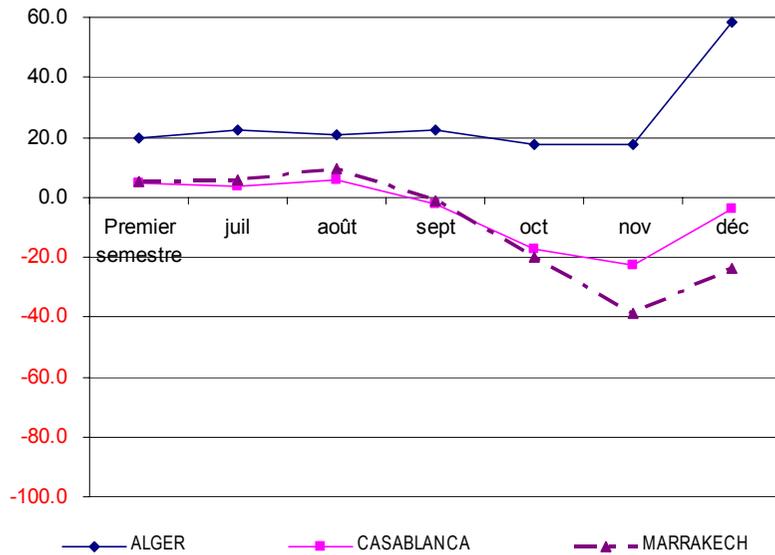
Il convient de noter que les aéroports desservant les destinations touristiques habituelles ont davantage souffert d'une baisse de fréquentation après le 11 septembre 2001. Le nombre de passagers dans les aéroports d'Aqaba (Jordanie) et Eilat (Israël) au cours des quatre derniers mois de l'année 2001 a subi une chute de 60 à 80% par rapport aux volumes traités durant les mêmes mois de l'année 2000. Marrakech (Maroc) et Alep (Syrie) ont également accusé des pertes sévères quant au nombre de passagers par rapport aux aéroports des villes principales, Casablanca et Damas. L'aéroport d'Alger en revanche – comme plusieurs autres aéroports algériens – n'a pratiquement pas été touché par ce déclin puisque la variation des passagers mensuels sur les deux années, avec un taux considérable de près de 20% durant le premier semestre, a continué sa progression dans les mois qui ont suivi, pour atteindre une augmentation de 59% en décembre 2001, lors des vacances musulmanes de l'Aid Al-Fitr en 2001 célébrant la fin du Ramadan². C'est aussi ce qui explique la formidable reprise constatée en décembre dans les aéroports des pays arabes (à la seule exception d'Alep en Syrie, où le trafic a chuté encore davantage). Il en va cependant différemment pour Tel Aviv et Malte ; en outre, dans les trois aéroports turcs examinés, le phénomène est moins prononcé.

² Le calendrier musulman s'appuie sur un système lunaire et les dates des festivités changent part conséquent chaque année.

Tableau 2.7: Variation du nombre de passagers transportés par mois en 2000 et 2001 aux aéroports MED sélectionnés

Aéroport	Premier semestre	juillet			août			septembre			octobre			novembre			décembre		
	% changement	2000	2001	% change_ ment	2000	2001	% change_ ment	2000	2001	% change_ ment	2000	2001	% change_ ment	2000	2001	% change_ ment	2000	2001	% change_ ment
ALGER/HOUARI BOUMEDIENE (DZ)	19.8	294	359	22.4	314	379	20.8	259	318	22.4	226	266	17.8	238	279	17.6	202	320	58.6
EILAT/J. HOZMAN (IL)	-44.0	8	5	-31.5	7	8	17.1	10	4	-61.6	24	6	-73.8	37	4	-88.0	25	7	-71.7
TEL-AVIV/D. BEN GURION (IL)	-18.3	1 039	1 036	-0.2	1 212	1 036	-14.6	953	746	-21.7	795	605	-23.9	453	396	-12.7	476	438	-8.1
AMMAN/QUEEN ALIA (JO)	-9.0	243	239	-1.4	271	267	-1.5	222	188	-15.5	199	138	-30.7	166	120	-27.6	153	137	-10.4
AQABA (JO)	-29.2	4	4	2.1	9	9	-0.5	10	6	-40.8	16	5	-67.5	16	3	-81.5	5	0	-90.4
BEIRUT/INTL (LB)	9.3	274	299	9.2	310	334	7.7	247	242	-1.8	174	143	-17.8	146	123	-15.4	158	173	8.9
CASABLANCA/MOHAMED V (MA)	4.8	342	354	3.7	374	395	5.7	326	318	-2.4	311	257	-17.2	275	213	-22.5	240	231	-3.7
MARRAKECH/MENARA (MA)	5.4	94	100	6.0	111	121	9.4	123	121	-1.4	134	108	-20.0	106	65	-38.9	87	66	-23.9
MALTA/LUQA (MT)	-4.8	338	335	-0.7	377	375	-0.5	329	324	-1.7	275	247	-10.1	173	152	-12.2	142	118	-16.5
ALEPPO/INTL (SY)	9.5	34	40	15.3	37	38	3.1	31	36	17.5	21	26	19.9	21	22	6.8	22	22	-2.0
DAMASCUS/INTL (SY)	10.9	178	217	22.0	202	236	16.9	161	178	10.6	134	138	3.1	130	117	-10.2	106	123	15.4
ANKARA/ESENBAGA (TR)	-14.1	467	363	-22.3	487	388	-20.3	393	290	-26.2	328	213	-35.3	301	180	-40.3	251	176	-29.7
ANTALYA (TR)	39.0	1 080	1 381	27.9	1 172	1 419	21.1	1 037	1 268	22.3	1 007	1 006	-0.0	425	401	-5.6	197	181	-8.2
ISTANBUL/ATATURK (TR)	2.7	1 729	1 646	-4.8	1 825	1 588	-12.9	1 488	1 309	-12.0	1 492	1 060	-29.0	1 261	836	-33.7	1 165	823	-29.4

Figures 2.5: Variation en pourcentage du nombre de passagers transportés par mois en 2001 comparé au même mois de l'année précédente



Le nombre moyen de passagers à destination ou en provenance d'aéroports MED atteint environ 100 passagers par vol en 2001. Cette moyenne est légèrement inférieure à celle de 2000, bien qu'elle représente deux fois plus que celle des passagers à destination ou en provenance de pays d'Europe centrale et orientale (estimés à 50 par vol en 2001).

Dans plusieurs pays MED, les volumes sont cependant nettement en dessous de la moyenne régionale. Cela dépend en partie non seulement du type et de la taille des aéronefs utilisés, mais aussi de leur taux d'occupation. Les quelques vols à destination ou en provenance de l'aéroport

international de Gaza ont totalisé chacun 41 passagers en moyenne en 2000. En 2001, la moyenne la plus basse concerne les vols reliant la Syrie (60 passagers par vol). L'Algérie, le Maroc, le Liban et l'Égypte affichent des performances comprises entre 69 et 89 passagers par vol. Israël vient en tête des autres pays avec un résultat largement supérieur à la moyenne régionale (138 passagers par vol); Chypre se place immédiatement après (137), suivi de peu par la Turquie (121). Par rapport aux performances de l'année 2000, le nombre moyen de passagers par vol en 2001 a nettement diminué pour l'Égypte et, dans une certaine mesure, pour la Syrie et Israël.

Tableau 2.8 : Nombre moyen de passagers par vol

	2000	2001
CHYPRE (CY)	134,7	136,6
ALGERIE (DZ)	65,5	68,9
EGYPTE (EG)	107,3	88,7
ISRAEL (IL) ⁽¹⁾	144,0	138,4
JORDANIE (JO)	76,3	76,4
LIBAN (LB)	82,2	82,2
MAROC (MA)	74,0	76,2
MALTE (MT)	97,4	102,1
AUTORITE PAL. (PS)	41,4	
SYRIE (SY)	66,4	59,7
TUNISIE (TN)	103,9	106,0
TURQUIE (TR)	117,8	120,8
MED	103,3	100,2

Notes :

Le nombre moyen de passagers par aéronef est calculé ici à partir du nombre total de passagers (y compris passagers en transit direct comptabilisés deux fois) divisé par le nombre de vols.

(1) Trafic international uniquement.

Les compagnies nationales jouent un rôle fondamental dans l'industrie de l'aviation de chaque pays. Royal Air Maroc et Air Malta ont transporté plus de 50% du nombre total de passagers à destination du Maroc et de Malte respectivement.

Turkish Airlines en revanche, bien qu'ayant transporté jusqu'à 10 millions de passagers en 1999, ne représente que 34% du volume total de passagers.

Table 2.9 : Transport de passagers par les compagnies nationales

		Nombre		part du total (%)	
		1999	2000	1999	2000
Air Algérie	DZ	2 911	2 737	47.6	43.0
MEA Airlines	LB	795	:	35.8	:
Compagnies israéliennes ⁽¹⁾	IL	4 009	4 365	40.6	45.4
Royal Air Maroc	MA	3 046	3 676	45.2	52.0
Air Malta	MT	1 760	1 649	59.9	55.9
Turkish Airlines	TR	10 097	10 277	34.1	28.6

Sources : *Annuaire statistique des Instituts Nationaux de Statistiques ou des Ministères du Transport.*

(1) *Trafic international uniquement.*

Les aéroports les plus actifs dans la région euro-méditerranéenne

Le ciel de l'Union européenne est considéré comme l'un des plus fréquentés au monde¹. Les trois quarts du total des passagers et plus de 90% du transport international extra-UE passent en effet par une trentaine d'aéroports principaux de l'Union européenne. Les 15 premiers aéroports de l'UE accueillent, tous ensemble, plus de 19 millions d'arrivées et de départs par an et jusqu'à 60 millions de passagers pour Londres/Heathrow. Les 15 premiers aéroports MED accueillent quant à eux plus de 2,2 millions de passagers chacun, l'aéroport Istanbul/Ataturk étant de loin le plus actif avec 12,7 millions de passagers. Cinq aéroports turcs, trois tunisiens et deux égyptiens figurent parmi les aéroports les plus actifs de la région MED, tandis que les aéroports syriens, jordaniens et palestinien ne sont pas présents. En dehors des aéroports qui desservent les capitales, plusieurs destinations de vacances prisées dans la région méditerranéenne figurent parmi les 15 premiers aéroports : citons par exemple Antalya (9 millions d'arrivées et de départs), Monastir (3,9 millions), Hurghada (2,6 millions), Izmir (2,5 millions) et Djerba (2,2 millions). Toutefois, le chiffre global des aéroports MED les plus actifs reste relativement faible par rapport à celui des aéroports de l'UE, même si l'on se réfère au dernier aéroport du classement, à savoir celui de Stockholm/Arlanda (18 millions).

En procédant à un classement commun des aéroports MED et UE, l'aéroport MED le plus actif viendrait se placer en 22ème position, immédiatement après Athènes (Grèce) et juste avant Vienne (Autriche) ; le deuxième aéroport MED le plus actif se disputerait quant à lui la 28ème place avec Lisbonne (Portugal).

Cependant, au moins quatre aéroports MED principaux se placeraient avant l'aéroport d'Europe centrale et occidentale le plus fréquenté, à savoir Prague (6 millions de passagers).

Le classement des aéroports MED les plus actifs est resté plutôt stable au cours des cinq dernières années. Istanbul/Ataturk est resté à la première place sur toute la période. En 2001, TelAviv/Ben Gurion a cédé sa deuxième position à Antalya, aéroport turc qui a en outre supplanté Cairo International (Le Caire), qui occupe depuis 1998 la 3ème position. Alger/ Houari Boumédiène a lui aussi fait un bon en avant, passant de la 11ème place en 2000 à la 8ème place en 2001, aux dépens de Tunis et Malte. Ankara a quant à lui régressé à la 10ème place, après être resté à la 5ème ou 6ème place pendant plusieurs années.

¹ L'Amérique du Nord accueille plus de passagers et de marchandises que toute autre région et possède plus de la moitié des 20 aéroports les plus actifs au monde. Le plus grand aéroport du monde est celui d'Atlanta (États-Unis) avec plus de 75 millions de passagers en 2001.

Tableau 2.10 : Les 15 premiers aéroports pour le transport de passagers dans les régions MED, UE et PEC (en milliers de passagers), 2001

No.	Aéroports MED	Nombre de passagers (a+d)	Aéroports UE	Nombre de passagers (a+d)	Aéroports PEC	Nombre de passagers (a+d)
1	ISTANBUL/ATATURK (TR)	12 685	LONDON/HEATHROW (UK)	60 447	PRAHA/RUZYNE (CZ)	6 078
2	ANTALYA (TR)	9 170	FRANKFURT/MAIN (D)	48 196	BUDAPEST/FERIHEGY (HU)	4 582
3	CAIRO/INTL (EG)	8 080	PARIS/CHARLES-DE-GAULLE (FR)	47 918	WARSAWA (PL)	4 326
4	TEL-AVIV/D. BEN GURION (IL)	7 811	AMSTERDAM/SCHIPHOL (NL)	39 309	BUCARESTI/OTOPENI (RO)	1 982
5	LARNACA (CY)	4 994	MADRID/BARAJAS (ES)	33 870	SOFIA (BG)	1 102
6	MONASTIR/HABIB BOURGIBA (TN)	3 927	LONDON/GATWICK (UK)	31 099	VARNA (BG)	933
7	CASABLANCA/MOHAMED V (MA)	3 457	ROMA/FIUMICINO (IT)	24 151		
8	ALGER/HOUARI BOUMEDIENE (DZ)	3 414	MUNCHEN (D)	23 413		
9	TUNIS/CARTHAGE (TN)	3 336	PARIS/ORLY (FR)	22 991		
10	ANKARA/ESEBBOGA (TR)	3 166	BARCELONA (ES)	20 542		
11	MALTA/LUQA (MT)	2 806	BRUXELLES/NATIONAL (B)	19 789		
12	HURGHADA (EG)	2 586	PALMA DE MALLORCA (ES)	19 123		
13	IZMIR/ADNAN MENDERES (TR)	2 468	MANCHESTER/INTL (UK)	19 069		
14	BEIRUT/INTL (LB)	2 373	MILANO/MALPENSA (IT)	18 662		
15	JERBA/ZARZIS (TN)	2 204	STOCKHOLM/ARALANDA (S)	18 481		

Notes :

Tous les chiffres comprennent le trafic intérieur (à l'exception de Ben Gurion) et ne comprennent pas le transit direct.

Données 2000 pour la Belgique, l'Italie et la Suisse.

Tableau 2.11 : Les 15 premiers aéroports MED en 2001 et leur classement des années précédentes

Aéroport	Pays	Classé en				
		2001	2000	1999	1998	1997
ISTANBUL/ATATURK	TR	1	1	1	1	1
ANTALYA	TR	2	4	4	4	4
CAIRO/INTL	EG	3	3	3	3	2
TEL-AVIV/D. BEN GURION	IL	4	2	2	2	3
LARNACA	CY	5	5	5	6	6
MONASTIR/HABIB BOURGIBA	TN	6	7	:	:	10
CASABLANCA/MOHAMED V	MA	7	8	7	7	11
ALGER/HOUARI BOUMEDIENE	DZ	8	11	9	10	9
TUNIS/CARTHAGE	TN	9	9	:	:	8
ANKARA/ESEBBOGA	TR	10	6	6	5	5
MALTA/LUQA	MT	11	10	8	9	12
HURGHADA	EG	12	12	11	16	19
IZMIR/ADNAN MENDERES	TR	13	13	10	8	7
BEIRUT/INTL	LB	14	15	13	13	15
JERBA/ZARZIS	TN	15	17	:	:	16

Note : Données manquantes sur les aéroports tunisiens individuels pour 1999 et 1998.

ENCADRE 2.1 – Statistiques sur le trafic des aéroports collectées dans le cadre du projet MED-Trans.

Les statistiques sur le transport aérien collectées dans le cadre du projet MED-Trans s'appuient sur un schéma commun afin de garantir la comparabilité avec les statistiques produites par les 15 États membres de l'Union européenne, par les pays de l'AELE et par les 10 pays d'Europe centrale et orientale en phase d'adhésion. Dans l'Union européenne, ces statistiques sont conformes aux exigences du Projet de Règlement (CE) du Conseil 95/C 325/08 sur les statistiques relatives au transport de passagers, fret et poste par voie aérienne (récemment présenté au Conseil et au Parlement européen pour en faire un acte juridique à part entière au sein de l'UE).

Le premier ensemble de données – la « base de données aéroports » – concerne les passagers, le fret et les mouvements dans les aéroports MED selon les variables suivantes :

- nombre d'arrivées et départs de passagers ;
- nombre de passagers en transit direct ;
- tonnes de fret et poste chargées et déchargées ;
- nombre de mouvements commerciaux d'aéronefs (atterrissages et décollages) ;
- nombre de mouvements d'aéronefs commerciaux et généraux.

Les définitions adoptées sont celles fixées par l'OACI et adoptées internationalement, notamment :

Les passagers en transit direct sont les passagers qui poursuivent leur voyage sur un vol dont le numéro est le même que celui sur lequel ils sont arrivés. Cette définition diffère des transferts ou des correspondances entre deux vols différents. Les chiffres pour cette dernière catégorie émergente de passagers sont difficiles à obtenir.

Le fret et la poste se réfèrent à tout bien chargé dans un aéronef ou déchargé d'un aéronef autre que les provisions de bord et les bagages ; sont inclus les messageries et les valises diplomatiques mais non les bagages des passagers.

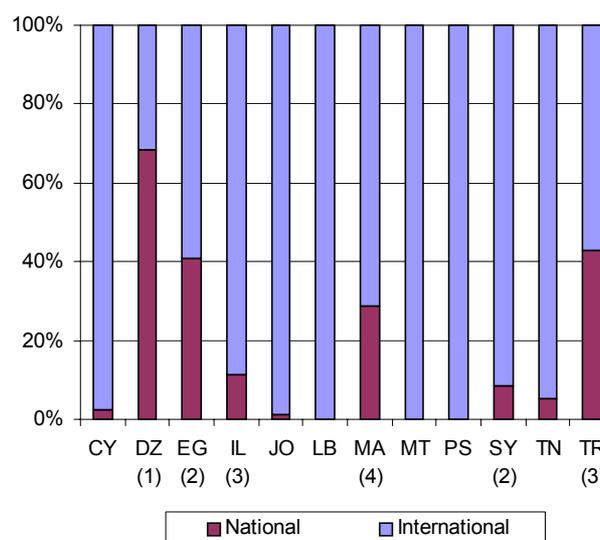
Le trafic commercial national et international est pris en compte. Les 12 pays MED fournissent tous régulièrement ces données, sur base annuelle ou mensuelle.

Les tableaux 2.1 et 2.11 et les figures 2.1 à 2.5 sont élaborés à partir de cet ensemble de données.

Aperçu des flux aériens entre l'Union européenne et les pays méditerranéens

Dans la région méditerranéenne, le trafic aérien intérieur est nettement moins important que le trafic international; dans plusieurs pays, il est même pratiquement inexistant. Une déduction simple pour les pays dont l'économie repose sur un aéroport unique, comme le Liban, Malte² et l'Autorité Palestinienne, et pour les pays plus petits comme Chypre (où seulement 2,4% du total des passagers ont voyagé sur un vol intérieur en 2001) et la Jordanie (1,2%). Le transport national de passagers est également limité en Tunisie (5,2%) et en Syrie (8,6%). L'Algérie constitue la seule exception notable : 69% du volume de passagers sont en effet des passagers sur des vols intérieurs. Les aéroports égyptiens et turcs gèrent également un volume non négligeable de trafic intérieur, puisque au moins 40% des arrivées et des départs concernent des vols intérieurs.

Figure 2.6 : Passagers aériens nationaux et internationaux, 2001



(1) Source: *Annuaire Statistique 2001, Direction de la Planification et de la Coopération, Ministère des Transports.*

(2) *Données 2000.*

(3) *Données 1999.*

(4) *Données 1998.*

² A Malte, il existe des liaisons aériennes entre l'île principale et celle de Gozo. En 2001, le nombre total de passagers déclarés sur ce trajet s'élevait à 53.000.

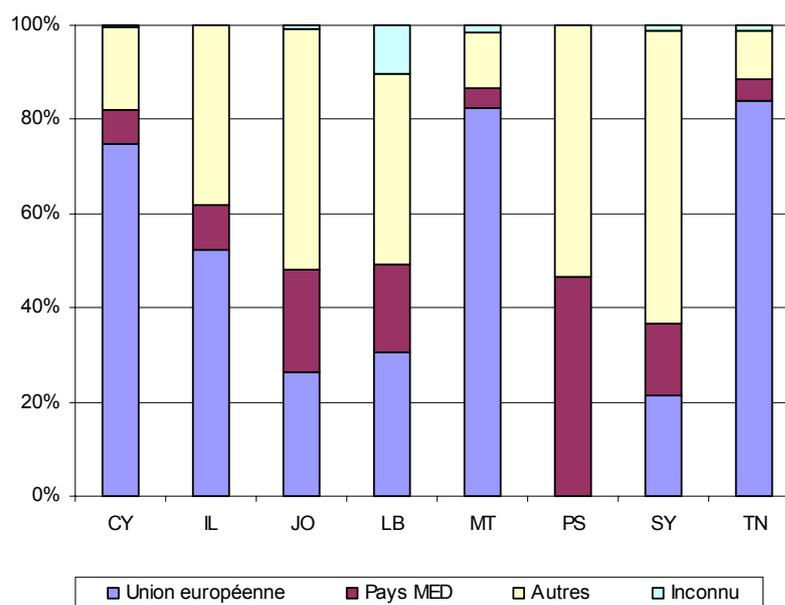
Pour ce qui est du transport aérien international, l'Union européenne est le principal partenaire de la plupart des pays méditerranéens. En 2001, on estime que les passagers sur des vols entre les aéroports MED et UE ont représenté 49% du volume total MED, tandis que le volume de fret et poste sur ces couloirs a constitué 51% du volume total. La Turquie détient la supériorité numérique sur ces flux, avec 16,5 millions de passagers en provenance ou à destination de l'UE, bien que ceux-ci ne représentent que 46% du volume total des passagers pour la Turquie. Avec 2,3 millions de passagers, Malte est le pays avec la proportion de vols en direction ou en provenance de l'UE la plus importante (83%). Viennent ensuite la Tunisie et Chypre avec respectivement 78% et 73% du volume total de passagers. Dans seulement cinq pays partenaires MED, la part estimée est inférieure à 50% et, avec l'exception de l'Autorité palestinienne, elle ne descend jamais en dessous du seuil des 25% enregistré pour l'Algérie. Pour la plupart des pays, la situation présentée en 2001 est semblable à celle de 2000. Il convient toutefois de noter que les couloirs de l'Union européenne ont perdu de leur importance dans les volumes de passagers de la Jordanie, passant de 30% à 26%, tandis qu'ils se sont renforcés en Tunisie, passant de 76% à 80%. En ce qui concerne le fret et la poste transportés au sein de la région euro-méditerranéenne, environ 160.000 tonnes ont été acheminées par avion à partir ou à destination d'Israël (soit 53% du volume pour Israël). Bien que les volumes concernés soient plus faibles, ces flux étaient

particulièrement significatifs pour la Tunisie (79%) et pour Chypre (63%).

L'Allemagne, la France et le Royaume-Uni figurent comme des partenaires primordiaux pour les aéroports MED. Ces trois pays représentent en effet 29%, 19,8% et 17,6% respectivement du total des flux de passagers euro-méditerranéens. La voie de communication la plus importante est celle entre la Turquie et l'Allemagne, avec 8,5 millions de passagers estimés en 2001. Suivent ensuite les couloirs entre la Tunisie et la France (2,9 millions de passagers), entre la Tunisie et l'Allemagne (2,4 millions) et entre la Turquie et le Royaume-Uni (2,1 millions). Parmi les six autres couloirs totalisant plus d'1 million de passagers, l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni demeurent les seules destinations de l'UE, à la seule exception du couloir entre l'Égypte et l'Italie, qui représente 1,6 millions de passagers.

Le Royaume-Uni occupe une place prédominante dans la part des flux entre l'UE et Chypre (42% du total des passagers sur des vols entre Chypre et l'UE) et entre l'UE et Malte (33%); la France représente la part la plus importante des flux avec l'Algérie (85%), le Maroc (51%) et la Tunisie (28%), suivie de près dans ce dernier cas par l'Allemagne. L'Italie apparaît quant à elle comme le partenaire européen privilégié du Liban (33%) et de l'Égypte (26%), tandis que l'Allemagne détient ce rôle avec la Turquie (49%). Aucun pays de l'UE en revanche ne prédomine en particulier dans le commerce extérieur de la Jordanie et d'Israël.

Figure 2.7 : Transport international de passagers à destination / en provenance des régions UE, MED et des autres régions du monde



Note : Données 1999 pour IL (aéroport Ben Gurion seulement) et LB; Données 2000 pour PS.

Figure 2.8 : Origine / destination méditerranéenne du total des passagers sur des vols entre les pays de l'UE et les pays MED (en %)

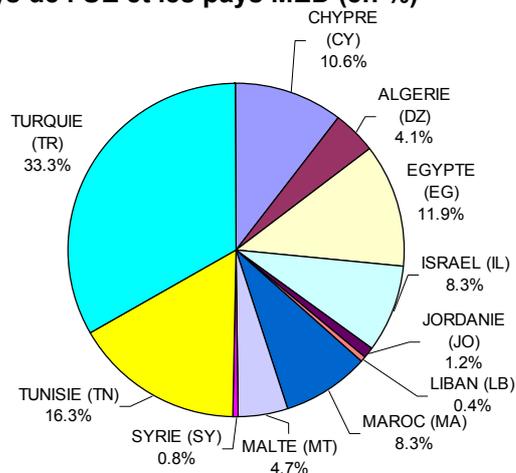
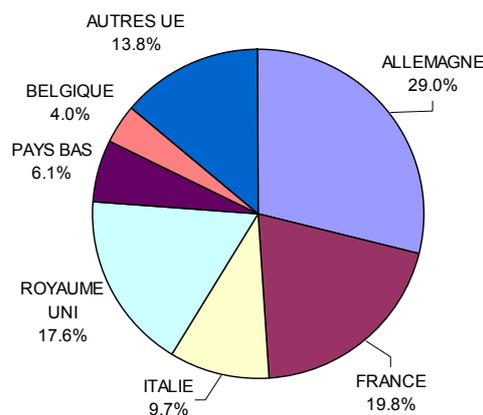


Figure 2.9 : Origine / destination européenne du total des passagers sur des vols entre les pays de l'UE et les pays MED (en %).



ENCADRE 2.2 – Statistiques sur les flux d'aéroport à aéroport collectées dans le cadre du projet MED-Trans : la base de données par étapes de vol, la base de données origine/destination du vol et l'estimation des flux de passagers et de marchandises UE-MED.

Outre la « base de données aéroports » décrite à l'encadré 2.1, les statistiques collectées dans le projet MED-Trans concernent les flux de passagers et de fret d'aéroport à aéroport, selon deux perspectives différentes : la « base de données par étapes de vol » et la « base de données origine/destination du vol ». Les États membres de l'UE et, dans une certaine mesure, les pays d'Europe centrale et orientale, fournissent des données de ce type à Eurostat.

Dans la base de **données par étapes de vol**, le nombre de passagers est le nombre de passagers à bord en vol à l'arrivée à l'aéroport déclarant ou au départ de celui-ci par rapport à l'aéroport précédent ou au prochain aéroport ; la **base de données origine / destination du vol** indique le trafic sur un vol donné avec le même numéro de vol, subdivisé par paires d'aéroports selon le point d'embarquement et de débarquement de ce vol.

La différence entre la base de données par étapes de vol et celle par origine / destination du vol peut être illustrée par l'exemple suivant. Considérons des passagers voyageant sur un vol effectué entre les aéroports A, B, et C. L'aéroport A déclarera 320 passagers à bord vers l'aéroport B pour la base de données par étapes de vol, tandis que pour la base de données origine/destination en vol, il indiquera 140 passagers transportés vers B et 180 vers C. L'aéroport B déclarera quant à lui 320 passagers à bord provenant de A et 240 passagers à bord en direction de l'aéroport C pour la base de données par étapes de vol, tandis que pour la base de données origine/destination du vol, il indiquera 140 passagers transportés en provenance de A et 60 passagers en provenance de B. Enfin, l'aéroport C déclarera 240 passagers à bord depuis B pour la base de données par étapes de vol, tandis que pour la base de données origine/destination du vol, il indiquera 180 passagers transportés depuis A et 60 depuis B.

Plusieurs pays MED déclarent régulièrement des données sur les couloirs d'aéroport-à-aéroport. Les chiffres présentés dans les tableaux 2.12 à 2.15 et sur les figures 2.6 à 2.10 proviennent de la base de données par étapes de vol pour Chypre, Malte, la Tunisie et l'aéroport international de Gaza et de la base de données origine/destination en vol pour la Jordanie et la Syrie. La base de données par étapes de vol a également été alimentée par Liban et Israël en 1999 et pour Cairo international en 2000.

Afin d'offrir un panorama complet des flux euro-méditerranéens, des estimations ont été calculées pour les pays MED n'ayant pas fourni de données sur les couloirs en 2001 (à savoir l'Algérie, l'Égypte, Israël, le Liban, le Maroc et la Turquie) en utilisant les déclarations miroir de leurs partenaires européens telles qu'elles sont régulièrement reportées dans les statistiques de l'aviation. La base de données origine/destination du vol a été en revanche utilisée pour tous les autres pays UE. En outre, lorsque les données 2001 des partenaires UE n'étaient pas disponibles, les déclarations 2000 ont été utilisées (c'est le cas de la Belgique, la Grèce, l'Italie et le Luxembourg).

Pour les pays MED ayant fourni des données de flux, les parts en pourcentage sont calculées à partir du nombre total de passagers déclaré dans leurs données de flux; en revanche, dans le cas des pays pour lesquels des estimations ont été calculées à partir des flux miroirs, les parts en pourcentages ont été élaborées à partir du nombre total de passagers (arrivées et départs) déclaré dans la base de données aéroports.

Bien que l'Union européenne occupe une place prédominante dans les liaisons aériennes des pays de la Méditerranée, elle est supplantée par le Proche et le Moyen-Orient en Jordanie, au Liban, en Syrie et dans le cas de l'aéroport international de Gaza. Dans ces pays, le nombre de passagers sur des vols en direction ou à partir d'autres destinations MED est plus important. Environ 22% du volume total des passagers de la Jordanie et 18% des passagers du Liban ont en effet voyagé sur des couloirs MED. En 2000, 46% des passagers de l'aéroport international de Gaza

ont en outre voyagé vers des destinations MED ; l'Autorité palestinienne est d'ailleurs la seule du groupe MED à ne pas posséder de liaisons aériennes avec l'UE. Les couloirs de passagers entre pays méditerranéens les plus fréquentés sont ceux entre Israël et la Turquie (495.000 passagers aériens estimés pour 1999), entre Chypre et Israël (228.000 passagers estimés en 2001) et entre la Jordanie et l'Égypte (200.000 passagers).

Tableau 2.12 : Transport aérien de passagers entre les pays MED et UE, 2001

Pays	Milliers de passagers de/vers l'UE	part du total passagers %
CHYPRE (CY)	5.229	73,0
ALGERIE (DZ) (*)	2.027	25,1
EGYPTE (EG) (*)	5.903	34,0
ISRAEL (IL) (*)	4.122	51,4
JORDANIE (JO)	602	26,1
LIBAN (LB) (*)	185	7,6
MAROC (MA) (*)	4.114	59,3
MALTE (MT)	2.340	82,5
AUTORITE PAL. (PS)	-	-
SYRIE (SY)	375	21,4
TUNISIE (TN)	8.053	79,7
TURQUIE (TR) (*)	16.487	46,0
MED	49.437	48,6

(*) Estimation (cf. encadré 2.2).

Tableau 2.13 : Transport aérien de fret et poste entre les pays MED et UE, 2001

Pays	Tonnes de/vers UE	% de fret et de poste
CHYPRE (CY)	20.157	63,0
ALGERIE (DZ) (*)	13.816	52,6
EGYPTE (EG) (*)	76.984	43,0
ISRAEL (IL) (*)	159.815	52,8
JORDANIE (JO)	27.373	33,2
LIBAN (LB) (*)	2.261	3,6
MAROC (MA) (*)	24.320	48,5
MALTE (MT) (*)	7.715	56,3
AUTORITE PALESTINIENNE (PS)	-	-
SYRIE (SY)	9.836	36,7
TUNISIE (TN)	18.142	78,6
TURQUIE (TR) (*)	98.924	47,5
MED	459.343	51,4

(*) Estimation (cf. encadré 2.2);

Pour Malte, le pourcentage est calculé sur le total 2000.

Tableau 2.14 : Transport aérien de passagers entre les pays MED eux-mêmes, 2001

Pays	Milliers de passagers de/vers l'UE	% de tous les passagers
CHYPRE	520 379	7,3
ALGERIE	:	:
EGYPTE	:	:
ISRAEL (1)	812 490	8,2
JORDANIE	495 519	21,4
LIBAN (1)	408 367	18,4
MAROC	:	:
MALTE	115 091	4,1
AUTORITE PALESTINIENNE (2)	41 001	46,6
SYRIE	268 290	15,3
TUNISIE	437 961	4,3
TURQUIE	:	:

Note : Trafic intérieur exclus.

(1) données 1999.

(2) données 2000.

Les liaisons entre le Liban et l'Égypte³, entre Israël et l'Égypte⁴ et entre la Tunisie, l'Algérie et le Maroc affichent également des flux supérieurs à

100.000 passagers par an. Dans le cas de la Jordanie, le sous-continent indien (110.000 passagers) et l'Extrême-Orient (51.000 passagers) représentent également deux autres catégories significatives, bien que dans une moindre mesure. Les caractéristiques des liaisons aériennes régionales décrites ci-dessus se reflètent par ailleurs dans les principaux couloirs de passagers d'aéroport-à-aéroport dans chaque pays. Les pays qui ont des liaisons aériennes importantes avec l'UE comptent parmi leurs partenaires dans leurs couloirs principaux les aéroports de Francfort, Paris, Londres, Athènes et Milan, tandis que les pays entretenant des relations plus étroites avec le Proche et le Moyen-Orient affichent Jeddah, Dubai et Kuwait parmi leurs destinations privilégiées. Toutefois, le couloir de passagers le plus important en Israël se démarque par rapport à ce cadre puisque l'on compte 763.000 passagers entre TelAviv/Ben Gurion et New York/John F. Kennedy⁵.

³ Estimation à partir des données 1999 du Liban.

⁴ Estimation à partir des données 1999 d'Israël.

⁵ Estimation à partir des données 1999 d'Israël.

Les trois couloirs les plus fréquentés entre les aéroports MED et UE relient tous la Turquie et l'Allemagne : environ 750.000 passagers ont voyagé entre Antalya et Düsseldorf, 613.000 entre Antalya et Frankfurt/Main et environ 600.000 entre Istanbul/Atatürk et Frankfurt/Main. Le quatrième couloir par ordre d'importance est celui entre Tel Aviv/Ben Gurion et London/Heathrow

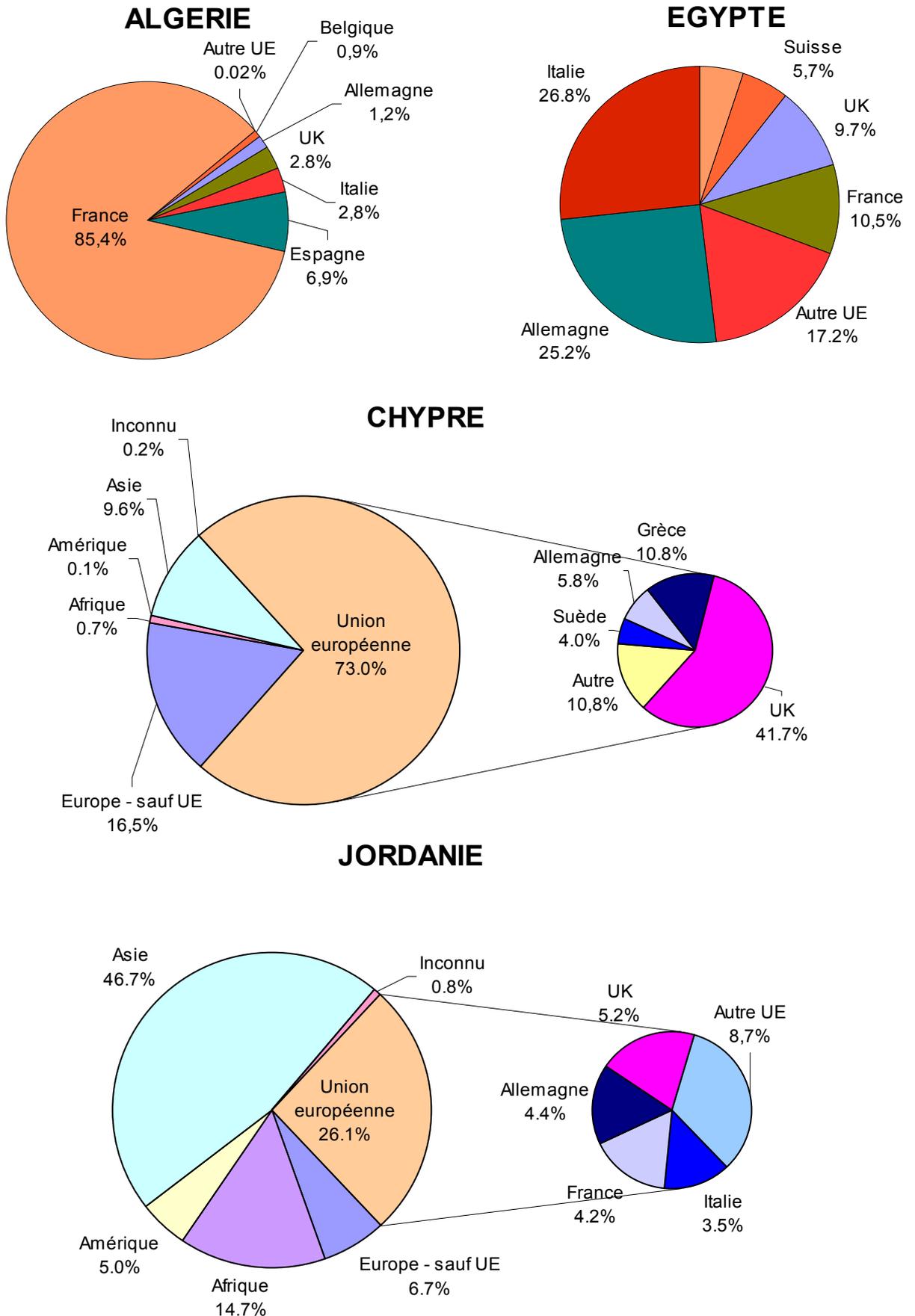
(578.000 passagers). Les 30 premiers couloirs enregistrent tous un trafic de passagers supérieur à 300.000 passagers. Il apparaît donc à nouveau très clairement que l'industrie du tourisme influence la structure des principaux flux au sein de la région : Antalya figure ainsi 6 fois sur la liste, de même que Paphos (Chypre), Jerba/Zarzis (Tunisie) et Sharm El Sheikh (Égypte).

Tableau 2.15 : Les 30 premiers couloirs entre les aéroports principaux MED et les aéroports UE (nombre de passagers), 2001

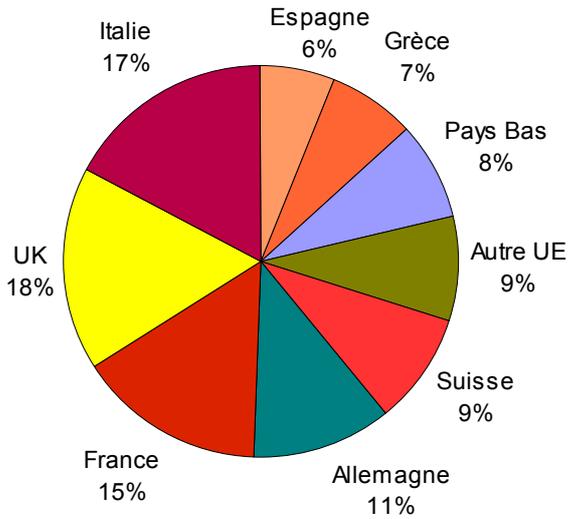
Classement	Aéroport MED	Pays MED	Aéroport UE	Pays UE	Passagers
1	ANTALYA	TURQUIE	DÜSSELDORF	ALLEMAGNE	749.847 (*)
2	ANTALYA	TURQUIE	FRANKFURT/MAIN	ALLEMAGNE	613.890 (*)
3	ISTANBUL/ATATURK	TURQUIE	FRANKFURT/MAIN	ALLEMAGNE	599.701 (*)
4	TEL-AVIV/D. BEN GURION	ISRAEL	LONDON/HEATHROW	ROYAUME UNI	577.846 (*)
5	ALGER/HOUARI BOUMEDIENE	ALGERIE	PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	FRANCE	538.775 (*)
6	TUNIS/CARTHAGE	TUNISIE	PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	FRANCE	486.936
7	ANTALYA	TURQUIE	AMSTERDAM/SCHIPHOL	PAYS BAS	482.259 (*)
8	ISTANBUL/ATATURK	TURQUIE	LONDON/HEATHROW	ROYAUME UNI	457.226 (*)
9	LARNACA	CHYPRE	ATHINAI	GRECE	464.473
10	ANTALYA	TURQUIE	MUNCHEN	ALLEMAGNE	415.309 (*)
11	LARNACA	CHYPRE	LONDON/HEATHROW	ROYAUME UNI	442.252
12	ISTANBUL/ATATURK	TURQUIE	DÜSSELDORF	ALLEMAGNE	401.659 (*)
13	ANTALYA	TURQUIE	STUTT GART	ALLEMAGNE	384.980 (*)
14	TEL-AVIV/D. BEN GURION	ISRAEL	PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	FRANCE	375.778 (*)
15	ANTALYA	TURQUIE	HANNOVER UIR	ALLEMAGNE	369.048 (*)
16	ISTANBUL/ATATURK	TURQUIE	AMSTERDAM/SCHIPHOL	PAYS BAS	367.398 (*)
17	PAPHOS	CHYPRE	LONDON/GATWICK	ROYAUME UNI	361.604
18	LARNACA	CHYPRE	MANCHESTER/INTL	ROYAUME UNI	360.332
19	LARNACA	CHYPRE	LONDON/GATWICK	ROYAUME UNI	348.877
20	TEL-AVIV/D. BEN GURION	ISRAEL	AMSTERDAM/SCHIPHOL	PAYS BAS	347.027 (*)
21	ISTANBUL/ATATURK	TURQUIE	MUNCHEN	ALLEMAGNE	332.093 (*)
22	MALTA/LUQA	MALTE	LONDON/GATWICK	ROYAUME UNI	325.727
23	TEL-AVIV/D. BEN GURION	ISRAEL	FRANKFURT/MAIN	ALLEMAGNE	324.812 (*)
24	JERBA/ZARZIS	TUNISIE	PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	FRANCE	318.868
25	TEL-AVIV/D. BEN GURION	ISRAEL	ROMA/FIUMICINO	ITALIE	316.506 (*)
26	PAPHOS	CHYPRE	MANCHESTER/INTL	ROYAUME UNI	312.082
27	SHARM EL SHEIKH	EGYPTE	MILANO/MALPENSA	ITALIE	311.495 (*)
28	TUNIS/CARTHAGE	TUNISIE	PARIS/ORLY	FRANCE	310.013
29	TEL-AVIV/D. BEN GURION	ISRAEL	MILANO/MALPENSA	ITALIE	306.188 (*)
30	CAIRO/INTL	EGYPTE	LONDON/HEATHROW	ROYAUME UNI	300.490 (*)

(*) Estimation (cf. encadré 2.2).

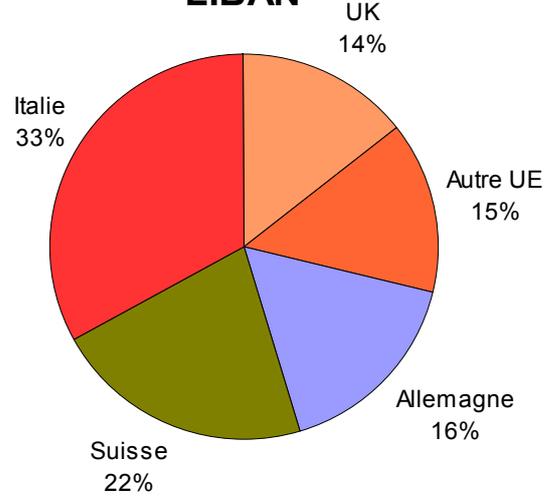
Figures 2.10 : Passagers sur des couloirs entre les pays MED et l'UE (graphiques simples) ou entre des régions du monde et l'UE (graphiques doubles)



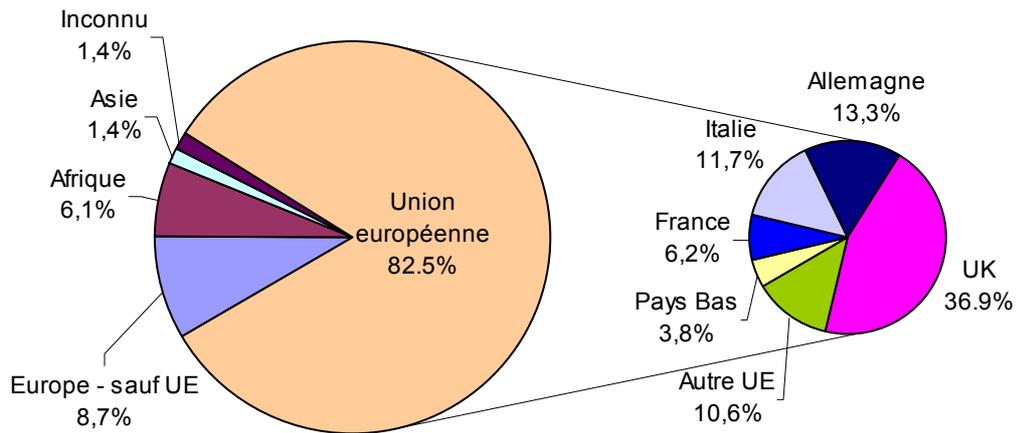
ISRAEL



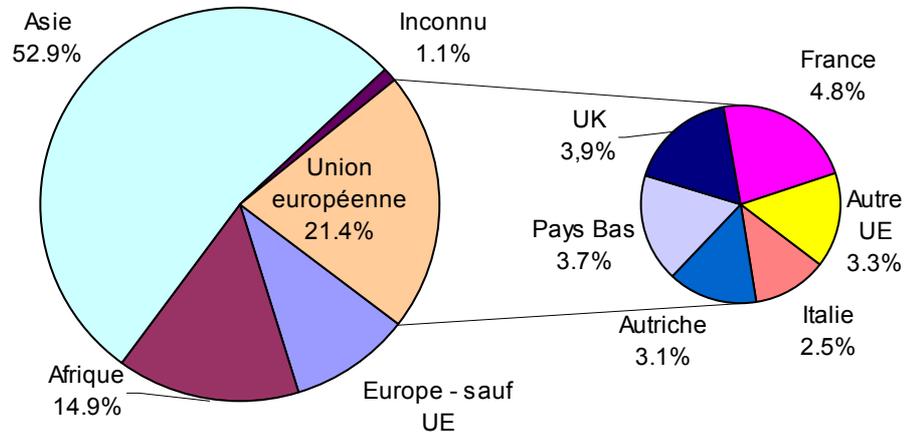
LIBAN

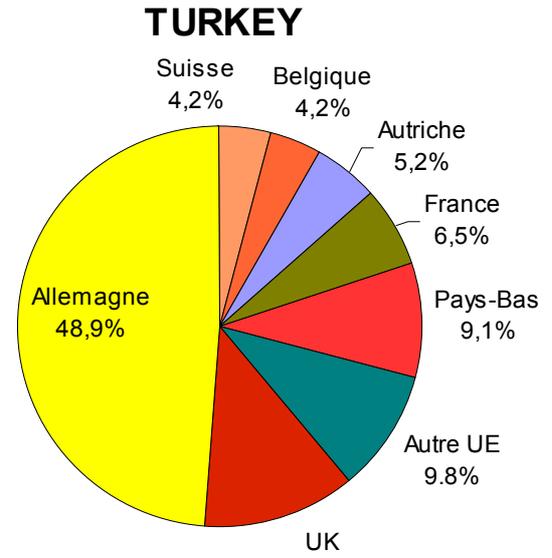
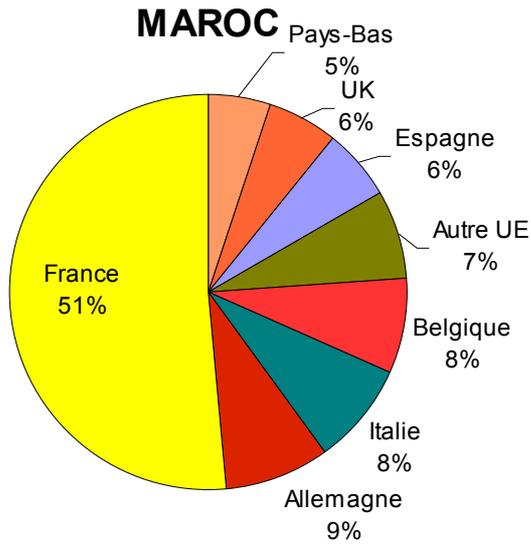


MALTE

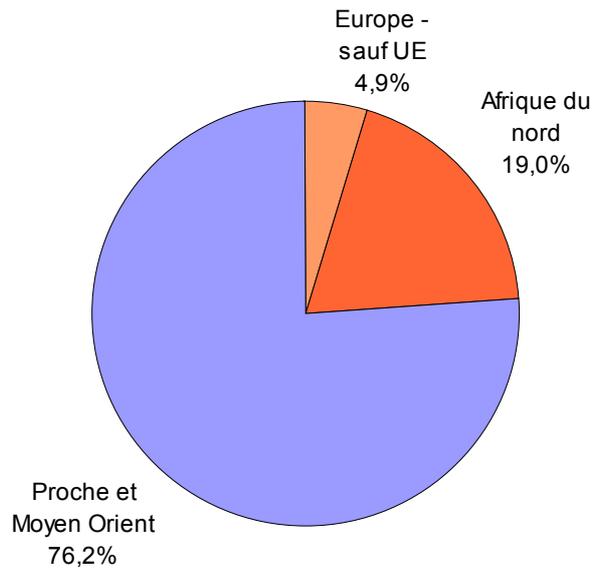


SYRIE





AUTORITE PALESTINIENNE *



* Données 2000.

Encadré 2.3 – Autres sources internationales de statistiques sur le transport aérien

L'**Organisation Internationale de l'Aviation Civile** (OACI) est une agence des Nations Unies créée en 1944 pour garantir un transport aérien sûr, régulier, efficace et économique. Son instrument principal pour atteindre cet objectif est constitué par une série complète de réglementations internationales (normes et pratiques recommandées) que ses membres ont convenu de respecter. L'OACI publie régulièrement un vaste choix de documents et de statistiques, dont certains sont disponibles sur le site Internet <http://www.icao.org>.

L'**Association de Transport Aérien International** (International Air Transport Association - IATA) est l'organisation des compagnies aériennes internationales. Fondée en 1945, elle a pour objectif de promouvoir un transport aérien sûr, régulier et économique et de faciliter la coopération entre les compagnies opérant dans ce secteur. IATA publie des statistiques, des données et des prévisions (cf. <http://www.iata.org>).

Le **Conseil International des Aéroports** (Airports Council International - ACI) est l'association internationale des aéroports du monde. Créée en 1991, cette organisation à but non lucratif a pour premier objectif d'encourager la coopération entre les aéroports qui en sont membres et avec les autres partenaires mondiaux dans le domaine de l'aviation, y compris les gouvernements, les compagnies aériennes et les fabricants d'aéronefs. L'ACI a son siège à Genève et comprend six régions géographiques : Afrique, Asie, Europe, Amérique latine/ Caraïbes, Amérique du Nord, Pacifique. Des statistiques sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante : <http://www.airports.org>.

Eurocontrol, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, surveille le contrôle du trafic aérien dans l'espace aérien de ses États membres et opère pour le développement d'un système de contrôle du trafic aérien cohérent et coordonné en Europe. Des prévisions statistiques sur le trafic aérien et des analyses sur les retards sont accessibles sur le site Internet (<http://www.eurocontrol.be>).

Transport maritime

La grande majorité du commerce mondial repose sur le transport par voie maritime. Depuis les temps les plus anciens, le bassin méditerranéen joue un rôle essentiel en tant que voie de transit importante pour le trafic Est-Ouest entre l'Asie et l'Europe (via le canal de Suez) et pour le trafic avec la Mer noire (via le détroit du Bosphore). Le transport maritime représente un secteur significatif de l'économie dans onze pays parmi les douze de la Méditerranée sud et orientale¹ et contribue à une large part de leur commerce

¹ La seule exception étant l'Autorité palestinienne, où le port de Gaza n'est pas en service.

Le transport maritime de marchandises

La région MED compte environ 57 ports traitant plus d'un million de tonnes de marchandises par an ; 17 de ces ports se trouvent en Turquie, 8 en Algérie et 8 au Maroc. Le Liban et la Jordanie possèdent pour leur part un seul port principal. Si le nombre de ports principaux MED ne peut être comparé à celui dans l'UE (qui compte 293 ports disséminés sur son territoire), il représente environ trois fois plus que celui des ports en service dans les PEC.

Le volume total des marchandises chargées et déchargées dans les ports MED a atteint plus de 473 millions de tonnes en 2001, affichant une croissance annuelle d'au moins 1,7% depuis 1997. Dans l'ensemble, une croissance plus rapide est signalée entre 1994 et 1997. En 2001, le tonnage a augmenté dans certains pays MED – mais pas tous – par rapport à 2000. On remarque en effet une légère baisse pour Chypre, l'Algérie, Israël, la Syrie et la Turquie, qui ont contribué à un taux de croissance négatif d'une année à l'autre. La plupart des pays MED confirment néanmoins l'évolution positive observée au cours de ces dernières années, avec toutefois un développement plus rapide sur la seconde période (1997-2001) dans des pays comme

extérieur. Les ports maritimes jouent également un rôle essentiel pour l'Union européenne, puisqu'ils canalisent plus de 70% de son commerce extérieur et environ 30% de son commerce intérieur. Parmi les pierres angulaires de la politique de l'UE en matière de transport pour 2010 (telle qu'elle est présentée dans le livre blanc adopté par la Commission européenne en 2001), la promotion du transport maritime à courte distance et du transport intermodal, en tant que moyens destinés à rétablir un équilibre meilleur entre les différents modes, aura un impact important sur l'ensemble du bassin méditerranéen.

Malte, le Maroc et l'Égypte. Au Liban, le transport maritime de marchandises a culminé en 1995, pour décliner ensuite de manière constante jusqu'en 2000 ; une reprise semble toutefois s'amorcer en 2001. À Chypre, le trafic a chuté entre 1995 et 1998, mais connaît une lente augmentation depuis. Les trois pays du Maghreb (Algérie, Tunisie et Maroc) affichent quant à eux une croissance plus ou moins stable depuis 1990.

En 2001, l'UE a transporté par voie maritime un peu plus de six fois le volume des marchandises acheminées par les pays MED, soit pratiquement 3 milliards de tonnes de marchandises chargées et déchargées. Le transport maritime dans l'UE est passé de 2 912 millions de tonnes en 1997 à 2 999 millions de tonnes en 2001, ce qui représente une croissance plus lente (0,7% par an) que celle de la région MED. Le tonnage total est resté plus ou moins stable entre 2000 et 2001. Les principaux ports d'Europe centrale et orientale ont totalisé pour leur part environ 221 millions de tonnes, confirmant une évolution soutenue grâce à une augmentation de 3,5% depuis l'année précédente.

Tableau 3.1 : Indicateurs du transport maritime dans les régions MED, UE et PEC, 2001

		Mio tonnes	chargé/ déchargé	% changement par rapport à l'année précédente	Nombre de ports avec plus d'1 mio de tonnes	Nombre de passagers (1000)	% changement par rapport à l'année précédente
MED	(1)	477.3	0.9	-2.2	57	9 667	1.6
UE	(2)	2 998.9	0.5	0.5	293	299 988	-10.3
PEC	(3)	221.3	2.8	3.5	21	10 319	-14.5

Note :

(1) Y compris tare des conteneurs et unités ro-ro pour le Maroc.

(2) Données 2000 au lieu de 2001 pour la Grèce.

(3) Trafic international seulement pour la Pologne ; y compris tare des conteneurs et unités ro-ro pour la Bulgarie.

Tableau 3.2 : Le transport maritime dans les pays MED

PAYS	Poids brut des marchandises (milliers de tonnes)					
	1994	1997	2001		croissance annuelle moyenne (%)	
			chargé/ déchargé		1994-2001	1997-2001
CHYPRE (CY)	7 092	7 541	7 024	0.3	-0.1	-1.8
ALGERIE (DZ)	82 226	89 523	99 575	4.2	2.8	2.7
EGYPTE (EG) ⁽¹⁾	39 722	46 306	59 102	0.4	5.8	6.3
ISRAEL (IL)	34 604	38 698	42 982	0.4	3.1	2.7
JORDANIE (JO)	10 572	12 313	13 043	1.5	3.0	1.5
LIBAN (LB)	6 102	6 436	6 173	0.1	0.2	-1.0
MAROC (MA) ⁽²⁾	40 389	48 127	57 504	0.8	5.2	4.6
MALTE (MT) ⁽³⁾	5 208	3 421	4 800	0.1	-1.2	8.8
SYRIE (SY) ⁽⁴⁾	24 005	27 040	27 528	2.0	2.0	0.4
TUNISIE (TN)	22 873	24 818	27 232	0.7	2.5	2.3
TURQUIE (TR) ⁽¹⁾	97 566	138 047	132 316	0.6	4.4	-1.1
TOTAL MED	370 359	442 271	477 278	0.9	3.7	1.9

Note :

(1) Concerne uniquement les ports principaux.

(2) Y compris tare des conteneurs et unités ro-ro pour certains ports marocains.

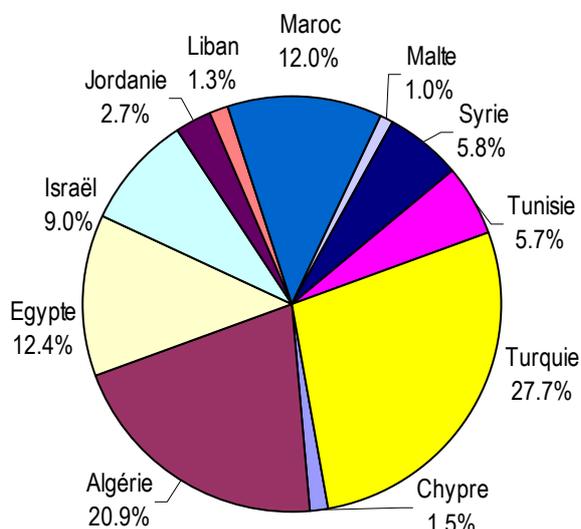
(3) Source des données maltaises : questionnaire commun CEE-NU/CEMT/Eurostat.

(4) Y compris estimations pour le port de Baniyas 2001.

Avec un volume d'environ 132 millions de tonnes, les ports turcs assurent à eux seuls près de 28% du commerce maritime total des pays MED ; ils sont suivis par l'Algérie (100 millions de tonnes), l'Égypte (55 millions de tonnes en 2000) et le Maroc (58 millions de tonnes). Ces résultats sont semblables à ceux obtenus par des pays européens tels que le Danemark, la Finlande et le Portugal, soit respectivement 94 millions de tonnes, 96 millions de tonnes et 56 millions de

tonnes, mais ils sont inférieurs à ceux des premières économies maritimes de l'UE telles que le Royaume-Uni, l'Italie, les Pays-Bas et la France, qui enregistrent un tonnage total compris entre 566 et 317 millions de tonnes. Les volumes traités par les ports des pays baltes et des autres pays d'Europe centrale et orientale varient d'un minimum de 9 millions de tonnes pour la Slovénie à un maximum 57 millions de tonnes pour la Lettonie.

Figure 3.1 : Part des marchandises transportées par voie maritime dans les pays MED, 2001



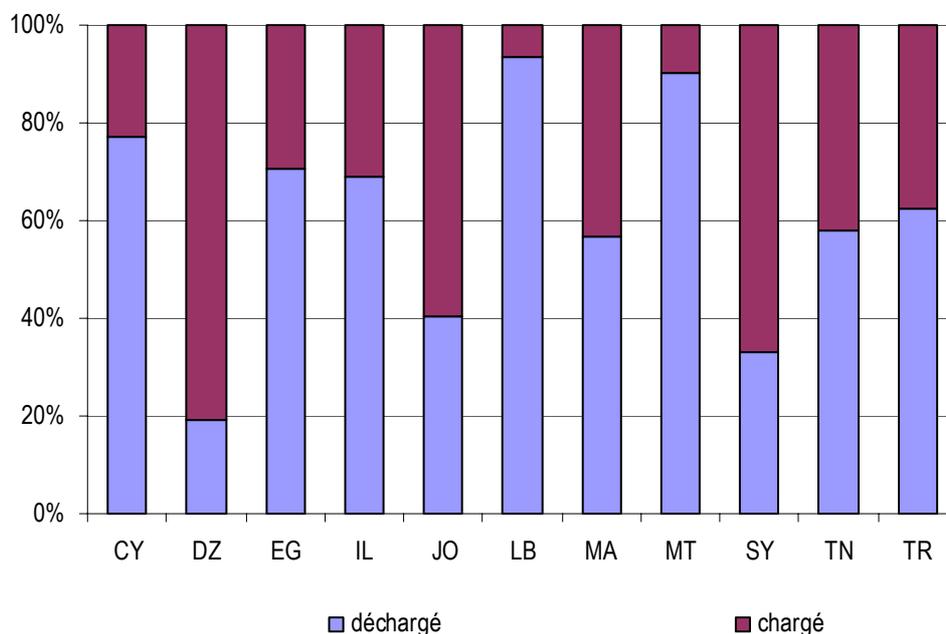
Dans l'UE, on compte environ deux tiers des marchandises déchargées et un tiers de marchandises chargées. Tous les États membres déchargent d'ailleurs plus de marchandises qu'ils n'en chargent. Il en va différemment pour les ports MED, puisque le total chargé dans la région est légèrement inférieur au total déchargé ; toutefois, ces résultats varient énormément d'un pays à l'autre. En Algérie et en Syrie, où le pétrole brut et les produits pétroliers représentent une part importante des marchandises exportées par voie maritime, le volume des marchandises expédiées vers l'extérieur est respectivement 4,2 et 2,4 fois supérieur au volume des marchandises déchargées. En Jordanie, le port unique d'Aqaba présente un flux en sortie équivalent à 1,5 fois celui en entrée. La situation inverse s'applique au Liban, où le rapport entre marchandises déchargées et chargées est de 15 à 1, soit 5,8 millions de tonnes de marchandises importées

Le transport dans la région euro-méditerranéenne

par voie maritime contre seulement 392.000 exportées. De même, à Malte, en Égypte, Israël, Tunisie et Turquie, les volumes des marchandises

déchargées sont de 2 à 9 fois supérieurs en poids aux quantités chargées.

Figure 3.2 : Part des marchandises chargées et déchargées, 2001



Dans un certain nombre de pays MED ; le trafic maritime est largement concentré dans quelques ports clés. Cela s'applique évidemment à la Jordanie, qui possède la côte maritime la plus restreinte avec un seul port à Aqaba, mais aussi

au Liban, où pratiquement la totalité du trafic maritime passe par le port de Beyrouth. Dans chaque pays, comme par exemple en Tunisie, au moins 20% du tonnage total sont concentrés dans le port principal.

Tableau 3.3 : Nom des ports principaux, tonnage et part des marchandises traitées, 2001

Pays	Nom du port principal	Tonnage traité au port principal	Part du total %	Nombre de ports avec plus d'1 mio de tonnes
CHYPRE (CY)	Limassol	2 878 795	41.0	3
ALGERIE (DZ)	Bethiouia	34 918 745	35.1	8
EGYPTE (EG)	Alexandria	32 246 900	54.6	5
ISRAËL (IL)	Haïfa	16 719 000	38.9	4
JORDANIE (JO)	El Akaba (Aqaba)	13 043 059	100.0	1
LIBAN (LB)	Beirut	5 464 441	88.5	1
MAROC (MA)	⁽¹⁾ Casablanca	20 161 354	35.1	8
MALTE (MT)	Marsaxlokk	2 765 038	57.6	2
SYRIE (SY)	⁽²⁾ Baniyas	16 865 000	58.2	3
TUNISIE (TN)	La Skhira	5 483 629	20.1	5
TURQUIE (TR)	Izmit	34 621 444	26.2	17
TOTAL MED		185 167 405	38.7	57

Note :

(1) Données 2000 au lieu de 2001.

(2) Y compris tare des conteneurs et unités ro-ro pour certains ports marocains.

Tableau 3.4 : Poids brut des marchandises traitées dans les pays MED (en milliers de tonnes)

Pays	Direction	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
CHYPRE (CY)	en entrée	4 558	4 324	5 928	5 104	4 908	5 027	5 383	5 019	4 746	5 134	5 475	5 414
	en sortie	2 756	1 945	2 066	2 544	2 184	2 229	2 422	2 522	1 697	1 904	1 805	1 610
	Total	7 314	6 269	7 994	7 648	7 092	7 256	7 805	7 541	6 443	7 037	7 281	7 024
ALGERIE (DZ)	en entrée	17 523	17 158	15 246	15 554	18 584	16 188	12 783	15 178	15 960	16 591	18 529	19 039
	en sortie	65 863	64 928	65 956	65 692	63 642	64 506	68 964	74 345	75 471	77 884	81 772	80 536
	Total	83 386	82 086	81 202	81 246	82 226	80 694	81 747	89 523	91 432	94 474	100 301	99 575
EGYPTE (EG) ⁽¹⁾	en entrée	:	:	:	:	23 694	27 630	37 562	36 668	30 119	23 180	41 713	41 725
	en sortie	:	:	:	:	16 028	14 386	12 547	9 638	7 185	16 403	13 064	17 377
	Total	:	:	:	:	39 722	42 015	50 109	46 306	37 304	39 583	54 777	59 102
ISRAEL (IL)	en entrée	12 930	13 141	18 787	21 145	22 929	27 402	25 892	26 483	27 271	28 992	29 196	29 697
	en sortie	8 746	8 633	9 003	10 636	11 675	10 880	10 681	12 215	13 488	12 874	13 866	13 285
	Total	21 676	21 774	27 790	31 781	34 604	38 282	36 573	38 698	40 759	41 866	43 062	42 982
JORDANIE (JO)	en entrée	6 165	5 548	6 022	5 253	3 924	5 077	4 612	4 778	5 334	5 374	5 360	5 252
	en sortie	8 872	7 677	7 362	6 381	6 648	6 679	7 396	7 535	7 310	7 461	6 999	7 791
	Total	15 036	13 225	13 384	11 634	10 572	11 756	12 009	12 313	12 644	12 835	12 358	13 043
LIBAN (LB) ⁽²⁾	en entrée	:	3 033	4 719	6 071	5 851	7 135	6 499	6 096	5 873	5 899	5 195	5 781
	en sortie	:	88	175	268	251	392	360	340	343	349	352	392
	Total	:	3 121	4 894	6 339	6 102	7 527	6 859	6 436	6 216	6 248	5 547	6 173
MARC (MA) ⁽³⁾	en entrée	17 608	17 914	19 855	21 969	21 081	24 160	22 144	23 775	25 877	28 873	30 208	32 545
	en sortie	20 194	18 305	18 454	18 430	19 308	19 884	20 482	24 352	25 106	26 980	26 150	24 959
	Total	37 802	36 219	38 309	40 399	40 389	44 044	42 626	48 127	50 983	55 854	56 358	57 504
MALTE (MT) ⁽⁴⁾	en entrée	2 471	:	2 776	2 701	5 130	3 501	3 049	3 378	3 709	4 338	4 380	4 334
	en sortie	91	:	94	93	78	46	36	43	30	52	66	466
	Total	2 562	:	2 870	2 783	5 208	3 547	3 085	3 421	3 739	4 391	4 447	4 800
SYRIE (SY) ⁽⁵⁾	en entrée	:	:	:	5 905	4 473	4 592	4 971	5 430	5 998	7 356	8 521	9 055
	en sortie	:	:	:	19 027	19 532	16 629	17 570	21 610	21 624	21 490	20 438	18 473
	Total	:	:	:	24 932	24 005	21 221	22 541	27 040	27 622	28 846	28 959	27 528
TUNISIE (TN) ⁽⁶⁾	en entrée	:	:	:	:	:	:	11 603	13 019	12 994	13 546	14 899	15 760
	en sortie	:	:	:	:	:	:	12 229	11 798	10 699	11 856	11 211	11 472
	Total	19 978	:	20 562	20 960	22 873	23 886	23 832	24 818	23 694	25 402	26 110	27 232
TURQUIE (TR) ⁽¹⁾	en entrée	78 577	94 048	70 455	79 168	63 210	73 874	72 181	85 402	85 126	89 365	103 707	82 736
	en sortie	34 984	54 057	40 709	35 026	34 356	35 718	31 877	52 646	36 034	39 573	45 322	49 580
	Total	113 561	148 105	111 164	114 194	97 566	109 592	104 058	138 047	121 160	128 938	149 029	132 316
TOTAL MED	en entrée	:	:	:	:	173 783	:	206 679	225 226	223 007	228 647	267 183	251 338
	en sortie	:	:	:	:	173 703	:	184 564	217 045	198 988	216 827	221 045	225 941
	Total	:	:	:	341 916	370 359	389 820	391 244	442 271	421 995	445 474	488 228	477 278

Notes :

(1) Concerne les ports principaux uniquement

(2) Les chiffres pour 1991-1992 se réfèrent uniquement au port de Beyrouth.

(3) Y compris poids brut des conteneurs et unités ro-ro pour certains ports marocains.

(4) Source des données de Malte : questionnaire commun CEENU/CEMT/Eurostat.

(5) Chiffres pour le port de Baniyas estimés pour les années 1995, 1996 et 2001.

(6) Chiffres pour le port de La Skhira estimés pour 1990.

Passagers maritimes et croisières

Le transport maritime de passagers – à l'exception du transport effectué en eaux abritées – est un phénomène restreint, comparé aux autres modes de transport, qui se limite surtout à l'Égypte, à la région du Maghreb et à la Turquie. D'après les données disponibles, 2,7 millions de passagers ont embarqué et débarqué en 2001 dans les principaux ports égyptiens, contre 2,9 millions au Maroc et 1,3 millions en Turquie. Un total de 9,5 millions de passagers ont embarqué et débarqué dans la région MED en 2001, ce qui représente une augmentation d'environ 1 million de passagers depuis 1998. L'UE a compté quant à elle près de 335 millions de passagers en 2000, mais il faut tenir compte du fait que la plupart de ce trafic est constitué de liaisons de transbordeurs intra-UE : le nombre réel de voyages effectués est donc surestimé car les passagers sont comptabilisés deux fois (une fois lors de l'embarquement et une fois au moment du débarquement).

En outre, il convient de noter que, tandis que le transport maritime de passagers UE-MED se limite à un petit nombre de lignes régulières de transbordeurs, il existe un intérêt croissant pour les croisières dans la région. D'après l'Organisation Mondiale du Tourisme², les croisières s'avèrent être l'industrie touristique dont la croissance a été la plus rapide au cours de ces dernières années. En effet, tandis que les arrivées internationales du monde entier sur la période 1990-1999 ont augmenté à un taux annuel cumulé de 4,2%, les croisières affichent une hausse de 7,7%. Bien que les croisières ne comptent que pour 1,3% des arrivées internationales, l'importance de cette industrie est liée aux recettes qu'elle génère et à son potentiel

² Organisation Mondiale du Tourisme, "The Cruise Industry" Rapport, 2000.

de développement. On pense que la demande nord-américaine et européenne dépassera les 12 millions de passagers d'ici à fin 2010. On prévoit en outre que la croissance la plus rapide sera celle de la demande européenne, qui viendra élargir le marché des croisières courtes et servira de tremplin à la Méditerranée en tant que destination stratégique alliant intérêt historique, soleil et mer.

Les principaux ports du littoral nord du bassin méditerranéen en termes de trafic et d'investissements en installations de croisières sont Pirée (Grèce), Barcelone et Palma de Mallorca (Espagne), Civitavecchia et Livourne (Italie) et Marseille (France). Sur le littoral sud du bassin méditerranéen, les croisières sont une industrie importante non seulement pour les îles, comme Chypre et Malte, mais aussi pour les destinations touristiques comme Israël, la Tunisie, le Maroc et, très probablement, certains ports de Turquie. Le port de Limassol à Chypre a accueilli plus d'un millier de croisières en 2000 et transporté près de 200.000 touristes en transit ; de plus, une vaste majorité des passagers débarqués et embarqués sont en réalité des touristes commençant ou terminant une croisière. À Malte, environ 230 navires de croisière ont fait escale à La Vallette et ont transporté un total de 165.000 passagers. Le port de Sharm El Sheikh en Égypte en a, pour sa part, accueilli deux fois plus. En ce qui concerne Israël, bien que le nombre de passagers réguliers soit resté plus ou moins stable entre 2000 et 2001 (150.000), celui des passagers de croisière accuse une diminution sévère, passant d'un total de près de 500.000 croisiéristes par an à Haifa et Ashdod à 43.000 seulement. Il s'agit clairement d'une conséquence de la chute de l'industrie du tourisme survenue à cause de l'instabilité politique de la région.

Tableau 3.5 : Nombre de passagers dans les ports MED (en milliers)

PAYS	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
CHYPRE(CY)	:	:	670	523	492	561	605	435
ALGERIE (DZ)	279	:	422	391	456	528	587	614
EGYPTE (EG)	1 826	1 833	1 965	2 232	2 217	2 568	2 931	2 700
ISRAEL (IL)	121	75	73	74	64	93	158	150
JORDANIE (JO)	1 364	1 175	1 107	829	718	676	611	653
LIBAN (LB)	25	21	21	:	23	35	46	40
MAROC (MA)	1 565	:	1 621	1 889	2 229	2 489	2 668	2 930
MALTE (MT)	229	:	219	189	270	200	217	182
SYRIE (SY)	9	13	12	21	19	29	31	:
TUNISIE (TN)	288	281	291	318	316	380	414	449
TURQUIE (TR)	1 802	1 848	1 688	2 017	1 716	1 034	1 243	1 252
TOTAL MED	:	:	8 090	:	8 521	8 591	9 511	:

Note :

Les chiffres ne tiennent pas compte des passagers en étape de croisière, mais les différences existant dans les définitions d'un pays à l'autre limitent la comparabilité des données.

Tableau 3.6 : Croisiéristes dans certains ports principaux méditerranéens

Port		Croisiéristes en entrée (port d'attache)	Croisiéristes en sortie (port d'attache)	Croisiéristes en transit	Nombre d'escales
LIMASSOL - CHYPRE	1997	256 579	257 783	91 714	858
	2000	299 192	297 842	197 419	1 138
SHARM EL SHEIKH - EGYPTE	1997	260 000	283 000		435
	2000	257 000	278 000		461
HAIFA - ISRAEL	1997	27 989	33 817	193 294	314
	2000 *	50 067	48 229	152 053	:
CASABLANCA - MAROC	1997	12 120	13 629	68 575	:
	2000	15 630	13 288	86 698	:
TANGIER - MAROC	1997	765 399	729 121	43 969	:
	2000	931 030	686 210	116 690	:
La Goulette (Tunis) - TUNISIE	1997			130 304	177
	2000			170 000	195
VALETTA - MALTE	1997	2 010	3 133	124 898	199
	2000	3 411	2 771	165 996	226

Source :

Association MEDCRUISE.

Les données 2000 pour Haïfa se rapportent à la période allant jusqu'à fin août.

Tableau 3.7 : Nombre de navires faisant escale dans les ports MED (arrivées seulement)

Pays	1997	1998	1999	2000	2001
CHYPRE (CY)	4 386	4 476	4 852	5 041	5 019
ALGERIE (DZ)	7 812	7 968	8 352	8 777	8 987
EGYPTE (EG)	8 799	8 004	7 977	:	8 361
ISRAEL (IL)	6 256	6 458	6 587	6 042	5 840
JORDANIE (JO)	2 997	2 608	2 351	2 505	2 673
LIBAN (LB)	3 671	3 457	3 417	3 064	3 755
MAROC (MA) ⁽¹⁾	13 544	13 739	14 959	15 085	15 334
MALTE (MT)	:	5 347	5 372	4 457	:
SYRIE (SY)	3 058	3 021	3 346	3 006	:
TUNISIE (TN)	6 264	6 180	6 228	6 352	6 978
TURQUIE (TR)	47 533	35 425	31 312	31 728	26 728
TOTAL MED	104 320	96 683	94 753	86 057	

Note :

(1) Estimation à partir du total des arrivées + départs de navires divisé par 2.

Les ports les plus actifs dans la région euro-méditerranéenne

Les 15 plus grands ports de la région MED d'après le poids brut des marchandises traitées atteignent un fret total qui dépasse largement 11 millions de tonnes de marchandises chacun. Parmi ceux-ci figurent quatre ports turcs, trois ports algériens, deux ports égyptiens, deux ports marocains et deux ports israéliens. On compte également un port syrien ainsi que l'unique port jordanien, tandis que les ports du Liban, de la Tunisie, de Malte et de Chypre ne sont pas représentés. Pour ce qui est des performances, les ports de Béthioua en Algérie (34,9 millions de

tonnes), Izmit en Turquie (34,6 millions de tonnes), Alexandrie en Égypte (28 millions de tonnes; chiffre pour 2000), Skikda en Algérie (24 millions de tonnes) et Aliaga en Turquie (21 millions de tonnes) occupent les cinq premières places et couvrent 30% du tonnage total pour la région. En 2001, les cinq premiers ports de l'UE (Rotterdam, Anvers, Marseille, Hambourg et Le Havre) ont quant à eux traité 22% du tonnage total pour l'UE. Le port de Rotterdam a totalisé à lui seul un volume de 297 millions de tonnes de marchandises, soit

environ 8,5 fois plus que le premier port MED de Béthioua. Bien qu'ils ne figurent pas aux cinq premières places, quatre ports du Royaume-Uni font partie des 15 plus grands ports de l'UE.

Si l'on procédait à un classement commun UE-MED pour l'année 2001, le plus grand port MED se disputerait la 16ème ou la 17ème place avec les ports de Sulhom Voe et Southampton. Le plus grand port des pays d'Europe centrale et orientale

est celui de Ventspils en Lettonie, qui traite pratiquement le même volume que celui de Béthioua en Algérie et fait partie lui aussi des ports pétroliers importants. De même, les volumes traités par le port de Tallinn (Estonie) sont comparables à ceux d'Alexandrie (Égypte). Cependant, les cinq premiers ports de la région PEC représentent près de 60% du tonnage total des marchandises.

Tableau 3.8 : Les 15 premiers ports en termes de poids brut des marchandises dans les pays MED, UE et PEC, 2001

No.	Ports MED	1000 tonnes	Ports UE (*)	1000 tonnes	Ports PEC	1000 tonnes
1	Bethioua / DZ	34 919	Rotterdam / NL	296 620	Ventspils / LV	37 937
2	Izmit / TR	34 621	Antwerpen / B	114 777	Tallinn / EE	32 063
3	Alexandria (incl. Dekhelia) / EG (1)	28 404	Marseille / FR	89 518	Constantza / RO	25 119
4	Skikda / DZ	23 988	Hamburg / D	82 948	Klaipeda / LT	20 953
5	Aliaga / TR	21 330	Le Havre / FR	65 356	Gdansk / PL (3)	16 971
6	Casablanca / MA (2)	20 161	Grimsby & Immingham / UK	54 831	Riga / LV	14 820
7	Istanbul / TR (1)	17 469	Tees & Hartlepool / UK	50 842	Burgas / BG (2)	12 481
8	Banias / SY (1)	16 865	London / UK	50 654	Szczecin / PL (3)	9 988
9	Haifa / IL	16 719	Amsterdam / NL	48 073	Koper / SI	9 110
10	Ashdod / IL	13 574	Trieste / IT	44 712	Swinoujscie / PL (3)	8 798
11	Mersin / TR	13 246	Genova / IT	43 134	Gdynia / PL (3)	8 348
12	Arzew / DZ	13 147	Dunkerque / FR	41 909	Varna / BG (2)	7 711
13	Aqaba / JO	13 043	Forth / UK	41 607	Liepaya / LV	3 261
14	Damietta / EG (1)	13 004	Wilhelmshaven / D	40 850	Vene - Balti / EE	2 852
15	Mohammedia / MA (2)	11 142	Bremen/Bremerhaven / D	40 066	Parnu / EE	1 912

Note :

(*) La Grèce ne fait pas partie de la liste UE ; toutefois les ports grecs ne faisaient pas partie des 15 premiers ports l'année précédente.

(1) Données 2000.

(2) Y compris poids brut des conteneurs et unités ro-ro.

(3) Trafic international uniquement.

Principaux types de frets et de marchandises

L'activité du transport maritime dans les pays MED demeure étroitement liée au vrac, qui conditionne les caractéristiques des flux, des navires et du type de matériel disponible dans les ports. L'Algérie possède trois terminaux pétroliers parmi les plus importants de la région (Béthioua, Skikda et Arzew), qui ont contribué largement en 2001 aux 83% de vrac liquide qui caractérisent de manière prédominante l'économie maritime du pays. Il en va de même pour la Syrie, où plus de 56% du transport maritime se concentre dans le port Baniyas, port pétrolier également. Le vrac liquide se taille la part du lion en Turquie également (51 millions de tonnes en 2001) où il représente 38% du tonnage total, tandis que le vrac solide correspond à 25% du volume total traité par les ports turcs, les principales catégories de marchandises étant les combustibles minéraux solides, les minerais de fer et les ciments. En Tunisie, les 12 millions de tonnes de vrac liquide représentent 44% du volume pour le pays, dont pratiquement la moitié sont générés par le port de La Skhira.

Pour Aqaba, le port unique jordanien, le vrac solide est en revanche le principal type de fret (63%), surtout grâce au transport de plus de 6 millions de tonnes de phosphates, potasse et engrais. Une catégorie qui prédomine également dans les ports israéliens (40%), qui traitent principalement les produits agricoles (surtout les agrumes) et les combustibles minéraux solides, grâce aussi à un terminal spécialisé à Hadera qui importe près de 7 millions de tonnes de charbon par an. Au Maroc, le vrac solide (principalement phosphates, céréales et minéraux bruts ou manufacturés) représente 54% tandis que le vrac liquide correspond à 28% (généralement pétrole et produits chimiques). Dans les ports principaux égyptiens, 41% des marchandises sont du vrac solide.

Dans l'Union européenne (sauf la Grèce), environ 44% des marchandises traitées sont du vrac liquide, contre 26% de vrac solide ; par ailleurs, pratiquement la moitié des 30% restants passe par les ports européens en conteneurs (13%) et unités ro-ro (11%). Les conteneurs de marchandises constituent la grande innovation

introduite dans le transport international au cours des cinquante dernières années. Les conteneurs présentent en effet des avantages non négligeables car ils permettent une standardisation entre les différents modes de transport. Ce mode de transport a d'ailleurs eu un impact considérable sur l'amélioration de l'efficacité du transport et la réduction des coûts. Le transport en conteneurs est particulièrement important dans les États membres de l'UE tels que l'Allemagne (27% du tonnage total) et la Belgique (23%), tandis que la proportion d'unités ro-ro est particulièrement élevée au Danemark (26%), en Suède (25%) et en Irlande (19%).

Dans la région MED, les ports israéliens et chypriotes, ainsi que le port de Beyrouth au Liban, se démarquent pour leur taux élevé de transport en conteneurs et unités mobiles. En Israël, environ 31% du tonnage total sont transportés en conteneurs. À Chypre, dans les ports de Limassol et Larnaca, environ 24% du poids brut des marchandises traitées sont transportés en conteneurs et unités ro-ro ; toutefois, le vrac liquide reste la catégorie la plus importante pour le pays (45% du fret total). Les conteneurs sont en outre le premier mode de conditionnement utilisé au port de Beyrouth, où ils représentent 32% du fret total. Bien que les chiffres ne soient pas disponibles pour le port franc Marsaxlokk à Malte, il s'agit de l'une des grandes plates-formes de transbordement de la Méditerranée, où les cargaisons en conteneurs et unités ro-ro tiennent une place importante.

En dehors de ces exceptions, le taux de conteneurisation dans les pays MED est relativement faible par rapport aux pays de l'UE. En Turquie, bien que le trafic de conteneurs soit présent dans plusieurs ports, il ne représente que 9% du total. Dans les trois pays du Maghreb, cette part est encore plus faible et se concentre surtout dans un seul port par pays. Au Maroc, le

transport en conteneurs et unités mobiles couvre moins de 8% du total et se concentre principalement dans le port Casablanca (85%). Le port de Tanger contribue de manière substantielle au transport des 3 millions de tonnes de marchandises en unités ro-ro, portant ainsi à 11,5% la part du transport en conteneurs et unités mobiles au Maroc. En Tunisie, le port de Rades couvre pratiquement la totalité (95%) du transport en conteneurs, dont le total ne dépasse pas 1,7 millions de tonnes, soit 6,3% du transport maritime total. Quant au trafic ro-ro, les 800.000 tonnes de trafic ro-ro sont principalement concentrées à La Goulette-Tunis et correspondent à 3,2% du total des marchandises traitées en Tunisie. En Algérie enfin, 70% du trafic de conteneurs passent par le port d'Alger, bien qu'il ne représente que 2,2% du volume total des marchandises.

Le vrac n'offre pas vraiment de possibilités de conteneurisation, tandis que le fret général peut potentiellement être transporté en conteneurs ou unités ro-ro. En mesurant le transport en conteneurs et unités mobiles en tant que part du fret non vrac, les différences entre les pays MED et UE apparaissent d'autant plus grandes. La part de fret non vrac pour Israël (78%) est comparable à la moyenne pour l'UE ; vient ensuite Chypre avec 75%. Dans des pays comme l'Irlande, le Danemark et l'Allemagne, le transport en conteneurs et unités mobiles représente plus de 85% du fret non vrac. Les pays d'Europe méridionale comme l'Italie (82%), l'Espagne (74%) et le Portugal (59%) présentent des valeurs plus faibles mais qui restent toutefois supérieures à la moyenne MED. Le Maroc (64%) se place encore en première position parmi les pays MED, tandis que le pourcentage pour l'Algérie et la Turquie est peu élevé, avec 24% et 27% respectivement. Le taux le plus faible est celui de la Jordanie avec seulement 9%.

Tableau 3.9 : Principaux types de fret dans les ports MED (en milliers de tonnes), 2001

Pays	Vrac liquide	Vrac sec	Conteneurs	Ro-ro	Autres marchandises diverses	Pas classifié	TOTAL
CHYPRE (CY)	3 177	1 616	1 511	163	555	2	7 024
ALGERIE (DZ) ⁽¹⁾	82 262	8 236	2 145	:	6 932	-	99 575
EGYPTE (EG) ⁽²⁾⁽³⁾	7 281	22 449	:	:	16 111	8 936	54 777
ISRAËL (IL)	9 233	17 099	13 054	:	3 597		42 983
JORDANIE (JO)	429	8 139	218	179	3 963	115	13 043
LIBAN (LB) ⁽⁴⁾	1 435	326	1 764	:	1 963	685	6 173
MAROC (MA) ⁽⁵⁾	16 244	30 829	3 628	3 002	3 801		57 504
TUNISIE (TN) ⁽²⁾	12 095	9 916	1 714	879	2 628	:	27 232
TURQUIE (TR)	50 726	33 002	11 692	5	32 389	4 501	132 316

Notes :

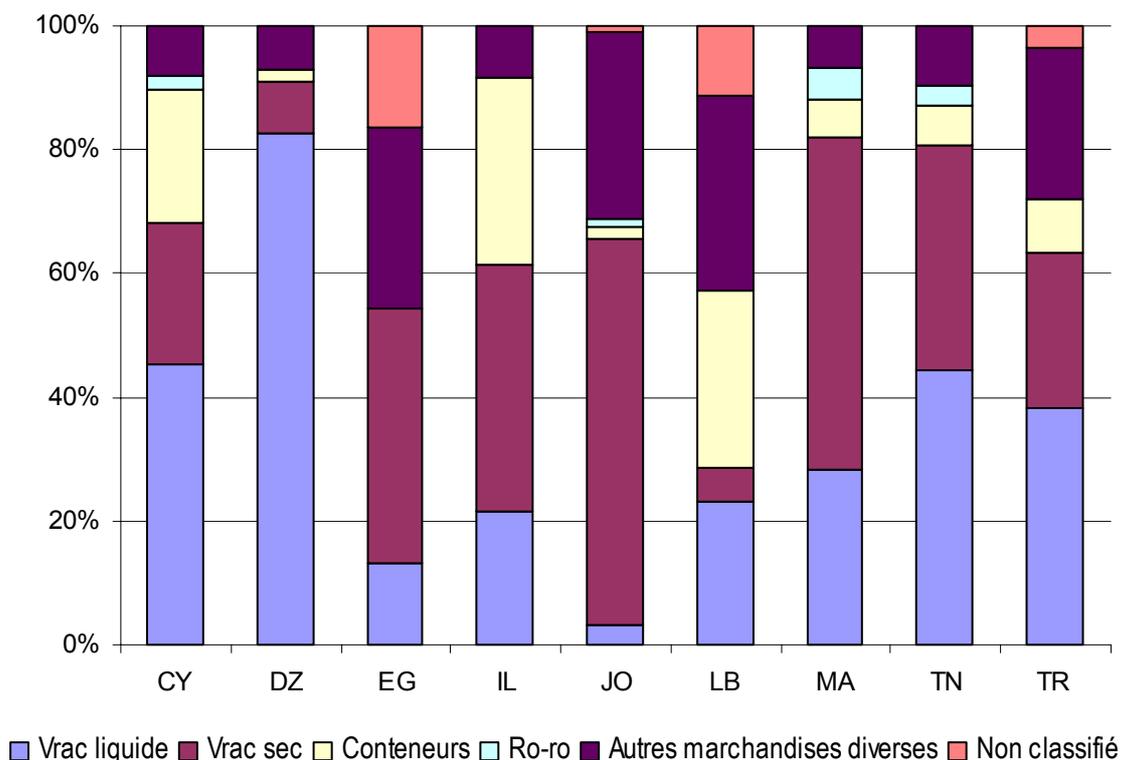
(1) La catégorie « Autre fret général » comprend les marchandises transportées par unités ro-ro. (2) Données 2000.

(3) La catégorie « Autre fret général » comprend les marchandises transportées par unités ro-ro.

(4) Le détail n'est disponible que pour le port de Beyrouth ; le tonnage pour Tripoli est « Non classé ».

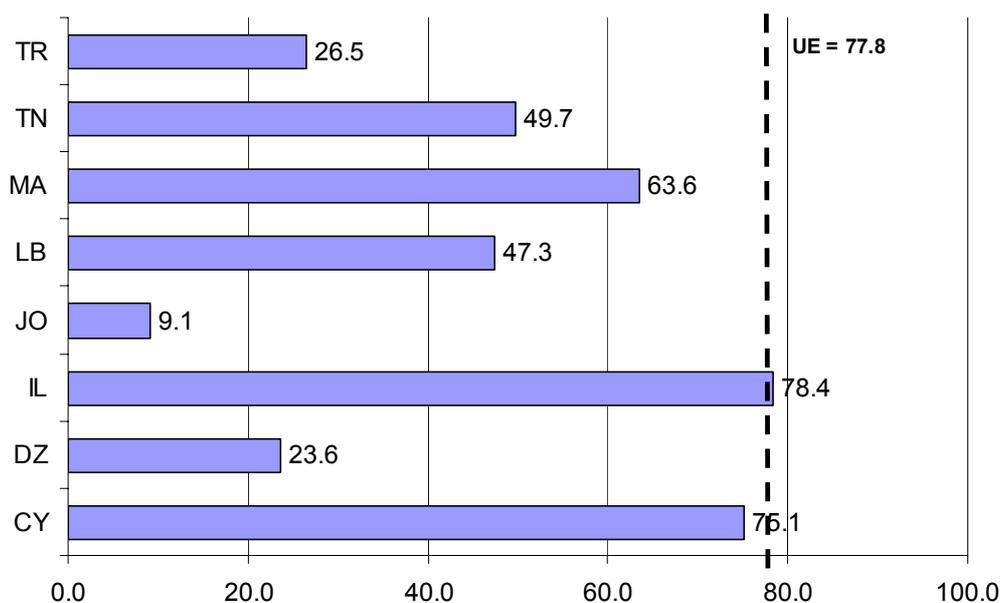
(5) Y compris tare des conteneurs et unités ro-ro.

Figure 3.3 : Ventilation du trafic maritime par type de fret, 2001



Notes :
Cf. Tableau 3.9.

Figure 3.4 : La conteneurisation en tant que part du fret non vrac, 2001



Notes :
Cf. Tableau 3.9.

Tableau 3.10 : Principaux types de marchandises transportées par voie maritime (en milliers de tonnes), 2001

Type de marchandises	ALGERIE (DZ)		ISRAEL (IL)		JORDANIE (JO)		LIBAN (LB)		MAROC (MA)		SYRIE (SY)		TUNISIE (TN)		TURQUIE (TR)	
	1998	2001	1999	2001	1998	2001	1999	2001	1997	2001	1998	2000	1998	2001	1998	2001
CEREALES	5 613	6 442	-	-	1 579	1 743	600	565	2 742	5 270	1 041	1 678	1 931	2 836	5 464	2 632
POMMES DE TERRE, AUTRES FRUITS OU LEGUMES FRAIS OU CONGELES	89	177	4 425	4 084	4	-	30	30	853	315	-	-	109	99	354	517
BETAIL VIVANT, BETTERAVE A SUCRE	223	347	-	-	34	-	123	132	-	-	-	-	3	0	-	1
BOIS ET LIEGE	444	681	50	12	78	92	7	11	556	82	296	316	-	-	1 001	677
TEXTILES, ARTICLES TEXTILES ET FIBRES ARTIFICIELLES, AUTRES MATIERES ANIMALES ET VEGETALES BRUTES	34	20	-	-	-	-	9	4	-	-	441	467	387	444	209	54
PRODUITS ALIMENTAIRES ET ALIMENTS POUR ANIMAUX GRAINES OLEAGINEUSES, FRUITS ET GRAISSES OLEAGINEUSES	1 662	2 072	-	-	420	256	308	261	1 218	1 351	975	916	754	1 002	1 295	1 338
COMBUSTIBLES MINERAUX SOLIDES	506	485	4 228	4 074	170	223	92	86	296	316	36	43	327	355	1 888	1 570
PETROLE BRUT ET DERIVES DU PETROLE	574	647	3 042	428	-	-	4	3	2 890	5 260	-	-	92	125	6 963	8 999
MINERAIS DE FER, DECHETS SIDERURGQUES ET DES HAUTS FOURNEAUX	75 308	80 136	3 077	3 037	20	103	1 715	1 450	8 316	11 503	20 364	20 486	9 736	10 019	53 946	48 238
MINERAIS ET DECHETS NON FERREUX	1 474	2 289	-	-	444	544	828	860	135	-	1 253	1 179	862	1 010	10 606	11 290
PRODUITS METAUX	180	38	-	-	-	-	-	-	280	15	-	-	65	-	1 178	1 879
CIMENT, CHAUX ET DERIVES MINERAUX POUR LE BATIMENT	-	-	1 867	1 510	-	-	-	-	1 042	337	-	-	174	437	9 792	13 121
MINERAUX BRUTS ET MANUFACTURES	560	742	-	-	368	415	230	218	384	405	6	17	700	726	6 074	9 001
FERTILISANTS NATURELS ET CHIMIQUES	119	251	2 338	2 416	613	174	3	1	3 500	4 329	-	-	2 196	2 437	9 569	6 469
PRODUITS CARBOCHIMIQUES, GOUDRON	1 345	869	-	-	5 264	6 396	32	17	12 184	12 940	1 385	1 043	1 580	1 865	2 706	3 159
PRODUITS CHIMIQUES AUTRES QUE CARBOCHIMIQUES ET GOUDRON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	716	1 709
PÂTE DE PAPIER ET PAPIER DE RECYCLAGE	654	879	-	-	1 311	174	151	149	4 259	2 961	523	694	2 243	2 378	4 811	3 741
ÉQUIPEMENTS, MACHINES, APPAREILLAGES, MOTEURS DE TRANSPORT, ASSEMBLES OU NON, ET PARTIES DE RECHANGE	-	-	212	119	-	-	126	123	-	83	149	153	126	219	1 186	228
ARTICLES MANUFACTURES DE MÉTAL	365	401	-	-	47	179	115	131	-	-	471	422	99	113	134	82
VERRE, OUVRAGES EN VERRE ET PRODUITS CÉRAMIQUES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	165	-	-	-	71	75	32
CUIR TEXTILE, HABILLEMENT ET AUTRES ARTICLES MANUFACTURES	47	42	-	-	-	-	37	38	-	-	-	-	34	44	188	153
ARTICLES DIVERS	28	32	139	178	15	-	77	96	197	40	5	7	345	400	474	239
NON CLASSIFIE	-	-	12 706	13 055	157	428	1 052	1 283	4 611	6 374	1 086	2 398	573	881	2 531	12 930
TOTAL	2 207	3 025	2 985	3 076	2 120	2 318	4	5	-	5 758	21	10	1 357	1 770	-	4 270
TOTAL	91 432	99 575	35 069	31 989	12 644	13 043	5 544	5 464	43 463	57 504	28 052	29 829	23 693	27 232	121 160	132 330

Bien que limité dans les ports MED, le transport en conteneurs et unités ro-ro se développe de manière constante, notamment dans les pays où ce type de fret possède encore un fort potentiel de croissance. Entre 1998 et 2001, le nombre de conteneurs a augmenté en moyenne de 10,5% par an pour la Jordanie et de 15,5% pour la Tunisie, tandis que Chypre et Malte ont enregistré une croissance d'environ 2,6% par an. La tendance est en revanche légèrement à la baisse pour le Liban, dont le nombre de conteneurs est passé de 229.000 à 227.000 unités. La Turquie a également été affectée par une diminution, principalement due à une chute du nombre de conteneurs après 2000.

Les unités vides occupent une place importante dans plusieurs pays MED, entraînant un volume considérable de capacité non utilisée. Les unités vides représentent 41% du nombre total de conteneurs pour la Jordanie et jusqu'à 47% pour le port de Beyrouth (Liban). Dans tous les pays pour lesquels des données ont été fournies, à l'exception de la Turquie, la proportion des unités vides est nettement supérieure lorsqu'il s'agit de trafic en sortie. En Jordanie, seules les unités en sortie du port d'Aqaba sont des unités vides. Ces chiffres importants sont en partie dus au déséquilibre des flux d'échanges de marchandises entre les pays MED et UE.

Tableau 3.11 : Trafic de conteneurs dans les pays MED

Pays	Année	En entrée			En sortie			Total		
		Unités	Unités vides	Tonnes (1000)	Unités	Unités vides	Tonnes (1000)	Unités	Unités vides	Tonnes (1000)
CHYPRE (CY)	1997	88 716	15 507	:	178 354	47 365	:	267 070	62 872	:
	1998	78 969	8 552	:	79 695	47 318	:	158 664	55 870	:
	1999	91 572	9 528	1 031	89 463	32 327	651	181 035	41 855	1 681
	2000	95 039	6 803	1 133	94 635	51 937	614	189 674	58 740	1 747
	2001	86 727	4 958	1 041	84 612	51 693	471	171 339	56 651	1 511
ALGERIE (DZ)	1997	:	:	1 158	:	:	45	:	:	1 202
	1998	:	:	1 322	:	:	36	:	:	1 358
	1999	:	:	1 455	:	:	93	:	:	1 547
	2000	:	:	2 029	:	:	89	:	:	2 394
	2001	:	:	2 041	:	:	104	:	:	2 145
ISRAEL (IL)	1997	411 000	32 000	5 394	398 000	164 000	3 418	809 000	196 000	8 812
	1998	454 000	47 000	5 799	444 000	191 000	3 756	898 000	238 000	9 555
	1999	457 000	36 000	6 030	450 000	195 000	3 754	907 000	231 000	9 784
	2000	490 000	35 000	6 454	485 000	215 000	4 017	975 000	250 000	10 471
	2001	489 000	33 000	6 502	482 000	219 000	3 898	971 000	252 000	10 400
JORDANIE (JO)	1997	53 579	:	783	54 903	40 217	231	108 482	40 217	1 014
	1998	62 883	:	915	61 778	49 635	186	124 661	49 635	1 101
	1999	67 910	:	1 010	67 862	54 892	212	135 772	54 892	1 222
	2000	77 397	:	1 179	73 763	60 909	206	151 160	60 909	1 385
	2001	86 154	:	1 296	82 017	68 357	210	168 171	68 357	1 506
LIBAN (LB)	1997	110 505	567	1 503	109 154	98 953	123	219 659	99 520	1 626
	1998	114 826	1 976	1 586	113 819	103 783	121	228 645	105 759	1 707
	1999	104 646	467	1 413	105 653	94 350	150	210 299	94 817	1 563
	2000	102 519	98	1 431	102 419	91 054	152	204 938	91 152	1 582
	2001	114 905	176	1 597	112 458	99 963	168	227 363	100 139	1 765
MAROC (MA)	1997	:	:	1 480	:	:	763	:	:	2 243
	1998	:	:	1 767	:	:	818	:	:	2 585
	1999	:	:	1 899	:	:	1 034	:	:	2 932
	2000	:	:	2 178	:	:	1 117	:	:	3 294
	2001	:	:	2 442	:	:	1 186	:	:	3 628
TUNISIE (TN)	1997	:	:	:	:	:	:	106 335	:	868
	1998	:	:	:	:	:	:	124 842	:	1 007
	1999	:	:	:	:	:	:	149 846	:	1 232
	2000	:	:	:	:	:	:	160 049	:	1 471
	2001	:	:	:	:	:	:	192 342	:	1 714
TURQUIE (TR)	1997	:	:	:	:	:	:	:	:	:
	1998	523 012	90 639	-	508 684	74 302	-	1 031 696	164 941	:
	1999	489 063	101 167	-	511 131	39 112	-	1 000 194	140 279	:
	2000	542 534	30 983	6 479	571 940	37 710	6 815	1 114 474	68 693	13 293
	2001	401 728	72 452	4 435	514 434	18 903	6 497	916 162	91 355	10 932

Tableau 3.12 : Les 15 premiers ports en termes de tonnage total par conteneur

No.	Port	Tonnes (1000)		
		2001	2000	1999
1	Haifa / IL	6 726	6 983	6 469
2	Izmir / TR	3 627	3 585	-
3	Ashdod / IL	3 424	3 269	3 125
4	Mersin / TR	3 225	2 838	-
5	Casablanca / MA	3 181	2 879	2 559
6	Istanbul / TR	2 632	5 523	-
7	Beirut / LB	1 765	1 582	1 563
8	Rades/Tunis / TN	1 586	1 340	1 143
9	Limassol / CY	1 506	1 730	1 681
10	Aqaba / JO	1 506	1 385	1 222
11	Alger / DZ	1 393	1 167	1 005
12	Gemlik / TR	1 226	1 123	-
13	Marsaxlokk / MT	695	-	-
14	Oran / DZ	344	259	259
15	Agadir / DZ	272	250	233

Note :

Les ports égyptiens et syriens sont exclus de la liste.

ENCADRE 3.1 – Statistiques sur le transport maritime collectées dans le cadre du projet MED-Trans.

Les statistiques sur le transport maritime collectées dans le cadre du projet MED-Trans s'appuient sur un schéma commun afin de garantir la comparabilité avec les statistiques produites par 13 États membres de l'Union européenne (l'Autriche et le Luxembourg ne sont pas compris car ils n'ont pas d'accès à la mer) et par 7 pays d'Europe centrale et orientale en phase d'adhésion (la République Tchèque, la Hongrie et la République Slovaque ne sont pas comprises). Dans l'Union européenne, ces statistiques sont produites conformément aux exigences de la Directive 95/64/CE relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer et aux Décisions de la Commission consécutives (98/385/CE et 2000/363/CE).

Des statistiques de base fournissant un cadre global du transport maritime de marchandises et des mouvements de passagers sont collectées pour chaque port MED selon les variables suivantes :

- Direction (entrée/sortie)
- Poids brut des marchandises (en tonnes)
- Nombre de passagers (sauf croisières)
- Nombre de passagers commençant/terminant une croisière dans le port
- Nombre de passagers en étape de croisière (transit dans le port)
- Nombre de navires

L'unité statistique est le port et non le pays. Dans certains cas (par exemple l'Égypte et la Turquie), seuls les ports principaux déclarent actuellement ces données. Les ports principaux sont les ports par lesquels passent plus d'1 million de tonnes de marchandises ou plus de 200.000 mouvements de passagers par an.

Le poids brut des marchandises est le tonnage des marchandises transportées, conditionnement compris mais sans la tare des conteneurs et unités ro-ro.

Le trafic commercial international et national est pris en compte. Tous les 12 pays MED fournissent habituellement ces données annuellement.

Les Tableaux 3.1 à 3.8 et les Figures 3.1 à 3.3 sont élaborés à partir de cet ensemble de données.

Aperçu général des flux maritimes entre l'Union européenne et les pays méditerranéens

A l'heure actuelle, les données collectées auprès des pays MED ne suffisent pas à établir un panorama complet des flux maritimes au sein de la région euro-méditerranéenne. Pour combler les lacunes des données manquantes, des estimations ont été calculées à partir des déclarations miroir (cf. encadré 3.2). En 2000, les marchandises transportées entre les ports UE et MED (sauf pour l'Égypte et Malte) correspondaient à environ 48% du total des flux de transport maritime MED en sortie¹, mais à seulement 22% des flux en entrée. En valeur absolue, environ 60 millions de tonnes de marchandises ont traversé la Méditerranée pour être déchargées dans des ports MED, contre 180 millions de tonnes dans l'autre direction. Ces chiffres comprennent 86 millions de tonnes de marchandises transportées à partir ou à

destination des ports égyptiens et 6 millions à partir ou à destination de Malte. L'Union européenne est le premier partenaire maritime de la région MED et de pratiquement tous les pays MED pris individuellement. Les marchandises en provenance ou à destination de l'UE absorbent généralement plus de 27% du tonnage total traité dans les ports de chaque pays, à l'exception seulement de la Jordanie (13%) et de la Turquie (19%). Les principaux partenaires maritimes de la Jordanie sont en effet les pays du sous-continent indien (28%) et l'Extrême-Orient (23%), tandis que les ports turcs entretiennent principalement des relations avec les pays d'Europe centrale et orientale et des Balkans (44%). Le poids des pays MED dans le trafic maritime de l'UE est nettement moins important puisqu'ils ne représentent pas plus de 8% en moyenne du tonnage total. Cependant, 72% des marchandises déchargées aux Pays-Bas proviennent des ports MED, contre 27% en Espagne, 17% en Italie et 16% en France. La part du trafic en direction de la région MED des flux en sortie de l'UE demeure toutefois inférieure à 12%.

¹ D'après notre évaluation de la qualité des données, ces pourcentages sont légèrement sous-estimés. Le pourcentage global devrait, en outre, être encore plus élevé si l'on considérait Malte et l'Égypte. Les flux en sortie de la Tunisie vers l'UE atteignent jusqu'à 70% du total.

Tableau 3.13 : Flux maritimes de marchandises entre les pays MED et l'UE, 2000

Pays	Milliers de tonnes de/vers les ports UE			Part du tonnage total %		
	De	Vers	Total	De	Vers	Total
Chypre (*)	2 618	1 389	4 007	47.8	76.9	55.0
Algérie	7 900	50 878	58 778	42.6	62.2	58.6
Égypte (*)	6 878	78 917	85 795	:	:	:
Israël (*)	6 460	5 217	11 677	22.1	37.6	27.1
Jordanie	1 395	201	1 596	26.0	2.9	12.9
Liban	1 984	113	2 097	38.2	32.0	37.8
Maroc (*)	7 514	7 584	15 097	26.1	32.8	29.1
Malte (*)	3 740	2 624	6 364	:	:	:
Syrie (*)	2 532	14 983	17 516	29.7	73.3	60.5
Tunisie (1)	6 473	3 021	9 494	43.4	26.9	36.4
Turquie	12 640	14 965	27 605	12.2	33.0	18.5
Total MED	60 135	179 891	240 026			

Note :

(*) Estimation (cf. encadré 3.2)

(1) Aucune relation fournie pour le port de La Skhira. La part des flux en sortie pour la Tunisie pourrait atteindre 70%.

Tableau 3.14 : Flux maritimes de marchandises entre les pays UE et MED, 2000

Pays	Milliers de tonnes de/vers les ports MED			Part du tonnage total %		
	De	Vers	Total	De	Vers	Total
Belgique	5 596	8 271	13 867	8.2	7.5	7.7
Allemagne	4 675	2 929	7 604	10.7	5.5	7.9
Danemark	304	140	444	0.3	0.1	0.2
Espagne	5 582	20 050	25 632	10.6	26.6	20.1
Grèce	7 121	13 858	20 979	11.2	8.1	8.9
France	10 978	38 236	49 214	11.9	15.7	14.6
Finlande	1 302	76	1 378	9.6	0.2	3.0
Italie	16 456	54 927	71 384	12.5	17.4	16.0
Irlande	209	191	401	0.2	0.1	0.1
Pays Bas	2 954	29 531	32 485	7.5	71.8	40.3
Portugal	509	4 559	5 068	4.0	10.4	9.0
Suède	969	838	1 807	1.3	1.0	1.1
Royaume Uni	3 479	6 285	9 764	1.4	2.0	1.7
Total UE	60 135	179 891	240 026	5.9	9.2	8.0

Tableau 3.15 : Flux maritimes entre certains pays MED et les autres régions du monde

Pays de relation	ALGERIE			JORDANIE			LIBAN ⁽¹⁾			TUNISIE ⁽²⁾			TURQUIE		
	1998	2000	2001	1998	2000	2001	1998	2000	2001	1998	2000	2001	1998	2000	2001
Trafic national	3 447	3 573	3 359	-	-	-	1	4	3	:	1 683	1 849	34 128	34 897	23 849
Union européenne	50 127	58 778	56 739	1 876	1 596	1 451	2 300	2 097	2 285	:	9 494	9 790	17 297	27 611	26 671
Europe - sauf UE	7 241	8 071	8 464	1 407	907	1 143	1 557	1 008	1 343	:	4 535	4 447	22 158	31 124	24 942
Afrique	850	982	1 177	1 051	994	1 156	418	505	561	:	1 711	2 046	22 753	22 964	25 767
Amérique	27 577	27 200	26 649	1 349	1 564	1 680	543	586	610	:	2 162	2 691	6 809	11 828	9 686
Proche et moyen Orient	597	242	301	1 029	687	780	658	572	604	:	1 082	991	7 487	9 419	10 918
Républiques asiatiques de l'ex-URSS	-	2	-	-	-	-	7	-	0	:	-	-	958	1 425	1 480
Sous-continent indien	32	115	105	2 552	3 432	3 495	0	0	0	:	334	287	673	888	612
Extrême Orient	848	842	2 092	2 577	2 797	2 810	43	27	28	:	321	302	981	1 761	1 894
Asie Australe, Iles de la Mer du Sud et Antarctique	354	245	422	645	134	75	37	50	0	:	40	52	1 414	2 178	1 995
Non classifié	359	251	266	158	247	454	653	698	738	:	4 749	4 868	6 502	4 935	4 504
Total	91 432	100 301	99 575	12 644	12 358	13 043	6 216	5 547	6 173	:	26 110	27 323	121 160	149 029	132 316

Notes :

(1) La catégorie « Non classé » comprend le tonnage total du port de Tripoli.

(1) La catégorie « Non classé » comprend le tonnage total du port de La Skhira.

Alors que pour l'Algérie, la Tunisie et le Liban, la part des flux maritimes avec l'UE est restée plus ou moins stable au cours de ces dernières années, on remarque un léger déclin en Jordanie et une diminution marquée en Turquie. En élargissant le cadre de comparaison aux pays d'Europe centrale et orientale (dont la plupart devraient adhérer à l'UE au cours des prochaines années), la part augmente de 0,9% supplémentaires en Algérie et jusqu'à 4,6% supplémentaires en Tunisie.

Du fait de sa position centrale au sein du bassin méditerranéen, l'Italie est le premier partenaire des ports MED. Elle concentre en effet 31% du tonnage total déchargé dans l'UE et 27% du tonnage total au départ des ports de l'UE et à destination de la région MED, pour un volume total de 71.000 tonnes. L'Italie est en outre la

première ou la deuxième relation maritime dans tous les pays MED, à l'exception de la Jordanie et du Maroc (où elle se place en troisième position). Elle apparaît en outre 7 fois dans la liste des couloirs maritimes UE-MED avec plus de 2 millions de tonnes transportées en 2000. La France et l'Espagne apparaissent également comme des destinations maritimes importantes, suivies de la Grèce. Bien que 9% des marchandises à destination de la région MED passent par les ports belges, ceux-ci ne figurent pas parmi les principaux partenaires en ce qui concerne les flux dans la direction opposée. Inversement, les Pays-Bas absorbent 16% du total des marchandises en provenance des pays MED et déchargées dans l'UE, mais ils ne jouent pas un rôle important pour ce qui est des flux dans l'autre direction.

Figure 3.5a : principaux pays de l'UE chargeant des marchandises à destination des ports MED

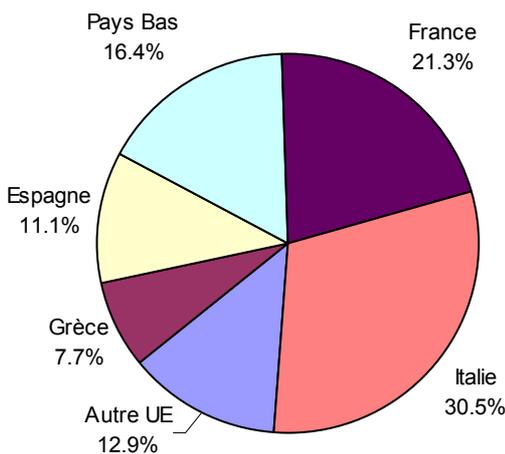
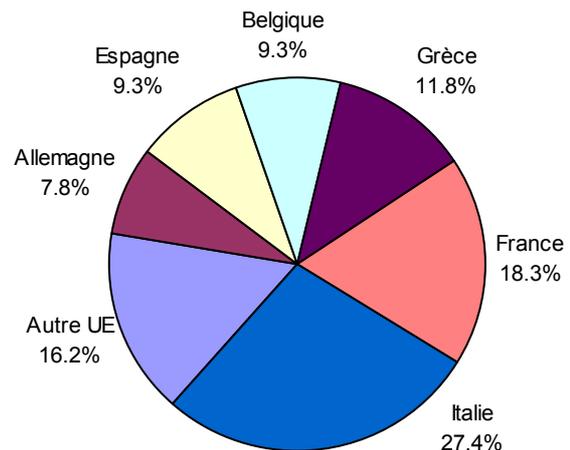


Figure 3.5b : principaux pays de l'UE déchargeant des marchandises provenant des ports MED



Environ 25 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par voie maritime entre l'Égypte et l'Italie en 2000, contre 23 millions entre l'Égypte et les Pays-Bas et 18 millions entre l'Algérie et la France. Ces trois couloirs principaux correspondent à 27% des flux totaux. Au cours de la même année, 2,4 millions de tonnes de marchandises sont passées par 25 couloirs

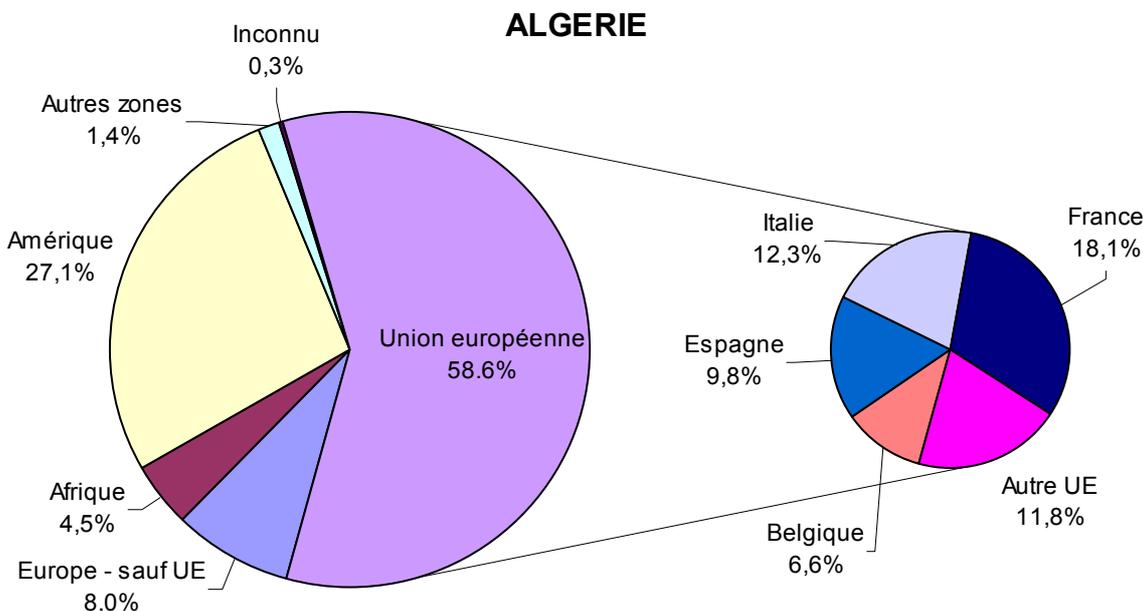
maritimes entre des pays MED et des pays de l'UE. Du côté européen, l'Italie figure dans sept de ces couloirs, suivie par la France (cinq couloirs) et l'Espagne (quatre couloirs). Du côté MED, les couloirs principaux se concentrent sur l'Égypte et l'Algérie, avec sept couloirs pour chacun de ces pays, tandis que la Turquie n'apparaît que trois fois.

Tableau 3.16 : Couloirs maritimes euro-méditerranéens avec au moins 2 millions de tonnes de marchandises, 2000

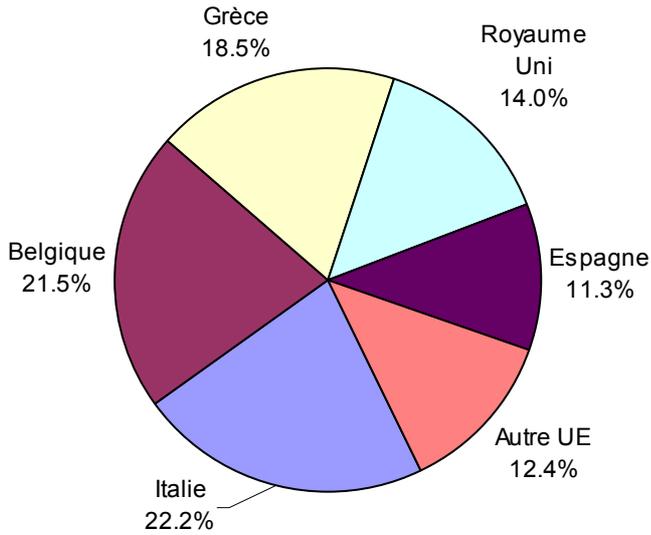
N°	Pays MED	Pays UE	Milliers de tonnes
1	Egypte	Italie	25 086 (*)
2	Egypte	Pays Bas	22 616 (*)
3	Algérie	France	18 155
4	Egypte	France	15 200 (*)
5	Algérie	Italie	12 374
6	Algérie	Espagne	9 827
7	Syrie	Italie	9 701 (*)
8	Turquie	Italie	9 662
9	Egypte	Grèce	9 221 (*)
10	Turquie	Grèce	7 286
11	Algérie	Belgique	6 609
12	Syrie	France	5 294 (*)
13	Maroc	France	5 208 (*)
14	Algérie	Pays Bas	4 773
15	Egypte	Espagne	4 637 (*)
16	Maroc	Espagne	4 500 (*)
17	Tunisie	Italie	4 164
18	Malte	Italie	3 778 (*)
19	Turquie	Espagne	3 441
20	Algérie	Allemagne	3 285
21	Egypte	Portugal	3 276 (*)
22	Israël	Italie	3 202 (*)
23	Algérie	Royaume Uni	2 514
24	Tunisie	France	2 451
25	Egypte	Royaume Uni	2 406 (*)

(*) Estimation (cf. encadré 3.2)

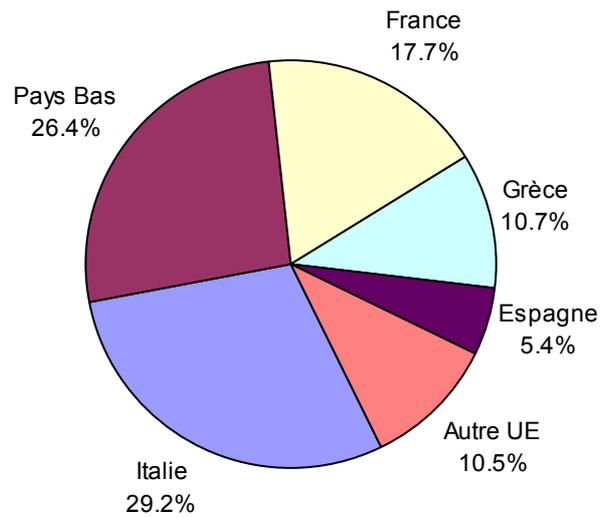
Figure 3.6 : Flux maritimes entre les pays MED et l'UE (graphiques simples) ou entre des régions du monde et l'UE (graphiques doubles)



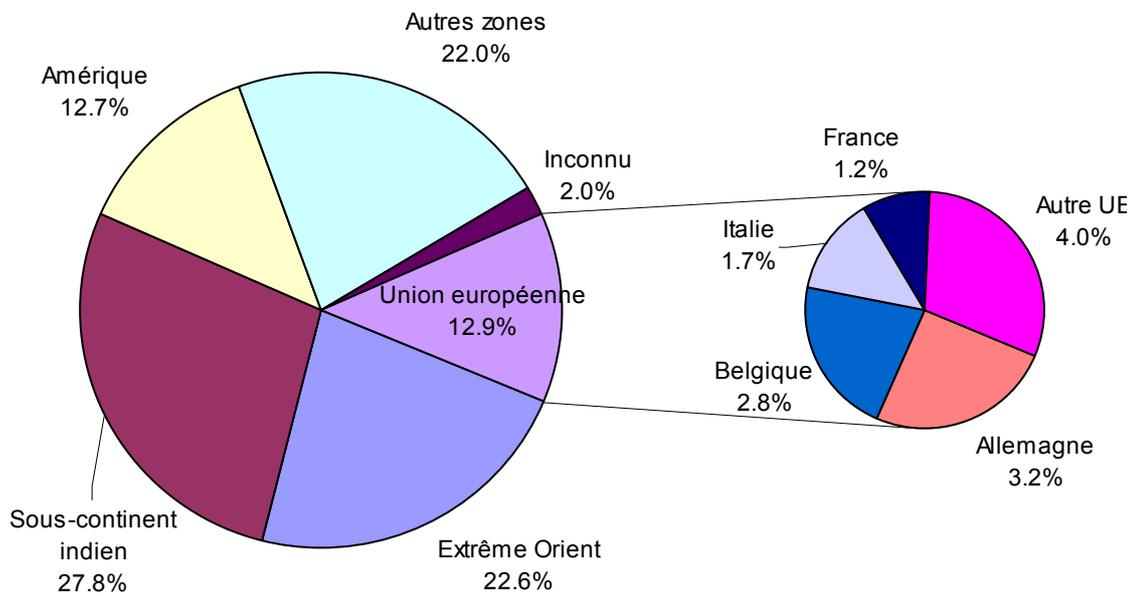
CHYPRE



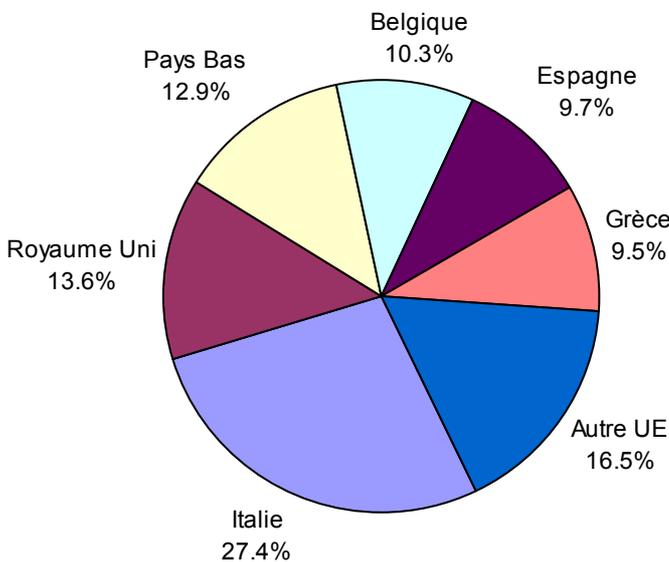
EGYPTE



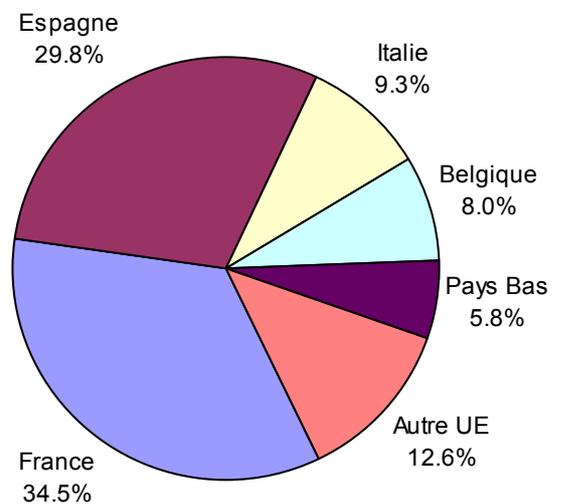
JORDANIE



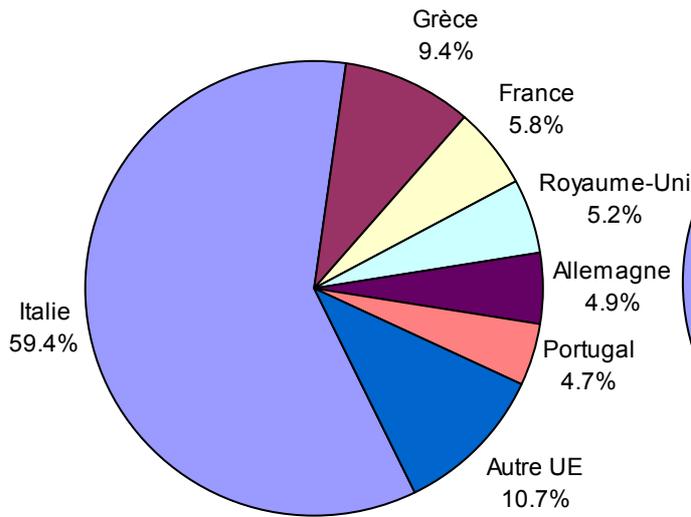
ISRAEL



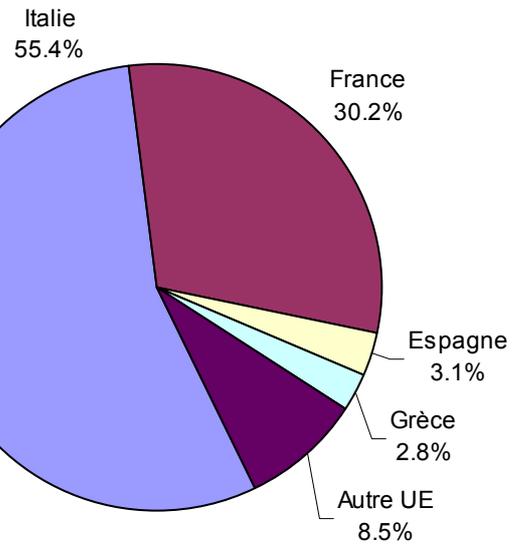
MAROC



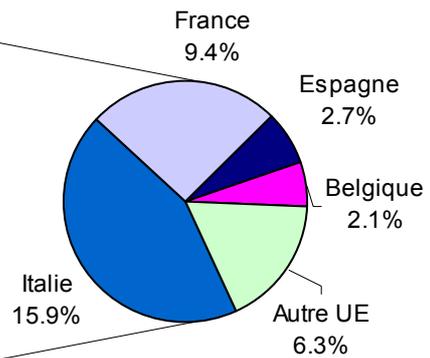
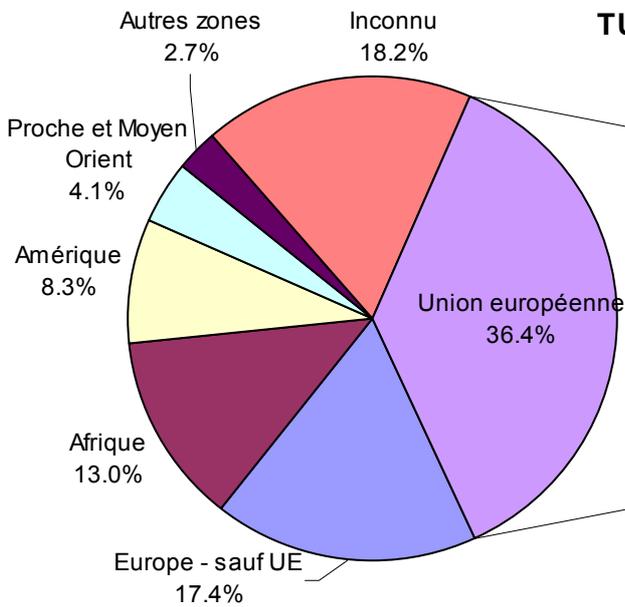
MALTE



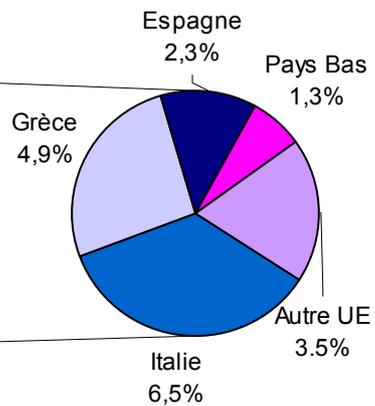
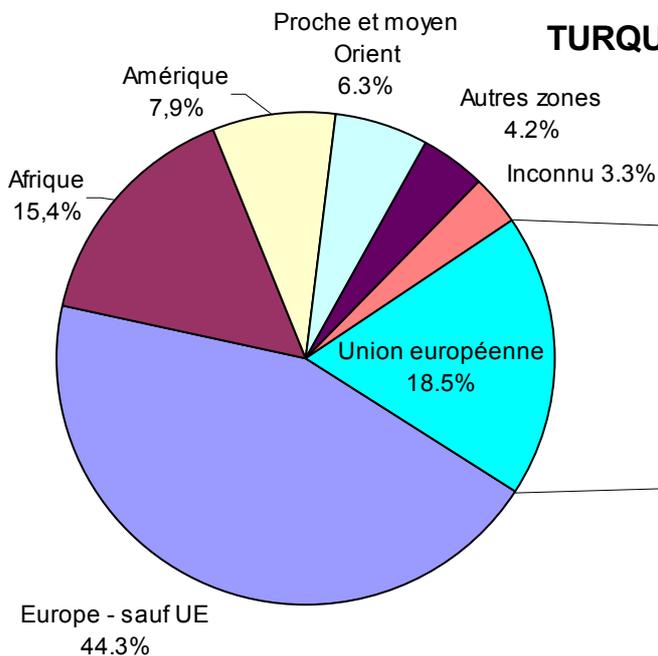
SYRIE

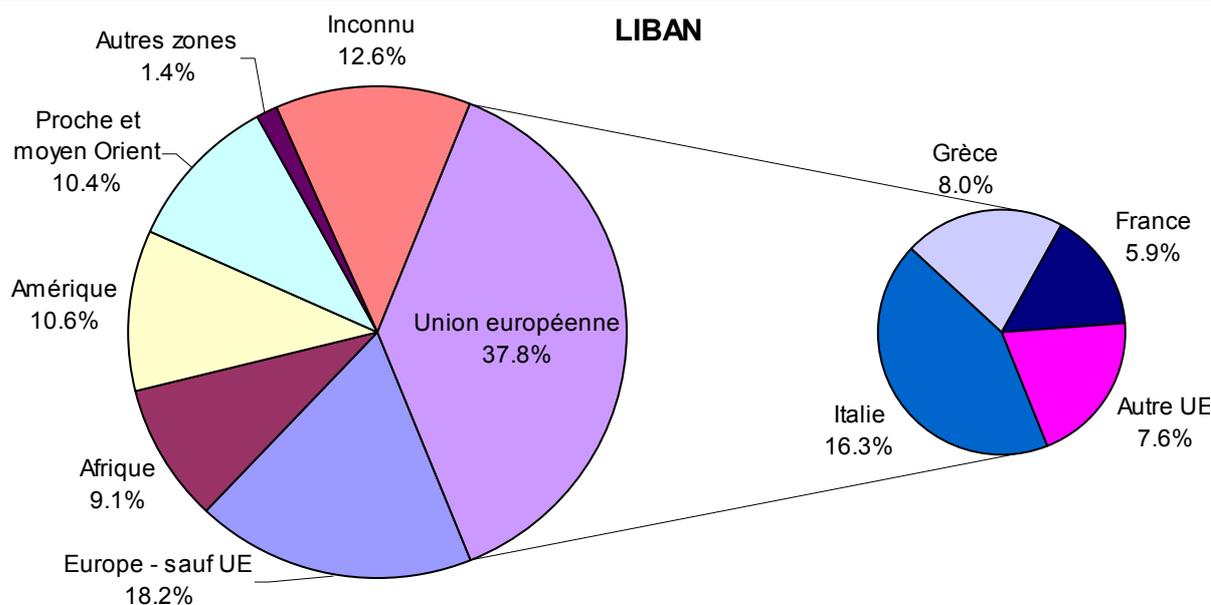


TUNISIE



TURQUIE





Encadré 3.2 – Statistiques sur les flux maritimes de pays à pays collectées dans le cadre du projet MED-Trans et estimation des flux UE-MED.

Outre les tableaux décrits à l'encadré 3.1, la base de données régionale établie dans le cadre du projet MED-Trans comprend aussi des statistiques plus détaillées sur les marchandises et les passagers transportés par voie maritime. Les tableaux que le projet MED-Trans vise à collecter pour les ports principaux de chaque pays MED sont équivalents à ceux collectés par Eurostat pour les États membres et comprennent des ventilations sur la relation des flux maritimes (port ou pays de chargement/déchargement), le type de fret, le type de marchandises et la nationalité du navire, comme suit :

- MEDA1 – Transports maritimes de marchandises dans les principaux ports MED, par port, type de fret et relation
- MEDA2 – Transports maritimes de marchandises, autres qu'en conteneurs ou unités mobiles, dans les principaux ports MED par port, type de fret et relation
- MEDB1 – Transports maritimes de marchandises dans les principaux ports MED par port, type de fret, marchandise et relation
- MEDC1 – Transports maritimes de marchandises, en conteneurs ou roll-on roll-off, dans les principaux ports MED par port, type de fret, relation et situation de chargement
- MEDD1 – Transports maritimes de passagers dans les principaux ports MED par port, relation et nationalité d'enregistrement du navire
- MEDE1 – Transports maritimes de marchandises dans les principaux ports MED par port, type de fret, relation et nationalité d'enregistrement du navire
- MEDF1 – Trafic portuaire dans les principaux ports MED par port, type du navire chargeant ou déchargeant le fret et taille par classe de port en lourd.
- MEDF2 – Trafic portuaire dans les principaux ports MED par port, type du navire chargeant ou déchargeant le fret et taille par classe de jauge brut.

Plusieurs pays MED fournissent ces tableaux détaillés de manière partielle depuis 1997, mais dans la plupart des cas, les statistiques ne couvrent pas toutes les ventilations demandées ou ne correspondent pas toujours à la classification exigée. Les données présentées ici sont obtenues avec un certain niveau d'approximation à partir des classifications nationales ou en croisant les sources. La comparabilité est par conséquent garantie, mais non intégralement. L'harmonisation des données est l'un des principaux objectifs du projet MEDSTAT/MED-Trans. Les données des tableaux 3.9 à 3.12, du tableau 3.15 et des figures 3.3 et 3.4 sont extraites des ensembles de données mentionnés ci-dessus.

Afin d'obtenir un cadre complet des flux euro-méditerranéens, des estimations ont été calculées pour les pays MED qui n'ont pas fourni de données de flux en 2000 (Égypte, Israël, Malta, Maroc et Syrie) et pour ceux dont la qualité des données ne permettait pas d'obtenir suffisamment de détails (Chypre). Il convient néanmoins d'analyser les résultats avec prudence car les statistiques de l'UE ne concernent que le trafic déclaré par les ports principaux (c'est-à-dire ceux dont le volume annuel est supérieur ou égal à 1 million de tonnes). Les chiffres présentés dans les tableaux 3.13, 3.14 et 3.16 et dans les figures 3.5a et 3.5b s'appuient sur ces estimations.

L'analyse des différences entre le tonnage des marchandises importées et exportées par voie maritime et les flux des marchandises effectivement chargées et déchargées dans les ports MED et UE présente des résultats intéressants. En 2000, l'Union européenne a importé environ 91 millions de tonnes transportées par voie maritime depuis les pays MED. Au cours de la même année, le volume des marchandises transportées depuis les ports MED vers les ports de l'UE est estimé à deux fois plus (180 millions de tonnes). La différence est moins importante dans le sens opposé, avec environ 54 millions de tonnes exportées par l'UE vers les pays MED et 60 millions de tonnes en provenance de l'UE déchargées dans les pays MED. Il va sans dire que la Méditerranée est une immense plate-forme pour les échanges dont l'activité dépasse largement les limites du commerce entre les partenaires UE-MED. Il est ainsi probable qu'une grande partie des marchandises déchargées dans les ports de l'UE et provenant de la Méditerranée méridionale ne sont pas forcément destinées au pays où elles sont déchargées mais qu'elles soient ensuite transportées par voie terrestre ou par voie maritime à nouveau vers d'autres pays de l'UE ou

PEC. Les statistiques du commerce fournissent des informations sur l'origine et la destination finale de ces flux mais pas sur les autres étapes de l'itinéraire de transport. Ainsi, lorsque les marchandises parviennent à leur destination finale par voie terrestre, elles sont probablement enregistrées dans les statistiques du commerce comme des importations par voie terrestre, même si une partie du transport a été effectuée par voie maritime. L'une des conséquences de la mise en place du marché unique européen est que les importations/exportations d'un État membre quel qu'il soit en provenance/à destination de l'Atlantique, l'Extrême-Orient, l'Afrique du Nord ou le Moyen-Orient peuvent être effectuées ou réacheminées vers n'importe quel port des 15 États membres. C'est surtout du fait de l'existence d'un certain nombre de ports plates-formes (*hubs*) sur le littoral nord de la Méditerranée que des différences entre les pays sont présentes. Par ailleurs, les flux Nord-Sud sont pratiquement tous absorbés par le pays MED où les marchandises sont déchargées, comme l'indique la différence nettement moins importante qui existe entre les chiffres du commerce maritime et ceux du transport maritime dans cette direction.

Encadré 3.3 – Autres sources internationales de statistiques sur le transport maritime

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) est une agence spécialisée des Nations Unies dont le but est d'améliorer la sécurité maritime et de lutter contre la pollution des mers. Elle est également impliquée dans les aspects juridiques, telles que les problèmes liés à la responsabilité et la compensation, et dans la facilitation du trafic maritime international. Créée en 1948, elle compte à l'heure actuelle 162 États membres. (<http://www.imo.org>)

L'Organisation Européenne des Ports Maritimes Communautaires (European Community SeaPorts Organisation - ESPO) a été fondée en 1993 et représente les autorités portuaires, les associations et les administrations portuaires des ports maritimes de l'Union européenne. Elle a pour mission d'influencer, autant que possible, les politiques publiques au sein de l'UE pour parvenir à la mise en place d'un secteur portuaire européen sûr, efficace et viable du point de vue environnemental, opérant en tant qu'élément essentiel d'une industrie des transports où prédominent des conditions de marché libres et inaltérées. (www.espo.be)

L'Association Internationale des Ports (Association of Ports and Harbours - IAPH) est souvent citée comme « les ports unis du monde », où sont représentés les membres actifs de la communauté portuaire globale, notamment les PDG des ports, les directeurs et les dirigeants des ports, pour promouvoir et mettre en avant leur cause et leurs intérêts communs. L'IAPH encourage activement le développement de l'industrie maritime et portuaire internationale, en veillant à ce que les intérêts et les opinions de cette industrie soient représentés auprès des organisations internationales impliquées dans la réglementation du commerce et du transport internationaux. Sa mission comprend la collecte, l'analyse, l'échange et la diffusion d'informations sur l'évolution du commerce, du transport et des ports internationaux et sur la réglementation de ces industries. (www.iaphworldports.org)

L'Association des Ports de Croisières Méditerranéens (Association of Mediterranean Cruise Ports – MEDCRUISE) est une organisation sans but lucratif créée en juin 1996 pour promouvoir les intérêts des ports méditerranéens et encourager les bonnes relations et la collaboration entre tous les ports de croisières du monde. Par l'intermédiaire de son site Internet, elle permet à ses membres d'échanger des statistiques sur le trafic des passagers de croisières, sur les nouvelles tendances du tourisme par zone géographique et sur les caractéristiques des ports de croisières. (www.medcruise.com)

Transports terrestres

Dans la plupart des pays MED, les modes de transport par voie terrestre ne représentent qu'une petite fraction des flux de transport transfrontaliers. A l'exception de la Turquie, la route et le chemin de fer sont surtout des modes de transport intérieurs. Plusieurs facteurs historiques et politiques sont responsables de la faible intégration interrégionale des transports terrestres, outre le fait que le volume de commerce entre les pays MED est plutôt réduit et qu'ils sont séparés physiquement par la mer de leurs principaux partenaires commerciaux. Cependant, dans le contexte euro-méditerranéen, la présence d'un système de transports terrestres

efficace est essentielle dans une perspective multi-modale, pour assurer la liaison des passagers et des marchandises affluant vers les ports et les aéroports avec leur origine et destination intérieures.

Le transport de passagers et de marchandises par la route est malheureusement le secteur le plus faible des statistiques de transport et nécessite la mise en place d'enquêtes. Ce chapitre présente un aperçu des infrastructures et du matériel de transports terrestres dans les pays MED et aborde aussi brièvement les aspects liés au transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer.

Infrastructures de transport par route, chemin de fer et oléoducs

Plus de 741.000 km de routes se déploient au sein de la région MED. Avec 429.000 km de route, la Turquie détient à elle seule plus de 57% du réseau tout entier. Vient ensuite l'Algérie avec 105.000 km, soit environ 14%. Dans les autres pays, la longueur du réseau routier varie de 57.200 km au Maroc à 2.500 km à Malte, qui possède de loin le réseau le plus court parmi les pays MED. La longueur des routes disponibles dans la Cisjordanie et Bande de Gaza est à peine supérieure à celle de Malte (2.055 km d'après les données 1998), pour une superficie environ 19 fois plus vaste et une population pratiquement 10 fois plus nombreuse. Entre 1997 et 2001, les infrastructures routières se sont développées à un taux de croissance annuel de 2,97% dans l'ensemble de la région MED, avec la construction d'environ 61.000 km de nouvelles routes en quatre ans. La Turquie a construit pratiquement 47.000 km de routes, dont 323 km d'autoroutes. L'Égypte a, pour sa part, étendu son réseau routier de 2.500 km par an en moyenne, contre 1.000 km pour l'Algérie et la Syrie. La moyenne annuelle la plus basse est celle du Maroc, où la longueur des routes a en réalité diminué dans le temps. Durant la même période, au moins 161.000 km de nouvelles routes ont été construits dans l'UE.

Par rapport aux 52.748 km d'autoroutes disponibles dans l'UE (données 2001), le réseau autoroutier dans les pays MED ne constitue qu'une partie minime des infrastructures de

transport routier. Par ailleurs, dans tous les pays de l'UE, le système s'appuie sur ces routes spécifiquement rapides, qui représentent approximativement 1,57% du réseau tout entier. L'Allemagne peut se targuer de bénéficier d'une concentration particulièrement élevée d'autoroutes, qui couvrent près de 5% de ses infrastructures routières nationales. Dans les pays MED en revanche, il n'existe pas toujours d'autoroutes véritables, c'est-à-dire des routes qui comportent, pour les deux sens de circulation, des chaussées distinctes séparées, qui ne desservent pas les propriétés riveraines, qui ne croisent à niveau ni routes, ni voie ferrée, ni chemin pour la circulation de piétons, qui sont spécialement signalées et sont réservées à certaines catégories de véhicules routiers automobiles¹. Malte n'en possède aucune. En Israël, elles ne représentent pas plus de 0,34% du réseau total, contre 0,43% en Turquie et 0,64% en Algérie. Il convient en outre d'analyser les chiffres avec prudence car les définitions adoptées tendent à différer d'un pays à l'autre².

¹ D'après la définition commune des "autoroutes" adoptée dans le glossaire CEE-ONU/CEMT/Eurostat des statistiques de transport.

² Les chiffres du tableau 4.2 pour la Jordanie comprennent dans la catégorie "autoroutes" les routes internationales, celles reliant les gouvernorats et les routes de 4 à 6 voies ; ils ne sont pas harmonisés avec la définition des autoroutes.

Tableau 4.1 : Infrastructures de transports terrestres dans les régions MED, UE et PEC.

		1997	1998	1999	2000	2001
Routes (km)	MED	679 601	682 806	697 195	731 955	740 709
	UE	3 229 912	3 243 299	3 249 706	3 952 937	:
	PEC	:	1 104 357	1 199 278	:	:
Chemin de fer (lignes - km)	MED	25 852	25 992	25 781	25 487	25 057
	UE	154 261	153 640	152 723	156 353	148 598
	PEC	66 324	65 826	65 409	65 159	63 627
Oléoducs (km)	MED	22 713	22 713	22 713	22 713	20 398
	UE	21 872	21 799	21 579	21 600	:
	PEC	10 234	10 234	10 129	10 129	10 136

Note : Les différences de définitions entre les pays limitent la comparabilité des données sur le transport routier.

Tableau 4.2 : Infrastructures routières (longueur des routes en km)

Pays	Type de routes	1997	1998	1999	2000	2001
Algérie (DZ)	Autoroutes	645	645	645	645	645
	Autres routes	100 348	101 863	102 641	103 545	104 084
	Total	100 993	102 508	103 286	104 190	104 729
Chypre (CY)	Autoroutes	195	204	216	240	257
	Autres routes	10 459	10 616	10 793	10 901	11 151
	Total	10 654	10 820	11 009	11 141	11 408
Égypte (EG)	Autoroutes	:	:	:	:	:
	Autres routes	:	:	:	:	:
	Total	42 200	43 000	49 810	49 810	45 345
Israël (IL)	Autoroutes	56	56	:	56	:
	Autres routes	15 527	15 921	:	16 225	:
	Total	15 583	15 977	16 195	16 281	16 521
Jordanie (JO)	Autoroutes	2 894	2 906	2 911	2 911	:
	Autres routes	4 128	4 227	4 289	4 334	:
	Total	7 022	7 133	7 200	7 245	7 259
Liban (LB)	Autoroutes	:	:	:	:	:
	Autres routes	:	:	:	:	:
	Total	6 359	:	:	6 598	:
Malte (MT)	Autoroutes	-	-	-	-	-
	Autres routes	1 972	2 170	2 183	2 262	2 254
	Total	1 972	2 170	2 183	2 262	2 254
Maroc (MA)	Autoroutes	372	372	372	:	:
	Autres routes	57 148	57 146	57 146	:	:
	Total	57 520	57 520	57 520	57 226	57 226
Autorité Palestinienne (PS)	Autoroutes	:	:	:	:	:
	Autres routes	:	:	:	:	:
	Total	2 055	2 495	:	:	:
Syrie (SY)	Autoroutes	:	897	927	927	927
	Autres routes	:	40 895	42 454	43 648	44 933
	Total	41 451	41 792	43 381	44 575	45 860
Tunisie (TN)	Autoroutes	142	142	142	142	195
	Autres routes	18 855	18 855	18 855	18 855	18 856
	Total	18 997	18 997	18 997	18 997	19 050
Turquie (TR)	Autoroutes	1 528	1 726	1 749	1 773	1 851
	Autres routes	380 289	379 442	384 211	416 607	427 372
	Total	381 817	381 168	385 960	418 380	429 223

Notes:

La longueur fournie est celle à la fin de l'année, sauf pour l'Égypte qui est en milieu d'année.

Les différences de définitions entre les pays limitent la comparabilité des données, en particulier pour les autoroutes.

Seuls huit pays sur douze de la Méditerranée disposent de lignes de chemin de fer en service : l'Algérie, le Maroc, la Tunisie, l'Égypte, la Jordanie, la Syrie, Israël et la Turquie. C'est la Turquie qui possède l'infrastructure la plus étendue, avec un réseau de voie ferrée de 8.700 km de longueur, pour la plupart à voie unique. Les lignes ferroviaires de la Turquie sont presque deux fois plus longues que celles de l'Égypte et plus de 16 fois plus longues que celles de la Jordanie. En Israël et en Égypte, plus de 32% des lignes ferroviaires sont à deux voies ou plus.

Les lignes électrifiées représentent près de 53% du réseau au Maroc, contre 20% en Turquie. En Jordanie et en Israël en revanche, aucune ligne n'est électrifiée. Dans l'UE, 50% en moyenne des lignes de chemin de fer sont électrifiées. La Grèce, qui n'en possède aucune, et l'Irlande, avec

seulement 2%, sont des rares exceptions car dans la plupart des pays de l'UE, la proportion de lignes électrifiées dépasse largement 30% en général et atteint plus de 75% dans la région du Bénélux.

Dans la région MED, tout comme dans l'UE et les PEC, les infrastructures ferroviaires dans leur ensemble sont en train de se réduire. En effet, dans la plupart des pays, le réseau routier s'est étendu au détriment du chemin de fer. C'est en Algérie et en Tunisie que la diminution la plus visible a été enregistrée entre 1997 et 2001, avec respectivement -4,2% et -4,1%. Dans certains pays, de nouvelles lignes ont par ailleurs été mises en place, mais à un rythme très lent, comme par exemple en Syrie (0,28%) et en Turquie (0,19%). Seul Israël a développé de manière considérable son réseau ferroviaire, à un rythme de croissance d'environ 2,6% par an.

Tableau 4.3 : Infrastructures ferroviaires

Pays	Longueur des lignes en km						
	1997	1998	1999	2000	2001		
						% d'électrifiés	% de voies doubles ou plus
Algérie (DZ)	4 219	4 272	4 256	3 973	3 548	:	9.9
Egypte (EG) ⁽¹⁾	4 961	4 972	5 024	5 012	5 047	:	32.1
Israël (IL)	609	666	663	669	676	0.0	38.9
Jordanie (JO)	524	524	524	524	524	0.0	-
Maroc (MA)	1 907	1 907	1 907	1 907	1 907	52.6	19.4
Syrie (SY)	2 767	2 786	2 790	2 796	2 798	:	:
Tunisie (TN)	2 258	2 258	1 935	1 935	1 909	:	9.0
Turquie (TR)	8 607	8 607	8 682	8 671	8 671	20.2	4.8

Notes:

(1) Données en milieu d'année.

Les oléoducs et gazoducs sont exploités dans plusieurs pays MED, sur une longueur totale de 33.000 km. Le réseau de 13.000 km en service en Algérie est le plus étendu au sein de la région MED. Les infrastructures de transport par oléoducs de l'Algérie sont, en outre, 3 fois plus étendues que celles de son réseau ferroviaire. Les oléoducs tunisiens ont eux aussi une

longueur supérieure à celle de la voie ferrée. La région MED exploite principalement des oléoducs, mais on compte également près de 11.000 km de gazoducs. Le réseau d'oléoducs de la région MED a une longueur totale légèrement supérieure à celle de l'UE et plus de deux fois plus importante par rapport aux PEC.

Tableau 4.4 : Oléoducs et gazoducs, 2000

Pays	Longueur en km	
	Oléoducs	Gazoducs
Algérie (DZ)	7 172	5 796
Egypte (EG)	8 934	1 931
Israël (IL)	254	-
Jordanie (JO) ⁽¹⁾	209	:
Maroc (MA)	540	-
Syrie (SY) ⁽¹⁾	1 819	:
Tunisie (TN)	1 487	1 890
Turquie (TR)	2 298	1 259
MED	22 713	10 876
UE ⁽²⁾	21 600	177 925
PEC	10 129	:

Notes : (1) Source : The World Factbook, 2001 ; en Jordanie, les oléoducs ne sont peut-être pas utilisés (2) Données 1999 : estimation pour les gazoducs (de transmission uniquement)

La densité des infrastructures de transport reflète dans une large mesure la répartition de la population car les canaux de transport tendent, en effet, à être développés davantage dans les zones plus peuplées, où l'activité économique est plus prospère. Les grands déserts d'Afrique du Nord et d'une partie du Moyen-Orient affectent les caractéristiques du développement des infrastructures de transports terrestres. D'après les données 2000, la densité du réseau routier au sein de la région MED est d'environ 138 km pour 1.000 km². Ce chiffre est peu élevé par rapport à la moyenne de l'UE qui est de 1.253 km pour 1.000 km². Il existe en outre des différences

marquées d'un pays à l'autre. En effet, l'Algérie est en deuxième position des pays MED pour la longueur de ses routes, mais la densité de sa population et de son réseau routier est la plus basse de la région, avec seulement 44 km pour 1.000 km². D'un autre côté, avec moins de 2.000 km de routes, Malte présente une densité de 7.158 km pour 1.000 km². Chypre, pour sa part, est proche de la moyenne UE avec 1.911 km pour 1.000 km²; viennent ensuite Israël (735,2 km pour 1.000 km²) et le Liban (634,5 km pour 1.000 km²).

Avec seulement 669 km de lignes de chemin de fer, le réseau ferroviaire israélien présente une densité de 30,2 km pour 1.000 km². Cette valeur est, de loin, la plus élevée au sein du groupe MED, mais elle reste nettement inférieure à la moyenne pour l'UE, qui est de 49,6 km. La densité en Turquie et en Tunisie correspond à environ 11 km de lignes pour 1.000 km², contre seulement 1,7 km pour l'Algérie. La région PEC est en revanche mieux équipée en lignes de chemin de fer que les régions MED et UE, avec un réseau ferroviaire de 65.000 km, qui correspond à une densité moyenne de 60,4 km pour 1.000 km².

La concentration d'oléoducs s'avère également plus importante dans les PEC que dans les deux autres régions. En effet, bien que la longueur totale du réseau n'atteigne guère plus de 10.000 km, sa densité s'élève à 9,6 km pour 1.000 km², contre 6,8 km dans l'UE et une estimation de 4,2 km dans la région MED.

Tableau 4.5 : Densité des infrastructures de transports terrestres (en km pour 1.000 km²), 2000

Pays	Routes	Chemin de fer	Oléoducs
Chypre (CY)	1 911.0	-	-
Algérie (DZ)	43.8	1.7	3.0
Egypte (EG)	49.7	4.4	8.9
Israël (IL)	735.2	30.2	11.5
Jordanie (JO)	81.1	5.9	2.3
Liban (LB)	634.5	-	-
Maroc (MA)	81.2 ⁽¹⁾	2.7	0.8
Malte (MT)	7 158.2	-	-
Autorité Palestinienne (PS)	414.5 ⁽²⁾	-	-
Syrie (SY)	240.7	15.1	9.8
Tunisie (TN)	116.1	11.8	9.1
Turquie (TR)	532.6	11.0	3.0
MED	138.3	4.7	4.2
UE	1 253.3 ⁽³⁾	49.6	6.8
PEC	1 112.2 ⁽³⁾	60.4	9.4

Note : (1) données 2001 ; (2) données 1998 ; (3) données 1999

Matériel de transport routier et ferroviaire

A la fin de l'année 2001, les pays MED comptaient environ 2 millions de motocycles et cyclomoteurs, 13,9 millions de voitures particulières (taxis compris), 520.000 autocars et autobus en circulation et plus de 4 millions de camions et 173.000 tracteurs routiers intervenant dans le transport de marchandises. Le parc de voitures particulières s'est agrandi à un taux de croissance annuelle estimé à 4,3% en moyenne depuis 1997, contre 3,6% par an pour les motocycles et cyclomoteurs et 2,6% par an pour les autocars et autobus. Les véhicules à deux ou trois roues sont particulièrement prisés dans certains pays du Sud de la Méditerranée : en Égypte et en Turquie, on compte par exemple un motocycle ou cyclomoteur pour 4 voitures environ, tandis que Chypre en possède un pour 7. Le nombre total de motocycles et cyclomoteurs dans la région MED est donc éloigné des 25 millions environ en circulation dans l'UE.

Les voitures particulières sont un moyen de transport à la fois public et privé, car elles comprennent aussi les taxis. Le taux de croissance annuel des voitures particulières est le plus élevé en Jordanie (13,4%), en Tunisie (7,3%) et en Turquie (6,2%). A Chypre, en Israël, en Égypte et au Maroc, il est compris en revanche entre 4% et 5%. Le nombre de voitures particulières a augmenté dans les autres pays

aussi, mais à un rythme plus lent. L'Autorité palestinienne est la seule exception, avec une diminution considérable (-4,7%) signalée entre 1997 et 1999.

Dans un certain nombre de pays MED, comme la Jordanie, la Tunisie, Chypre et la Turquie, la motorisation se développe rapidement. Toutefois, la densité est extrêmement variable d'un pays à l'autre. La Syrie se démarque avec le taux de motorisation le plus bas de la région, équivalent à 9 voitures particulières pour 1.000 habitants (données 2000). Malte (497 voitures en 2000 et 499 en 2001) et Chypre (355 voitures en 2000 et 369 en 2001) présentent en revanche les taux les plus élevés et viennent se placer au niveau des pays de l'UE, où l'on compte en moyenne 499 voitures particulières pour 1.000 habitants. La motorisation au Liban est aussi assez élevée (325 voitures en 2000 et 326 en 2001). Cependant, dans la plupart des pays MED, le taux de motorisation signalé est de 7 à 15 fois inférieur à celui de l'UE. À l'exception des trois pays mentionnés ci-dessus, tous les pays MED présentent un niveau de motorisation plus bas que celui du pays européen dont la densité est la plus faible, à savoir la Grèce avec 304 voitures particulières pour 1.000 habitants. Dans les PEC, la motorisation moyenne était de 242 voitures en 2000 et 251 en 2001. Dans cette région, c'est en Roumanie que l'on remarque le taux le plus modeste (139 voitures en 2000 et 143 en 2001), mais qui demeure toutefois supérieur à la grande majorité des pays de la Méditerranée orientale et méridionale. Depuis 1997, la densité de voitures particulières est en augmentation dans les trois régions examinées, en conséquence d'une demande de mobilité accrue. A l'évidence, la progression est plus rapide dans la zone MED que dans l'UE, mais c'est dans la région PEC qu'elle est la plus accentuée.

Avec 520.000 autocars et autobus en service en 2001, la région MED présente une disponibilité pour ce mode de transport public type pratiquement équivalente à l'offre actuelle de l'UE et deux fois supérieure par rapport aux PEC. Le nombre d'autocars et d'autobus dans la région MED s'est accru de 2,6% en moyenne par an, c'est-à-dire nettement plus rapidement que dans les régions UE et PEC au cours de la même période. Ce fait n'est pas surprenant car l'utilisation des véhicules de transport public en commun dans l'UE est dorénavant supplantée par celle des voitures particulières.

Tableau 4.6 : Motocycles et cyclomoteurs

Pays	Nombre de véhicules					Nouvelles immatriculations				
	1997	1998	1999	2000	2001	1997	1998	1999	2000	2001
Chypre (CY)	45 226	44 337	44 756	43 315	41 985	9 104	5 795	6 192	5 410	4 756
Algérie (DZ)	8 985	9 025	9 119	9 226	9 245	465	552	644	750	820
Egypte (EG)	439 756	460 898	485 209	498 891	519 575	11 892	21 142	:	:	:
Israël (IL)	72 413	75 011	75 643	77 472	79 736	10 390	10 117	8 363	9 222	10 110
Jordanie (JO)	767	806	874	910	930	29	39	68	21	22
Liban (LB)	(1) 61 471	66 298	:	77 641	83 930	:	4 827	:	6 289	5 924
Maroc (MA)	19 963	20 092	20 089	20 388	:	89	129	128	171	:
Malte (MT)	13 881	11 234	11 871	12 402	12 830	628	683	985	774	764
Autorité Palestinienne (PS)	337	318	265	:	:	:	3	:	:	:
Syrie (SY)	87 361	88 121	:	91 399	:	:	:	:	:	:
Tunisie (TN)	4 595	4 940	5 283	5 547	5 940	143	154	154	140	286
Turquie (TR)	905 121	940 935	975 746	1 011 284	1 031 221	51 143	35 946	34 964	35 702	20 178

Notes : (1) Le nombre de véhicules est obtenu en cumulant les nouvelles immatriculations et ne représente donc pas le parc réel.

(2) Les totaux MED comprennent la dernière année disponible pour chaque pays.

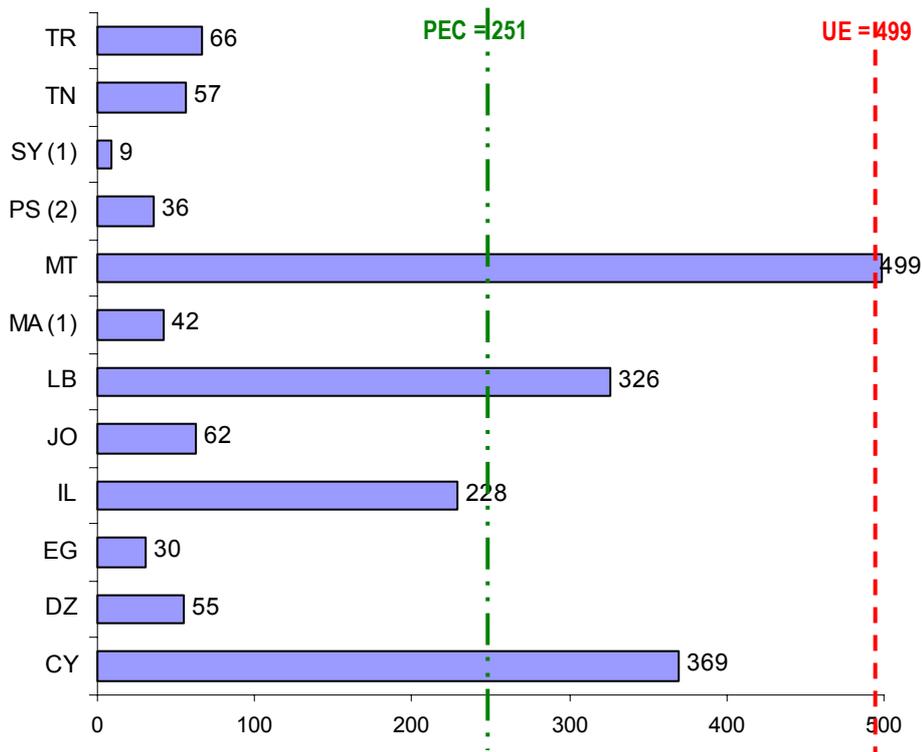
Tableau 4.7 : Voitures particulières (y compris taxis)

Pays	Véhicules (en milliers)					Nouvelles immatriculations (en milliers)					Taux de motorisation (voitures pour 1000 habitants)				
	1997	1998	1999	2000	2001	1997	1998	1999	2000	2001	1997	1998	1999	2000	2001
Chypre (CY)	235	249	257	268	280	20	25	20	19	25	317	334	342	355	369
Algérie (DZ)	1 615	1 634	1 674	1 722	1 708	130	137	190	230	234	64	55	56	57	55
Egypte (EG)	1 699	1 789	1 869	1 931	1 975	71	90	87	59	53	28	29	30	30	30
Israël (IL)	1 252	1 298	1 341	1 422	1 486	121	112	113	147	133	212	215	216	223	228
Jordanie (JO)	196	212	238	288	324	13	16	26	48	30	43	45	49	57	62
Liban (LB)	(1) 1 299	1 336	:	1 399	1 428	:	36	:	29	29	336	340	:	325	326
Maroc (MA)	1 059	1 109	1 162	1 211	:	42	50	54	50	:	39	40	41	42	:
Malte (MT)	184	175	183	189	195	10	11	13	13	10	491	464	483	497	499
Autorité Palestinienne (PS)	124	109	107	:	:	:	4	:	:	:	44	38	36	:	:
Syrie (SY)	138	139	:	139	:	:	:	:	:	:	9	9	:	9	:
Tunisie (TN)	415	446	483	517	550	17	15	21	19	18	44	48	51	54	57
Turquie (TR)	3 570	3 838	4 072	4 422	4 535	299	271	237	354	117	57	60	63	66	66
MED	(2) 11 786	12 333	12 862	13 615	13 939	:	:	:	:	:	53	55	56	58	58
UE	(3) 165 260	168 980	173 100	177 380	188 619	:	13 941	14 633	14 319	14 419	442	451	461	471	499
PEC	22 214	23 157	24 025	25 252	26 131	1 497	1 342	1 352	1 415	1 322	211	221	229	242	251

Notes: (1) Le nombre de véhicules est obtenu en cumulant les nouvelles immatriculations depuis 1991 et ne représente donc pas le parc réel.

(2) Les totaux MED comprennent la dernière année disponible pour chaque pays. (3) les chiffres 2001 pour l'UE sont une estimation.

Figure 4.1 : Taux de motorisation, 2001



Notes:
 (1) Données 2000.
 (2) Données 1999.

Figure 4.2 : Taux de motorisation dans les régions MED, UE et PEC

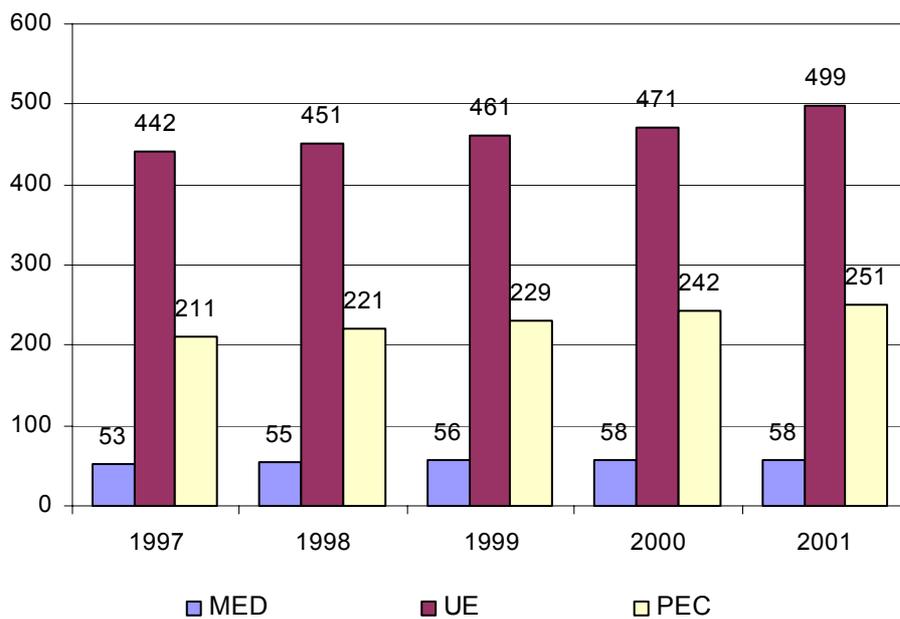


Figure 4.3 : Évolution du taux de motorisation (indice, année de base 1997)

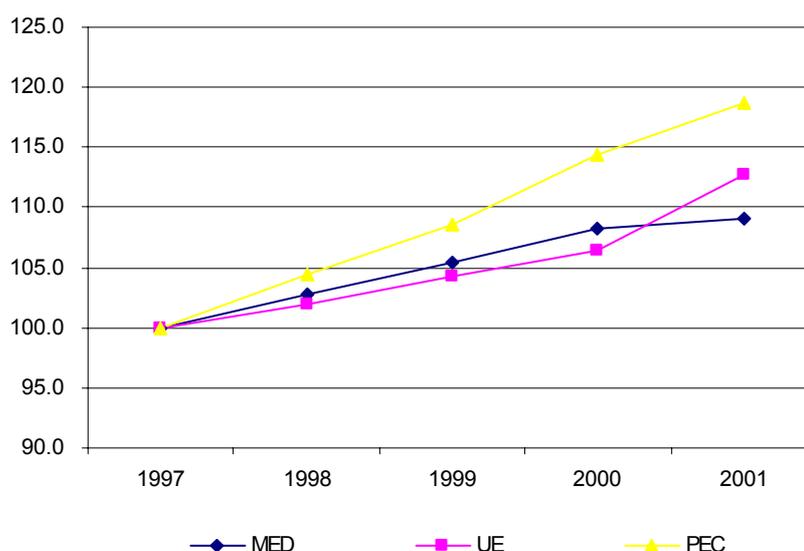


Tableau 4.8 : Autocars et autobus

Pays	Nombre de véhicules					Nouvelles immatriculations				
	1997	1998	1999	2000	2001	1997	1998	1999	2000	2001
Chypre (CY)	2 800	2 754	2 835	2 949	3 003	120	142	164	202	139
Algérie (DZ)	30 430	32 602	37 932	42 488	44 323	4 999	5 582	9 253	9 097	7 653
Egypte (EG)	43 740	45 144	47 424	53 483	55 491	3 959	1 683	3 846	5 642	3 396
Israël (IL)	14 713	14 986	16 805	18 046	18 780	1 223	990	1 744	2 511	2 066
Jordanie (JO)	10 133	10 735	12 057	12 385	13 857	560	602	1 322	324	738
Liban (LB) ⁽¹⁾	6 833	9 164	:	12 205	13 471	:	2 331	:	1 266	1 266
Maroc (MA)	13 208	13 809	14 407	15 019	:	558	601	601	631	:
Malte (MT)	1 077	1 107	1 119	1 126	1 125	51	44	36	31	18
Autorité Palestinienne (PS)	732	853	1 003	:	:	:	81	:	:	:
Syrie (SY)	37 453	40 143	:	42 924	:	:	:	:	:	:
Tunisie (TN)	9 379	9 896	10 553	11 143	11 638	462	514	605	557	478
Turquie (TR)	298 953	319 856	333 869	354 339	358 687	23 138	22 493	15 747	22 777	6 847
MED ⁽²⁾	469 451	501 049	478 004	566 107	520 375					
UE ⁽³⁾	506 000	510 000	525 000	528 000	:					
PEC	261 219	254 951	253 662	257 480	256 673					

Notes :

(1) Le nombre de véhicules est obtenu en cumulant les nouvelles immatriculations depuis 1991 et ne représente donc pas le parc réel.

(2) Les totaux MED comprennent la dernière année disponible pour chaque pays

(3) Les chiffres pour l'UE comprennent les trolleybus.

En ce qui concerne les véhicules de transport de marchandises, la région MED dispose d'un total de 4 millions de tracteurs et 173.000 tracteurs routiers, ce qui est largement inférieur aux 24 millions de véhicules enregistrés pour l'UE. Les tracteurs routiers sont exclusivement destinés au remorquage de semi-remorques et ne constituent qu'une petite partie des véhicules qui transportent des marchandises dans la région MED. Ils représentent à peine 1% du total à Chypre et pas plus d'1,5% en Israël et en Cisjordanie et dans la Bande de Gaza, le Maroc faisant visiblement exception avec 14%. C'est l'Algérie qui possède le plus grand nombre de tracteurs routiers, suivie de près par le Maroc et la Turquie.

Les parcs les plus réduits appartiennent aux Territoires palestiniens et à la Jordanie. Les données disponibles sur les semi-remorques et les remorques sont extrêmement incomplètes. Cependant, il est intéressant de noter que si dans la plupart des pays il n'existe environ que 2 semi-remorques et remorques par tracteur routier, Israël en compte au moins 8, la Jordanie 20, tandis que Malte en possède moins d'un. ³

³ A Malte les tracteurs routiers sont souvent utilisés pour le transport de semi-remorques et remorques entrant dans le pays par les services roll-on roll-off. Ces semi-remorques et remorques ne sont pas enregistrées au niveau national car elles restent à Malte uniquement pour une période limitée.

Tableau 4.9 : Camions et tracteurs routiers

Pays	Type of véhicule	Nombre de véhicules					Nouvelles immatriculations				
		1997	1998	1999	2000	2001	1997	1998	1999	2000	2001
Chypre (CY)	Camions	104 696	108 091	110 114	113 581	116 795	6 193	7 301	6 374	6 770	7 890
	Tracteurs routiers	956	1 203	1 011	1 085	1 147	432	121	125	153	133
Algérie (DZ)	Camions	875 376	884 148	901 304	920 156	910 648	65 145	69 809	94 065	114 253	103 658
	Tracteurs routiers	46 906	47 183	47 480	47 840	47 378	5 170	4 376	5 733	6 256	5 961
Egypte (EG)	Camions	478 608	506 786	544 599	561 341	582 363	20 716	29 168	23 847	24 373	23 265
	Tracteurs routiers ⁽²⁾	20 933	20 949	21 192	21 612	22 094	577	16	-	-	-
Israël (IL)	Camions	273 395	282 904	292 107	309 938	326 284	31 392	28 800	28 396	34 082	33 291
	Tracteurs routiers	4 304	3 913	3 863	4 042	4 212	288	234	237	452	470
Jordanie (JO)	Camions	96 003	106 000	124 394	130 113	152 831	17 636	9 997	18 394	5 962	17 659
	Tracteurs routiers	657	706	794	743	624	47	49	88	68	6
Liban (LB)	Camions ⁽¹⁾	85 242	86 369	:	88 093	88 868	-	1 127	-	775	775
	Tracteurs routiers	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
Maroc (MA)	Camions	275 278	287 550	302 358	315 546	:	10 577	12 272	15 053	13 343	-
	Tracteurs routiers	43 438	44 210	44 943	45 390	:	678	772	739	453	-
Malte (MT)	Camions	:	:	:	41 983	42 399	-	-	-	1 770	1 516
	Tracteurs routiers	:	:	:	1 181	1 264	-	-	-	121	120
Autorité Palestinienne (PS)	Camions	31 027	25 299	23 438	:	:	-	1 676	-	-	-
	Tracteurs routiers	4 509	333	339	:	:	-	69	-	-	-
Syrie (SY)	Camions	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
	Tracteurs routiers	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
Tunisie (TN)	Camions	198 552	212 613	228 000	241 303	254 268	7 035	8 475	10 035	8 938	8 504
	Tracteurs routiers	6 282	6 939	7 588	8 307	9 155	501	555	581	656	770
Turquie (TR)	Camions	883 424	997 167	1 071 902	1 188 742	1 229 668	110 298	115 935	76 921	118 893	44 185
	Tracteurs routiers	33 285	36 601	37 471	40 658	41 590	3 715	3 485	1 139	3 264	1 057

Notes :

Les différences de définitions entre les pays limitent la comparabilité de ces données.

(1) Le nombre de véhicules est obtenu en cumulant les nouvelles immatriculations depuis 1991 et ne représente donc pas le parc réel.

(2) Y compris tracteurs agricoles.

Tableau 4.10 : Semi-remorques et remorques

Pays	Nombre de véhicules					Nouvelles immatriculations				
	1997	1998	1999	2000	2001	1997	1998	1999	2000	2001
Chypre (CY)	1 370	1 785	2 049	2 361	2 653	269	307	284	383	395
Algérie (DZ)	89 245	90 157	91 181	92 222	94 970	5 747	5 092	6 219	6 805	6 584
Egypte (EG)	46 235	48 867	50 528	49 255	50 914	508	2 632			
Israël (IL)	28 599	30 797	32 485	34 761	36 681	4 298	3 893	3 708	4 208	3 620
Jordanie (JO)	9 776	10 473	11 532	11 804	12 917	852	697	1 059	179	868
Liban (LB)	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Maroc (MA)	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Malte (MT)	:	344	407	448	486		28	63	41	38
Autorité Palestinienne (PS)	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Syrie (SY)	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Tunisie (TN)	13 146	14 289	15 668	16 926	18 480	1 074	1 024	1 252	1 202	1 530
Turquie (TR)	:	:	:	:	:	7 394	5 809	3 331	5 648	3 297

Dans la région MED, le matériel ferroviaire, y compris les véhicules moteur (tels que les locomotives et les automotrices ferroviaires), les véhicules de voyageurs et les véhicules de marchandises (fourgons et wagons), n'a connu aucun développement positif au cours de ces dernières années. Depuis 1997, le nombre de locomotives et d'automotrices ferroviaires est resté stable et a même parfois régressé. De plus, à l'exception d'Israël, où le nombre de véhicules de voyageurs a augmenté, tous les pays MED ont réduit leur parc de véhicules de voyageurs et de

marchandises. En Israël comme en Jordanie, le système ferroviaire est très peu développé par rapport aux autres pays MED. L'Égypte vient se placer devant la Turquie pour ce qui est de la disponibilité de véhicules de voyageurs, mais elle reste en revanche à sa suite pour le nombre de fourgons et de wagons. Le système ferroviaire de la Jordanie ne peut accueillir que 400 voyageurs par rapport aux places assises ou couchées dont il dispose dans ses neufs véhicules en service, tandis que la capacité la Turquie atteint jusqu'à 120.000 voyageurs.

Marchandises et voyageurs transportés par chemin de fer

La réduction progressive du réseau ferroviaire et du matériel dans la région MED s'est accompagnée, dans la plupart des cas, d'une chute du volume de marchandises et de voyageurs transportés par chemin de fer. Le Maroc se distingue comme le pays traitant le tonnage de marchandises le plus élevé (plus de 27 millions in 2001), mais pour ce qui est des tonnes-km, la Turquie est de loin le pays le plus performant (9,6 milliards de tonnes-km en 2000, mais seulement 7,3 milliards en 2001). Avec plus d'un milliard de voyageurs transportés chaque année, les chemins de fer égyptiens accueillent environ 15 fois plus de voyageurs que la Turquie, qui est le deuxième pays le plus important sur le plan des volumes de voyageurs. Le transport ferroviaire international est extrêmement limité dans les pays MED et s'applique uniquement à la Turquie, la Syrie et, dans une moindre mesure, à la Jordanie.

Les chemins de fer turcs ont subi une baisse constante du transport de marchandises comme de voyageurs, passant de 17 millions de tonnes transportées en 1997 à 14 millions en 2001 et de 107 millions de voyageurs à seulement 76 millions. La chute des volumes de marchandises transportées par chemin de fer est principalement due à un déclin au niveau national, car les chiffres du transport international sont en effet restés plus ou moins stables à environ 1 million de tonnes transportées et 300 millions de tonnes-km. Le transport ferroviaire international de la Turquie comprend principalement des liaisons avec la Syrie, la Bulgarie, la Roumanie et l'Iran. Néanmoins, environ 8.000 voyageurs ont voyagé en train à destination ou en provenance de la Grèce et 6.000 vers l'Allemagne, tandis que 13.000 tonnes de marchandises ont été déchargées en Autriche.

La Jordanie a subi une réduction encore plus sévère de son transport ferroviaire, qui est passé de 2,6 millions de tonnes et 49.000 voyageurs en 1997 à seulement 1,3 millions de tonnes et 25.000 voyageurs en 2001. Le rare trafic international jordanien est celui avec la Syrie.

Au Maroc et en Tunisie, l'évolution légèrement négative du transport de marchandises par chemin de fer est compensée par une tendance à la hausse du transport de voyageurs. Après une progression positive du transport de marchandises sur la période 1997-2000, les chemins de fer israéliens ont accusé une baisse du trafic en 2001, avec seulement 8 millions de tonnes transportées, soit légèrement moins qu'en 1997. Toutefois, le transport de voyageurs a connu un développement considérable avec une augmentation du nombre de voyageurs +28,2% en moyenne par an.

Bien que le nombre de voyageurs transportés par chemin de fer en Israël en 2001 ne soit que légèrement supérieur à celui du Maroc, le taux d'utilisation du réseau est 3 fois plus élevé et dépasse largement aussi celui de l'Algérie, avec un nombre de voyageurs nettement plus réduit.

Tableau 4.11 : Locomotives et automotrices ferroviaires

Pays		1997		1998		1999		2000		2001	
		Nombre	Puissance de traction (milliers de km)								
Algérie (DZ)	Locomotives	237	435.87	224	404.29	226	415.81	222	411.11	219	396.00
	Automotrices	11	6.32	11	6.32	-	-	-	-	-	-
Egypte (EG) ⁽¹⁾	Locomotives	595	:	643	:	673	:	629	:	634	:
	Automotrices	107	:	107	:	112	:	:	:	:	:
Israël (IL)	Locomotives	48	55.80	53	84.10	53	84.10	53	84.10	64	88.00
	Automotrices	17	15.30	24	24.10	24	24.10	24	24.10	24	24.10
Jordanie (JO)	Locomotives	30	35.65	30	35.65	30	35.65	30	35.65	30	35.65
	Automotrices	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maroc (MA)	Locomotives	213	212.00	212	425.43	212	438.93	211	435.93	220	452.81
	Automotrices	14	14.00	14	19.82	14	19.82	14	19.82	14	19.82
Syrie (SY)	Locomotives	226	:	226	:	197	:	197	:	:	:
	Automotrices	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Tunisie (TN)	Locomotives	173	147.40	173	147.40	193	171.60	193	171.60	193	171.60
	Automotrices	33	:	33	:	32	:	32	:	32	:
Turquie (TR)	Locomotives	713	1 035.00	704	1 026.00	695	1 048.00	702	1 062.00	696	1 039.00
	Automotrices	157	126.00	150	119.00	148	119.00	147	119.00	142	116.00

Note :

(1) En milieu d'année.

Tableau 4.12 : Véhicules ferroviaires à voyageurs

Pays	1997		1998		1999		2000		2001	
	Véhicules	Places assises et couchées								
Algérie (DZ)	510	34 144	498	33 082	493	30 931	481	30 372	477	29 816
Egypte (EG) ⁽¹⁾	3 582	:	3 003	:	3 732	:	3 492	:	3 474	:
Israël (IL)	162	10 960	179	12 000	180	12 000	180	12 000	:	13 000
Jordanie (JO)	9	400	9	400	9	400	9	400	9	400
Maroc (MA)	518	39 438	454	33 240	454	33 240	451	33 240	379	27 915
Syrie (SY)	563	:	540	:	540	:	540	:	:	:
Tunisie (TN)	262	20 020	262	20 020	269	20 020	298	20 020	272	18 190
Turquie (TR)	1 483	132 377	1 443	125 240	1 435	123 215	1 425	121 824	1 385	119 971

Note : (1) En milieu d'année.

Tableau 4.13 : Fourgons et wagons

Pays		1997		1998		1999		2000		2001	
		Nombre	Capacité (1000 t)								
Algérie (DZ)	Fourgons	:	:	:	:	28	:	26	:	26	:
	Wagons	10 364	572	10 331	572	10 311	571	10 118	558	10 107	557
Egypte (EG) ⁽¹⁾	Fourgons	:	:	:	:	:	:	132	:	:	:
	Wagons	12 563	:	12 643	:	12 724	:	11 657	:	:	:
Israël (IL)	Fourgons	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wagons	1 324	72	1 280	:	1 298	74	1 231	78	1 231	78
Jordanie (JO)	Fourgons	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wagons	499	19	499	19	494	19	485	18	495	19
Maroc (MA)	Fourgons	44	:	40	:	37	:	37	:	37	:
	Wagons	7 158	354	6 997	355	6 868	352	6 894	349	6 583	340
Syrie (SY)	Fourgons	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
	Wagons	4 878	:	5 238	:	5 586	:	5 585	:	:	:
Tunisie (TN)	Fourgons	5 240	178	5 240	178	5 204	178	5 204	178	5 204	178
	Wagons	17	:	17	:	17	:	17	:	17	:
Turquie (TR)	Fourgons	17 970	684	17 815	689	18 060	709	17 872	706	17 571	693
	Wagons	389	:	352	:	312	:	310	:	300	:

Note : (1) En milieu d'année.

ENCADRE 4.1 – Les statistiques sur les transports terrestres collectées dans le cadre du projet MED-Trans.

Les informations sur le transport routier collectées dans le cadre du projet MED-Trans se limitent, à l'heure actuelle, à la longueur du réseau routier, au nombre de véhicules routiers et aux nouvelles immatriculations par type de véhicule. Les statistiques sur le transport ferroviaire sont en revanche plus détaillées, car elles concernent non seulement les infrastructures et le matériel, mais aussi les mouvements de trains, les mouvements de véhicules, le transport de marchandises et de voyageurs. Les données sur les oléoducs et gazoducs sont essentiellement limitées aux infrastructures.

Toutes ces statistiques sont collectées annuellement. Elles correspondent à un sous-ensemble de statistiques collectées dans l'UE et dans d'autres pays du monde dans le cadre du questionnaire commun CEE-ONU/CEMT/Eurostat (Section A : Chemin de fer, Section B : Transport routier, et Section E : Oléoducs et gazoducs). Les indicateurs pour l'UE et les PEC ont été calculés soit à partir de la collecte régulière de données faite par Eurostat auprès des États membres et des Pays candidats, soit d'après le « Statistical Pocketbook » de DG TREN/Eurostat.

Les définitions de référence correspondent, autant que possible, à celles du Glossaire CEE-ONU/Eurostat/CEMT sur les statistiques de transport et se rapportent, sauf indication contraire, à la fin de l'année. En raison des différences de définitions, il convient de comparer les chiffres avec prudence, notamment en ce qui concerne la longueur des routes.

Le taux d'utilisation du réseau de voyageurs est obtenu en divisant le volume total de voyageurs (nationaux et internationaux) par la longueur des lignes de chemin de fer.

Tableau 4.14 : Taux d'utilisation du réseau ferroviaire de voyageurs (voyageurs-km)

Pays	1997	1998	1999	2000	2001
Algérie (DZ)	9 031	7 990	7 525	7 129	8 109
Egypte (EG)	210 963	:	242 635	223 663	234 119
Israël (IL)	9 144	9 583	13 250	18 981	22 274
Jordanie (JO)	94	67	82	52	47
Maroc (MA)	6 040	6 235	6 379	6 852	7 116
Syrie (SY)	409	324	304	307	451
Tunisie (TN)	13 862	14 256	17 786	18 277	19 287
Turquie (TR)	12 438	12 754	11 395	9 842	8 802

Tableau 4.15 : Transport de voyageurs par chemin de fer dans les pays MED

Pays		Nombre de passagers (1000)					Nombre de passagers-kilometres (millions)				
		1997	1998	1999	2000	2001	1997	1998	1999	2000	2001
Algérie (DZ)	National	38 103	34 132	32 027	28 324	28 769	1 360	1 163	1 069	1 141	981
	International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	38 103	34 132	32 027	28 324	28 769	1 360	1 163	1 069	1 141	1 141
Egypte (EG) ⁽¹⁾	National	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
	International	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
	Total	1 046 589	:	1 219 000	1 121 000	1 181 600	:	:	66 855	49 800	50 600
Israël (IL)	National	5 569	6 382	8 785	12 698	15 057	346	382	529	781	961
	International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Total	5 569	6 382	8 785	12 698	15 057	346	382	529	781	961
Jordanie (JO)	National	47	33	39	23	21	1.4	1.2	1.4	1.1	3.6
	International	2	2	4	4	4	-	-	0.3	0.7	0.6
	Total	49	35	43	27	25	1.6	1.4	1.7	1.8	4.2
Maroc (MA)	National	11 502	11 878	12 147	13 052	13 565	1 851	1 872	1 874	1 952	2 017
	International	17	12	17	14	5	5	3	6	4	2
	Total	11 519	11 890	12 164	13 066	13 570	1 856	1 875	1 880	1 956	2 019
Syrie (SY)	National	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
	International	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
	Total	1 132	904	848	859	1 261	294	182	187	196	:
Tunisie (TN)	National	31 303	32 194	34 411	35 361	36 819	1 094	1 130	1 197	1 255	1 283
	International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Total	31 303	32 194	34 411	35 361	36 819	1 094	1 130	1 197	1 255	1 283
Turquie (TR)	National	106 822	109 556	98 828	85 259	76 183	5 770	6 099	6 116	5 807	5 504
	International	231	218	103	84	140	70	61	30	25	64
	Total	107 053	109 774	98 931	85 343	76 323	5 840	6 160	6 146	5 832	5 568

Note :

(1) En milieu d'année.

Tableau 4.16 : Transport de marchandises par chemin de fer dans les pays MED

Pays		Tonnes transportées (1000)					Tonnes-kilometres (millions)				
		1997	1998	1999	2000	2001	1997	1998	1999	2000	2001
Algérie (DZ)	National	7 927	8 292	7 842	7 793	7 821	2 023	2 174	2 033	1 980	1 990
	International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	7 927	8 292	7 842	7 793	7 821	2 023	2 174	2 033	1 980	1 990
Egypte (EG) ⁽¹⁾	National	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
	International	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
	Total	:	:	10 700	12 126	12 037	:	:	3 437	4 184	4 198
Israël (IL)	National	8 641	9 155	9 936	10 293	8 082	990	1 049	1 128	1 173	1 076
	International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	8 641	9 155	9 936	10 293	8 082	990	1 049	1 128	1 173	1 076
Jordanie (JO)	National	2 626	2 561	2 548	1 574	1 269	:	:	:	:	:
	International	5	3	3	5	9	:	:	:	:	:
	Total	2 631	2 564	2 551	1 579	1 278	:	:	:	:	:
Maroc (MA)	National	28 818	28 470	28 127	27 129	27 493	4 835	4 827	4 795	4 650	4 699
	International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	28 818	28 470	28 127	27 129	27 493	4 835	4 827	4 795	4 650	4 699
Syrie (SY)	National	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
	International	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
	Total	4 939	4 983	5 445	5 631	5 297	1 472	1 430	1 577	1 568	
Tunisie (TN)	National	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
	International	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
	Total	12 998	12 820	12 832	12 367	12 294	2 349	2 358	2 372	2 282	2 286
Turquie (TR)	National	16 007	14 160	14 084	16 907	13 190	9 205	7 874	7 844	9 315	7 050
	International	1 094	1 426	1 189	1 327	917	274	387	270	321	330
	Total	17 119	15 607	15 297	18 260	14 117	9 489	8 277	8 130	9 649	7 387

Accidents

Face à une demande de mobilité croissante, le problème de la sécurité des transports devient de plus en plus préoccupant, notamment pour ce qui est du transport routier, responsable de près de 79.000 morts en 2001 dans l'ensemble des pays UE, MED et PEC. D'après l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), les accidents de la circulation sont la neuvième cause de décès dans le monde et pourraient, d'ici à 2020, se retrouver en troisième position dans les causes de décès et de blessures, après les maladies respiratoires et le SIDA¹.

¹ Organisation Mondiale de la Santé, Rapport sur la santé dans le monde, 2002.

Accidents routiers

D'après les statistiques disponibles, les accidents de la route ont été la cause de plus de 26.000 décès et sont responsables de plus de 387.000 blessés² dans la région MED en 2001, soit une moyenne de 70 tués et 990 blessés par jour. La tendance indique que le nombre total de décès par accidents de la route continue à augmenter dans plusieurs pays de la Méditerranée orientale et méridionale, tandis que l'on remarque une diminution constante dans le temps dans les pays du littoral nord méditerranéen, tant dans l'UE que dans les PEC, et ce, en partie grâce à la mise en œuvre de mesures politiques spécifiques pour la prévention routière.

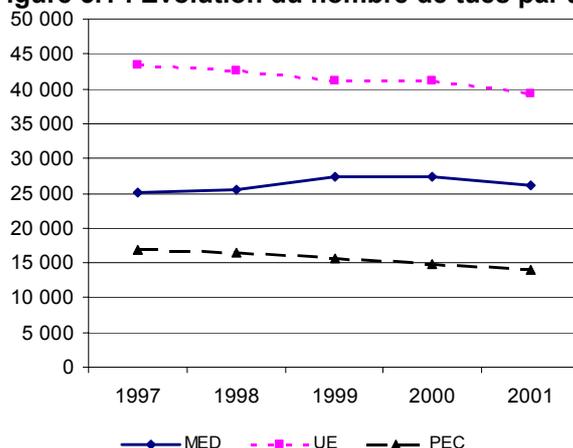
Au sein de la région MED, la sécurité routière constitue un problème grave car le nombre de tués et de blessés est en général resté stationnaire et a même parfois augmenté depuis 1997, tandis que la tendance est à une baisse progressive dans les régions de l'UE et des PEC. On remarque toutefois une diminution graduelle du nombre de décès déclarés à Malte, Chypre et

² Données 1999 au lieu de 2001 pour l'Égypte et la Cisjordanie et la Bande de Gaza.

Le poids des accidents de la circulation se fera probablement de plus en plus lourd, en particulier dans les pays en voie de développement, où le nombre de véhicules augmente nettement plus rapidement que celui des infrastructures matérielles, juridiques et institutionnelles nécessaires pour y faire face. Ce chapitre traite principalement des accidents routiers, mais les victimes des accidents du transport ferroviaires y sont aussi brièvement mentionnées.

en Turquie. Il est cependant plus difficile d'apprécier cette amélioration à Malte du fait des petites quantités concernées. De plus, c'est aussi à Malte que le nombre de blessés par accidents de la route a augmenté de près de 13% par an, ce qui correspond à l'augmentation la plus forte enregistrée dans toute la région MED. Au Liban également, le nombre de décès a diminué, mais le nombre de blessés par accidents routiers n'a fait que progresser d'année en année. En Israël, l'amélioration constatée entre 1997 et 2000 a été estompée par une montée en flèche de 17,6% des pertes de vies humaines par accidents de la route en 2001, mais le nombre total de victimes a heureusement continué à diminuer. La hausse la plus importante du nombre de tués a été enregistrée en Jordanie, avec un taux annuel moyen de 7,9% ; elle est suivie de près par la Syrie (6,6%), la Tunisie (5,6%), le Maroc (4,3%) et l'Algérie (1,6%). Cette croissance est en outre souvent accompagnée d'une augmentation d'autant plus forte du nombre de blessés. Dans au moins 4 des 12 pays MED, les décès par accidents de la route ont progressé encore plus rapidement que la population elle-même (pour ce qui est du taux de croissance annuel moyen).

Figure 5.1 : Evolution du nombre de tués par accidents routiers



Note : le total MED comprend les valeurs de 1999 pour EG et PS en 2000 et 2001

Tableau 5.1 : Victimes d'accidents routiers dans les pays MED

Pays	Victimes	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
CHYPRE (CY)	Tués	101	103	132	115	133	118	128	115	111	113	111	98
	Blessés	4 232	4 164	4 731	4 191	4 374	4 519	4 516	4 490	3 916	3 711	3 585	3 528
	Total	4 333	4 267	4 863	4 306	4 507	4 637	4 644	4 605	4 027	3 824	3 696	3 626
ALGERIE (DZ)	Tués	4 429	4 375	4 944	4 965	5 449	4 888	5 769	4 765	4 945	5 245	5 450	5 087
	Blessés	35 845	34 360	35 360	34 030	24 546	25 501	30 739	33 232	36 862	42 405	49 100	53 314
	Total	40 274	38 735	40 304	38 995	29 995	30 389	36 508	37 997	41 807	47 650	54 550	58 401
EGYPTE (EG)	Tués	:	:	:	:	:	:	:	5 457	5 371	5 743	:	:
	Blessés	:	:	:	:	:	:	:	17 884	:	21 899	:	:
	Total	:	:	:	:	:	:	:	23 341	:	27 642	:	:
ISRAEL (IL)	Tués	427	444	507	505	539	550	517	530	548	476	461	542
	Blessés	27 241	31 097	37 331	37 487	35 858	37 974	46 017	46 921	48 741	45 027	39 817	37 047
	Total	27 668	31 541	37 838	37 992	36 397	38 524	46 534	47 451	49 289	45 503	40 278	37 589
JORDANIE (JO)	Tués	379	:	388	440	443	469	552	577	612	676	686	783
	Blessés	10 464	:	10 676	11 754	12 516	13 184	15 375	16 259	17 177	19 015	18 842	18 832
	Total	10 843	:	11 064	12 194	12 959	13 653	15 927	16 836	17 789	19 691	19 528	19 615
LIBAN (LB)	Tués	:	:	:	:	:	:	:	482	452	447	413	402
	Blessés	:	:	:	:	:	:	:	3 339	3 355	4 092	3 994	4 656
	Total	:	:	:	:	:	:	:	3 821	3 807	4 539	4 407	5 058
MAROC (MA)	Tués	2 777	:	3 524	3 359	3 605	3 323	2 807	3 081	3 242	3 394	3 627	3 644
	Blessés	47 301	:	61 205	61 750	65 058	60 922	57 285	60 577	62 722	70 331	74 265	77 925
	Total	50 078	:	64 729	65 109	68 663	64 245	60 092	63 658	65 964	73 725	77 892	81 569
MALTE (MT)	Tués	4	:	11	14	6	14	19	18	17	12	15	16
	Blessés	471	:	687	630	771	652	722	754	836	1 134	1 169	1 215
	Total	475	:	698	644	777	666	741	772	853	1 146	1 184	1 231
AUTORITE PALESTINIENNE (PS)	Tués	:	159	:	177	:	:	191	180	198	186	:	:
	Blessés	:	3 032	:	3 344	:	:	8 166	8 212	8 408	8 305	:	:
	Total	:	3 191	:	3 521	:	:	8 357	8 392	8 606	8 491	:	:
SYRIE (SY)	Tués	:	:	1 131	1 617	1 751	2 057	1 871	1 696	1 943	1 921	1 646	2 188
	Blessés	:	:	4 926	5 690	5 911	7 364	7 940	7 833	7 175	7 077	8 048	7 907
	Total	:	:	6 057	7 307	7 662	9 421	9 811	9 529	9 118	8 998	9 694	10 095
TUNISIE (TN)	Tués	1 206	:	1 336	1 273	1 291	1 318	1 297	1 301	1 333	1 438	1 499	1 618
	Blessés	12 148	:	12 926	12 549	13 119	13 089	13 581	14 565	15 448	16 862	17 540	16 335
	Total	13 354	:	14 262	13 822	14 410	14 407	14 878	15 866	16 781	18 300	19 039	17 953
TURQUIE (TR)	Tués	8 528	:	8 389	8 717	8 022	8 105	7 328	6 919	6 662	7 713	7 439	5 921
	Blessés	91 774	:	92 649	102 070	102 637	112 218	102 699	104 452	112 825	123 158	134 822	114 668
	Total	100 302	:	101 038	110 787	110 659	120 323	110 027	111 371	119 487	130 871	142 261	120 589

Note : cf. encadré 5.1

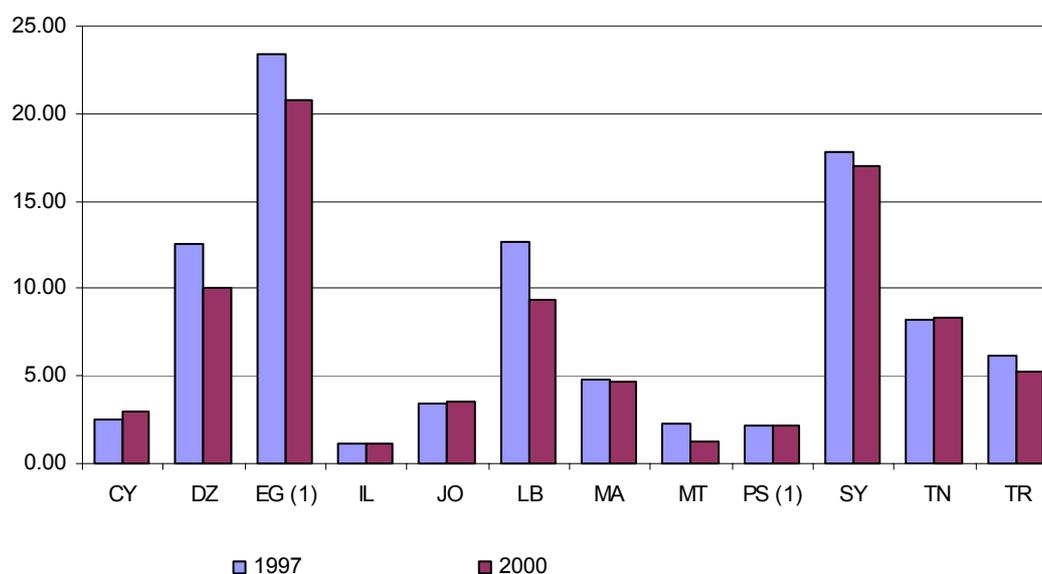
La gravité des accidents routiers, si l'on considère la part des décès sur le total des victimes, prend des proportions très différentes d'un pays à l'autre. Ainsi, en Égypte et en Syrie, ce pourcentage est considérablement élevé et dépasse 20%. Les accidents routiers ont aussi tendance à être particulièrement meurtriers en Algérie, au Liban et en Tunisie puisque l'on compte 8 ou 9 tués sur 100 victimes. La situation est moins grave à Chypre, en Cisjordanie et dans

la Bande de Gaza (d'après les données 1999), en Israël et à Malte, où la part des décès varie de 1,3% à 2,7%. D'une manière générale, la gravité des accidents s'est progressivement atténuée au cours de la dernière décennie : en 2001, une proportion plus réduite des victimes sont décédées des suites d'un accident de la route. C'est en Algérie, au Liban et en Turquie que l'on constate la baisse la plus remarquable du nombre de tués sur le total des accidentés.

Tableau 5.2 : Part des décès sur le nombre total des accidentés (en %)

Pays	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
CHYPRE (CY)	2.33	2.41	2.71	2.67	2.95	2.54	2.76	2.50	2.76	2.95	3.00	2.70
ALGERIE (DZ)	11.00	11.29	12.27	12.73	18.17	16.08	15.80	12.54	11.83	11.01	9.99	8.71
EGYPTE (EG)	:	:	:	:	:	:	:	23.38	:	20.78	:	:
ISRAËL (IL)	1.54	1.41	1.34	1.33	1.48	1.43	1.11	1.12	1.11	1.05	1.14	1.44
JORDANIE (JO)	3.50	:	3.51	3.61	3.42	3.44	3.47	3.43	3.44	3.43	3.51	3.99
LIBAN (LB)	:	:	:	:	:	:	:	12.61	11.87	9.85	9.37	7.95
MAROC (MA)	5.55	:	5.44	:	5.25	:	4.67	4.84	4.91	4.60	4.66	4.47
MALTE (MT)	0.84	:	1.58	2.17	0.77	2.10	2.56	2.33	1.99	1.05	1.27	1.30
AUTORITE PALESTINIENNE (PS)	:	:	:	:	:	:	2.29	2.14	2.30	2.19	:	:
SYRIE (SY)	:	:	18.67	22.13	22.85	21.83	19.07	17.80	21.31	21.35	16.98	21.67
TUNISIE (TN)	9.03	:	9.37	9.21	8.96	9.15	8.72	8.20	7.94	7.86	8.35	8.50
TURQUIE (TR)	8.50	:	8.30	7.87	7.25	6.74	6.66	6.21	5.58	5.89	5.23	4.91

Note : cf. encadré 1. Ces chiffres doivent être analysés avec précaution car les définitions pour les blessés ne sont pas uniformes entre les pays et des problèmes de sous-déclaration sont possibles.

Figure 5.2 : Décès sur le total des accidentés (en %), 1997 – 2000


Note : données 1999

En moyenne, le nombre de tués pour 100.000 habitants est resté plus ou moins stable dans la région MED, avec cependant une légère amélioration entre 1997 et 2001 (de 11,3 à 11). Toutefois, examinés individuellement, les pays MED n'ont pas tous progressé en matière de sécurité routière. En effet, dans quatre pays au moins (Jordanie, Maroc, Syrie et Tunisie), l'indice de risque de décès par accident routier a augmenté d'un, deux, voire même trois points. D'un autre côté, on observe une réduction importante de ce risque dans des pays comme Chypre, l'Algérie, le Liban et la Turquie. Israël a connu une montée en flèche en 1998, suivie par une diminution en 1999 et 2000, mais les chiffres ont à nouveau augmenté en 2001. L'Algérie (16,4), la Tunisie (16,7), la Jordanie (15,1), la Syrie (13,1), Chypre (12,9) et le Maroc (12,5) présentent tous un résultat supérieur à la moyenne de la région MED, tandis que Malte (4,1), la Cisjordanie et la Bande de Gaza (6,2 d'après les données 1999), Israël (8,3), la Turquie (8,6), le Liban (9,2) et l'Égypte (9,2 d'après les

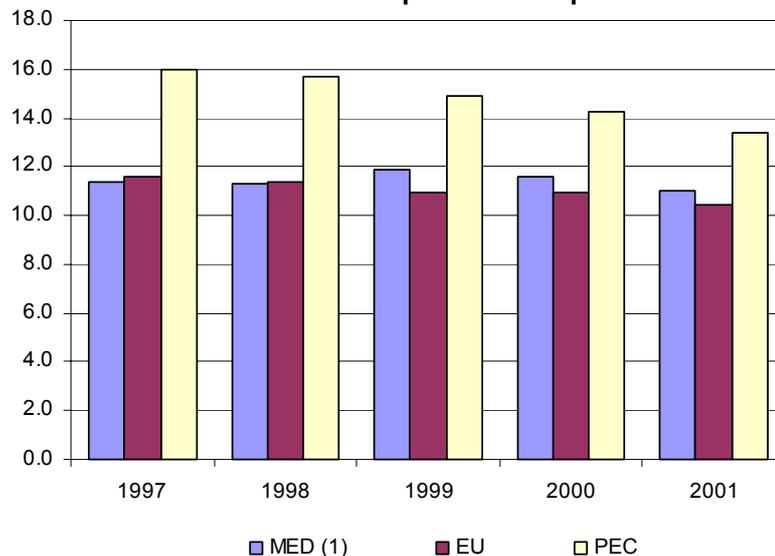
données 1999) sont en revanche en dessous de la valeur moyenne.

Pour l'UE, la moyenne de 10,4 tués pour 100.000 habitants est inférieure à celle de la région MED à l'heure actuelle. Dans les PEC, l'indice de risque de décès par accident routier est particulièrement élevé (13,4), même s'il a déjà considérablement régressé depuis 1997, à un rythme encore plus rapide que dans l'UE et la région MED.

Toutefois, afin d'obtenir un cadre plus précis, il serait nécessaire de mettre en relation le nombre de pertes de vies humaines avec la densité de la circulation. Il est malheureusement difficile d'obtenir certaines mesures comme le nombre de passagers-kilomètres par route et l'on procède donc à une approximation en prenant le nombre de voitures particulières. La moyenne pour l'UE correspond à 0,21 personnes tuées pour 1.000 voitures particulières en 2001, tandis que celle de la région MED est de 1,71. Les pays PEC enregistrent pour leur part une valeur de 0,53 tués, proche de celle de l'UE.

Tableau 5.3 : Tués par accidents de la route pour 100.000 habitants, 2001

Pays	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Chypre (CY)	15.0	15.0	18.9	16.1	18.4	16.2	17.4	15.5	14.9	15.0	14.7	12.9
Algérie (DZ)	17.7	17.1	18.8	18.5	19.8	17.4	20.2	16.4	16.8	17.5	17.9	16.4
Egypte (EG)	:	:	:	:	:	:	:	9.1	8.8	9.2	:	:
Israël (IL)	8.9	8.8	9.8	9.5	9.9	9.8	9.0	9.0	9.1	7.7	7.2	8.3
Jordanie (JO)	10.9	0.0	10.1	11.0	10.7	10.9	12.4	12.5	12.9	13.8	13.6	15.1
Liban (LB)	:	:	:	:	:	:	:	12.5	11.5	11.2	9.6	9.2
Maroc (MA)	11.5	:	14.0	13.1	13.8	12.6	10.5	11.3	11.7	12.0	12.6	12.5
Malte (MT)	1.1	:	3.1	3.9	1.6	3.8	5.1	4.8	4.5	3.2	3.9	4.1
Autorité Palestinienne (PS)	:	7.7	:	:	:	:	7.3	6.5	6.8	6.2	:	:
Syrie (SY)	:	:	8.7	12.1	12.7	14.4	12.8	11.3	12.6	12.1	10.1	13.1
Tunisie (TN)	14.8	:	15.7	14.7	14.6	14.7	14.3	14.1	14.3	15.2	15.7	16.7
Turquie (TR)	15.2	:	14.5	14.8	13.4	13.4	11.9	11.1	10.5	12.0	11.0	8.6

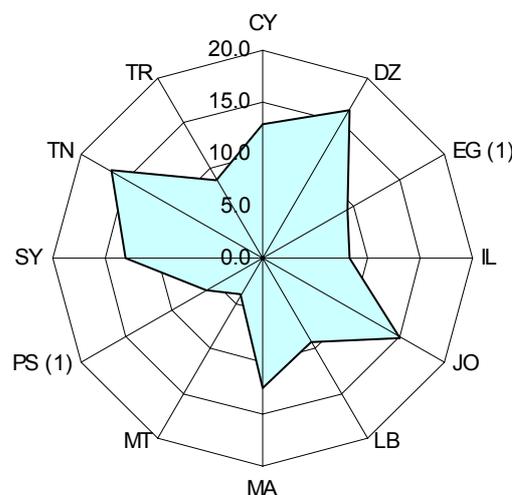
Figure 5.3 : Évolution de l'indice de risque de décès par accident routier


Note : les totaux MED 2000 et 2001 comprennent les données 1999 pour l'Égypte et l'Autorité palestinienne

Tableau 5.4 : Nombre de tués dans des accidents routiers pour 1.000 voitures particulières, 2001

PAYS	1997	2000	2001
CHYPRE (CY)	0.49	0.41	0.35
ALGERIE (DZ)	2.95	3.17	2.98
EGYPTE (EG)	3.21	:	:
ISRAËL (IL)	0.42	0.32	0.36
JORDANIE (JO)	2.95	2.38	2.42
LIBAN (LB)	0.37	0.30	0.28
MAROC (MA)	2.91	2.99	:
MALTE (MT)	0.10	0.08	0.08
AUTORITE PALESTINIENNE (PS)	1.46	:	:
SYRIE (SY)	12.25	11.86	:
TUNISIE (TN)	3.13	2.90	2.94
TURQUIE (TR)	1.94	1.68	1.31
MED ⁽¹⁾	2.13	2.00	1.71
UE	0.26	0.23	0.21
PEC	0.76	0.59	0.53

Note : (1) Les totaux MED comprennent les données disponibles les plus récentes pour chaque pays.

Figure 5.4 : Tués dans des accidents routiers pour 100.000 habitants, 2001

Note : (1) Données 1999

Selon les attentes, les hommes constituent la plus grande proportion des victimes déclarées. Pour les sept pays MED qui ont fourni ce type de données, les femmes sont la catégorie avec le moins de risque d'accident et représentent tout au plus un quart des tués sur la route, comme en Israël, le taux le plus bas étant celui de Malte avec 12,5%. La proportion de femmes victimes d'accidents de la route semble toutefois augmenter avec le taux de motorisation ; en effet, dans des pays comme Israël, Chypre et Malte, où le nombre de voiture par habitant est le plus élevé, plus de 50% des accidentés déclarés sont des femmes. Cependant, les blessures s'avèrent généralement moins graves chez les femmes que chez les hommes, car on remarque en effet une proportion plus importante de blessés par rapport aux tués parmi la population féminine. Il serait bien sûr intéressant de croiser ces données avec celles sur la répartition des sexes dans le transport de passagers par la route, mais celles-ci ne sont pas disponibles.

Il n'est pas étonnant de constater que le groupe d'âge 15-40 ans correspond à la catégorie la plus à risque. Au moins 43% (Jordanie) et jusqu'à 59% (Chypre) des personnes tuées dans des accidents de la route en font en effet partie. Les enfants de moins de 14 ans et les personnes âgées de plus de 60 ans représentent

généralement un pourcentage relativement réduit des accidentés, bien que la Jordanie compte, par rapport au total, un quart d'enfants tués par accidents de la route et à peu près la même proportion d'enfants blessés. Dans tous les pays, les décès sont plus nombreux que les blessures parmi les personnes âgées, en partie à cause de leur capacité de récupération réduite suite au traumatisme de l'accident.

Si l'on procède à une analyse des accidents routiers par moyen de transport, les passagers de voitures particulières sont la catégorie de victimes qui domine dans tous les pays, à l'exception de la Tunisie où ils sont devancés par les piétons et les motocyclistes. Les voitures particulières représentent jusqu'à 68% en Israël et 59% à Malte du total des accidents. Les usagers plus vulnérables comme les piétons et les cyclistes sont un groupe particulièrement à risque au Maroc, où ils représentent 31% du total des accidentés, qu'il s'agisse de décès, de blessures graves ou légères. Cette catégorie est davantage exposée aux répercussions graves des accidents par rapport aux autres car, dans tous les pays, elle comprend une proportion plus importante de tués par rapport aux blessés. En Israël, les piétons correspondent à 33% des victimes d'accidents mortels, contre 34% au Maroc et jusqu'à 39% en Tunisie.

Tableau 5.5 : Tués et blessés dans les accidents routiers par sexe, 2001

	Tués			Bléssés		
	Male	Female	Inconnu	Male	Female	Inconnu
Chypre (CY)	78.6	21.4	-	64.7	35.3	-
Algérie (DZ)	:	:	-	:	:	-
Egypte (EG)	:	:	-	:	:	-
Israël (IL)	74.5	25.5	-	63.1	36.9	-
Jordanie (JO)	76.9	23.1	-	75.8	24.2	-
Liban (LB)	:	:	-	:	:	-
Maroc (MA)	79.6	18.0	2.4	75.8	22.4	1.8
Malte (MT)	87.5	12.5	-	60.6	39.4	-
Autorité Palestinienne (PS)	:	:	-	:	:	-
Syrie (SY)	:	:	-	:	:	-
Tunisie (TN)	82.2	17.8	-	78.0	22.0	-
Turquie (TR)	78.1	21.9	-	73.5	26.5	-

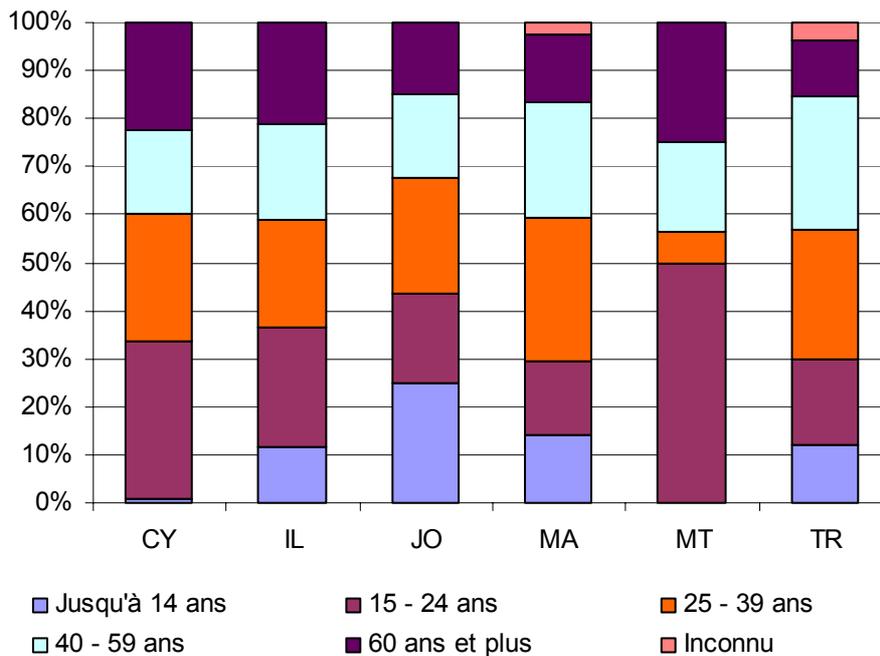
Figure 5.5 : Tués dans les accidents routiers, par groupe d'âge, 2001


Tableau 5.6 : Tués dans les accidents routiers, par groupe d'âge, 2001

Pays	Tués						Bléssés					
	Jusqu'à 14 ans	de 15 à 24 ans	de 25 à 39 ans	de 40 à 59 ans	60 ans et plus	Inconnu	Jusqu'à 14 ans	de 15 à 24 ans	de 25 à 39 ans	de 40 à 59 ans	60 ans et plus	Inconnu
Chypre (CY)	1.0	32.7	26.5	17.3	22.4	-	8.1	32.6	26.7	21.0	11.5	-
Algérie (DZ)	:	:	:	:	:	-	:	:	:	:	:	-
Egypte (EG)	:	:	:	:	:	-	:	:	:	:	:	-
Israël (IL)	11.4	25.3	22.3	19.7	21.2	-	10.0	32.2	30.9	19.5	6.9	0.4
Jordanie (JO)	25.0	18.4	24.3	17.2	15.1	-	24.1	26.6	32.0	12.7	4.6	-
Liban (LB)	:	:	:	:	:	-	:	:	:	:	:	-
Maroc (MA)	13.9	15.5	29.7	24.3	14.1	2.4	13.8	22.3	33.9	21.1	7.1	1.8
Malte (MT)	0.0	50.0	6.3	18.8	25.0		7.7	31.9	25.3	21.6	8.6	5.0
Autorité Palestinienne (PS)	:	:	:	:	:	-	:	:	:	:	:	-
Syrie (SY)	:	:	:	:	:	-	:	:	:	:	:	-
Tunisie (TN)	:	:	:	:	:	-	:	:	:	:	:	-
Turquie (TR)	12.1	17.7	26.9	27.9	11.8	3.6	13.1	22.7	31.7	22.2	7.6	2.8

Tableau 5.7 : Victimes d'accidents routiers par moyens de transport, 2001

Moyens de transport	Chypre (CY)			Israël (IL)			Maroc (MA)			Malte (MT)			Tunisie (TN) (*)			Turquie (TR)		
	Tués	Blessés	Total	Tués	Blessés	Total	Tués	Blessés	Total	Tués	Blessés	Total	Tués	Blessés	Total	Tués	Blessés	Total
Motorcycles et vélomoteurs	24.5	23.3	23.3	6.1	7.1	7.1	11.0	17.9	17.6	:	:	14.0	20.2	26.2	25.7	4.8	8.1	7.9
Voitures particulières	35.7	48.7	48.3	43.6	67.8	67.5	36.6	41.3	41.1	:	:	59.2	22.7	23.7	23.6	41.8	49.1	48.9
Bus et autocars	1.0	2.2	2.1	1.3	4.2	4.1	3.3	3.4	3.4	:	:	0.5	4.4	8.3	8.0	12.7	10.9	10.9
Véhicules de transport marchandises	16.3	16.2	16.2	11.2	12.5	12.4	8.1	6.3	6.4	:	:	8.2	8.9	10.0	9.9	19.0	15.7	15.8
Vélos	1.0	1.0	1.0	5.3	0.8	0.9	7.2	6.0	6.0	:	:	0.0	5.2	4.7	4.7	1.6	1.9	1.9
Piétons	21.4	8.7	9.0	32.6	7.7	8.0	33.9	25.1	25.5	:	:	18.1	38.6	27.2	28.1	20.0	14.3	14.5

(*) Données 1999

Accidents ferroviaires

Dans le transport ferroviaire, les accidents ne sont pas très fréquents, mais lorsqu'ils se produisent ils causent généralement un grand nombre de victimes. Aussi les statistiques sont-elles extrêmement variables d'une année à l'autre, ce qui limite leur comparabilité avec les autres modes de transport. En Turquie et en Algérie, le nombre de victimes d'accidents ferroviaires a tout

de même été supérieur à 500 par an au cours des cinq années considérées, avec un maximum de 731 tués en 1998 pour la Turquie. En Algérie, le nombre de décès par accidents ferroviaires est environ 104 fois inférieur à celui des accidents routiers ; en Turquie, avec 165 tués par accidents ferroviaires en 2001, ce mode compte 34 fois moins de victimes par rapport au transport routier.

Tableau 5.8 : Nombre de tués et blessés dans des accidents ferroviaires

Pays	Victimes	1997	1998	1999	2000	2001
Algérie (DZ)	Tués	101	107	84	74	47
	Blessés	403	420	469	455	468
	Total	504	527	553	529	515
Egypte (EG)	Tués	:	:	:	:	:
	Blessés	:	:	:	:	:
	Total	:	:	:	:	:
Israël (IL)	Tués	9	5	18	8	11
	Blessés	27	11	16	52	20
	Total	36	16	34	60	31
Jordanie (JO)	Tués	:	:	:	:	:
	Blessés	:	:	:	:	:
	Total	:	:	:	:	:
Maroc (MA)	Tués	131	102	107	117	94
	Blessés	283	270	223	432	177
	Total	414	372	330	549	271
Syrie (SY)	Tués	:	:	:	:	:
	Blessés	:	:	:	:	:
	Total	:	:	:	:	:
Tunisie (TN)	Tués	56	67	63	80	82
	Blessés	111	135	258	231	261
	Total	167	202	321	311	343
Turquie (TR)	Tués	245	227	233	185	165
	Blessés	397	276	498	430	385
	Total	642	503	731	615	550

Note : Il n'existe aucune définition standard pour les tués et les blessés dans les accidents ferroviaires.

ENCADRE 5.1 – Les statistiques sur les accidents routiers et ferroviaires collectées dans le cadre du projet MED-Trans.

La base de données régionale mise en place dans le cadre de MED-Trans comprend des informations annuelles sur les accidents routiers, collectées à partir des ensembles de données suivants :

- Nombre total de tués et blessés par accidents routiers ;
- Nombre de tués et blessés par sexe et groupe d'âge ;
- Nombre de tués et blessés par moyen de transport ;
- Nombre total de victimes par moyen de transport et groupe d'âge.

Les 12 pays MED fournissent habituellement le premier ensemble de données, tandis que certains seulement remplissent les ventilations plus détaillées.

Les définitions pour les décès causés par accidents de la route correspondent aux normes définies par la CEMT et la CEENU, à savoir un décès survenant dans les 30 jours suivant la date de l'accident routier. Au-delà de cette période, les décès éventuels sont classés dans les blessures. Certains pays MED n'adoptent pas cette définition standard des 30 jours. Les recherches dans ce domaine ont conduit à adopter une pratique consistant à appliquer des coefficients de conversion pour rendre les données sur le nombre de tués aussi comparables que possibles entre les différents pays. Ces coefficients sont élaborés à partir des conditions et de l'expérience de chaque pays et peuvent varier dans le temps (si par exemple les services de secours d'urgence et les conditions d'hospitalisation s'améliorent). Néanmoins, afin d'améliorer la comparabilité des données, le nombre total de tués et de blessés dans des accidents routiers a été rectifié pour l'Algérie, l'Égypte, le Liban, la Syrie et la Turquie, où les définitions adoptées pour les décès causés par accidents de la route diffèrent de la définition standard des 30 jours. Pour l'Algérie, le Liban, la Syrie et la Turquie, les décès sont enregistrés uniquement sur le lieu de l'accident ; la rectification a donc été effectuée en multipliant le nombre de tués par un coefficient de 1,35. Pour l'Égypte, où les blessés ne sont suivis que pendant 7 jours d'hospitalisation, le coefficient appliqué est de 1,07. À Malte enfin, les décès sont enregistrés sur le lieu de l'accident ou avant leur sortie d'hôpital : cette définition étant très proche de la définition standard, aucune rectification n'est effectuée.

Par ailleurs, les définitions adoptées pour les blessés par accidents de la route ne sont pas aussi homogènes dans les pays de la région MED que dans l'UE. Bien que les statistiques sur les accidents routiers soit généralement disponibles dans tous les pays, les problèmes de fiabilité des données sont probables, notamment pour ce qui est de la sous-déclaration. Les statistiques officielles sont habituellement produites à partir des rapports de police.

En ce qui concerne les accidents ferroviaires, la base de données régionale MED-Trans contient uniquement le nombre total de tués et de blessés, collecté annuellement. Toutefois, les définitions et le système de déclaration adoptés par chaque pays sont sujets à variation.

Instituts nationaux de statistiques méditerranéens

<p>Algérie Office National des Statistiques</p> <p>Adresse: 8-10, rue des Moussebilines BP 202 Ferhat Boussaad 160 000 Alger</p> <p>Tél.: (213-21) 63 99 73</p> <p>Fax: (213-21) 63 79 55/63 79 54</p> <p>Internet: www.ons.dz</p>	<p>Malte National Statistics Office</p> <p>Adresse: Lascaris, Valletta CMR 02</p> <p>Tél.: (356) 25 99 72 11</p> <p>Fax: (356) 24 98 41</p> <p>Internet: www.magnet.mt/home/cos.htm</p>
<p>Chypre Statistical Services of Cyprus</p> <p>Adresse: Andreas Araouzos Street 13 CY-1444 Nicosia</p> <p>Tél.: (357-22) 30 93 01</p> <p>Fax: (357-22) 37 48 30</p> <p>Internet: www.pio.gov.cy/dsr/</p>	<p>Maroc Direction de la Statistique</p> <p>Adresse: rue Mohamed Belhassan El Ouazzani BP 178 Rabat</p> <p>Tél.: (212) 37 77 36 06</p> <p>Fax: (212) 37 77 32 17</p> <p>Internet: www.statistic.gov.ma</p>
<p>Egypte Central Agency for Public Mobilisation and Statistics</p> <p>Adresse: Salah Salem Str. PO Box 2086 Nasr City, Cairo</p> <p>Tél.: (20-2) 402 30 31</p> <p>Fax: (20-2) 402 40 99</p> <p>http://interoz.com/economygoveg/index.htm</p>	<p>Autorité Palestinienne Central Bureau of Statistics</p> <p>Adresse: AL-Bireh Office PO Box 1647 Ramallah</p> <p>Tél.: (972-2) 240 63 40/63 41</p> <p>Fax: (972-2) 240 63 43</p> <p>Internet: www.pcbs.org</p>
<p>Israël Central Bureau of Statistics</p> <p>Adresse: 6 Kanfey Nesharim, Corner Bachi St. P.O. Box 34525 91342 Jerusalem</p> <p>Tél.: (972-2) 659 22 02</p> <p>Fax: (972-2) 651 37 60</p> <p>Internet: www.cbs.gov.il</p>	<p>Syrie Central Bureau of Statistics</p> <p>Adresse: Abdel Malek Ben Marwan Street Abu Rumaneh, Damascus</p> <p>Tél.: (972-2) 659 22 02</p> <p>Fax: (972-2) 651 37 60</p>
<p>Jordanie Department of Statistics</p> <p>Adresse: PO Box 2015 Jubahia 11941, Amman</p> <p>Tél.: (962-6) 534 21 71</p> <p>Fax: (962-6) 533 35 18</p> <p>Internet: www.dos.gov.jo</p>	<p>Tunisie Institut National de Statistique</p> <p>Adresse: 70, rue Ech Cham BP 265 Tunis Cedex</p> <p>Tél.: (216-1) 78 41 32</p> <p>Fax: (216-1) 79 25 59</p> <p>Internet: www.ins.nat.tn</p>
<p>Liban Administration Centrale de la Statistique</p> <p>Adresse: PO Box 2015 Jubahia 11941, Amman</p> <p>Tél.: (962-6) 534 21 71</p> <p>Fax: (962-6) 533 35 18</p> <p>Internet: www.cas.gov.lb</p>	<p>Turquie State Institute of Statistics</p> <p>Adresse: Prime Ministry Necatibey Caddesi No 114 TR-06100 Ankara</p> <p>Tél.: (90-312) 417 64 40-359</p> <p>Fax: (216-1) 79 25 59 Internet: www.ins.nat.tn</p>

Autres administrations nationales concernées

<p>Algérie Ministère du Transport/ Direction Générale de l'Aviation Civile et Direction des Ports</p> <p>Adresse: 119, rue Didouche Mourad 16100 Alger</p> <p>Tél.: (213-21) 747 529</p> <p>Fax: (213-21) 747 624</p>	<p>Jordanie Aqaba Port Corporation</p> <p>Adresse: Training and Statistics Department PO Box 115 Aqaba</p> <p>Tél.: (962 3) 2014031</p> <p>Fax: (962 3) 2016183</p>
<p>Chypre Cyprus Ports Authority</p> <p>Adresse: 23, Crete Street CY-1061 Nicosia</p> <p>Tél.: (357-22) 817 200</p> <p>Fax: (357-22) 756 137</p>	<p>Jordanie Civil Aviation Authority</p> <p>Adresse: PO Box 7547 11941 Amman</p> <p>Tél.: (962 6) 4894218</p> <p>Fax: (962 6) 4874756</p>
<p>Chypre Civil Aviation Department</p> <p>Adresse: 16, Griva Digeni Avenue CY-1429 Nicosia</p> <p>Tél.: (357-22) 404 121</p> <p>Fax: (357-22) 766 547</p>	<p>Jordanie Ministry of Transport</p> <p>Adresse: PO Box 35214 35214 Amman</p> <p>Tél.: (962) 6 607111</p> <p>Fax: (962) 6 607233</p>
<p>Egypte Egyptian Maritime Data Bank – Ministry of Transport</p> <p>Adresse: 4 Ptolemy Street 21514 Alexandria</p> <p>Tél.: (20-3) 486 9836</p> <p>Fax: (20-3) 486 9451</p> <p>Internet: http://www.emdb.gov.eg</p>	<p>Liban Gestion et Exploitation du Port de Beyrouth</p> <p>Adresse: Boite postale: 1490 Rue du Port - Beyrouth</p> <p>Tél.: (961 1) 58 02 11</p>
<p>Egypte Civil Aviation Authority</p> <p>Adresse: Cairo International Airport Terminal Building I, Cairo 11776</p> <p>Fax: (20-2) 432 522</p>	<p>Liban Directorate General of Civil Aviation</p> <p>Adresse: Beirut International Airport</p> <p>Tél.: (961 1) 830-850</p>
<p>Israël Ports & Railways Authority</p> <p>Adresse: 66 Kanfey Nesharim, Corner Bachi St. P.O. Box 20121 61201 Tel Aviv</p> <p>Tél.: (972-3) 565 7001</p> <p>Fax: (972-3) 565 7046</p> <p>Internet: www.israports.org.il</p>	<p>Malte Malta International Airport</p> <p>Adresse: Luqa LQA 05</p> <p>Tél.: (356) 249 600</p> <p>Fax: (356) 249 563</p> <p>Internet: http://www.maltairport.com</p>
<p>Israël Airports Authority</p> <p>Adresse: Head Office: PO Box 137 Ben Gurion Airport 70100</p> <p>Fax: (972 3) 9710155</p>	<p>Malte Malta Maritime Authority</p> <p>Adresse: Maritime House Lascharis Wharf Valletta VLT 01</p> <p>Tél.: 356) 250360/4</p> <p>Fax: (356) 250365</p>

<p>Maroc Office National des Aéroports</p> <p>Adresse: 9 rue de Vilna, App 5 Casablanca</p> <p>Tél.: (212 2)539040</p> <p>Fax: (212 2) 539583</p>	<p>Tunisie Ministère des Transports/DGPE</p> <p>Adresse: Monplaisir, Rue Mohamed V Tunis 2161</p>
<p>Maroc Office d'Exploitation des Ports</p> <p>175-177 Bld Zerktouni Casablanca – MAROC</p> <p>Tél.: (212 2) 232324</p> <p>Fax: (212 2) 232334</p>	<p>Tunisie Office de la Marine Marchande et des Ports</p> <p>Adresse: Bâtiments Administratifs La Goulette, Tunis - TUNISIA</p> <p>Tél.: (216) 1 730000</p> <p>Fax: (216) 1 735812</p>
<p>Autorité Palestinienne Palestinian Airlines</p> <p>Adresse: PO Box 4043 Gaza</p> <p>Tél.: (972) 7 2827834</p> <p>Fax: (972) 72827834</p>	<p>Turquie General Directorate of State Airports (DHMI)</p> <p>Adresse: Konya Yolu Etiler Ankara</p> <p>E-mail: istatistik@dhmi.gov.tr</p>
<p>Syrie Directorate General of Civil Aviation</p> <p>Adresse: 1 Najmeq, Damascus</p> <p>Tél.: (963) 11 3338720</p> <p>Fax: (963) 11 2232201</p>	<p>Turquie Undersecretariat of Maritime Affairs</p> <p>Adresse: Ankara</p> <p>Fax: (90) 312 232 0922</p>
<p>Syrie General Directorate of Ports</p> <p>Adresse: Lattakia</p> <p>Tél.: (963) 41 473333</p> <p>Fax: (963) 41 475805</p>	