

Equipements

et flux de transport dans les pays méditerranéens entre 2000 et 2007



Cette publication a été élaborée dans le cadre du programme régional *MEDSTAT II* de coopération statistique euro-méditerranéenne, financé par l'Union européenne.

Le programme *MEDSTAT* en bref

La politique de l'Union européenne envers la région méditerranéenne est régie par le partenariat euro-méditerranéen (ou processus de Barcelone) lancé suite à la conférence de Barcelone de 1995.

Dans le domaine statistique, les pays membres de l'Union européenne et les partenaires méditerranéens ont intensifié leurs relations dès 1996 grâce au programme régional de coopération statistique *MEDSTAT*, financé par le règlement MEDA.

Doté d'un budget de 20 millions d'euros, *MEDSTAT I* a été mis en place de 1996 à 2003. *MEDSTAT II* a été lancé en 2006 pour une durée de 45 mois avec un budget de 30 millions d'euros.

MEDSTAT entend répondre aux exigences des accords d'association, notamment en matière de libre échange, de développement durable et de développement social. Il contribue à rendre disponible l'information statistique utile au suivi des progrès de la coopération euro-méditerranéenne.

Son objectif est d'harmoniser les méthodologies statistiques avec les normes et standards européens et internationaux et d'améliorer la cohérence des données dans les pays partenaires méditerranéens ainsi que leur comparabilité avec les données statistiques des pays de l'UE et de l'AELE.

MEDSTAT entend également accroître la qualité des services fournis aux utilisateurs par les instituts nationaux de statistiques et par les autres organismes partenaires impliqués dans la production de statistiques. L'offre de données à jour, fiables, pertinentes et de qualité est essentielle pour la prise de décision politique et la bonne gestion des affaires publiques.

De décembre 1996 à mars 2003, *MEDSTAT I* a couvert plusieurs secteurs de la statistique. Parmi eux, l'environnement a fait l'objet d'un deuxième projet, *MEDSTAT-Env II*, mis en oeuvre entre 2003 et 2006.

De janvier 2006 à novembre 2009, *MEDSTAT II*, s'est attaché à prolonger le travail qualitatif déjà réalisé en organisant des formations et en apportant des moyens techniques aux systèmes d'information des instituts nationaux et des autres producteurs de statistiques des pays méditerranéens.

La cohérence des données, leur harmonisation et leur diffusion font l'objet d'une attention particulière dans 9 secteurs statistiques : le commerce des biens et services, le transport, les migrations, le tourisme, l'environnement, les comptes nationaux, le social, l'énergie et l'agriculture.

Le programme s'adresse actuellement à dix partenaires : l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, le territoire Palestinien occupé, la Syrie, la Tunisie et la Turquie.

Cette publication peut être consultée dans ses versions française et anglaise à l'adresse suivante : <http://ec.europa.eu/eurostat/medstat>

Pour plus d'information, veuillez contacter : EUROPEAID-INFO-MEDSTAT2@ec.europa.eu

Clause de non-responsabilité

La présente publication a été élaborée avec l'aide de l'Union européenne. Le contenu de la publication relève de la seule responsabilité de *MEDSTAT II - Lot 2* et ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant l'opinion de l'Union européenne.

MEDSTAT II - Lot 2 est mis en oeuvre par ADETEF en partenariat avec INSEE France, ISTAT Italie, ONS UK, KSH Hongrie, INE Espagne, INE Portugal, GUS Pologne, Plan Bleu et Landsis.

Droits de reproduction

La présente publication peut être reproduite en tout ou partie, à condition de citer la source : *Auteur : Thierry COULET - MEDSTAT II - LOT 2, Equipements et flux de transport dans les pays méditerranéens entre 2000 et 2007, Publication MEDSTAT II, Ed. ADETEF, septembre 2009, ISSN 1958-069X.*

Equipements et flux de transport dans les pays méditerranéens entre 2000 et 2007

Auteur

M. Thierry COULET, expert principal responsable du secteur des statistiques des transports du programme MEDSTAT II.

Sommaire

	Page
Introduction	2
1. Un développement très inégal des équipements de transport	3
1.1. Un niveau très variable d'équipement pour le transport aérien de passagers dans les différents pays méditerranéens	3
1.2. Une flotte de navires de marine marchande globalement en recul	5
1.3. Très forte progression du parc de véhicules routiers dans toutes ses composantes	6
1.4. Un développement très inégal des équipements de transport ferroviaire	11
2. Une forte augmentation des trafics aérien et maritime au départ et à destination des pays méditerranéens entre 2000 et 2007	14
2.1. Forte croissance du trafic et des flux de transport aériens au départ et à destination des pays méditerranéens entre 2000 et 2007	15
2.2. Progression importante mais inégale du trafic maritime et du transport de fret au départ et à destination des pays méditerranéens entre 2000 et 2007	20
Méthodologie et sources	23
Définitions relatives aux équipements de transport aérien	23
Définitions relatives aux équipements de transport maritime	23
Définitions relatives aux équipements de transport routier	24
Définitions relatives aux équipements de transport ferroviaire	24
Définitions relatives aux flux de transport aérien	25
Définitions relatives aux flux de transport maritime	25

Conception éditoriale : Thierry COULET - Mise en page : MEDSTAT II - Lot 2

INTRODUCTION

Cette publication propose une analyse de l'évolution des équipements et des flux de transport dans les pays méditerranéens entre 2000 et 2007. Elle est le résultat de deux collectes de données spécifiques conduites dans le cadre du programme MEDSTAT II auprès de l'ensemble des pays partenaires de ce programme : l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, le territoire Palestinien occupé, la Syrie et la Tunisie. Toutes les données présentées et analysées ici sont issues de ces collectes et proviennent donc directement des instituts nationaux de statistiques et des ministères des transports des pays partenaires.

Les données sur les équipements couvrent les quatre principaux modes de transport, aérien, maritime, routier et ferroviaire. La production de données sur les trafics et les flux de transport se révèle quant à elle beaucoup plus délicate et complexe, notamment s'agissant du transport routier, tandis que trop peu de pays partenaires étaient à la fois concernés et en mesure de produire des données suffisamment complètes sur les trafics et les flux de transport ferroviaire. Cette partie de l'analyse se concentre donc sur les trafics et les flux de transport aérien et maritime, deux composantes majeures, de toute évidence, des systèmes de transport dans les pays méditerranéens.

L'examen de ces données fait apparaître un développement très inégal des équipements de transport dans les pays méditerranéens selon le mode de transport concerné, les équipements de transport aérien de passagers et, plus encore, les équipements de transport routier de passagers et de marchandises ayant enregistré une progression sensible dans la plupart des pays au cours de la première moitié des années 2000 tandis que l'évolution des équipements de transport ferroviaire était beaucoup plus contrastée et que la flotte de navires de marine marchande était globalement en recul au cours de la même période.

L'analyse des trafics révèle, quant à elle, une forte augmentation des flux de transport aérien et maritime au départ et à destination des pays méditerranéens entre 2000 et 2007. On observe en particulier une forte croissance du trafic aérien au départ et à destination des aéroports de la région (+33% sur l'ensemble des pays pour lesquels des données sont disponibles). Il est à noter que l'Égypte est le seul pays de la région pour lequel le trafic national représente une part importante du nombre total de passagers transportés. Le volume de transport aérien de marchandises et de courrier progresse également dans l'ensemble de la région entre 2000 et 2007 mais cette progression est beaucoup moins forte que celle du trafic aérien ou du nombre de passagers et elle est également beaucoup plus contrastée d'un pays à l'autre.

La croissance du trafic maritime à destination et au départ des ports de la région entre 2000 et 2007 est elle aussi assez inégale d'un pays méditerranéen à l'autre. Les données disponibles pour la Tunisie révèlent la part très importante des relations maritimes avec l'Union européenne (52 % du nombre total des arrivées et des départs). Le volume de fret traité à l'arrivée et au départ dans les ports des pays méditerranéens est, quant à lui, en augmentation de 30 % entre 2000 et 2007, soit une progression à peu près équivalente à celle du trafic de navires, le volume de fret débarqué étant, c'est à noter, presque toujours supérieur, voire très supérieur, au volume de fret embarqué.

1. UN DÉVELOPPEMENT TRÈS INÉGAL DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT

Les équipements de transport aérien de passagers et, plus encore, les équipements de transport routier de passagers et de marchandises ont connu une progression sensible dans la plupart des pays méditerranéens au cours de la première moitié des années 2000 tandis que l'évolution des équipements de transport ferroviaire était beaucoup plus contrastée. La flotte de navires de marine marchande était, quant à elle, globalement en recul au cours de la période.

On constate une forte disparité du niveau d'équipement pour le transport aérien de passagers d'un pays méditerranéen à l'autre mais une structure relativement semblable de cette flotte, généralement dominée par les moyens/gros porteurs, soit des avions d'une capacité de 51 à 250 places, ce qui s'explique probablement par la relative similitude des zones desservies par les compagnies nationales.

L'équipement pour le transport maritime de marchandises a plutôt tendance à décroître dans les pays méditerranéens au cours de la période considérée, ce qui renvoie probablement à des pertes de marché des compagnies nationales dans le transport de fret au départ et à destination des ports de la région. La composition des flottes nationales par type de navires est très variable d'un pays méditerranéen à l'autre, ce qui reflète des structures d'échanges commerciaux elles-mêmes assez disparates.

Le parc de véhicules routiers progresse très sensiblement dans tous les pays méditerranéens au cours de la première moitié des années 2000 et cela concerne autant les véhicules pour le transport routier de marchandises que les véhicules particuliers. La progression du nombre de véhicules pour le transport routier de marchandises est la plus forte pour les tracteurs routiers (+35 % en moyenne) et les camions (+32 %), ce qui montre assez clairement que la route reste le mode de transport privilégié pour le transport intérieur de marchandises. Le parc de camions est nettement dominé par les véhicules de faible capacité, ce qui renvoie à la structure très éclatée du secteur du transport routier de marchandises dans les pays méditerranéens. On note aussi un net vieillissement de ce parc de véhicules. La forte augmentation du nombre de véhicules particuliers et du taux de motorisation se retrouve également dans tous les pays méditerranéens, à l'exception du territoire Palestinien occupé. Les véhicules à essence représentent une nette majorité de ce parc, les véhicules diesel ne représentant une part significative de celui-ci qu'au Maroc, en Syrie et en Tunisie. Le vieillissement du parc de véhicules particuliers, s'il est bien réel, est toutefois moins prononcé que celui des camions. Le transport routier collectif semble, lui aussi, être en plein essor au vu de la forte progression du nombre d'autocars et d'autobus.

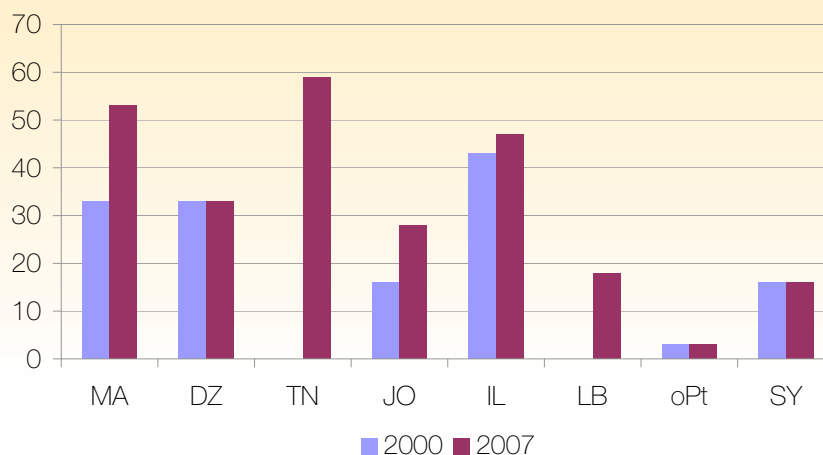
Deux pays méditerranéens, le Liban et le territoire Palestinien occupé, ne disposent d'aucun réseau ferroviaire en service. Dans les autres, la progression de l'équipement ferroviaire est très inégale. Presque toutes les locomotives en service dans les pays méditerranéens sont des locomotives diesel, seul le Maroc disposant d'un parc important de locomotives électriques. Les voitures de seconde classe représentent, sans surprise, la majorité du parc total de véhicules pour le transport ferroviaire de passagers mais les remorques d'automotrice représentent également une part importante de ce parc en Israël, ce qui tient sans doute dans ce cas à l'importance des trajets domicile-travail dans le transport total de voyageurs. Le nombre de wagons pour le transport ferroviaire de marchandises diminue, quant à lui, partout, ce qui laisse à penser que le transport ferroviaire a perdu du terrain face à la route dans le transport intérieur de marchandises.

1.1. Un niveau très variable d'équipement pour le transport aérien de passagers dans les différents pays méditerranéens

Le nombre d'avions civils pour le transport de passagers en service varie considérablement d'un pays méditerranéen à l'autre (Graphique 1). Cette diversité ne semble pas corrélée à la population ou à la superficie mais davantage à l'importance de l'activité touristique dans le pays concerné et à son niveau de vie. Ainsi, c'est en Tunisie, au Maroc et en Israël que les flottes sont les plus importantes en 2007. On observe aussi de fortes disparités en termes d'évolution de la flotte commerciale totale dans les pays méditerranéens au cours de la pre-

mière moitié des années 2000. Cette flotte est ainsi en forte progression au Maroc et en Jordanie tandis qu'elle est stable en Algérie, dans le territoire Palestinien occupé, en Syrie, et progresse peu en Israël.

Graphique 1 :
Nombre d'avions civils de transport de passagers en service



Algérie, territoire Palestinien occupé, Syrie : données 2006 au lieu de 2007

Si l'on analyse la composition de cette flotte par classe de taille (Tableau 1), on s'aperçoit que, dans la majeure partie des pays méditerranéens, les catégories dominantes sont celles des moyens/gros porteurs, c'est-à-dire celles des appareils d'une capacité de 51 à 250 places. La catégorie des appareils de 151 à 250 places représente à elle seule 42 % de la flotte totale des pays méditerranéens en 2007, près de 50 % si l'on exclut le cas particulier d'Israël où la catégorie des gros porteurs, appareils d'une capacité supérieure à 250 places, est nettement dominante. Il est probable que cette relative homogénéité dans la composition des flottes soit pour partie liée à la relative similitude des zones desservies par les compagnies nationales, et notamment à l'importance des relations intra-régionales et avec l'Union européenne.

C'est aussi dans cette catégorie des moyens/gros porteurs que l'équipement s'accroît le plus sensiblement entre 2000 et 2007, de 43 à plus de 100 appareils, même si le développement de l'équipement concerne, à un degré ou à un autre, toutes les catégories d'avions.

Tableau 1 :
Nombre d'avions civils de transport de passagers en service par classe de taille

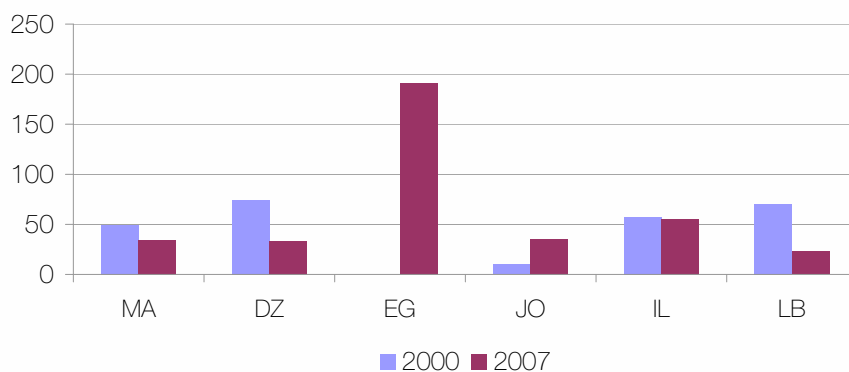
	50 places ou moins		51-150 places		151-250 places		251 places et plus		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Maroc	2	6	10	10	19	36	2	1	33	53
Algérie	3	3	15	12	12	10	3	8	33	33
Tunisie	:	7	:	32	:	17	:	3	:	59
Egypte	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Jordanie	2	-	5	10	9	18	-	-	16	28
Israël	11	6	9	8	2	6	21	27	43	47
Liban	:	1	:	4	:	13	:	-	:	18
Territoire Palestinien occupé	2	2	-	-	1	1	-	-	3	3
Syrie	:	:	14	14	:	:	2	2	16	16

Algérie, Territoire palestinien, Syrie : données 2006 au lieu de 2007

1.2. Une flotte de navires de marine marchande globalement en recul

Contrairement à ce qui a pu être constaté pour le transport aérien de passagers, l'équipement pour le transport maritime de marchandises a plutôt tendance à décroître dans les pays méditerranéens entre 2000 et 2007 (Graphique 2). Ce constat s'applique à tous les pays pour lesquels des données sur la flotte totale sous contrôle de navires de charge d'une jauge brute de 1000 tonnes et plus sont disponibles, à l'exception de la Jordanie où, au contraire, le nombre de navires de charge est multiplié par plus de trois, passant de 10 à 35 au cours de la période. Il est à noter que l'Egypte, pour laquelle on ne dispose pas de données pour l'année 2000, est le pays de la région qui dispose de la flotte la plus importante, celle-ci comptant pour plus de 50% de la flotte totale des six pays méditerranéens pour lesquels des données sont disponibles en 2006. La réduction globale de la flotte marchande dans les pays méditerranéens peut sans doute s'expliquer par les pertes de part de marché des compagnies nationales au profit de grands groupes internationaux sur les liaisons maritimes au départ et à destination des ports de la région.

Graphique 2 :
Nombre de navires de charge d'une jauge brute de 1000 tonnes et plus



Flotte totale sous contrôle
Algérie, Egypte, Syrie : données 2006 au lieu de 2007

Si l'on s'intéresse à présent à la flotte totale sous contrôle de navires de charge d'une jauge brute de 300 tonnes et plus selon le type de navire (Tableau 2), on observe que la structure des flottes nationales est très différente d'un pays méditerranéen à l'autre, ce qui révèle sans doute des structures d'échanges commerciaux elles-mêmes assez disparates. Ainsi, la flotte nationale de navires marchands est nettement dominée par les transporteurs pour fret général dans le cas de l'Egypte et du Liban, même si leur nombre est en forte diminution dans ce cas, par les navires-citernes pour gaz liquide dans le cas de l'Algérie, par les porte-conteneurs dans le cas d'Israël et par les navires à passagers rouliers dans le cas du Maroc.

Tableau 2 :
Nombre de navires de charge d'une jauge brute de 300 tonnes et plus par type

	Pétroliers		Navires-citernes chimiques		Navires-citernes pour gaz liquide		Vraquiers		Pétroliers-vraquiers	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Maroc	3	3	6	4	-	-	-	-	-	-
Algérie	7	2	:	1	11	10	9	6	3	-
Tunisie	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Egypte	14	19	-	-	-	-	10	12	-	2
Jordanie	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Israël	2	3	2	1	-	-	6	-	2	4
Liban	2	-	-	-	-	-	9	3	-	-
Territoire Palestinien occupé	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Syrie	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
	Transporteurs pour fret général		Porte-conteneurs		Cargos rouliers		Navires à passagers rouliers			
Maroc	11	1	13	9	8	4	9	14		
Algérie	:	:	:	:	:	:	5	3		
Tunisie	:	:	:	:	:	:	:	:		
Egypte	46	49	3	5	2	4	:	7		
Jordanie	:	:	:	:	:	:	:	:		
Israël	8	4	36	42	1	1	-	-		
Liban	78	22	2	-	5	5	-	-		
Territoire Palestinien occupé	:	:	:	:	:	:	:	:		
Syrie	:	:	:	:	:	:	:	:		

Algérie, Egypte, Syrie : données 2006 au lieu de 2007

1.3. Très forte progression du parc de véhicules routiers dans toutes ses composantes

Le parc de véhicules routiers progresse très sensiblement dans tous les pays méditerranéens au cours de la première moitié des années 2000 et cela concerne autant les véhicules pour le transport routier de marchandises que les véhicules particuliers.

La progression du nombre total de véhicules pour le transport routier de marchandises est ainsi en général très nette dans les pays méditerranéens entre 2000 et 2007 (Tableau 3). Elle est notamment supérieure à 22 % en Tunisie entre 2002 et 2006 et proche de 18 % entre 2000 et 2007 en Israël. Cette progression est la plus forte pour les tracteurs routiers (+35% en moyenne) et pour les camions (+32%). Elle l'est beaucoup moins pour les remorques (+13%) et les semi-remorques (+4%), ce qui peut paraître paradoxal et soulève certainement, dans certains cas, des questions sur la précision et la fiabilité des registres de véhicules. Quoi qu'il en soit, la très forte progression du nombre de camions et de tracteurs routiers montre assez clairement que le transport routier reste le mode de transport privilégié pour le transport intérieur de marchandises, ce qui ne va pas sans soulever, comme dans d'autres régions du monde, des problèmes d'engorgement des réseaux, de pollution et de sécurité. C'est au Liban (+79% entre 2000 et 2007), en Jordanie (+48% entre 2000 et 2007) et en Syrie (+45% entre 2000 et 2006) que cette progression est la plus forte pour le nombre de camions.

Tableau 3 :
Nombre de véhicules routiers pour le transport de marchandises par catégorie

	Camions		Tracteurs routiers		Remorques		Semi-remorques	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Maroc	315 546	356 727	:	:	:	:	:	:
Algérie	:	322 698	:	:	:	:	:	:
Tunisie	264 108	322 368	9 552	11 613	2 409	2 486	16 076	20 433
Egypte	546 591	705 521	9 984	12 158	49 255	54 856	:	19 249
Jordanie	81 300	120 200	7 380	15 277	:	392	:	17 200
Israël	309 938	357 772	4 042	4 392	27 696	40 341	7 065	7 362
Liban	63 763	114 402	-	-	-	-	-	-
Territoire Palestinien occupé	21 810	22 801	313	376	217	195	342	272
Syrie	126 442	183 484	:	:	:	:	:	:

Algérie, Tunisie, Egypte, Territoire palestinien, Syrie : données 2006 au lieu de 2007

Maroc : données 2004 au lieu de 2007

Tunisie : données 2002 au lieu de 2000

Dans la totalité des pays pour lesquels des données sont disponibles, le parc total de camions est nettement dominé par les véhicules de faible capacité, celle des camions d'une charge utile inférieure à 3,5 tonnes (Tableau 4). Cette catégorie représente plus de 90% du parc en Tunisie et en Israël, plus de 80% en Algérie et en Egypte. Cette composition du parc est évidemment à rapprocher de la structure très éclatée du secteur du transport routier dans les pays méditerranéens, celui-ci reposant pour l'essentiel sur une multitude d'entreprises individuelles, souvent informelles.

Tableau 4 : Nombre de camions par classe de charge utile

	inférieure à 3,5 tonnes		de 3,5 tonnes à moins de 15 tonnes		supérieure ou égale à 15 tonnes		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Maroc	:	:	:	:	:	:	315 546	356 727
Algérie	:	278 606	:	36 637	:	7 455	:	322 698
Tunisie	:	300 106	:	21 815	:	447	264 108	322 368
Egypte	445 241	585 384	95 580	111 932	5 770	8 205	546 591	705 521
Jordanie	61 100	92 600	17 000	21 700	3 200	5 900	81 300	120 200
Israël	307 751	326 906	22 597	23 642	7 275	7 224	337 623	357 772
Liban	:	:	:	:	:	:	63 763	114 402
Territoire Palestinien occupé	:	:	:	:	:	:	21 810	22 801
Syrie	:	:	:	:	:	:	126 442	183 484

Israël : données 2003 au lieu de 2000

Tunisie : données 2002 au lieu de 2000

Algérie, Egypte : données 2006 au lieu de 2007

Maroc : données 2004 au lieu de 2007

Les camions de plus de 10 ans sont très nettement dominants dans tous les pays méditerranéens, à l'exception d'Israël où la classe d'âge dominante est celle des camions de 5 à moins de 10 ans (Tableau 5). Partout ailleurs, les camions de plus de 10 ans représentent une nette majorité du parc, plus de 80% en Jordanie, plus de 90% en Algérie. On note, qui plus est, un sensible vieillissement du parc au cours de la période analysée dans tous les pays, y compris et de façon importante en Israël, avec les conséquences néfastes que l'on connaît d'une telle évolution sur l'environnement.

Tableau 5 : Nombre de camions par classe d'âge

	moins de 2 ans		de 2 à moins de 5 ans		de 5 à moins de 10 ans		10 ans et plus		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Maroc	9 422	:	31 638	:	24 189	:	234 734	:	315 546	356 727
Algérie	:	:	:	:	:	:	269 537	294 627	:	322 698
Tunisie	18 418	18 126	37 536	29 884	43 495	68 465	164 659	205 893	264 108	322 368
Egypte	77 253	47 511	86 749	38 772	66 833	161 593	315 756	457 645	546 591	705 521
Jordanie	600	2 400	4 700	6 100	15 300	13 100	60 700	98 600	81 300	120 200
Israël	64 169	61 742	85 951	70 133	123 659	119 421	63 844	106 476	337 623	357 772
Liban	:	:	:	:	:	:	:	:	63 763	114 402
Territoire Palestinien occupé	:	:	:	:	:	:	:	:	21 810	22 801
Syrie	:	:	:	:	:	:	:	:	126 442	183 484

Israël : données 2003 au lieu de 2000

Tunisie : données 2002 au lieu de 2000

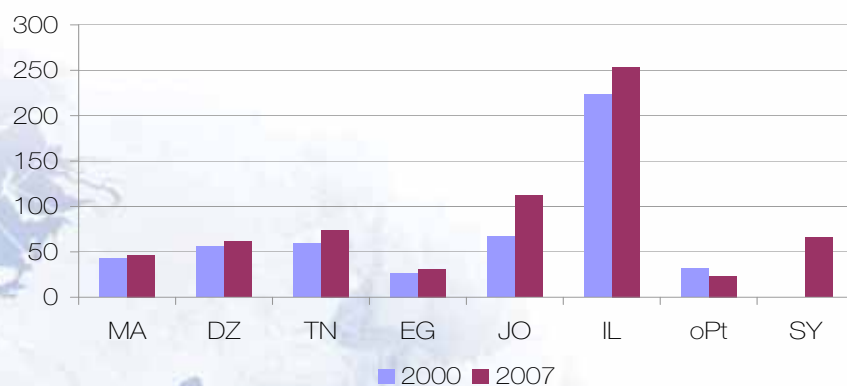
Algérie, Tunisie, Egypte : données 2006 au lieu de 2007

Maroc : 15563 camions sont d'un âge inconnu en 2000. Données 2004 au lieu de 2007

Concernant cette fois-ci le nombre de voitures particulières, on observe une forte augmentation du nombre de véhicules dans les pays méditerranéens, la seule exception étant le territoire Palestinien occupé où l'on constate un recul sensible du parc entre 2000 et 2006 (Tableau 6). Cette augmentation est très forte dans le cas de la Jordanie où le parc de voitures particulières a pratiquement doublé entre 2000 et 2007.

Le taux de motorisation, soit le nombre de voitures particulières pour 1000 habitants, est également en nette progression dans tous les pays pour lesquels des données sont disponibles, à l'exception encore une fois du territoire Palestinien occupé (Graphique 3). Il est assez inégal d'un pays méditerranéen à l'autre et se distingue nettement dans le cas d'Israël où ce taux atteint plus de 250 véhicules pour mille habitants en 2007 contre une moyenne de 60 véhicules pour mille habitants dans les autres PPMs.

Graphique 3 : Nombre de voitures particulières pour 1000 habitants



Tunisie : données 2002 au lieu de 2000

Algérie, Tunisie, Egypte, territoire Palestinien occupé, Syrie : données 2006 au lieu de 2007

Maroc : données 2004 au lieu de 2007

Israël et Syrie : données de population 2001 au lieu de 2000

Sans surprise, les véhicules à essence sont très nettement dominants dans ce parc (Tableau 6). Ils représentent partout la majorité des véhicules, 100% au Liban, 96% en Israël, plus de 80% en Algérie, en Jordanie et dans le territoire Palestinien occupé. Les véhicules diesel représentent toutefois une part significative du parc au Maroc (44%), en Syrie (32%) et en Tunisie (26%). Les autres types d'énergie motrice (véhicules électriques, hybrides, GPL etc.) ne représentent nulle part une composante significative du parc.

Sans remettre en cause la domination des véhicules à essence, il faut toutefois souligner la légère recomposition du parc entre 2000 et 2007, la part des véhicules à essence étant partout stable ou en léger recul tandis que la proportion des véhicules diesel progresse partout assez sensiblement, notamment au Maroc, en Algérie et dans le territoire Palestinien occupé. Il est possible que cette évolution reflète pour partie l'évolution correspondante du parc de véhicules dans l'Union européenne, dans la mesure où les importations de véhicules d'occasion en provenance de l'Union peuvent représenter, pour certains pays, une part non négligeable des nouvelles immatriculations.

Tableau 6 : Nombre de voitures particulières par énergie motrice (en milliers)

	Essence		Diesel		Autres		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Maroc	724	770	487	609	-	-	1211	1380
Algérie	1531	1730	161	313	-	-	1692	2043
Tunisie	429	553	146	192	0,3	1,8	576	747
Egypte	:	:	:	:	:	:	1685	2237
Jordanie	278	543	40	84	-	-	318	627
Israël	1376	1727	46	75	-	3,4	1422	1805
Liban	769	1029	-	-	-	-	769	1029
Territoire Palestinien occupé	88	77	8	11	1	1	97	89
Syrie	:	821	:	392	:	-	:	1213

Tunisie : données 2002 au lieu de 2000

Algérie, Tunisie, Egypte, Territoire palestinien, Syrie : données 2006 au lieu de 2007

Maroc : données 2004 au lieu de 2007

Comme dans le cas des camions, le parc de voitures particulières est très nettement dominé par les véhicules de 10 ans et plus (Tableau 7). Cette classe d'âge représente plus de 70% du parc en Jordanie, plus de 80% en Algérie. Israël est le seul pays de la région où, tout en constituant une majorité relative du parc total, cette classe d'âge n'en constitue pas la majorité absolue.

Le vieillissement du parc de véhicules particuliers est toutefois moins prononcé que celui des camions. Si la proportion des véhicules de 10 ans et plus progresse sensiblement dans les cas d'Israël et de la Jordanie, elle est en effet stable dans les cas de l'Algérie et de la Tunisie. Cette observation est à rapprocher de la très forte progression du parc de voitures particulières sur la période considérée.

Tableau 7 : Nombre de voitures particulières par classe d'âge (en milliers)

	moins de 2 ans		de 2 à moins de 5 ans		de 5 à moins de 10 ans		10 ans et plus		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Maroc	19	:	71	:	77	:	931	:	1211	1380
Algérie	:	:	147	253	166	129	1379	1660	1692	2042
Tunisie	62	63	94	93	99	165	321	426	576	747
Egypte	:	:	:	:	:	:	:	:	1685	2237
Jordanie	6,1	20	43	66	85	101	185	439	318	627
Israël	291	392	325	295	461	517	345	602	1422	1805
Liban	:	:	:	:	:	:	:	:	769	1029
Territoire Palestinien occupé	:	:	:	:	:	:	:	:	97	89
Syrie	:	:	:	:	:	:	:	:	:	1213

Tunisie : données 2002 au lieu de 2000

Algérie, Tunisie : données 2006 au lieu de 2007

Maroc : 113300 véhicules sont d'un âge inconnu en 2000. Données 2004 au lieu de 2007

Parallèlement au très fort développement de l'usage de véhicules particuliers que révèlent ces chiffres, il est surprenant de constater que le transport routier collectif semble être lui aussi en plein essor dans les pays méditerranéens au cours de la première moitié des années 2000. En témoigne la forte progression du nombre de véhicules pour le transport routier de voyageurs, autocars et autobus, qui atteint 32% en moyenne entre 2000 et 2006 ou 2007 (Tableau 8). Elle n'est inférieure à 10% qu'au Maroc et en Syrie et dépasse 50% en Egypte (+50% entre 2000 et 2006), en Jordanie (+60% entre 2000 et 2007) et au Liban (+79% entre 2000 et 2007). C'est en toute logique en Egypte et en Algérie que ce parc est le plus important en valeur absolue.

Tableau 8 : Nombre de véhicules routiers pour le transport de voyageurs (autocars et autobus)

	2000	2007
Maroc	15 019	16 117
Algérie	42 791	54 769
Tunisie	7 657	9 616
Egypte	52 753	79 163
Jordanie	11 300	18 100
Israël	18 046	21 309
Liban	6 212	11 115
Territoire Palestinien occupé	1 042	1 153
Syrie	4 757	5 179

Tunisie : données 2002 au lieu de 2000

Algérie, Tunisie, Egypte, Territoire palestinien, Syrie : données 2006 au lieu de 2007

Maroc : données 2004 au lieu de 2007

1.4. Un développement très inégal des équipements de transport ferroviaire

Deux pays méditerranéens, le Liban et le territoire Palestinien occupé, ne disposent d'aucun réseau ferroviaire en service tandis que les chiffres sur les équipements de transport ferroviaire ne sont pas disponibles pour l'Algérie. Dans la plupart des autres pays méditerranéens, le développement des équipements de transport ferroviaire ne semble pas avoir reçu la même attention que celui des autres modes de transport.

Le nombre de locomotives en service est en légère progression au cours de la période sur l'ensemble des pays méditerranéens (+9%) mais son évolution est très contrastée d'un pays à l'autre (Tableau 9). Il a ainsi légèrement diminué dans deux PPMs, le Maroc et la Tunisie, faiblement augmenté dans deux autres, l'Égypte (+6% entre 2000 et 2006) et la Jordanie (+14% entre 2000 et 2007), sa progression étant plus marquée en Syrie (+39% entre 2000 et 2006) et en Israël (+45% entre 2000 et 2007).

Presque toutes les locomotives en service dans les pays méditerranéens sont des locomotives diesel, seul le Maroc disposant d'un parc important de locomotives électriques, dont l'effectif est en 2007 presque équivalent à celui des premières. La Syrie et la Jordanie disposaient encore en 2007 d'un parc de locomotives à vapeur représentant une composante non négligeable de leur parc total, plus de 10% dans le cas de la Syrie, près de 20%, mais sur un effectif beaucoup plus réduit, dans le cas de la Jordanie.

Tableau 9 : Nombre de locomotives par énergie motrice

	Electricité		Diesel		Vapeur		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Maroc	94	100	131	124	-	-	225	224
Algérie	:	:	:	:	:	:	:	:
Tunisie	6	6	193	172	-	-	199	178
Egypte	-	-	664	701	-	-	664	701
Jordanie	-	-	23	27	6	6	29	33
Israël	-	-	53	77	-	-	53	77
Liban	-	-	-	-	-	-	-	-
Territoire Palestinien occupé	-	-	-	-	-	-	-	-
Syrie	-	-	168	244	29	29	197	273

Tunisie, Égypte, Syrie : données 2006 au lieu de 2007

Si l'on en juge à l'évolution du parc de véhicules, le transport ferroviaire de passagers a connu une forte progression ou a, en tout cas, bénéficié d'un fort soutien entre 2000 et 2007 en Jordanie, où ce parc est en progression de 60% sur la période, et surtout en Israël où il a plus que doublé (Tableau 10). Ces deux pays font figure d'exceptions, le parc de véhicules pour le transport ferroviaire de voyageurs ayant été strictement stable en Égypte, en très légère diminution en Syrie et plus nettement au Maroc (-26% entre 2000 et 2007). Ceci ne préjuge pas d'évolutions qualitatives du parc qui peuvent être associées, en particulier, à la progression de l'électrification du réseau et des locomotives dans le cas du Maroc.

Partout, les voitures de seconde classe représentent, sans surprise, la majorité du parc total de véhicules pour le transport ferroviaire de passagers, les voitures de première classe ne constituant une composante importante qu'en Syrie (25%) et les autres véhicules, notamment les remorques d'automotrice, qu'en Israël (39%), les différences dans la composition de ce parc traduisant certainement une diversité dans les types de trajet effectués et, notamment, dans la part des trajets domicile-travail dans leur total.

Tableau 10 : Nombre de véhicules de transport de voyageurs par catégorie

	Voitures de 1 ^{ère} classe		Voitures de 2 ^e classe		Autres (1)		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Maroc	48	37	313	182	53	89	414	308
Algérie	:	:	:	:	:	:	:	:
Tunisie	:	63	:	203	:	20	:	286
Egypte	205	205	2706	2706	121	121	3032	3032
Jordanie	-	6	9	9	1	1	10	16
Israël	-	-	108	220	72	141	180	361
Liban	-	-	-	-	-	-	-	-
Territoire Palestinien occupé	-	-	-	-	-	-	-	-
Syrie	129	126	284	284	101	101	514	511

(1) y compris remorques d'automotrices

Tunisie, Egypte, Syrie : données 2006 au lieu de 2007

Les observations faites sur l'évolution du nombre de véhicules pour le transport ferroviaire de voyageurs s'appliquent également, quasiment dans les mêmes termes, à l'évolution de la capacité totale de ces véhicules (Tableau 11), l'augmentation de cette capacité, multipliée par 2,7 entre 2000 et 2007, étant toutefois encore plus importante que celle du nombre de véhicules dans le cas d'Israël.

La part des véhicules de seconde classe dans la capacité totale de transport ferroviaire de voyageurs est encore plus élevée que la part des véhicules correspondants dans le parc total mais les véhicules de première classe représentent néanmoins près de 20% de la capacité totale de transport ferroviaire de passagers en Tunisie et en Syrie.

Tableau 11 : Capacité des véhicules de transport de voyageurs par catégorie (milliers de places)

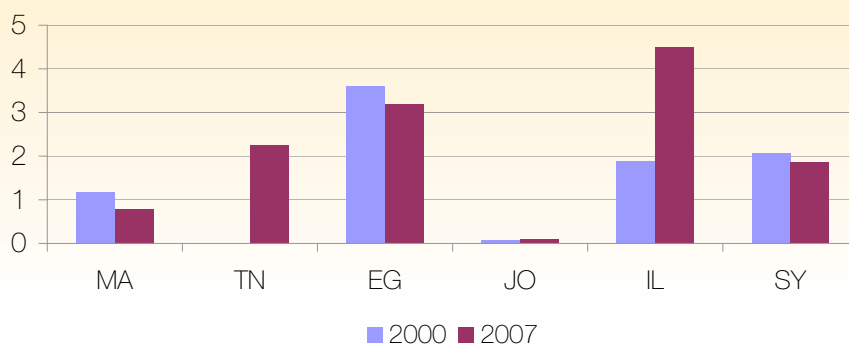
	Voitures de 1 ^{ère} classe		Voitures de 2 ^e classe		Autres voitures		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Maroc	3,2	2,8	28	21	2,3	0,8	33	24
Algérie	:	:	:	:	:	:	:	:
Tunisie	:	4,5	:	17	:	1,1	:	23
Egypte	9,3	9,3	216	216	2,2	2,2	228	228
Jordanie	-	0,2	0,4	0,4	-	-	0,4	0,5
Israël	-	-	12	32	-	-	12	32
Liban	-	-	-	-	-	-	-	-
Territoire Palestinien occupé	-	-	-	-	-	-	-	-
Syrie	6,3	6,3	26	26	2,4	2,4	34	34

Tunisie, Egypte, Syrie : données 2006 au lieu de 2007

Le taux d'équipement pour le transport ferroviaire de passagers, soit le nombre de places assises disponibles pour 1000 habitants (Graphique 4), est très variable d'un pays méditerranéen à l'autre, ce qui est également le cas de son évolution au cours de la première moitié de la décennie. Ce taux d'équipement est le plus élevé en Israël (4,5 places pour 1000 habitants en 2007) et en Egypte (3,2), le plus bas en Jordanie (0,1) et au Maroc (0,8). Ces différences renvoient encore une fois probablement à la diversité des types de trajet effectués

et, notamment, de la part des trajets domicile-travail dans leur total. Il est à noter que ce taux d'équipement augmente considérablement en Israël mais décroît ou reste inchangé dans tous les autres pays méditerranéens. Il passe ainsi, au cours de la période, de 1,7 à 1,5 en moyenne pour les pays méditerranéens hors Israël et Tunisie, ce qui confirme le constat d'une faible priorité accordée au développement des moyens de transport ferroviaire au cours des années 2000 à 2007 dans les pays concernés.

Graphique 4 : Nombre de places assises de transport de voyageurs par chemin de fer disponibles pour 1000 habitants



Tunisie, Egypte et Syrie : données 2006 au lieu de 2007
Israël et Syrie : données de population 2001 au lieu de 2000

Le constat fait précédemment sur l'évolution du nombre de véhicules pour le transport ferroviaire de passagers vaut également, d'une façon encore plus nette, pour l'évolution du nombre de wagons de transport de marchandises (Tableau 12), celui-ci diminuant partout entre 2000 et 2006 ou 2007, le plus fortement en Tunisie (-25% entre 2000 et 2006), en Israël et en Jordanie (respectivement -13% et -11% entre 2000 et 2007). Ces chiffres sont à rapprocher de la très forte évolution du parc de véhicules routiers pour le transport de marchandises et démontrent que le transport ferroviaire a probablement perdu du terrain face à la route dans le transport intérieur de marchandises au cours de ces dernières années. Il semblerait toutefois que des stratégies aient été mises en œuvre plus récemment dans plusieurs pays méditerranéens pour inverser cette tendance.

La composition de ce parc selon les différents types de wagons est assez hétérogène entre les pays méditerranéens, ce qui, de toute évidence, renvoie à la nature des marchandises transportées et aux spécialisations industrielles des différents pays. Ainsi, ce parc est composé pour l'essentiel de wagons couverts dans le cas de la Jordanie (à 78%), de wagons tombereaux dans le cas de la Tunisie (45%), de wagons plats dans le cas d'Israël (60%) et d'autres types de wagons dans les cas du Maroc (67%), de l'Egypte (57%) et de la Syrie (41%).

Tableau 12 : Nombre de wagons de transport de marchandises par type

	wagons couverts		wagons tombereaux		wagons plats		autres wagons		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Maroc	1 218	837	354	294	1 052	924	4 270	4 158	6 894	6 213
Algérie	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Tunisie	:	365	:	1 773	:	1 274	:	504	5 192	3 916
Egypte	2 178	2 116	582	593	2 001	2 276	7 260	6 666	12 021	11 651
Jordanie	330	284	32	32	42	42	8	8	412	366
Israël	-	-	159	49	371	427	285	236	815	712
Liban	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Territoire Palestinien occupé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Syrie	825	654	1 104	1 104	1 300	1 300	2 159	2 158	5 388	5 216

Tunisie, Egypte, Syrie : données 2006 au lieu de 2007

La diminution du nombre de wagons de transport de marchandises se répercute assez naturellement dans l'évolution de la capacité de charge totale de ces véhicules (Tableau 13), la réduction de cette capacité étant encore plus sensible que celle de l'effectif dans le cas d'Israël (-38% entre 2000 et 2007) tandis qu'elle est atténuée au contraire dans les cas de l'Égypte et de la Syrie où l'on constate en fait une relative stabilité de la capacité totale de charge des wagons entre 2000 et 2006. La répartition de la capacité de charge entre les différents types de wagons est tout à fait comparable à celle du parc correspondant.

Tableau 13 : Capacité de charge des wagons (milliers de tonnes)

	wagons couverts		wagons tombereaux		wagons plats		autres wagons		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Maroc	48,4	37,7	19,5	17,5	53	48,1	227,8	227,9	348,7	331,2
Algérie	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Tunisie	:	12,3	:	56,9	:	50,2	:	29,7	:	149,1
Égypte	97,2	94,6	29,1	29,5	66,2	86,8	316,2	287,9	508,7	498,8
Jordanie	12,4	10,4	1	1	2,3	2,3	0,2	0,2	15,9	14
Israël	-	-	3,6	2,1	26,5	30	44,7	14,6	74,8	46,6
Liban	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Territoire Palestinien occupé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Syrie	16,4	12,8	60,7	60,7	75,6	75,6	115,9	115,9	268,5	264,9

Tunisie, Égypte, Syrie : données 2006 au lieu de 2007

2. UNE FORTE AUGMENTATION DES TRAFICS AÉRIEN ET MARITIME AU DÉPART ET À DESTINATION DES PAYS MÉDITERRANÉENS ENTRE 2000 ET 2007

On observe entre 2000 et 2007 une forte croissance du trafic aérien au départ et à destination des aéroports de la région (+33% sur l'ensemble des pays pour lesquels des données sont disponibles). La part des vols réguliers et des vols charter dans ce total est très inégale d'un pays à l'autre tandis que les compagnies nationales comptent partout, sauf en Israël, pour la majorité des mouvements enregistrés, cette répartition étant sans doute à relier aux engagements internationaux pris par les pays méditerranéens en matière d'ouverture de leur marché du transport aérien.

La croissance du nombre de passagers à l'arrivée, au départ et en transit dans les aéroports de la région est encore plus forte que celle du trafic aérien et atteint 45% entre 2000 et 2007. Le nombre de départs est généralement plus élevé que le nombre d'arrivées tandis que le transit ne représente que 2% du nombre de passagers dans les aéroports de la région. Dans tous les pays méditerranéens, à l'exception de la Tunisie, les passagers sur les vols réguliers sont plus nombreux que sur les vols charter et les compagnies nationales réalisent encore une fois, à l'exception d'Israël, plus de 50% de ce transport. L'Égypte est le seul pays de la région pour lequel le trafic national représente une part importante du nombre total de passagers transportés.

Le volume de transport aérien de marchandises et de courrier progresse également dans l'ensemble de la région entre 2000 et 2007 mais cette progression est beaucoup moins forte que celle du trafic aérien ou du nombre de passagers et elle est également beaucoup plus variable d'un pays méditerranéen à l'autre. L'ouverture à la concurrence internationale de l'activité de transport aérien de fret et de courrier semble aussi très inégale d'un pays méditerranéen à l'autre.

La croissance du trafic maritime à destination et au départ des ports de la région entre 2000 et 2007 est assez inégale d'un pays méditerranéen à l'autre. Les données disponibles pour la Tunisie révèlent la part très importante des relations maritimes avec l'Union européenne (52 %

du nombre total des arrivées et des départs). Les arrivées et les départs en provenance et à destination des autres pays méditerranéens représentent respectivement 41% et 42% de ce total tandis que les arrivées et les départs en provenance et à destination du reste du monde représentent moins de 10% du total.

Le volume de fret traité à l'arrivée et au départ dans les ports des pays méditerranéens est en augmentation de 30% entre 2000 et 2007, soit une progression à peu près équivalente à celle du trafic de navires, le volume de fret débarqué étant presque toujours supérieur, voire très supérieur, au volume de fret embarqué.

2.1. Forte croissance du trafic et des flux de transport aériens au départ et à destination des pays méditerranéens entre 2000 et 2007

Les chiffres disponibles sur cinq pays méditerranéens démontrent une très forte croissance du trafic aérien au départ et à destination de la région (Tableau 14). Le nombre de décollages et d'atterrissages a, au total, augmenté de 33% sur l'ensemble de ces cinq pays entre 2000 et 2007, les augmentations les plus fortes étant enregistrées en Jordanie (+71%) et au Maroc (+41%). La Tunisie est le seul pays partenaire dans lequel la progression du trafic est nettement moins forte que dans l'ensemble de la région (+13%). A noter que l'Egypte, pour laquelle les données 2007 ne sont pas disponibles, comptait en 2000 pour 42% des décollages et des atterrissages dans la région (hors Algérie et Israël) tandis que le Maroc comptait pour 32% de ce total en 2007 (hors Algérie et Egypte).

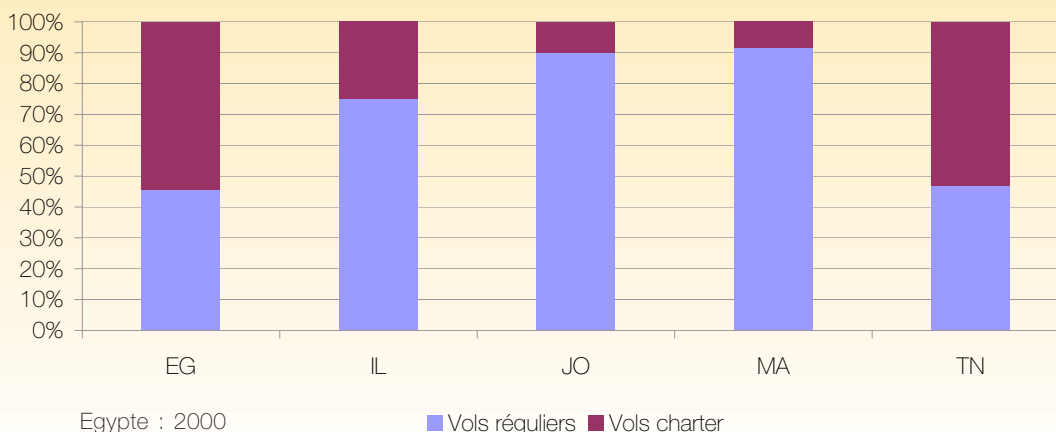
Tableau 14 : Nombre total de mouvements d'avions dans les aéroports Ensemble des aéroports nationaux

	Décollages		Atterrissages		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Algérie	:	:	:	:	:	:
Egypte	114 388	:	114 391	:	228 779	:
Israël	:	:	33 363	:	:	69 154
Jordanie	:	:	:	:	34 181	58 416
Liban	14 855	19 525	14 852	19 535	29 707	39 060
Maroc	49 871	70 248	49 870	70 250	99 741	140 498
Territoire Palestinien occupé	-	-	-	-	-	-
Syrie	:	20 350	:	20 376	31 575	40 726
Tunisie	:	51 517	:	51 485	91 219	103 002

Liban : aéroport principal (Rafik Hariri - Beyrouth)

La répartition de ces vols entre vols réguliers et vols charter révèle une nette dichotomie entre les cinq pays de la région pour lesquels cette information est disponible (Graphique 5). Ainsi, les vols réguliers sont très dominants dans le trafic en provenance et à destination du Maroc et de la Jordanie, pour lesquels ils représentent respectivement 92% et 90% du nombre total de mouvements d'avions. Les vols réguliers sont également nettement dominants dans les mouvements d'avions au départ et à destination d'Israël, comptant dans ce cas pour 75% du total. A l'inverse, les vols charter représentent la majorité des mouvements d'avion en Egypte et en Tunisie, où ils comptent respectivement pour 54% et 53% du total, même si la répartition entre vols réguliers et vols charter est, on le voit, beaucoup plus équilibrée dans ces deux cas. Il est à noter que cette répartition ne semble pas directement corrélée au développement du tourisme dans le pays concerné puisque l'on trouve des pays à forte activité touristique dans les deux configurations.

Graphique 5 : Part des vols réguliers et charter dans le nombre total de mouvements d'avions Ensemble des aéroports nationaux - 2007



Partout les compagnies nationales représentent une part significative du trafic total dans le pays concerné (Graphique 6) mais leur part de marché est toutefois variable d'un pays à l'autre. Ainsi, la part des compagnies nationales dans le trafic total au départ et à destination du pays atteint près de 70% dans le cas du Maroc et de la Tunisie, elle reste majoritaire tout en étant nettement inférieure dans le cas de la Jordanie (56%) tandis qu'Israël est le seul pays de ce groupe dans lequel la part des compagnies nationales dans le nombre total de mouvements d'avions est minoritaire (42%). Ces différences significatives pourraient renvoyer aux engagements pris par ces pays en matière d'ouverture de leur marché du transport aérien dans le cadre de divers accords commerciaux internationaux ou régionaux.

Graphique 6 : Part des compagnies nationales et étrangères dans le nombre total de mouvement d'avions Ensemble des aéroports nationaux - 2007



La croissance du nombre de passagers à l'arrivée, au départ et en transit dans les aéroports de la région est encore plus forte que celle du trafic aérien et atteint 45% entre 2000 et 2007 sur l'ensemble des cinq pays pour lesquels des données sont disponibles (Tableau 15). C'est en Syrie (+89%) et au Maroc (+69%) que cette croissance est la plus forte. Elle dépasse également 60% en Jordanie et n'est, encore une fois, significativement inférieure à celle de l'ensemble de la région qu'en Tunisie (+14%).

En 2007, le Maroc, la Tunisie et Israël sont les pays de la région (hors Algérie et Egypte) qui enregistrent le plus grand nombre de passagers à l'arrivée, au départ ou en transit, le nombre total de passagers dans leurs aéroports constituant respectivement 27%, 25% et 23% du total de la région.

Le nombre des départs et des arrivées est en général assez proche mais l'on observe toutefois un nombre de départs généralement plus élevé que le nombre d'arrivées, cette différence portant sur un effectif de plus de 75.000 passagers en 2000 en Tunisie tandis qu'à l'inverse le nombre d'arrivées est supérieur de plus de 80.000 à celui des départs dans le cas de l'Égypte pour cette même année. Cette différence pourrait s'expliquer par l'usage de modes de transport différents à l'arrivée et au départ de certains pays. Le transit direct ne représente que 2% du nombre total de passagers dans les aéroports nationaux des trois pays pour lesquels cette information est disponible en 2007 et ne dépasse 5% que dans le cas de la Syrie en 2000.

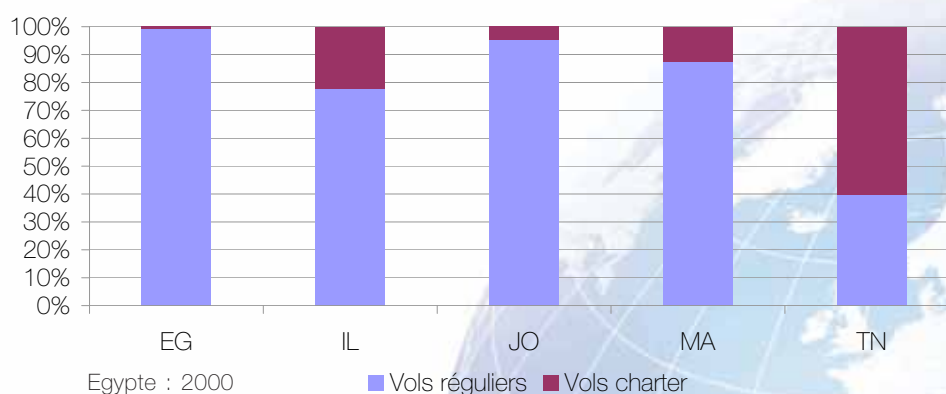
Tableau 15 : Nombre total de passagers - Ensemble des aéroports nationaux

	Arrivées		Départs		Transit direct		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Algérie	:	:	:	:	:	:	:	:
Egypte	9 498 975	:	9 418 555	:	:	:	:	:
Israël	:	5 063 394	:	5 087 805	:	:	:	10 151 200
Jordanie	1 260 193	2 055 002	1 302 949	2 083 260	-	-	2 563 142	4 138 262
Liban	1 120 164	1 677 322	1 124 624	1 649 232	98 599	82 460	2 343 387	3 409 014
Maroc	3 499 033	5 917 438	3 526 105	5 973 530	145 446	235 613	7 170 584	12 126 581
Territoire Palestinien occupé	-	-	-	-	-	-	-	-
Syrie	968 372	1 922 824	960 971	1 951 835	116 556	-	2 045 899	3 874 659
Tunisie	4 719 822	5 381 514	4 795 260	5 438 013	136 030	177 200	9 651 112	10 996 727

LB : Aéroport R. Hariri

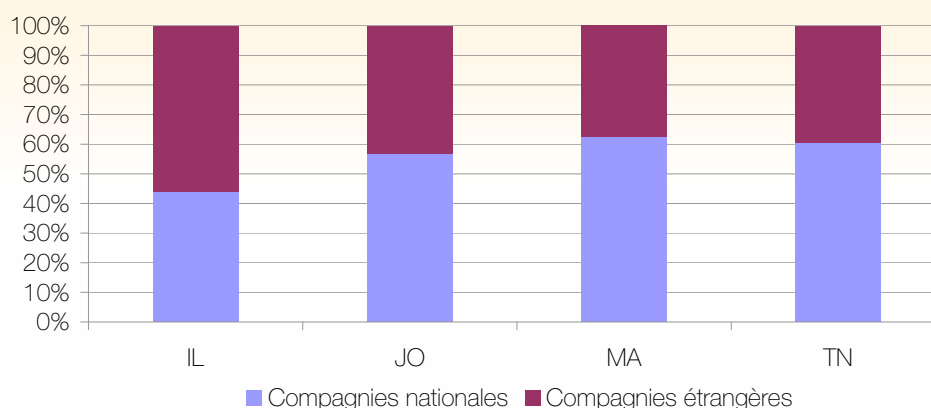
A l'exception de la Tunisie et du Maroc, la part des vols réguliers dans le transport de passagers en provenance ou à destination des aéroports nationaux est encore beaucoup plus importante que dans les mouvements d'avions (Graphique 7) : elle est en 2000 proche de 100% en Égypte et, en 2007, supérieure à 95% en Jordanie, proche de 90% au Maroc et de 80% en Israël. La Tunisie fait figure d'exception à cet égard, la part des vols réguliers dans le transport de passagers en provenance ou à destination de ses aéroports étant, en 2007, inférieure à 40%. Encore une fois, cette configuration ne semble pas directement corrélée au volume global de l'activité touristique dans le pays mais pourrait être liée davantage à la forme de cette activité et, en particulier, à l'importance des voyages organisés.

Graphique 7 : Part des vols réguliers et charter dans le nombre total de passagers transportés Ensemble des aéroports nationaux - 2007



On observe davantage d'homogénéité dans la part des compagnies nationales et des compagnies étrangères dans le nombre total de passagers transportés en 2007 dans les différents pays de la région (Graphique 8). La part des compagnies nationales est légèrement supérieure à 60% dans les cas du Maroc et de la Tunisie, proche de 57% dans le cas de la Jordanie, Israël faisant à nouveau exception puisque c'est le seul pays du groupe dans lequel la part des compagnies nationales est minoritaire dans le nombre total de passagers transportés au départ et à l'arrivée dans les aéroports nationaux. Cette observation devrait sans doute, encore une fois, être mise en relation avec les engagements d'ouverture du marché du transport aérien qu'ont pu prendre ces pays au plan international et régional.

Graphique 8 : Part des compagnies nationales et étrangères dans le nombre total de passagers transportés Ensemble des aéroports nationaux - 2007



L'Égypte est le seul pays de la région dans lequel le trafic national représente une proportion importante du nombre total de passagers transportés (40% en 2000), cette proportion étant également significative (15%) dans le cas du Maroc en 2007 (Graphique 9). Elle est en revanche inférieure à 5% en Tunisie et en Jordanie. Le développement d'une activité domestique de transport aérien de passagers est évidemment principalement lié à la superficie totale et aux distances maximales au sein d'un pays.

Graphique 9 : Part du trafic national et du trafic international dans le nombre total de passagers transportés Ensemble des aéroports nationaux - 2007



Si le volume de transport aérien de marchandises et de courrier progresse légèrement dans l'ensemble de la région (hors Algérie et Égypte) entre 2000 et 2007 (Tableau 16), cette progression est toutefois beaucoup moins forte que celle du trafic aérien ou du nombre de passagers et elle est également beaucoup plus variable d'un pays méditerranéen à l'autre. Elle ne dépasse ainsi pas 4% pour l'ensemble de la région mais atteint 27% dans le cas du Maroc

qui fait figure d'exception. Pour les autres, cette progression ne dépasse 10% que dans le cas de la Jordanie (13%) tandis que ce volume est stable ou en faible progression en Israël, au Liban et en Syrie. La Tunisie constitue quant à elle un cas également particulier puisque le volume de transport aérien de marchandises et de courrier y est en chute de 36% entre 2000 et 2007. Il est à noter qu'Israël compte pour plus de la moitié (55%) du volume total de transport aérien de marchandises et de courrier dans la région en 2007.

Le volume de fret chargé est, dans son cas, très supérieur au volume de fret déchargé, ce qui constitue encore une fois une exception parmi les pays de la région puisque ces volumes sont, en 2007, à peu près équivalents dans les cas de la Jordanie, de la Syrie et de la Tunisie et, à l'inverse, celui du fret déchargé sensiblement plus important que celui du fret chargé dans le cas du Liban. Ces différences renvoient très clairement à la nature des produits importés et exportés par chacun de ces pays et donc aux disparités des structures de leurs importations et de leurs exportations.

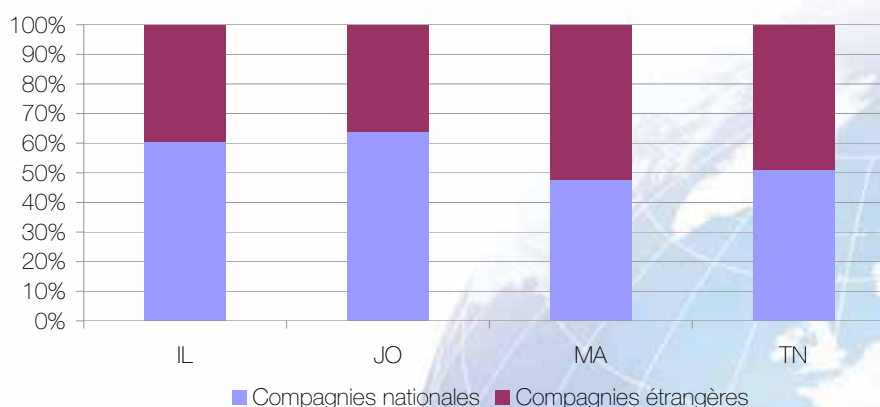
Tableau 16 : Volume de fret et courrier (1000 T) - Ensemble des aéroports nationaux

	Fret et courrier chargés		Fret et courrier déchargés		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Algérie	:	:	:	:	:	:
Egypte	108	:	81	:	:	:
Israël	176,8	199,6	159,4	140,6	336,2	340,2
Jordanie	46,6	48,4	37,3	46,9	84,0	95,3
Liban	23,7	27,6	36,3	33,9	60,0	61,5
Maroc	28,7	:	24,7	:	53,4	68,0
Territoire Palestinien occupé	-	-	-	-	-	-
Syrie	17,7	15,9	13	15,9	30,7	31,8
Tunisie	13,8	8,4	14,0	9,4	27,8	17,8

LB : Aéroport R. Hariri

L'ouverture à la concurrence internationale de l'activité de transport aérien de fret et de courrier semble très inégale d'un pays méditerranéen à l'autre et révèle une nette dichotomie (Graphique 10). La part des compagnies étrangères dans le transport aérien de marchandises et de courrier atteint ainsi 42% pour l'ensemble des pays de la région pour lesquels des données sont disponibles en 2007 mais elle est inférieure à 40% dans les cas de la Jordanie (36%) et, paradoxalement, d'Israël (39%) tandis qu'elle est proche de 50% dans les cas du Maroc (52%) et de la Tunisie (49%).

Graphique 10 : Part des compagnies nationales et étrangères dans le transport de fret et courrier Ensemble des aéroports nationaux - 2007



2.2. Progression importante mais inégale du trafic maritime et du transport de fret au départ et à destination des pays méditerranéens entre 2000 et 2007

La croissance du trafic maritime à destination et au départ des ports de la région est assez inégale d'un pays méditerranéen à l'autre entre 2000 et 2007 (Tableau 17). Elle est de 27% entre ces deux années sur l'ensemble des ports de la région (hors Algérie, Egypte et Israël), soit légèrement inférieure à la croissance du trafic aérien dans les mêmes pays, mais atteint 51% dans le cas de la Syrie et dépasse 30% dans le cas du Maroc. A l'inverse, le trafic maritime au départ et à destination du Liban a reculé de 12% sur l'ensemble de la période. Le Maroc représente à lui seul plus de 55% du trafic maritime au départ et à destination des pays de ce groupe en 2007.

Sans surprise, le nombre d'arrivées et de départs de navires est le plus souvent identique ou presque identique dans les pays de la région, à l'exception toutefois de la Syrie où le nombre d'arrivées est nettement supérieur au nombre de départs en 2000 comme en 2007, l'écart entre l'un et l'autre atteignant 113 en 2007. Le nombre d'arrivées est également supérieur de 41 à celui des départs dans le cas de la Tunisie en 2007.

Tableau 17 : Nombre total de mouvements de navires dans les ports Ensemble des ports nationaux

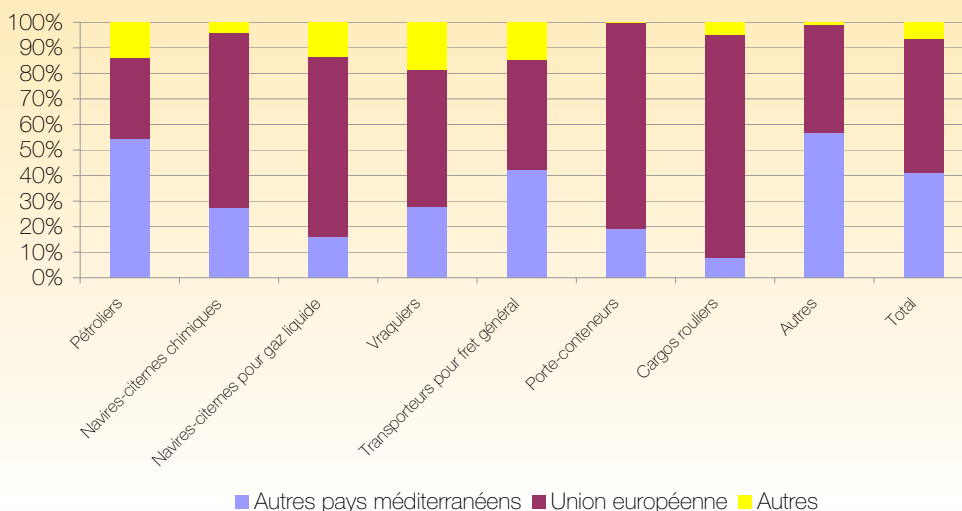
	Arrivées		Départs		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Algérie	:	:	:	:	:	:
Egypte	:	:	:	:	:	:
Israël	:	:	:	:	:	:
Jordanie	1 253	1 471	1 252	1 470	2 505	2 941
Liban	3 025	2 665	3 025	2 659	6 050	5 324
Maroc	15 078	19 799	15 078	19 799	30 156	39 598
Territoire Palestinien occupé	-	-	-	-	-	-
Syrie	2 798	4 225	2 696	4 112	5 494	8 337
Tunisie	6 184	7 898	6 178	7 857	12 362	15 755

On ne dispose d'une information sur l'origine des arrivées et la destination des départs de navires par type de navire pour le transport de fret que dans le cas de la Tunisie. Bien que cette information spécifique à un pays soit à interpréter avec prudence à l'échelle de la région, elle est toutefois intéressante en ce qu'elle révèle la part très importante des relations maritimes avec l'Union européenne du côté des arrivées comme du côté des départs pour presque toutes les catégories de navires.

Les arrivées de navires en provenance de l'Union européenne représentent ainsi 52% de l'ensemble des arrivées de navires de fret en Tunisie au cours de l'année 2007 (Graphique 11), plus de 80% des arrivées de porte-conteneurs et de cargos rouliers, environ 70% des arrivées de navires-citernes chimiques et de navires-citernes pour gaz liquide, plus de 50% des arrivées de vraquiers.

Les navires en provenance des autres pays méditerranéens représentent, quant à eux, 41% de l'ensemble des arrivées et leur part dans le total ne dépasse celle des navires en provenance de l'Union européenne que pour les pétroliers, qui ne comptent que pour 3% des arrivées de navires de fret, et pour les autres types de navires (41% du total des arrivées) tandis qu'elle fait jeu égal avec celle des navires en provenance de l'Union européenne dans le cas des transporteurs pour fret général (27% du total). Les arrivées en provenance du reste du monde comptent pour moins de 10% du total des arrivées et n'approchent le seuil des 20% que dans le cas des vraquiers (19%).

**Graphique 11 : Origine des arrivées par type de navire pour le transport de fret
Ensemble des ports tunisiens - 2007**

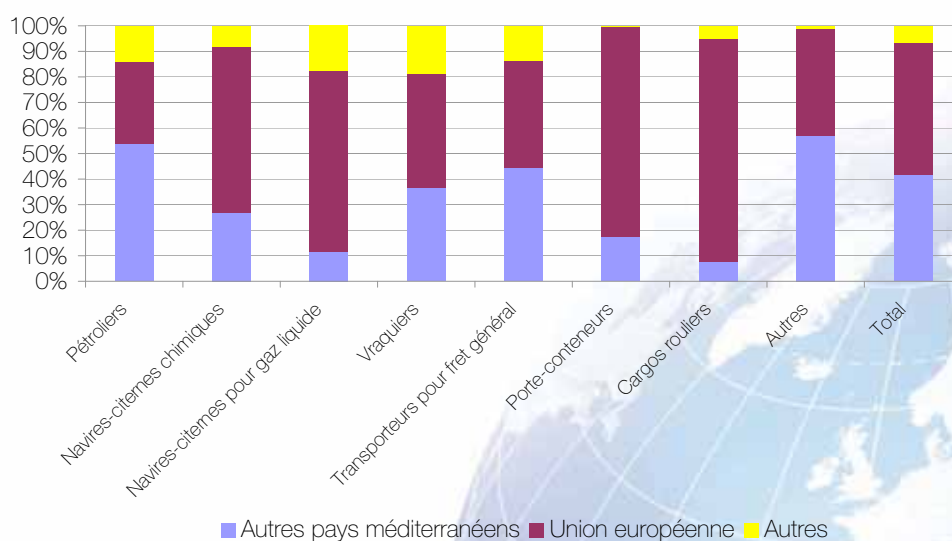


Des constats très similaires peuvent être faits du côté des départs. Les départs de navires à destination de l'Union européenne représentent ainsi 52% de l'ensemble des départs de navires de fret depuis la Tunisie au cours de l'année 2007 (Graphique 12), plus de 80% des départs de porte-conteneurs et de cargos rouliers, 65% des départs de navires-citernes chimiques, environ 70% des navires-citernes pour gaz liquide, entre 40% et 45% des départs de vraquiers, de transporteurs pour fret général et des navires d'autres types.

Les navires à destination des autres pays méditerranéens représentent, quant à eux, 42% de l'ensemble des départs et leur part dans le total ne dépasse celle des navires à destination de l'Union européenne que pour les pétroliers, qui ne comptent que pour 3% des départs de navires de fret, les transporteurs pour fret général (26% des départs) et les autres types de navires (41% du total des départs). Les départs à destination du reste du monde comptent pour moins de 10% du total des départs et n'approchent le seuil des 20% que dans le cas des vraquiers (19%) et des navires pour gaz liquide (18%).

Ces données, qu'elles concernent les arrivées ou les départs, sont évidemment révélatrices de la structure du commerce international de la Tunisie par produits et par zones géographiques.

**Graphique 12 : Destination des départs par type de navire pour le transport de fret
Ensemble des ports tunisiens - 2007**



Le volume de fret traité à l'arrivée et au départ dans les ports des pays méditerranéens est en augmentation de 30% entre 2000 et 2007, soit une progression à peu près équivalente à celle du trafic de navires (Tableau 18). Cette progression est à nouveau très inégale d'un pays à l'autre, atteignant 46% en Jordanie et 36% au Maroc tandis que le volume total de fret embarqué et débarqué est en léger recul au Liban sur la même période. A noter que le Maroc représente à lui seul 60% du fret traité dans les pays de ce groupe.

Le volume de fret débarqué est presque toujours supérieur, voire très supérieur, au volume de fret embarqué, ce qui reflète à n'en pas douter le solde des flux commerciaux pour nombre des pays méditerranéens. La seule exception à cet égard est constituée par la Jordanie où le volume de fret embarqué a dépassé de plus de 20% le volume de fret débarqué en 2000. Partout ailleurs, en 2000 comme en 2007, le volume de fret débarqué a été le plus important. En 2007, il est d'environ un tiers supérieur au volume de fret embarqué en Jordanie et au Maroc, deux fois supérieur à celui-ci dans le cas de la Tunisie, plus de quatre fois dans le cas du Liban.

Tableau 18 : Volume total de fret maritime (1000 T) - Ensemble des ports nationaux

	Fret embarqué		Fret débarqué		Total	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Algérie	:	:	:	:	:	:
Egypte	:	:	:	:	:	:
Israël	:	:	:	:	:	:
Jordanie	6 793	7 495	5 360	10 297	12 153	17 792
Liban	349	1 120	5 786	4 971	6 135	6 091
Maroc	23 884	31 136	29 560	41 581	53 444	72 717
Territoire Palestinien occupé	-	-	-	-	-	-
Syrie	:	:	:	:	:	:
Tunisie	6 365	7 985	14 426	16 121	20 791	24 106

MÉTHODOLOGIE ET SOURCES

Toutes les données ont été collectées directement auprès des instituts nationaux des statistiques et des ministères des transports des pays partenaires méditerranéens.

Pays partenaires et INS : Maroc : Direction de la Statistique ; Algérie : Office National des Statistiques ; Tunisie : Institut National de la Statistique ; Egypte : Central Agency for Public Mobilization and Statistics ; Jordanie : Department of Statistics ; territoire Palestinien occupé : Palestinian Central Bureau of Statistics ; Israël : Israeli Central Bureau of Statistics ; Liban : Administration Centrale des Statistiques ; Syrie : Central Bureau of Statistics.

Définitions

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

Définitions relatives aux équipements de transport aérien

Toutes les définitions proviennent du "Glossary on Air transport statistics, Annex 5 of the Reference Manual on Air Transport Statistics" (Eurostat) (n'existe qu'en Anglais).

Avion civil de transport de passagers : un avion équipé pour le transport de passagers, leurs bagages et colis, y compris le courrier.

Avion civil de transport de fret : un avion équipé pour le transport exclusif de fret et/ou de courrier.

Avion multi-rôles convertible (passagers/cargo) : un avion conçu pour permettre un changement rapide de configuration du transport de passagers au transport de fret et vice-versa.

Définitions relatives aux équipements de transport maritime

Toutes les définitions proviennent du Glossaire des Statistiques de Transport (GST), 3^{ème} (exceptionnellement 2^{ème}) édition (ONU-CEE, Eurostat, ECMT).

Navire marchand : navire conçu pour le transport de marchandises ou le transport de passagers, ou spécialement équipé pour une tâche spécifique.

Navire-citerne : navire à un seul pont, équipé d'une série de citernes intégrées à la coque ou indépendantes, spécialement aménagées pour le transport en vrac de marchandises liquides (GST, 2^{ème} ed.).

Vraquier : navire à un seul pont, muni de cales aménagées pour le transport de produits secs en vrac de nature homogène (GST, 2^{ème} ed.).

Pétrolier-vraquier : vraquier aménagé pour le transport soit de produits secs en vrac, soit de cargaisons liquides, dans les mêmes compartiments de cale, mais non simultanément (GST, 2^{ème} ed.).

Transporteur pour fret général : navire spécialement conçu pour le transport d'une vaste gamme de marchandises. Sont inclus dans cette catégorie les navires frigorifiques, les navires rouliers à passagers, les conteneurs rouliers, tout autre navire roll-on/roll-off, les transporteurs mixtes marchandises générales/passagers et les transporteurs mixtes marchandises générales/conteneurs.

Porte-conteneur : navire armé pour le transport exclusif de conteneurs et équipé de glissières cellulaires fixes ou mobiles.

Cargo roulier : navire roulier aménagé pour le transport de marchandises seulement (GST, 2^{ème} ed.).

Navire à passagers : navire spécialement conçu pour transporter plus de 12 passagers payants, avec ou sans cabine.

Navire à passagers roulier : navire roulier aménagé pour le transport de passagers et de marchandises (GST, 2^{ème} ed.).

Bateau de croisière : navire à passagers destiné à fournir une expérience touristique complète aux passagers. Tous les passagers disposent d'une cabine. Sont incluses des installations d'animation à bord.

Port en lourd : Poids de marchandises maximum autorisé, exprimé en tonnes, qu'un bateau peut transporter d'après les documents de bord.

Définitions relatives aux équipements de transport routier

Toutes les définitions proviennent du Glossaire des Statistiques de Transport (GST), 3^{ème} édition (ONU-CEE, Eurostat, ECMT).

Camion : véhicule routier automobile rigide conçu, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises.

Tracteur routier : véhicule routier automobile rigide conçu, exclusivement ou principalement, pour le remorquage d'autres véhicules routiers non automobiles (essentiellement semi-remorques).

Remorque : véhicule routier pour le transport de marchandises conçu pour être remorqué par un véhicule routier automobile.

Semi-remorque : véhicule routier pour le transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

Charge utile des véhicules routiers de transport de marchandises : poids maximal de marchandises déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

Voiture particulière : véhicule routier automobile autre qu'un motorcycle, destiné au transport de voyageurs et conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) égal au maximum à neuf.

Autocar et autobus : véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) supérieur à neuf.

Trolleybus : véhicule routier pour le transport de voyageurs conçu pour plus de neuf places assises (y compris celle du conducteur), relié à un conducteur électrique et ne circulant pas sur rails.

Définitions relatives aux équipements de transport ferroviaire

Toutes les définitions proviennent du Glossaire des Statistiques de Transport (GST), 3^{ème} édition (ONU-CEE, Eurostat, ECMT).

Locomotive : véhicule ferroviaire moteur, d'une puissance égale ou supérieure à 110 kW au crochet, soit à force motrice et à moteur, soit à moteur seul, destiné à remorquer/pousser des véhicules ferroviaires.

Véhicule de transport de voyageurs : véhicule ferroviaire destiné au transport de voyageurs, même si un ou plusieurs compartiments ou emplacements spéciaux sont réservés pour les bagages, les colis, la poste etc.

Voiture : véhicule ferroviaire de transport de voyageurs autre qu'automotrice et remorque d'automotrice.

Remorque d'automotrice : véhicule ferroviaire de transport de voyageurs, non moteur, accouplé à une ou plusieurs automotrices.

Wagon de transport de marchandises : véhicule ferroviaire normalement destiné au transport de marchandises.

Wagon couvert : wagon caractérisé par l'étanchéité de sa construction (parois sur toute la hauteur et toit) et par la sécurité du transport (wagon pouvant être fermé au cadenas ou plombé).

Wagon-tombereau : wagon sans toit fixe et comportant des hausses fixes ayant plus de 60 centimètres.

Wagon plat : wagon sans toit, sans bords latéraux ou muni de hausses ayant 60 centimètres au maximum, ou wagon à traverses pivotantes. Ces wagons peuvent être de type ordinaire ou spécial.

Capacité de charge d'un wagon : poids maximal autorisé qu'un wagon peut porter.

Définitions relatives aux flux de transport aérien

Trafic aérien : Tout mouvement de marchandise et/ou de passagers utilisant un avion atterrissant ou décollant sur/ d'un aéroport. Sont inclus : les vols commerciaux et les vols d'aviation générale. Sont exclus les vols d'Etat, les atterrissages et redécollages immédiats, les approches ratées ou les atterrissages réalisés en dehors des pistes.

Nombre total de mouvements d'avions dans les aéroports : Un mouvement d'avion est constitué d'un décollage ou d'un atterrissage.

Nombre total de passagers à l'arrivée : Un passager à l'arrivée est un passager terminant son voyage en arrivant par avion à l'aéroport considéré ou un passager à l'arrivée en transfert ou en transit indirect à cet aéroport.

Nombre total de passagers au départ : Un passager au départ est un passager débutant son voyage en partant par avion de l'aéroport considéré ou un passager en transfert ou en transit indirect au départ de cet aéroport.

Nombre total de passagers en transit direct : Un passager en transit direct est un passager qui, après un bref arrêt, continue son voyage sur le même avion sur un vol ayant le même numéro de vol que le vol sur lequel il est arrivé.

Les passagers qui changent d'avion à cause de problèmes techniques mais qui continuent sur un vol ayant le même numéro de vol sont considérés comme des passagers en transit direct. Sur certains vols ayant des arrêts intermédiaires, le numéro de vol change à un aéroport du fait du changement entre une destination nationale et une destination internationale. Lorsque les passagers pour une destination intermédiaire continuent leur voyage sur le même avion dans ces circonstances, ils sont considérés comme des passagers en transit direct.

Volume de fret et courrier à l'arrivée : Volume de fret et de courrier débarqué d'un avion. Sont inclus les fret et courrier de services express et les valises diplomatiques mais exclus les bagages de passagers ainsi que le fret et le courrier en transit direct.

Volume de fret et courrier au départ : Volume de fret et de courrier embarqué sur un avion. Sont inclus les fret et courrier de services express et les valises diplomatiques mais exclus les bagages de passagers ainsi que le fret et le courrier en transit direct.

Définitions relatives aux flux de transport maritime

Nombre d'arrivées de navires : nombre d'arrivées de navires marchands faisant escale dans un port du territoire du pays déclarant.

Nombre de départs de navires : nombre de départs de navires marchands ayant fait escale dans un port du territoire du pays déclarant.

Volume de fret à l'arrivée : Volume de marchandises déchargées d'un navire marchand. Le transbordement d'un navire vers un autre est considéré comme du déchargement avant rechargement.

Les marchandises déchargées comprennent les marchandises nationales, les marchandises transbordées (marchandises nationales ou étrangères quittant un port par la mer) et les marchandises en transit terrestre (marchandises étrangères quittant un port par la route, le rail, la voie aérienne ou par voie navigable).

Volume de fret au départ : Volume de marchandises chargées sur un navire marchand pour être transportées par mer.

Le transbordement d'un navire vers un autre est considéré comme du chargement après déchargement.

Les marchandises chargées comprennent les marchandises nationales, les marchandises transbordées (marchandises nationales ou étrangères arrivant au port par la mer) et les marchandises en transit terrestre (marchandises étrangères arrivant au port par la route, le rail, la voie aérienne ou par voie navigable).

Equipements et flux de transport dans les pays méditerranéens entre 2000 et 2007,
par MEDSTAT II - Lot 2

adetef.

Atrium - 5, place des Vins de France - 75573 Paris Cedex 12 - France
ISSN 1958-069X