

# Le secteur du transport aérien dans l'Union européenne

## Statistiques en bref

INDUSTRIE, COMMERCE ET SERVICES

37/2005

Auteur  
Walter SURA

## Contenu

Aperçu..... 1

Le Royaume-Uni et la France dominent les cieux de l'Union européenne..... 2

Le transport aérien a encore progressé entre 1993 et 2003 .. 3

2001 marque le début d'une certaine contraction de la croissance de l'emploi ..... 4

Les grandes entreprises sont les acteurs principaux mais les micro-entreprises sont plus nombreuses..... 5

Larges fluctuations des investissements ..... 6

Les nouveaux venus ont plus de chances de survie dans les petits pays ..... 6

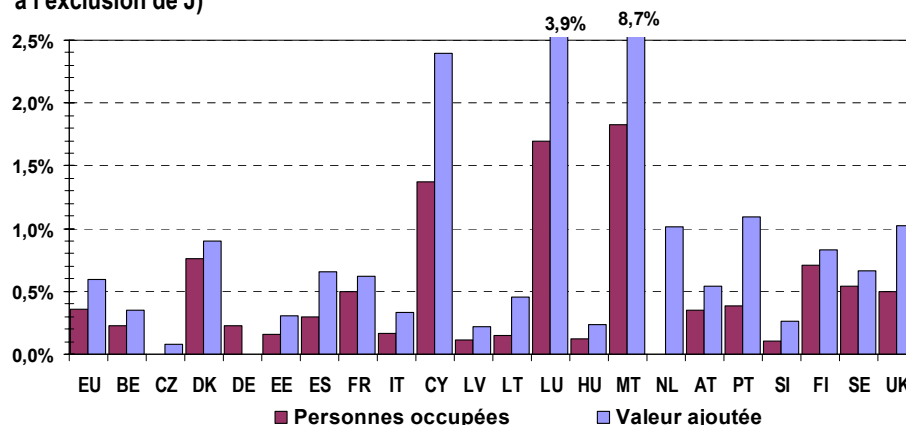


Fin de rédaction: 11.10.2005  
Données extraites le: 30.06.2005  
ISSN 1561-4859  
Numéro de catalogue: KS-NP-05-037-FR-N  
© Communautés européennes, 2005

### Aperçu

En 2002, plus de 400 000 personnes étaient occupées dans le secteur du transport aérien de l'UE, selon les statistiques structurelles sur les entreprises (SSE) d'Eurostat. Cela correspond à 0,4 % du nombre total de personnes occupées dans l'économie marchande non financière (NACE, section C-K, à l'exclusion de J). Parallèlement, le transport aérien représentait 0,6 % de la valeur ajoutée de l'Union européenne, ce qui en fait un secteur très productif en dépit de son faible impact direct sur l'économie en général (voir le graphique 1).

Graphique 1: emploi et valeur ajoutée dans le transport aérien (NACE 62) dans les États membres, 2002, en pourcentage de l'économie marchande non financière (NACE C à K, à l'exclusion de J)



Note: les données 2002 pour CY excluent le secteur K et pour MT la section E. Les données 2001 pour BE, CZ (sections F-K), FR (personnes occupées; section G en valeur ajoutée), LV, MT et UK (secteurs C-K moins J seulement).  
EL, IE, SK, PL: données non disponibles.  
Source: Eurostat (SSE).

L'importance économique du transport aérien varie sensiblement selon les pays mais reste généralement relativement mineure. La part de la valeur ajoutée est la plus élevée à Malte (8,7 %), au Luxembourg (3,9 %) et à Chypre (2,4 %).

En 2002, le Royaume-Uni a été le principal contributeur à la valeur ajoutée de l'UE dans le secteur (9,6 milliards d'euros, ce qui représente plus d'un tiers de la valeur globale). Cette part représente plus du double de la contribution de la France (4,2 milliards d'euros), et presque quatre fois les montants générés par l'Espagne et les Pays-Bas (2,4 milliards d'euros chacun).

Plus de 3 000 entreprises sont actives dans ce secteur dans l'Union européenne, la vaste majorité d'entre elles étant des micro-entreprises (1 à 9 personnes occupées). Bien qu'étant les plus nombreuses, ces dernières n'emploient qu'environ 2 % de la main d'œuvre. Les grandes entreprises (comptant au moins 250 salariés) sont de loin les principaux employeurs.

Le transport aérien correspond à la classification NACE Rév.1.1 62, et inclut "les transports aériens réguliers" (NACE 62.1), "les transports aériens non réguliers" (NACE 62.2) et "les transports spatiaux" (NACE 62.3).

Toutefois, pour des raisons de disponibilité de données, l'analyse ne se limite qu'à ce secteur agrégé. Le transport aérien couvre les services de transport de passagers et de fret/courrier (voir les notes méthodologiques).

À noter que les données de la présente publication renvoient aux entreprises déclarant le "transport aérien" comme activité principale. Les entreprises exerçant des activités auxiliaires ou d'assistance (comme les services d'escale, le contrôle du trafic aérien, la restauration à bord) en tant qu'activité principale ne sont pas incluses dans la NACE 62.

## Le Royaume-Uni et la France dominent les cieux de l'Union européenne

Quel que soit l'indicateur utilisé pour mesurer la part d'un pays dans le marché du transport aérien de l'UE, le Royaume-Uni reste à la première place, suivi de la France. Viennent ensuite, mais à des rangs différents selon l'indicateur, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie et les Pays-Bas (voir le tableau 1).

En ce qui concerne la valeur ajoutée, le Royaume-Uni a déclaré la plus forte valeur ajoutée avec 9,6 milliards d'euros, ce qui représente largement plus d'un tiers de la valeur ajoutée totale enregistrée par le secteur dans l'UE. Viennent ensuite la France (4,2 milliards d'euros) et l'Espagne et les Pays-Bas (2,4 milliards d'euros chacun).

En 2002, l'Allemagne a enregistré une valeur ajoutée négative, due en partie à des méthodes comptables nationales par lesquelles certaines compagnies aériennes et leurs filiales comptabilisent leurs recettes et leurs dépenses et aussi à la méthodologie statistique employée <sup>(1)</sup>.

En ce qui concerne le chiffre d'affaires, le Royaume-Uni occupe également la première place avec 28,1 milliards d'euros, soit plus d'un quart du chiffre d'affaires généré par le secteur dans l'UE. La France suit avec 17,7 milliards d'euros, puis l'Allemagne (10,3 milliards d'euros).

En terme d'achat de biens et de services, la situation est la même avec le Royaume-Uni fournissant la contribution maximale de 17,8 milliards d'euros suivi de la France avec 12,8 milliards d'euros, et l'Allemagne avec 11,3 milliards d'euros.

Enfin, le Royaume-Uni enregistre le plus grand nombre d'entreprises (924 unités) actives dans ce secteur, devant la France (558 unités). Les entreprises du Royaume-Uni représentent pratiquement un tiers de l'ensemble des entreprises dans toute l'Union européenne.

Étant donné que la part de la valeur ajoutée que représente le transport aérien dans l'économie

marchande non financière dépasse pratiquement de 50 % la part relative des personnes occupées dans l'UE, le secteur, mesuré par la productivité apparente de la main d'œuvre (valeur ajoutée au coût des facteurs par nombre de personnes occupées) est relativement productif. En 2001, la productivité moyenne de la main d'œuvre était de 63 000 euros par personne, ce qui dépasse de quelque 30 % la moyenne du secteur transports, entreposage et communications (NACE Section I) (voir le tableau 1).

La différence en matière de productivité apparente de la main d'œuvre est la plus évidente à Malte qui enregistre un montant de 106 100 euros dans le secteur du transport aérien contre 39 900 euros dans le secteur des transports, de l'entreposage et des communications en général, soit un chiffre deux fois et demi supérieur. Ce n'est qu'en Allemagne et au Danemark que le transport aérien a été moins productif que le secteur général des transports, de l'entreposage et des communications. Les résultats varient de presque 130 000 euros au Luxembourg à environ 20 000 euros dans les trois états Baltes.

Un certain nombre de facteurs parfois interdépendants sont à l'origine de ces valeurs: fréquence des vols internationaux au départ et à l'arrivée ou des vols intérieurs, attraction touristique, particularités géographiques (par exemple services aériens entre le continent et des îles), succès de certains aéroports de correspondance (hub), compagnies aériennes et lignes à bas prix (par exemple compagnies charters, jets privés en copropriété).

<sup>1</sup> toutes les données de pays renvoient au chiffre d'affaires et aux dépenses etc. enregistrés par les entreprises dans les pays concernés - à l'exclusion, par exemple, du chiffre d'affaires et des dépenses des filiales dans d'autres pays. Des travaux coûteux de réparation et d'entretien des avions sont effectués en Allemagne alors qu'une grande partie des revenus de la société mère proviennent de filiales à l'étranger. Il en résulte que dans ce pays, les dépenses dépassent les recettes d'une manière disproportionnée.

**Tableau 1: principaux indicateurs du secteur du transport aérien (NACE I 62), 2002**

|  | EU      | BE*   | CZ*  | DK     | DE     | EE   | ES     | FR      | IT     | CY    | LV   |
|--|---------|-------|------|--------|--------|------|--------|---------|--------|-------|------|
| Nombre d'entreprises   | 3 075*  | 121   | 30   | 102    | 359    | 10   | 46     | 558     | 211    | 5     | 8    |
| Nombre de personnes occupées   | 411 052 | 5 520 | :    | 12 650 | 46 960 | 585  | 35 772 | 70 376* | 23 291 | 2 423 | 576  |
| Valeur ajoutée au coûts de facteurs - en million d'euros   | 26 968  | 440   | 29   | 850    | - 104  | 12   | 2 417  | 4 152   | 1 803  | 123   | 12   |
| Chiffre d'affaires - en millions d'euros   | 102 615 | 2 658 | :    | 3 017  | 10 292 | 73   | 7 232  | 17 659  | 9 320  | 414   | 65   |
| Frais moyens de personnel - en milliers d'euros  | 53,9*   | 58,4  | :    | :      | 70,2   | 13,3 | 50,3   | 56,0    | 68,7   | 40,8  | 12,3 |
| Achats de biens et de services - en millions d'euros   | 71 957* | 2 217 | :    | 2 248  | 11 313 | 58   | 4 997  | 12 776* | 7 393  | 282   | 48   |
| Taux d'investissement (divisé par la valeur ajoutée)   | :       | 15,4  | :    | 61,9   | :      | 17,3 | 27,4   | 52,3    | 64,8   | 2,1   | 78,5 |
| Productivité apparente de la main d'œuvre - en milliers d'euros  | 65,6    | 79,7  | :    | 67,2   | :      | 20,4 | 67,6   | 56,1*   | 77,4   | 50,6  | 21,2 |
| Productivité apparente de la main d'œuvre dans le secteur des transports, de l'entreposage et de communications (NACE I) - en milliers d'euros | 48,7    | 59,2  | 10,6 | 69,5   | 53,9   | 17,3 | 47,8   | 49,9*   | 55,8   | 41,5  | 12,7 |

\* données 2001. EL, IE, PL, SK: données non disponibles.

Source: Eurostat (SSE).

Dans le cas du Royaume-Uni, par exemple, la taille du secteur du transport aérien est déterminée par un grand nombre, voire la totalité de ces facteurs. Il s'agit du principal point d'accès en Europe des passagers extra-UE-25, notamment avec l'Amérique du Nord, et des passagers vers les dix nouveaux États membres. Le Royaume-Uni enregistre également le plus grand nombre de passagers de l'ensemble de l'UE-25 (178 millions de passagers; données 2003) et dispose, avec Londres/Heathrow, du premier aéroport européen en terme de passagers transportés (63 millions de passagers)

(voir Statistiques en bref 4/2005 "Transport aérien de passagers 2002-2003").

De telles considérations expliquent largement les différentes valeurs observées pour les autres pays. En dépit de leur dimension géographique limitée, les Pays-Bas représentent une part importante du marché européen du fret aérien (quatrième place en 2002), et plus du double des pays qui viennent ensuite dans le classement, dont l'Italie.

Un autre exemple est le poids relativement élevé du transport aérien à Chypre et à Malte, deux pays où le tourisme représente l'élément moteur de l'économie.

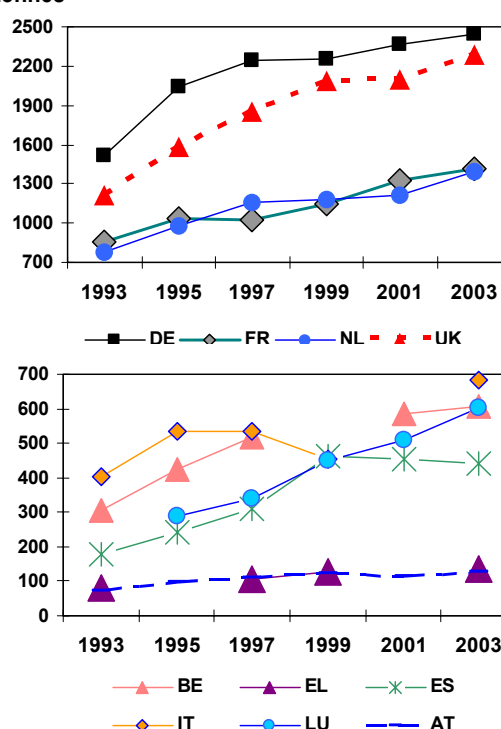
## Le transport aérien a encore progressé entre 1993 et 2003

Au cours de la dernière décennie, le transport aérien de passagers et de fret a fortement augmenté, comme le montrent les graphiques 2 et 3. À noter que les quantités de fret et de courrier transportées par air sont comparativement moins importantes que celles transportées par mer, chemin de fer et route.

La croissance générale du transport de fret cache toutefois certaines différences entre les pays qu'il convient d'examiner. En suivant l'évolution du fret aérien (national et international) sur une période de dix ans, pour un ensemble de pays enregistrant les tonnages les plus élevés, on peut détecter de notables différences qui peuvent se représenter par des courbes ascendantes à trois niveaux (voir le graphique 2).

Si l'on considère les chiffres absolus, l'Allemagne et le Royaume-Uni font de toute évidence partie du tiers supérieur sur l'ensemble de la période. C'est également dans ces pays que la croissance, en volume absolu, a été la plus impressionnante entre 1993 et 2000, avec une progression de 1,5 à 2,4 millions de tonnes en Allemagne, et de 1,2 à 2,3 millions de tonnes au Royaume-Uni.

Graphique 2: évolution du transport de fret et de courrier dans des États membres sélectionnés, 1993-2003, en millier de tonnes



BE (1999), EL (1995 et 2001), LU (1993), IT (2001): données non disponibles.  
Source: Eurostat (Statistiques des transports).

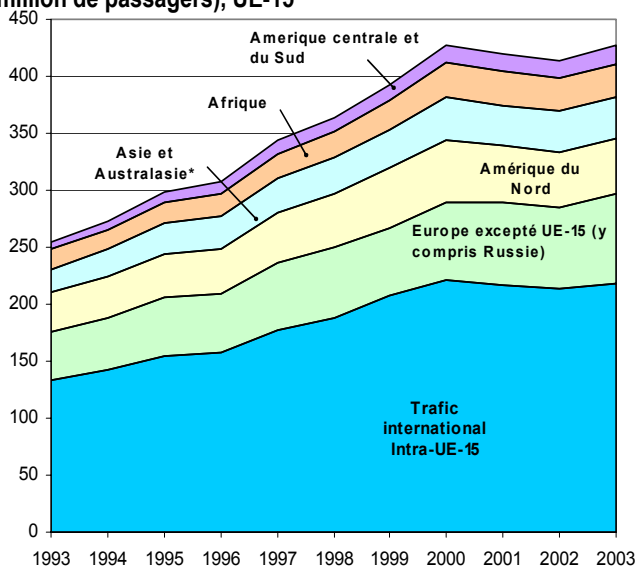
Tableau 1: principaux indicateurs du secteur du transport aérien (NACE I62), 2002 (suite)

|  | LT    | LU    | HU    | MT*   | NL    | AT    | PT     | SI   | FI    | SE     | UK     | BG     |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|------|-------|--------|--------|--------|
| Nombre d'entreprises   | 14    | 15    | 86    | 19    | 195   | 96    | 34     | 30   | 63    | 168    | 924    | 23     |
| Nombre de personnes occupées   | 1 072 | 3 081 | 3 390 | 1 993 | :     | 8 088 | 11 058 | 609  | 8 556 | 14 103 | 90 745 | 3 184* |
| Valeur ajoutée au coûts de facteurs - en million d'euros   | 23    | 400   | 72    | 211   | 2 428 | 629   | 648    | 27   | 571   | 868    | 9 640  | :      |
| Chiffre d'affaires - en millions d'euros   | 78    | 1 169 | 483   | 247   | 7 624 | 2 648 | 1 637  | 119  | 1 687 | 2 943  | 28 134 | :      |
| Frais moyens de personnel - en milliers d'euros  | 10,9  | 63,6  | 23,8  | 7,4   | :     | 52,4  | 41,1   | 37,7 | 50,9  | 60,3   | 54,5   | 13,8*  |
| Achats de biens et de services - en millions d'euros   | 65    | 770   | 414   | 34    | 5 197 | 2 129 | 1 051  | 75   | 1 144 | 2 126  | 17 815 | :      |
| Taux d'investissement (divisé par la valeur ajoutée)   | 12,7  | :     | 77,8  | 0,3   | :     | 14,7  | 6,1    | 2,3  | 70,4* | 60,2   | 9,6    | :      |
| Productivité apparente de la main d'œuvre - en milliers d'euros  | 21,6  | 129,7 | 21,2  | 106,1 | :     | 77,8  | 58,6   | 44,0 | 66,7  | 61,5   | 106,2  | :      |
| Productivité apparente de la main d'œuvre dans le secteur des transports, de l'entreposage et de communications (NACE I) - en milliers d'euros | 10,9  | 88,3  | 15,5  | 39,9  | 62,6  | 56,7  | 41,7   | 19,2 | 53,5  | 48,9   | 65,2   | 6,3    |

\* données 2001. EL, IE, PL, SK: données non disponibles.

Source: Eurostat (SSE).

**Graphique 3: évolution du transport international aérien de passagers, par région du monde entre 1993 et 2003 (en million de passagers), UE-15**



\* L'Australasie inclut l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Océanie et les régions polaires.

La France et les Pays-Bas viennent ensuite, avec un écart de presque un million de tonnes en 2003 (suit environ 1,4 million de tonnes chacun).

C'est dans le tiers inférieur (des pays étudiés) que la croissance a été la plus importante, l'Espagne enregistrant le développement le plus spectaculaire du fret aérien, avec un volume de marchandises transporté en 2003 pratiquement 2,5 fois plus élevé qu'en 1993.

Le transport aérien de passagers dans l'UE-15 manifeste les mêmes tendances à la hausse (voir le graphique 3). La période s'est caractérisée par une augmentation du nombre de passagers transportés dans le monde entier bien que cette croissance ait été interrompue à deux reprises: une fois par un ralentissement significatif entre 1995 et 1996, et la seconde par un fléchissement entre 2000 et 2002, consécutif aux attaques terroristes aux États-Unis en 2001.

Après ce recul, le transport aérien international de passagers dans toutes les régions du monde a retrouvé sa tendance à la hausse. Pour d'autres informations sur le transport aérien de passagers, consultez le *Statistiques en bref 4/2005* "Transport aérien de passagers 2002-2003".

## 2001 marque le début d'une certaine contraction de la croissance de l'emploi

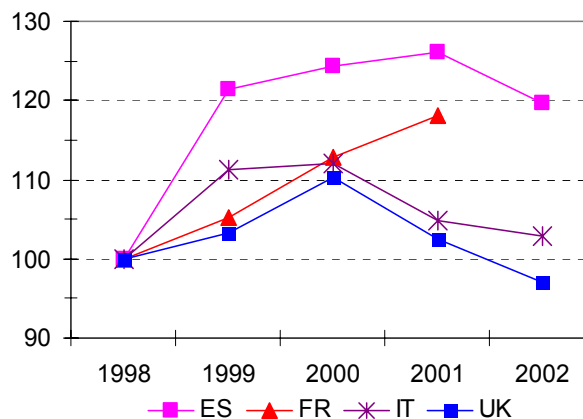
En ce qui concerne l'emploi, 90 745 personnes travaillaient dans le secteur du transport aérien au Royaume-Uni en 2002, ce qui représente pratiquement un quart du nombre total de personnes occupées dans ce secteur dans l'UE. Le Royaume-Uni est suivi de la France (70 376), de l'Allemagne (46 960), de l'Espagne (35 772) et de l'Italie (23 291).

Si l'on considère l'évolution de l'emploi entre 1998 et 2002 (voir le graphique 4 page opposée) pour un certain nombre des principaux pays de l'Union européenne, on observe une période de croissance suivie d'un recul. Des emplois se sont créés entre 1998 et 2000 dans les quatre pays. Toutefois, bien que cette croissance ait souvent largement dépassé la croissance moyenne de l'emploi dans les différents pays, elle a été parfois inférieure à la croissance moyenne dans le secteur des transports, de l'entreposage et des communications (secteur I). Cela a été le cas notamment pour l'Italie et l'Espagne entre 1999 et 2002 où les taux de croissance ont été constamment faibles, surtout à partir de 2001.

L'augmentation du nombre de personnes occupées dans le transport aérien a été particulièrement remarquable en Espagne entre 1998 et 1999, avec une hausse de 21% qui représente le taux de croissance enregistré le plus élevé de tous les pays considérés et qui dépasse largement le fort taux de croissance moyen de l'emploi dans ce pays, lequel compte parmi les plus élevés de l'UE durant cette période.

L'Italie vient en seconde position pour la même période, même si le taux de croissance (11%) ne représente qu'environ la moitié de celui de l'Espagne. Toutefois, il dépasse largement le taux moyen de croissance de l'emploi (3%) dans le secteur général des transports, de l'entreposage et des communications du pays. La France a affiché l'évolution la plus stable entre 1998 et 2001 avec une augmentation mesurée sur un an d'environ 5%.

**Graphique 4: Évolution de l'emploi dans le secteur du transport aérien, 1998-2002 (1998=100)**



Source: Eurostat (SSE).

En dépit de cette tendance générale au développement de l'emploi, on observe néanmoins après 2000 et 2001, une contraction plus forte dans le secteur du transport aérien que dans le secteur général des transports, de l'entreposage et des communications. Les données disponibles montrent que l'emploi a surtout reculé entre 2000 et 2002 au Royaume-Uni et en Italie – une diminution en pourcentage beaucoup plus importante qu'enregistrée pour l'ensemble du secteur des transports, de l'entreposage et des communications dans ces pays.

Bien que la tendance à la hausse se soit encore maintenue après 2000 en Espagne et en France, la tendance est repassée à la baisse en Espagne en 2002 alors qu'elle s'est maintenue en France au

moins jusqu'en 2001 (dernière année pour laquelle des données sont disponibles).

En ce qui concerne l'Allemagne (données non indiquées), l'emploi a augmenté de 24% entre 2000 et 2002, ce qui dépasse tout juste le taux de croissance enregistré dans le secteur général des transports, de l'entreposage et des communications. Les tendances enregistrées avant 2000 en Allemagne ne sont pas comparables pour des raisons de changements de méthode.

Sur la base des premières données disponibles pour 2003, on observe que l'emploi est demeuré à son niveau de 2002 au Royaume-Uni alors qu'il a augmenté à nouveau en Espagne après la baisse de 2002.

## Les grandes entreprises sont les acteurs principaux mais les micro-entreprises sont plus nombreuses

En ce qui concerne la taille des entreprises, on voit d'après le tableau 2 que l'importance des micro-entreprises (1 à 9 personnes occupées) dans le transport aérien en Europe est très limitée en termes d'emploi, de valeur ajoutée et de chiffre d'affaires.

Les micro-entreprises ne représentent que 1,3% du nombre total de personnes occupées dans ce secteur, 1,7% de la valeur ajoutée et 2,0% du chiffre d'affaires généré: les parts très faibles reflètent la dominance des grandes entreprises telles que les compagnies aériennes nationales et les autres compagnies aériennes y compris celles à bas coûts.

Toutefois, si l'on considère le nombre absolu d'entreprises (voir graphique 5), les micro-entreprises sont de loin les plus nombreuses, ce qui n'est pas surprenant compte tenu de l'existence de petites compagnies de vol charter, d'exploitants de jets privés en copropriété et/ou de services aériens desservant les îles de l'Union européenne. Dans ce secteur, la taille moyenne des entreprises est de plus de 133 personnes occupées par entreprise.

**Tableau 2: Part de micro-entreprises dans le transport aérien, indicateurs sélectionnés, UE, 2002**

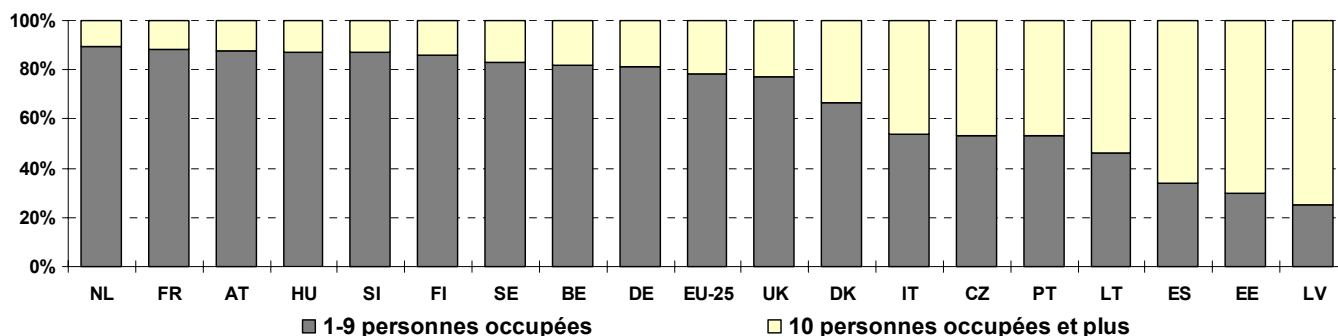
|   | Total   | Part    |
|---|---------|---------|
| Nombre d'entreprises                    | 3 075 * | 78,6% * |
| Nombre de personnes occupées            | 411 052 | 1,3% *  |
| Valeur ajoutée - en million d'euros     | 26 968  | 1,7% *  |
| Chiffre d'affaires - en million d'euros | 102 615 | 2,0% *  |

\* données 2001.

Source: Eurostat (SSE).

Il est intéressant de noter qu'en France, 87% des micro-entreprises sont des entreprises comptant une personne (soit 77% du nombre total des entreprises du transport aérien) ce qui représente environ deux fois le pourcentage d'entreprises équivalentes en Allemagne et en Italie (36% et 44% respectivement). Dans les autres pays où des données sont disponibles, la structure est analogue à celle de la France : Finlande (74% de micro-entreprises), Pays-Bas (66%) et Suède (64%).

**Graphique 5: Part des micro-entreprises (1 à 9 personnes occupées) dans le transport aérien pour des États membres sélectionnés, en 2002**



UE-25, BE, CZ, ES, LV, LT, HU, UK: données 2001.

Source: Eurostat (SSE)



## Larges fluctuations des investissements

Le niveau d'investissement fournit une indication du potentiel de croissance d'un secteur ou du moins de la confiance en une croissance anticipée. Toutefois, il peut être difficile d'établir des liens directs à la croissance étant donné que les séries chronologiques tendent à suivre une évolution plus chaotique que d'autres indicateurs en raison de la concentration des investissements sur certaines années alors que les profits s'étendent généralement sur une longue période. Il se pose également la question des obligations contractuelles, par exemple l'impossibilité d'annuler des commandes d'avions une fois celles-ci signées.

Comme on le voit d'après le tableau 3, l'importance des investissements varie considérablement selon les années, et aussi en rapport avec le nombre de personnes occupées. Le pays affichant le plus fort taux d'investissement moyen par personne occupée durant la période 1999-2002 est l'Autriche avec 45 850 EUR. Le Danemark enregistre le second taux moyen le plus élevé (39 074 EUR), ainsi que les fluctuations les plus réduites, avec des valeurs comprises entre 36 302 EUR et 41 581 EUR sur ces quatre années.

Les données disponibles ne permettent pas d'affirmer qu'un recul général des investissements s'est produit en 2002 comme on pouvait s'y attendre à la suite des attaques terroristes aux États-Unis en 2001, même parmi les plus grands États membres de l'Union européenne. C'est ainsi qu'entre 2001 et

2002, les investissements ont diminué en Allemagne et au Royaume-Uni mais ont augmenté en Italie et en Espagne.

L'investissement par personne occupée a été souvent beaucoup plus élevé dans le transport aérien que dans la plupart des autres secteurs de l'économie marchande non financière.

Tableau 3: Évolution de l'investissement par personne occupée pour des États membres sélectionnés, 1999-2002, en euros

|    | 1999   | 2000   | 2001   | 2002   | Moyenne |
|----|--------|--------|--------|--------|---------|
| BE | 23 982 | 28 805 | 12 283 | :      | 21 690* |
| DK | 37 881 | 40 534 | 36 302 | 41 581 | 39 074  |
| DE | 38 816 | 43 629 | 32 158 | 16 303 | 32 727  |
| ES | 21 786 | 16 040 | 13 910 | 18 517 | 17 564  |
| FR | 16 617 | 24 604 | 29 342 | :      | 23 521* |
| IT | 20 466 | 37 776 | 24 179 | 50 200 | 33 155  |
| CY | 1 987  | 370    | 1 355  | 1 073  | 1 196   |
| LV | 4 281  | 9 705  | 14 911 | 16 667 | 11 391  |
| LT | 3 284  | 1 467  | 2 510  | 2 705  | 2 492   |
| HU | 8 474  | 7 948  | 4 970  | 16 519 | 9 478   |
| MT | :      | 4 570  | 301    | 790    | 1 887*  |
| AT | 78 756 | 59 253 | 33 941 | 11 449 | 45 850  |
| PT | 32 482 | 13 288 | 7 794  | 3 599  | 14 291  |
| FI | 24 326 | 18 432 | 42 753 | 10 647 | 24 039  |
| SE | 27 410 | 40 136 | 37 383 | 37 035 | 35 491  |
| UK | 31 270 | 33 579 | 27 608 | 10 192 | 25 662  |

\*Moyenne sur 3 ans.

Source: Eurostat (SSE).

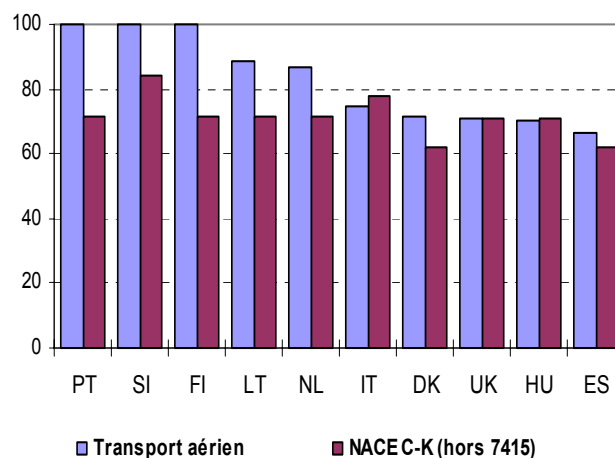
## Les nouveaux venus ont plus de chances de survie dans les petits pays

Un bon indicateur de la dynamique du secteur peut être obtenu en étudiant le taux de survie des entreprises nouvellement créées dans le transport aérien.

Dans ce secteur, le taux de survie est supérieur à celui de l'ensemble de l'économie marchande (NACE C à K, à l'exclusion de 7415) sauf en Italie, au Royaume-Uni et en Hongrie. Le graphique 6 montre le taux de survie (dans le transport aérien) mesuré en pourcentage de la totalité des entreprises créées en 2000 et toujours en activité en 2002. Pour les pays dont des données sont disponibles, on note qu'un très petit nombre d'entre eux déclarent un taux de survie de 100%. Il s'agit pour la plupart de petits pays (Finlande, Portugal et Slovaquie). Les autres pays ayant des taux de survie élevés proches de 90% sont la Lituanie et les Pays-Bas.

À l'opposé, les taux de survie les plus faibles sont enregistrés dans certains des principaux pays européens (Espagne, Royaume-Uni et Italie) ainsi qu'en Hongrie et au Danemark.

Graphique 6: Taux de survie des entreprises du transport aérien pour des États membres sélectionnés, (2000-2002) – en %



DK, NL: 1999-2001. PT, UK: 1998-2000.

Source: Eurostat (SSE).

## ➤ INFORMATIONS ESSENTIELLES – NOTES MÉTHODOLOGIQUES

**UE:** Union européenne comprenant les 25 États membres (UE-25): Belgique (BE), République tchèque (CZ), Danemark (DK), Allemagne (DE), Estonie (EE), Grèce (EL), Espagne (ES), France (FR), Irlande (IE), Italie (IT), Chypre (CY), Lettonie (LV), Lituanie (LT), Luxembourg (LU), Hongrie (HU), Malte (MT), Pays-Bas (NL), Autriche (AT), Pologne (PL), Portugal (PT), Slovénie (SI), Slovaquie (SK), Finlande (FI), Suède (SE) et Royaume-Uni (UK).

Les données manquantes sont estimées par Eurostat pour le calcul des agrégats UE-25.

### **SYMBOLES**

“.” non disponible ou confidentiel;

“-” sans objet.

### **DÉFINITIONS**

#### **Division par secteur de activité**

L'emploi et d'autres indicateurs dans les statistiques structurelles sur les entreprises (SSE) sont ventilés par secteur d'activités selon le système de classification de la NACE Rev. 1.1. Les activités sont ainsi classées par section (codes à une lettre), subdivision (codes à deux lettres), division (codes à deux chiffres), groupe (codes à trois chiffres) et classe (codes à quatre chiffres).

Le secteur de service « transport aérien » (NACE 62) inclut les « transports aériens réguliers » (NACE 62.1), les « transports aériens non réguliers » (NACE 62.2) et les « transports spatiaux » (NACE 62.3). Les données sont collectées auprès des entreprises déclarant le « transport aérien » comme activité principale ce qui, dans de nombreux cas, exclura les activités auxiliaires ou d'assistance telles que les services d'escale, le contrôle du trafic aérien, la restauration à bord. Pour des raisons de disponibilité de données, la présente publication est limitée à la NACE 62.

Dans la présente publication, l'économie marchande non financière inclut les sections C (industries extractives), D (industrie manufacturière), E (production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau), F (construction), G (commerce de gros et de détail), H (hôtels et restaurants), I (transports, entreposage et communications) et K (immobilier, location et services aux entreprises) de la NACE Rev.1.1.

**Nombre de personnes occupées:** défini comme le nombre total de personnes travaillant dans l'unité considérée (y compris les propriétaires exploitants, les associés exerçant une activité régulière dans l'unité en question et les aides familiales non rémunérées) et des personnes travaillant à l'extérieur de l'unité tout en faisant partie de celle-ci et en étant rémunérées par elle (c'est par exemple le cas des représentants de commerce, des livreurs ou des équipes de réparations et d'entretien). Sont par ailleurs inclus les travailleurs à temps partiel, les saisonniers, les apprentis et les travailleurs à domicile figurant sur la liste de paie. L'unité d'observation pour les données agrégées est l'entreprise.

**Entreprise:** l'entreprise est la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens ou de services, jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes. Une entreprise exerce une ou

plusieurs activités en un ou plusieurs lieux. Une entreprise peut être une unité juridique unique. Dans la présente publication, les entreprises sont classées selon leur principale activité.

**Taux de survie:** dans le contexte de la démographie des entreprises, la survie se produit si une entreprise est active en termes d'emploi et/ou de chiffre d'affaires pendant l'année de création et l'année ou les années suivante(s). Deux types de survie peuvent être distingués: premièrement, une entreprise créée pendant l'année xx est considérée comme ayant survécu pendant l'année xx+1 si elle est active en termes de chiffre d'affaires et/ou d'emploi à une période quelconque de l'année xx+1 (= survie sans changement). Deuxièmement, une entreprise est également considérée comme ayant survécu si l'unité ou les unités légale(s) liée(s) a(ont) cessé d'être active(s), mais leur activité a été reprise par une nouvelle unité légale spécialement créée pour reprendre les facteurs de production de cette entreprise (= survie par rachat).

**Valeur ajoutée:** la valeur ajoutée mesurée au coût des facteurs, qui est le revenu brut des activités d'exploitation une fois prises en compte les subventions d'exploitation et les impôts indirects (y compris la taxe sur la valeur ajoutée).

### **SOURCES DE DONNÉES**

**Statistiques structurelles sur les entreprises (SSE) :** collectées dans le cadre du règlement (CE, EURATOM) n° 58/97 du Conseil relatif aux statistiques structurelles sur les entreprises du 20 décembre 1996 (et amendements). Le règlement SSE régit la transmission des données à Eurostat depuis l'année de référence 1995 et, en principe, couvre toutes les activités marchandes des sections C à K de la NACE Rev. 1.1. Pour de plus amples informations, consultez le site:

[http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/bmethods/info/data/new/main\\_en.html](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/bmethods/info/data/new/main_en.html)

**Statistiques des transports:** les statistiques du transport aérien sont collectées conformément au règlement (CE) n° 1358/2003 de la Commission concernant la mise en oeuvre du règlement (CE) n° 37/2003 du Parlement européen et du Conseil sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne. Les données sont collectées au niveau des aéroports dans chaque État membre puis transmises à Eurostat.

En principe, les informations fournies reposent sur les données d'origine et de destination du vol (ODV) plutôt que sur les données d'étape de vol (EV). ODV est défini comme le trafic sur un service aérien commercial identifié par un numéro de vol unique, réparti par paires d'aéroports en fonction des points d'embarquement et de débarquement de ce vol. L'étape de vol est définie comme l'exploitation d'un avion depuis le décollage jusqu'à l'atterrissage suivant. Les données d'étape de vol ne sont utilisées que pour des pays qui ne déclarent pas de données d'origine et de destination du vol.

Tous les chiffres présentés dans **cette publication** proviennent d'Eurostat et reflètent la disponibilité des données dans la base de référence NewCronos d'Eurostat, en mai 2005.


## ***Pour en savoir plus:***


**Les bases de données:** [Site web EUROSTAT/Page d'accueil/Industrie, commerce et services/Données](#)

### **Industrie, commerce et services**


#### **Industrie, commerce et services - vue horizontale**

Statistiques conjoncturelles sur les entreprises - Données

 conjoncturelles mensuelles et trimestrielles (Industrie, Construction, Commerce de détail et Autres services)

 **Statistiques structurelles sur les entreprises (Industrie, Construction, Commerce et Services)**

 **Statistiques annuelles sur les entreprises**

 **Statistiques annuelles sur les entreprises ventilées par classes de taille**

 **Démographie des entreprises**

---

### **Les journalistes peuvent contacter le service média support :**

Bâtiment BECH, Bureau A4/017  
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408

Fax (352) 4301 35349

E-mail: [eurostat-mediasupport@cec.eu.int](mailto:eurostat-mediasupport@cec.eu.int)

### **European Statistical Data Support:**

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

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

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

[www.europa.eu.int/comm/eurostat/](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/)

---

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

**l'Office des publications officielles des Communautés européennes.**

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.eu.int>

E-mail: [info-info-opoce@cec.eu.int](mailto:info-info-opoce@cec.eu.int)

---