

SOMMAIRE

Pages

AVIS adopté par le Conseil économique et social au cours de sa séance du 12 mars 2002..... I - 1

I	- UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE EN MUTATION : UNE CHANCE POUR LES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ	4
	1. Un secteur du transport aérien en constante restructuration.	4
	2. De nombreux aéroports aux capacités mal utilisées et une concentration du trafic sur les aéroports parisiens.	5
	3. Un trafic aérien toujours en hausse malgré un ralentissement et des incertitudes pour l'avenir	6
	4. Des contraintes environnementales de plus en plus fortes.....	7
	5. La réponse des aéroports de proximité.	8
II	- DES FREINS À LEVER POUR PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT DES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ	9
	1. Le problème de la durée des concessions et le risque éventuel de la mise en concurrence des services aéroportuaires dans le cadre européen.....	9
	2. Des conditions de gestion à adapter.....	10
	3. Des relations constantes avec les acteurs locaux, mais peu structurées	10
	4. Une dépendance trop grande des aéroports vis-à-vis des compagnies aériennes	11
III	- PROPOSITIONS	11
	A - CRÉER UN CONTEXTE PLUS FAVORABLE ET ÉTABLIR DES RÈGLES DU JEU CLAIRES	11
	1. Améliorer la cohérence européenne	11
	2. Impliquer davantage les acteurs dans la politique du transport aérien.....	12
	3. Assurer sûreté et sécurité	12
	4. Améliorer les conditions d'exploitation des liaisons d'aménagement du territoire	13
	5. Procéder à l'expérimentation de la décentralisation des aéroports .	14
	6. Réformer les systèmes de gestion des aéroports français	15
	7. Identifier les aéroports de proximité européens.....	15
	B - POUR LES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ : TIRER PARTI DU DÉVELOPPEMENT DE FONCTIONS SPÉCIFIQUES.....	15
	1. Complémentarité avec un grand aéroport à quasi-saturation.....	15
	2. Mise en valeur d'un potentiel de développement économique, industriel ou touristique, existant ou à venir	16
	3. Désenclavement de certaines zones et participation au maillage du territoire en moyens de transports	17

C - POUR LES AÉROPORTS VOLONTAIRES : SE CONSTITUER EN RÉSEAU	17
1. Un réseau : pourquoi ?.....	17
2. Des critères d'intégration.....	18
3. Les conditions de réussite.....	18
ANNEXE A L'AVIS.....	21
SCRUTIN.....	21
DÉCLARATIONS DES GROUPES.....	23

**RAPPORT présenté au nom de la section des
économies régionales et de l'aménagement du
territoire par M. Jacky Lebrun, rapporteur II - 1**

INTRODUCTION.....	5
CHAPITRE I - LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET RÉGLEMENTAIRE DU TRANSPORT AÉRIEN	7
I - LE CONTEXTE EUROPÉEN ET MONDIAL.....	7
A - L'HARMONISATION ET LA LIBÉRALISATION EUROPÉENNE.....	7
B - LA LIBÉRALISATION, SON IMPACT ET SES LIMITES	9
C - LES PERSPECTIVES ET LES PROJETS	10
1. Les mesures sur le point d'être adoptées	10
2. Un ciel unique.....	10
3. Les mesures contre la congestion au sol.....	11
4. Les accords bilatéraux	11
II - LES ACTEURS INSTITUTIONNELS.....	12
A - LES ACTEURS NATIONAUX	13
1. La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : une administration centralisée	13
2. Aéroports de Paris	14
B - LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	15
1. Des collectivités associées de façon essentiellement informelle	15
2. Les perspectives.....	15
C - LES GESTIONNAIRES D'AÉROPORTS.....	17
1. Des aéroports français isolés en Europe	17
2. Les perspectives.....	20
III - CLASSIFICATION DES AÉROPORTS FRANÇAIS	23
1. Un réseau national d'aéroports trop centralisé	23
2. Les classifications administratives des aéroports	25
3. La classification économique des aéroports	27

CHAPITRE II - AÉROPORTS DITS DE PROXIMITÉ : RÉPONSES À QUELS BESOINS ET À QUELS ENJEUX ?	35
I - LA PROGRESSION DU TRAFIC AÉRIEN	35
A - L'ACCROISSEMENT DE LA MOBILITÉ ET LA PROGRESSION DU TRAFIC AÉRIEN	35
1. Une mobilité accrue	35
2. Un trafic aérien en forte croissance	36
3. Les évolutions prévisibles à moyen et long terme	41
B - ENGORGEMENT ET RETARDS	42
1. La saturation du ciel	43
2. Des retards aux causes nombreuses	45
3. Les perspectives	47
C - LE TRANSPORT AÉRIEN ENGENDRE DES NUISANCES	48
1. Les nuisances sonores	48
2. La pollution atmosphérique	52
II - LES CLIENTS DES AÉROPORTS : DES EXIGENCES ACCRUES	55
A - LES UTILISATEURS DE L'AVION	55
1. Les passagers	55
2. Le fret	58
B - LES COMPAGNIES AÉRIENNES	59
1. Les stratégies	59
2. L'évolution de la flotte	66
C - LES « HUBS » OU PLATES-FORMES DE CORRESPONDANCE	69
1. Le « hub » : un concept né aux États-Unis	69
2. Les atouts des « hubs »	71
3. Les limites des « hubs » régionaux	73
D - UNE « MULTIMODALITÉ » À DÉVELOPPER	75
1. Le TGV et l'avion : concurrence ou complémentarité ?	75
2. Le réseau TGV offre une alternative aux liaisons court-courriers	75
3. Le TGV, solution pour une gestion améliorée des grands aéroports français ?	77
4. Des liaisons ferrées villes/aéroports insuffisantes en province	78
CHAPITRE III - DES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ À DÉVELOPPER : SELON QUELS CRITÈRES ?	81
I - LES ENJEUX DES AÉROPORTS DITS DE PROXIMITÉ	81
A - LES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ : QUELS BESOINS ?	81
1. Un concept lié au développement et à l'aménagement du territoire	81
2. Les aéroports de proximité peuvent répondre à de nombreux besoins	82

B - LES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ : UN ATOUT POUR L'EMPLOI ET LE DÉVELOPPEMENT DE LEUR ZONE DE CHALANDISE	83
II - CRITÈRES DE DÉFINITION DES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ	85
A - CRITÈRES GÉNÉRAUX.....	85
1. La situation de l'aéroport.....	85
2. Les fonctions	85
B - UN RÉSEAU POUR LES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ.....	90
1. Les avantages d'un réseau	90
2. Critères d'intégration dans un réseau éventuel	90
CONCLUSION.....	93
ANNEXES.....	97
Annexe 1 : Liste des aéroports.....	99
Annexe 2 : Air France a choisi de restructurer ses « <i>hubs</i> »	100
Annexe 3 : Le « <i>hub</i> » de Clermont-Ferrand	101
Annexe 4 : Réglementation française en matière de bruit aéronautique	102
Annexe 5 : Fonctionnement du fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien et critères d'éligibilité.	104
Annexe 6 : Etat des lignes et des compagnies soutenues par le FIATA	110
Annexe 7 : La gestion des aéroports français par les CCI.....	111
Annexe 8 : La table de mutation des aéroports en Europe	115
Annexe 9 : L'émergence des compagnies « <i>low cost</i> » et leur incidence sur le trafic aérien d'un aéroport régional (Nice).....	116
Annexe 10 : Les chiffres clés des principales compagnies aériennes européennes	117
Annexe 11 : Les trois principales compagnies aériennes « <i>low cost</i> » en Europe.....	119
Annexe 12 : La collectivité territoriale de Corse – Loi du 22 janvier 2002	120
Annexe 13 : Le trafic des aéroports français après les événements du 11 septembre 2001.....	121
TABLE DES SIGLES	125
LISTE DES ILLUSTRATIONS.....	126

AVIS

**adopté par le Conseil économique et social
au cours de sa séance du 12 mars 2002**

Le Conseil économique et social s'est saisi le 27 juin 2000 du thème suivant : « *Aéroports de proximité et aménagement du territoire* »¹. Il a chargé sa section des économies régionales et de l'aménagement du territoire de préparer un avis sur cette question. La section a désigné Monsieur Jacky Lebrun comme rapporteur.

Le transport aérien constitue une activité essentielle pour l'économie. Depuis plus de vingt ans, et même s'il a connu des périodes de décélération lorsque des crises sont intervenues - les événements du 11 septembre 2001 en sont l'illustration - le trafic a augmenté dans des proportions considérables. Il est probable qu'il continuera à croître avec l'augmentation de la mobilité et l'élargissement de l'Union européenne.

Partout en Europe, le secteur connaît de profondes mutations. Des plates-formes de correspondance ou « *hubs* » se développent. Les compagnies traditionnelles se restructurent. A côté d'elles, des compagnies d'un type nouveau, offrant des tarifs très attractifs, apparaissent et cherchent d'autres implantations. En France, la concurrence du TGV s'accroît. La décision de construire un nouvel aéroport international a été prise.

Partout également, le volume atteint par le trafic des grands aéroports a des conséquences préjudiciables en termes de régularité et d'environnement. Les usagers deviennent plus exigeants en matière de sécurité, de sûreté, de dessertes, de fréquences, de rapidité, de prix. Les riverains exercent des pressions de plus en plus fortes pour s'opposer aux effets négatifs du transport aérien. Aujourd'hui, les deux plates-formes de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly se sont vu imposer un plafond de développement (passagers ou mouvements). D'autres aéroports, régionaux, connaissent des périodes d'encombrement.

Des aéroports de dimension moyenne, proches des grands centres de consommation ou situés dans des zones en développement, économique ou touristique, montrent qu'ils peuvent satisfaire certains besoins et répondre en partie aux nouvelles attentes. Nous les qualifierons d'« *aéroports de proximité* ».

Dans le cadre d'une politique globale du transport, ces aéroports de proximité peuvent jouer la complémentarité avec les grands aéroports et les autres modes de transport terrestre.

Ils offrent un potentiel de développement non négligeable, soit :

- parce qu'ils représentent des outils appréciables d'aménagement du territoire ;
- parce qu'ils favorisent le développement de services à fort potentiel (tourisme, aviation d'affaires, fret, stockage d'avions...) ;
- parce qu'ils servent d'appuis à de grands aéroports et sont à taille humaine ;
- parce qu'ils reçoivent des compagnies à bas prix dites « *low cost* » en pleine expansion.

¹ L'ensemble du projet d'avis a été adopté à l'unanimité des votants au scrutin public (voir résultat du scrutin en annexe).

Que les aéroports régionaux se développent plus ou moins vite, qu'un nouvel aéroport international voie le jour ou non et quelle que soit sa situation géographique, les aéroports de proximité ont un rôle à jouer.

Leurs atouts sont réels. Leur situation reste néanmoins fragile du fait des aléas de la conjoncture, des effets de la concurrence, des durées trop courtes des concessions.

Le Conseil économique et social considère qu'il n'y a pas de fatalité à ce que seule une douzaine d'aéroports français aient vocation à être bénéficiaires et les autres structurellement déficitaires.

Il a donc estimé nécessaire d'étudier les conditions et les moyens de donner leur chance aux aéroports de proximité pour qu'ils réussissent leur intégration et favorisent le développement économique et social de la zone qu'ils irriguent.

I - UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE EN MUTATION : UNE CHANCE POUR LES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ

La décennie passée a été marquée par de nombreuses mutations : déréglementation européenne, concurrence accrue, restructurations et faillites de compagnies, créations de plates-formes de correspondance, apparition de compagnies à bas prix, problèmes sécuritaires et accroissement des préoccupations environnementales.

La situation actuelle se caractérise par :

1. Un secteur du transport aérien en constante restructuration.

Au plan européen, les compagnies sont en crise : la Sabena, Swissair ont fait faillite, ce qui pourrait conduire à de nouveaux mouvements de concentration.

En France, la restructuration qui avait abouti en 2000 à la constitution d'un duopole : Air France d'une part et SAIR Groupe d'autre part (ce dernier contrôlant les compagnies AOM, Air Liberté et Air Littoral) s'est avérée précaire et est déjà remise en cause. AOM et Air Liberté ont disparu au profit d'Air Lib qui connaît à son tour des difficultés.

Aujourd'hui, le marché domestique du transport aérien est placé sous l'autorité dominante d'Air France. Seules les compagnies régionales les plus performantes et les compagnies à bas prix comme Ryanair, Easyjet et Buzz résistent.

Le succès des compagnies à bas prix repose sur leur aptitude à se positionner favorablement sur certaines liaisons point à point en optimisant les moyens. Il repose également sur l'offre de tarifs bas accessibles au plus grand nombre (ces prix sont obtenus grâce à une compression des coûts et des rotations plus rapides des appareils tout en respectant les règles de sécurité).

Il est enfin basé sur un changement des habitudes de voyage (pas d'agence de voyages mais des réservations par téléphone et Internet, pas de système intégré de réservation, pas de billet mais simplement une confirmation par courrier électronique, pas de boissons ou de repas gratuits à bord).

Ces compagnies sont offensives. Si, au départ, elles ont développé leur activité sur des aéroports de taille moyenne, elles cherchent désormais à s'implanter sur des aéroports plus grands et à y concurrencer les compagnies classiques.

Leur succès conduit d'autres compagnies à envisager de pratiquer la formule « *bas prix* ». Ces évolutions auront des répercussions, en termes tant économiques que sociaux, sur les aéroports et sur les compagnies aériennes.

Par ailleurs, les grandes compagnies aériennes ont mis en place une politique d'organisation du trafic autour de plates-formes de correspondance.

Cette politique leur a permis :

- de multiplier les fréquences et les destinations, souvent plus lointaines, au bénéfice des passagers, avec en contrepartie un inconvénient, cependant moindre dans les plates-formes de correspondance régionales : la rupture de charges ;
- d'attirer du trafic et d'optimiser le remplissage de leurs avions, donc d'améliorer leur rentabilité.

Ainsi en France, Air France a installé sa plate-forme de correspondance principale à Roissy-Charles de Gaulle, ce qui lui permet de desservir avec une grande fréquence, dans plusieurs cas sous forme de dessertes cadencées, toute une série de correspondances vers les marchés domestique et international. La compagnie a aussi développé une plate-forme de correspondance à Lyon. Air littoral s'est installé à Nice, Crossair à Bâle-Mulhouse et Régional à Clermont-Ferrand.

Mais cette politique de plate-forme de correspondance s'est réalisée et se réalise de plus en plus :

- au profit de Paris et de quelques grands aéroports régionaux ;
- au détriment des liaisons point à point, transversales notamment.

2. De nombreux aéroports aux capacités mal utilisées et une concentration du trafic sur les aéroports parisiens.

Sur la centaine d'aéroports français qui assurent un trafic commercial, certains sont sur-employés alors que d'autres sont sous-employés. Le trafic est concentré sur les deux grands aéroports parisiens.

En 2000, Roissy-Charles de Gaulle et Orly ont accueilli 73,7 millions de passagers, soit 60 % du trafic de l'ensemble des aéroports français, et 1,7 millions de tonnes de marchandises, soit environ 90 % du fret des aéroports métropolitains.

La création de la plate-forme de correspondance d'Air France à Roissy-Charles de Gaulle a eu pour conséquence d'y accélérer la progression du trafic et d'y multiplier les mouvements.

Dix aéroports régionaux sont dynamiques et assurent leur équilibre total : Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Strasbourg, Toulon et Toulouse auxquels il faut ajouter l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse.

Leur trafic est diversifié, ils accueillent des escales du groupe Air France mais aussi des escales d'autres compagnies, leur part dans le trafic international s'accroît, même si ce trafic concerne essentiellement l'Europe.

En 2000, le premier aéroport régional, Nice, a drainé 9,4 millions de passagers, Marseille 6,5 millions et Lyon 6 millions. Nice, Lyon, Bâle-Mulhouse accueillent une plate-forme de correspondance régionale. Certains offrent quelques liaisons intercontinentales.

C'est parmi les autres aéroports régionaux et les aéroports locaux que se trouvent les « *aéroports de proximité* ».

Ces autres aéroports régionaux et les aéroports locaux se répartissent en deux catégories : vingt environ assurent leur équilibre d'exploitation, les autres ne peuvent vivre que grâce à des subventions pour couvrir les investissements et les déficits d'exploitation.

Quelques-uns exploitent une niche (liaisons avec la Grande-Bretagne et l'Irlande grâce à une compagnie à bas prix à Beauvais ou Carcassonne, pèlerinages à Lourdes, fret à Vatry...). Clermont-Ferrand construit son activité autour de la plate-forme de correspondance de la compagnie Régional. Leur développement dépend souvent d'une seule compagnie ou d'une activité unique et reste précaire.

D'autres assurent essentiellement des fonctions de désenclavement et, pour certains, bénéficient du Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA).

3. Un trafic aérien toujours en hausse malgré un ralentissement et des incertitudes pour l'avenir

Au début des années 2000, la Direction générale de l'aviation civile prévoyait que le trafic des aéroports français de métropole croîtrait dans une fourchette située entre 1,3 et 3,3 % par an durant les vingt prochaines années. L'hypothèse haute était considérée comme la plus probable. Elle conduisait à une croissance importante (un trafic plus que doublé à la fin de la période), mais néanmoins plus faible que celle enregistrée jusqu'à maintenant.

Plusieurs raisons ont été avancées :

- la concurrence du TGV : ainsi pour des distances inférieures à 500 km ou des trajets de moins de deux heures, le train prend la quasi-totalité du trafic ;
- les évolutions technologiques, en particulier le développement d'Internet : les technologies de l'information et de la communication pourraient conduire à un certain tassement de la demande de transport aérien en offrant un substitut virtuel au voyage.

En réalité, la concurrence du train doit être nuancée : entre 500 et 1 000 km ou pour des trajets compris entre deux et quatre heures, la rivalité entre les deux modes dépend largement des politiques commerciales pratiquées par chacun des exploitants ; au-delà de 1 000 km ou pour des trajets de plus de quatre heures, l'impact du train sur l'avion est faible.

Quant aux TIC, elles contribuent au développement du trafic parce qu'elles favorisent la connaissance de toutes les offres de transport aérien, y compris promotionnelles, et qu'elles affranchissent les transporteurs du recours aux agences, ce qui permet un abaissement des tarifs.

Par ailleurs, les attentats du 11 septembre ont conduit à une baisse spectaculaire du trafic, qui a amplifié le mouvement de ralentissement affectant déjà le secteur.

Nombre d'experts, s'appuyant sur les effets d'autres crises (guerre du Golfe, crise asiatique), estiment néanmoins que le phénomène est conjoncturel.

Dans ces conditions, il est probable que le trafic des aéroports augmentera plus faiblement que par le passé, mais continuera à enregistrer une croissance importante compte tenu de l'accroissement de la mobilité et du temps libre, de l'élargissement et du renforcement de l'Union européenne.

4. Des contraintes environnementales de plus en plus fortes.

Une étude du Bureau d'études et de prévisions économiques (BIPE) de juin 2001 montre que de toute façon les capacités des vingt-cinq premiers grands aéroports européens ne seront pas en mesure de répondre à une augmentation importante de la demande dans les dix prochaines années. Ces aéroports sont déjà proches de la saturation ou saturés comme Francfort ou Amsterdam. Le poids des questions environnementales y empêchera toute nouvelle extension.

Une situation comparable existe dans les grands aéroports proches de nos frontières. Elle a aussi des répercussions sur nos aéroports régionaux et locaux.

En France, Roissy-Charles de Gaulle et Orly sont confrontés à des problèmes environnementaux qui ont conduit à la décision politique de plafonner l'activité du premier à 55 millions de passagers par an et celle du second à 250 000 mouvements par an tout en réduisant pour ce dernier la plage d'activités nocturnes (alors que les capacités techniques sont de 80 millions de passagers à Roissy-Charles de Gaulle et de l'ordre de 300 000 mouvements à Orly).

Les aéroports régionaux ne connaissent pas de phénomènes de saturation, mais pour certains le problème des nuisances se pose également de façon prégnante.

Par ailleurs, aux freins environnementaux s'ajoute l'encombrement du ciel dans certains espaces. Il est source d'insécurité, mais aussi de retards qui sont mal ressentis par des passagers de plus en plus exigeants. En effet, dès qu'un système complexe est proche de la saturation, le moindre incident ou dérèglement produit des problèmes en cascade.

L'Association des compagnies aériennes européennes indique qu'en 2000, 9 % des vols ont eu un retard de plus de 15 minutes. Selon une étude d'Eurocontrol sur la période 1997-2000, les deux tiers des retards des vols sont concentrés dans l'arc Londres-Zurich-Marseille où se situent les grands aéroports européens. Cette région comporte en même temps d'importantes zones réservées aux militaires.

La Commission européenne attribue ces retards à la fragmentation des espaces aériens des États membres. Eurocontrol y ajoute la tendance des compagnies aériennes à multiplier les navettes pour offrir plus de vols vers des

destinations très fréquentées, avec parfois des avions qui ne sont pas pleins. L'encombrement des grands aéroports est à relier aussi avec le développement des plates-formes de correspondance qui génèrent un accroissement significatif du trafic aérien, avec multiplication des fréquences et utilisation d'avions plus petits.

La Commission propose la création d'un ciel unique européen qui pose, selon plusieurs États, des questions de souveraineté. Le gouvernement français reste prudent à l'égard de cette perspective notamment en raison des questions sociales et des problèmes de défense. Il a mis en place un plan d'augmentation des capacités de contrôle aérien à cinq ans.

Dans le cadre d'une politique globale du transport aérien et dans l'optique d'un meilleur aménagement du territoire, les aéroports de proximité – qui sont des aéroports de taille moyenne – peuvent apporter certaines réponses aux difficultés qui viennent d'être évoquées.

5. La réponse des aéroports de proximité.

Ces aéroports peuvent jouer la carte de la complémentarité et d'une manière plus générale répondre aux besoins très variés qui existent au regard du transport aérien et de l'aménagement du territoire :

En termes de desserte et de maillage du territoire :

- un accès de proximité et des dessertes point à point : la stratégie des grandes compagnies est de créer des plates-formes de correspondance ; les aéroports de proximité peuvent intervenir de façon complémentaire soit en développant leurs liaisons vers ces plates-formes soit surtout en favorisant des dessertes directes ;
- un meilleur maillage du territoire et le maintien d'activités dans certaines zones : les aéroports de proximité peuvent y contribuer de deux manières, en tirant parti de la complémentarité avec des aéroports plus grands ainsi qu'avec les modes de transports terrestres, en diversifiant les services offerts, par exemple en développant l'aviation d'affaires.

En termes d'environnement et de qualité de vie :

- des nuisances moins importantes : les aéroports de proximité peuvent participer au desserrement des grands aéroports, réduisant des nuisances devenues quasi insupportables pour les riverains de ces grands aéroports ; se pose toutefois la question du développement des aéroports de proximité au-delà d'un certain seuil, ce développement ne devant pas conduire à simplement déplacer les nuisances sur d'autres riverains ;
- des services plus proches de la clientèle : les aéroports de proximité ont vocation à rester des aéroports de dimension moyenne, ce qui a nécessairement pour conséquences des infrastructures au sol plus disponibles, moins d'attentes aux guichets, moins de parcours à pied pour rejoindre l'embarquement, des possibilités de parking plus faciles, moins de retards.

En termes de développement économique et social :

- des prix plus accessibles : les aéroports de proximité lorsqu'ils accueillent des compagnies à bas prix attirent une clientèle souvent sensible aux tarifs ; il s'est agi d'abord de ménages qui ne se seraient peut-être pas déplacés en l'absence de tarifs attractifs, mais aussi maintenant d'une clientèle d'entreprises ;
- des prestations spécifiques à des coûts moins élevés que dans des aéroports plus grands, tels le stockage d'avions, le fret, l'accueil d'activités hélicoptées... ;
- une réponse diversifiée à une demande touristique accrue : les aéroports de proximité peuvent contribuer au développement des services touristiques via les tours opérateurs (voyages clés en main, charters..) et augmenter l'apport de clientèle étrangère ;
- la réalisation de zones d'activités aéroportuaires créées en liaison avec le développement des entreprises et l'aviation d'affaires.

L'aboutissement de ces réponses, la réalisation de ces perspectives, nécessitent que des obstacles soient franchis et des freins levés.

II - DES FREINS À LEVER POUR PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT DES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ

1. Le problème de la durée des concessions et le risque éventuel de la mise en concurrence des services aéroportuaires dans le cadre européen

La grande majorité des aéroports français appartient à l'Etat, fait partie du domaine public et est gérée par les chambres de commerce et d'industrie. Ces dernières sont concessionnaires et opérateurs historiques depuis plus de soixante-dix ans. Elles ont su avec leur concédant, l'Etat, élever les aéroports à un niveau de développement important.

Pour un nombre important d'entre eux dont la concession (ou l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public) arrivait à échéance, l'Etat a procédé à un renouvellement à court terme (n'excédant pas cinq ans sauf cas dûment justifiés : Lyon ou Fort-de-France ont ainsi bénéficié de reconductions pour plus longtemps).

Le gouvernement s'appuie sur la probabilité d'une directive européenne sur les concessions de services pour imposer ces reconductions courtes.

Or celles-ci sont incompatibles avec des investissements longs et des durées d'amortissement permettant la réalisation d'équipements adaptés. Elles fragilisent les aéroports français et les placent dans une situation de précarité qui risque de s'aggraver si rien n'est fait rapidement. Le danger est d'autant plus grand que les opérateurs aéroportuaires de pratiquement tous les pays européens sont dotés d'une longue période de gestion.

2. Des conditions de gestion à adapter

Propriétaires ni du terrain où ils sont implantés, ni des excédents d'exploitation réalisés, les aéroports de province n'ont pas la personnalité morale et sont dans l'impossibilité d'accumuler des fonds propres.

Contrairement à ce qui se passe dans la plupart des pays européens qui se sont déjà dotés de sociétés aéroportuaires à capitaux publics et où l'exploitation des aéroports se fait pour le compte des intérêts locaux (villes, CCI, régions actionnaires), le système de gestion des aéroports français reste figé.

Le gouvernement indique qu'une réforme est à l'étude, que plusieurs évolutions sont possibles, mais que le choix entre l'une ou l'autre n'est pas encore opéré.

Il est pourtant urgent que les aéroports français soient gérés conformément aux réalités économiques et financières, de façon à ce qu'ils puissent dégager une capacité d'autofinancement suffisante pour financer les investissements, tout en associant les acteurs locaux intéressés.

Si effectivement l'ouverture des concessions aéroportuaires à la concurrence était réalisée, la France serait pratiquement le seul pays concerné.

Chez plusieurs de nos voisins, les structures de gestion des aéroports sont propriétaires de leur patrimoine foncier, ce qui les prémunit contre toute mise en concurrence. En France, c'est le cas d'Aéroports de Paris qui est propriétaire d'une partie de son patrimoine.

3. Des relations constantes avec les acteurs locaux, mais peu structurées

Formellement, les collectivités territoriales interviennent dans la gestion des aéroports à travers diverses commissions (ou groupes de réflexion) auxquelles elles sont associées, telles les commissions consultatives économiques, consultées en matière de travaux d'équipement et de redevances aéroportuaires.

De fait, elles sont impliquées de plusieurs autres manières :

- conscientes que leurs aéroports constituent de puissants outils pour l'activité économique locale, elles se mobilisent pour soutenir les lignes aériennes indispensables à la vie des entreprises ;
- elles apportent leur soutien financier pour pallier le désengagement de l'État ; ce sont elles qui octroient les subventions à l'investissement et à l'exploitation lorsque les aéroports en ont besoin ;
- elles doivent répondre, aux côtés des gestionnaires, aux sollicitations de plus en plus nombreuses des populations qui dénoncent les nuisances aéroportuaires.

Des structures telles que les syndicats mixtes se créent pour formaliser les relations gestionnaires/collectivités.

La loi sur la démocratie de proximité prévoit, à titre expérimental, de transférer aux collectivités territoriales qui le souhaitent la compétence d'aménager, d'entretenir et d'exploiter les aéroports civils situés sur leur territoire.

Cette décentralisation constituerait une nouvelle étape dans l'implication des collectivités locales. Elle favoriserait une gestion conduisant à une appropriation par tous du développement des aéroports ainsi qu'une meilleure articulation avec le développement local. Elle permettrait d'améliorer l'intermodalité avec les transports terrestres.

Il ne faudrait toutefois pas qu'elle serve de prétexte à un transfert de compétences opéré en l'absence de tout souci de péréquation et d'aménagement du territoire et à un transfert de charges non accompagné des ressources correspondantes.

4. Une dépendance trop grande des aéroports vis-à-vis des compagnies aériennes

Les villes et les gestionnaires des aéroports sont vulnérables aux changements de priorités des compagnies aériennes.

Ces compagnies, lorsqu'elles s'implantent dans un aéroport, ne prennent en général aucun engagement dans la durée et leurs décisions sont guidées par la recherche de la rentabilité. Une compagnie peut décider brutalement de procéder à la fermeture de lignes, tout comme elle peut renoncer à desservir un aéroport ou à exploiter une plate-forme de correspondance.

Dans un marché du transport aérien peu concurrentiel et pour des aéroports dépendant d'une seule compagnie, cette absence d'engagement, qui les fragilise, constitue un sérieux handicap face à la nécessité d'investir sur le long terme.

Les conséquences seront en effet très graves si la compagnie abandonne l'aéroport alors qu'il avait réalisé des investissements importants pour accueillir ses activités.

III - PROPOSITIONS

A - CRÉER UN CONTEXTE PLUS FAVORABLE ET ÉTABLIR DES RÈGLES DU JEU CLAIRES

1. Améliorer la cohérence européenne

D'une manière générale, dans la mesure où la libéralisation s'intensifie et où l'Union européenne s'élargit à de nouveaux pays, il importe de renforcer l'harmonisation en matière de politique globale du transport aérien.

En ce qui concerne la gestion du ciel, les propositions de la Commission européenne visant à séparer la fonction réglementaire de la fonction opérationnelle mériteraient d'être étudiées pour éviter, si elles se concrétisent, qu'elles aboutissent à des solutions préjudiciables pour notre pays.

Il conviendrait également d'approfondir la coopération européenne en matière de contrôle aérien afin d'assurer la gestion de l'espace dans les meilleures conditions de sécurité et d'efficacité.

En ce qui concerne les problèmes environnementaux, il conviendrait de renforcer l'harmonisation européenne et de veiller à sa mise en œuvre effective.

Dans cet esprit, il serait souhaitable, avant d'adopter des mesures nationales, de vérifier qu'elles ne pénalisent pas les aéroports français par rapport à leurs homologues européens. Ainsi par exemple, en matière de concessions, de couvre-feu ou de limitation des capacités.

Le retrait définitif des appareils bruyants, prévu pour 2002, ne devrait en aucun cas être reporté.

2. Impliquer davantage les acteurs dans la politique du transport aérien

Le gouvernement doit sans attendre définir une stratégie claire de la France en matière de politique aeroportuaire. Il devrait expliciter les évolutions de la navigation aérienne, et à ce titre, donner les informations nécessaires sur les couloirs aériens.

Dans le souci de mieux répartir l'offre de liaisons aériennes sur le territoire, il serait nécessaire qu'il négocie la révision des accords bilatéraux sur les droits de trafic entre la France et les pays tiers à l'Union européenne, lorsqu'ils ne permettent pas d'ouvrir les aéroports régionaux aux liaisons internationales.

Les pouvoirs publics ont le devoir de maîtriser l'urbanisation dans les zones proches des aéroports. Il est indispensable que les collectivités locales se montrent très vigilantes dans l'établissement de leurs schémas de cohérence territoriale (SCOT) et de leurs plans locaux d'urbanisme (PLU) ainsi que pour l'octroi des permis de construire.

La concertation avec les populations concernées devrait être systématique et conduite en amont de tout investissement ou projet de développement.

Il convient également de promouvoir la complémentarité entre le mode aérien et les autres modes de transports et d'assurer une meilleure desserte des aéroports.

Les aéroports doivent rechercher une diversification des compagnies et des prestations afin d'une part de répondre aux besoins des usagers et des territoires, d'autre part de mieux se garantir contre des défaillances coûteuses.

Les relations entre aéroports et compagnies aériennes devraient être inscrites dans la durée. Dans ce cadre, il conviendrait d'inciter les compagnies à accepter de s'engager sur la base de contrats. Elles devraient *a minima* être obligées d'informer suffisamment tôt les gestionnaires des aéroports concernés par toute modification de desserte résultant d'un changement dans leur stratégie.

3. Assurer sûreté et sécurité

Tous les acteurs ont le devoir d'œuvrer pour que soient assurées sûreté des passagers et sécurité du transport : pouvoirs publics, gestionnaires d'aéroports et compagnies.

La concurrence ne doit pas conduire à un abaissement des normes sociales et techniques. La puissance publique doit garantir partout un haut niveau de sécurité et de sûreté. Il s'agit d'exigences légitimes et incontournables. Tout accident peut déstabiliser gravement un secteur très sensible à ces questions.

Cette sûreté et cette sécurité ont un coût qui devra, en fonction du risque, être financé par divers moyens, y compris par la perception de la « *taxe d'aéroport* » prélevée sur le prix du billet (assise sur le nombre de passagers et la masse de fret embarqués). C'est la seule solution pour redonner confiance après les graves événements de septembre 2001.

Tous les personnels travaillant dans les aéroports devront être formés, quel que soit leur degré de responsabilité, pour faire face aux incidents pouvant intervenir dans l'exploitation d'une plate-forme, y compris sur le plan psychologique. Les employeurs devront veiller à une formation permanente de ces personnels.

Les gestionnaires d'aéroports de proximité devront mettre en œuvre des actions de formation, le cas échéant en créant eux-mêmes des sections spécialisées si elles n'existent pas.

4. Améliorer les conditions d'exploitation des liaisons d'aménagement du territoire

Ces liaisons, nécessaires pour la desserte des populations et des entreprises, peuvent constituer un atout pour le développement des aéroports de proximité. Or certaines dessertes risquent d'être abandonnées.

L'Etat devrait engager une négociation avec l'Union européenne pour assouplir les critères conduisant à la reconnaissance des liaisons d'aménagement du territoire.

Un bilan du FIATA doit être établi. Les crédits prévus par la loi de finances pour 2002 (15,25 millions d'euros) pour subventionner les lignes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire restent insuffisants même s'ils représentent un doublement par rapport à 2000.

Par ailleurs, en application du décret relatif au fonctionnement du FIATA, ces subventions sont aujourd'hui attribuées aux seules liaisons intérieures.

Or le règlement européen 2408/92 permet à tout Etat membre qui le souhaite - et avec l'accord des autres Etats concernés - d'imposer des obligations de service public sur des liaisons entre un aéroport situé sur son territoire et d'autres aéroports européens. Cette possibilité est peu utilisée.

Dans la mesure où c'est aujourd'hui l'Europe qui constitue le marché domestique, il conviendrait d'étudier les moyens de promouvoir également des liaisons d'aménagement du territoire de la France vers les pays de l'Union européenne, notamment en incitant les Etats concernés à se partager les financements nécessaires.

L'attribution des créneaux horaires relève de la responsabilité de l'Association pour la coordination des horaires (COHOR), donc des seules compagnies aériennes. Le contingent de créneaux horaires réservés à Orly (10 % de l'ensemble) pour accueillir les liaisons d'aménagement du territoire est actuellement figé.

L'Etat devrait pouvoir donner des orientations au COHOR pour que le volume de ces créneaux réservés soit augmenté en fonction de l'évolution des besoins. En tout état de cause, dès que des créneaux se libèrent, il devrait en préempter une partie pour se constituer une réserve.

5. Procéder à l'expérimentation de la décentralisation des aéroports

Les collectivités territoriales interviennent depuis longtemps alors qu'elles ne détiennent encore aucune compétence légale spécifique en matière aéroportuaire. La décentralisation expérimentale prévue par la loi « *démocratie de proximité* » confortera leurs actions en légalisant leur compétence.

Mais compte tenu des enjeux internationaux du transport aérien et de la nécessité de bénéficier d'un marché suffisamment large, une approche interrégionale, voire transfrontalière, mériterait de compléter cette décentralisation. Elle permettrait de tirer parti de la coopération, existante ou à mettre en place, entre aéroports au sein d'une aire suffisamment vaste.

Des schémas régionaux et interrégionaux des aéroports - éléments constitutifs des schémas de services collectifs des transports - devraient être élaborés pour assurer les cohérences infra-régionale et interrégionale et pour favoriser l'implication des différents acteurs. A cette fin, les outils actuels de coordination (missions interministérielles et interrégionales d'aménagement du territoire (MIAT), structures de coopération transfrontalière) devraient être utilisés.

En outre, la décentralisation expérimentale devra s'accompagner d'une clarification des concepts « aéroportuaires » et de la définition préalable de la politique aéroportuaire de l'Etat. Ainsi pourra être assurée la cohérence entre les aéroports transférés aux collectivités territoriales et les aéroports que l'Etat conservera, en s'appuyant notamment sur les schémas régionaux et interrégionaux des aéroports et sur les contrats de plan.

Toutes les concessions (ou autorisations d'occupation temporaire du domaine public) - et pas seulement celles concernant les aéroports faisant l'objet de l'expérimentation - devront être renouvelées ou prorogées au minimum jusqu'à la date de fin de cette expérimentation, si leur échéance est antérieure.

Pendant cette période expérimentale, il conviendrait d'instaurer une commission nationale tripartite (Etat, collectivités territoriales et chambres de commerce et d'industrie), laquelle serait chargée :

- d'assurer, en concertation avec les populations et leurs représentants, le suivi de la phase d'expérimentation ;
- de proposer au gouvernement des mesures visant à la modernisation du régime de gestion aéroportuaire actuellement en vigueur.

Ce n'est qu'une fois l'expérimentation achevée et si le transfert de compétences est confirmé et généralisé, que les collectivités territoriales devront choisir le régime de gestion et désigner les gestionnaires de leurs aéroports.

6. Réformer les systèmes de gestion des aéroports français

Pour tous les aéroports, s'il est nécessaire d'alléger la tutelle administrative à laquelle ils sont soumis, il est aussi essentiel de conserver une maîtrise publique de leur implantation et de leur exploitation.

En ce qui concerne les aéroports moyens, il serait souhaitable de mobiliser autour des projets de développement l'ensemble des décideurs concernés : conseil régional, conseil général, municipalité et grands industriels locaux, utilisateurs ou non de l'aéroport.

Structure rénovée ou nouvelle et dans tous les cas concertation renforcée, l'objectif est de parvenir à ce que tous soient informés et associés à l'élaboration des projets en cause et se les approprient.

Cette évolution de structure doit s'accompagner d'une clarification négociée de la situation du personnel.

7. Identifier les aéroports de proximité européens

Leur dénomination peut être différente dans les autres pays : aéroports satellites en Allemagne par exemple.

En s'inspirant des principaux critères retenus pour les aéroports français, l'UCCEGA pourrait se voir confier ce repérage avec le souci d'analyser les lignes aériennes existantes ou à mettre en œuvre.

B - POUR LES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ : TIRER PARTI DU DÉVELOPPEMENT DE FONCTIONS SPÉCIFIQUES

Les aéroports de proximité devraient être mieux employés et soutenus lorsqu'ils présentent, pour eux-mêmes, pour leur zone de chalandise et plus généralement pour l'aménagement du territoire, un potentiel réel de développement.

Ce potentiel existe parce qu'ils exercent des fonctions répondant à une demande nouvelle : trois fonctions principales méritent une attention particulière.

1. Complémentarité avec un grand aéroport à quasi-saturation

La complémentarité entre le grand aéroport et l'aéroport de proximité peut prendre différentes formes :

- le plus important se déleste d'un certain nombre d'activités qu'il ne peut ou ne veut plus assurer. Cette option vient immédiatement à l'esprit mais n'est pourtant pas forcément la plus souhaitable pour assurer le développement équilibré du plus petit. Ainsi en est-il lorsque le délestage ne porte que sur des activités marginales moins rentables nécessitant une logistique rapide et entraînant souvent des nuisances ;

- un aéroport de proximité recevra des délestages ponctuels (vols retardés, vols humanitaires ou sanitaires, vols liés à des évènements ou à la météo...) ou périodiques qui imposent de conserver un potentiel d'intervention important uniquement pour des plages limitées dans le temps, au moment des grands départs en vacances par exemple.

Le Conseil économique et social recommande une collaboration plus positive et plus structurée sur la base d'une négociation gagnant/gagnant.

Celle-ci devrait s'opérer notamment dans les domaines suivants :

- accueillir certaines lignes exploitées au niveau du grand aéroport pour permettre à ce dernier de mieux répartir ses liaisons ;
- organiser des liaisons stables et permanentes, entre des aéroports secondaires européens et des aéroports de proximité français ;
- dans les périodes d'insécurité, assurer un rôle de déstage, reconnu comme une mission quasi permanente et justifiant les investissements réalisés sur la plate-forme du plus petit.

L'aviation d'affaires peut être aussi bénéficiaire, si elle en a besoin, du desserrement des grands aéroports et même contribuer au développement de certains aéroports de proximité.

Les avantages en sont :

- réduction des retards et des attentes au décollage ;
- possibilité d'éviter les annulations ;
- latitude de travailler dans l'avion ;
- possibilité d'acheminement rapide de fret à haute valeur ajoutée...

2. Mise en valeur d'un potentiel de développement économique, industriel ou touristique, existant ou à venir

Un aéroport de proximité peut, par une desserte aérienne appropriée, contribuer à la vitalité d'un pôle de développement économique, technologique, de recherche...

Par exemple, dans le cas de Sophia Antipolis, une collaboration plus intense avec l'aéroport de Cannes-Mandelieu pourrait être envisagée.

Un aéroport de proximité peut favoriser la promotion de sites ou de zones touristiques. Ainsi les aéroports de Carcassonne, Dinard et Saint-Étienne ont vu leur développement s'accroître à partir de leur desserte par une compagnie à bas prix : 75 % des passagers pour Carcassonne sont des britanniques ou des belges.

Les aéroports de proximité peuvent aussi constituer des atouts pour la promotion de zones d'activités aéroportuaires et pour l'accueil de nouveaux investisseurs.

Ces zones d'activités aéroportuaires pourraient s'inspirer des zones plus futuristes que l'on trouve aux États-Unis, accessibles aux avions d'affaires jusqu'au pied du bureau ou de l'usine.

3. Désenclavement de certaines zones et participation au maillage du territoire en moyens de transports

La préoccupation d'un aménagement équilibré du territoire nécessite de doter l'ensemble de la France et l'Europe d'un système global de transports répondant aux principes d'efficacité, de continuité et de complémentarité.

Un aéroport de proximité situé dans certaines zones géographiques dépourvues d'autres moyens de transports efficaces apporte une réponse à cette préoccupation d'utilité sociale.

C - POUR LES AÉROPORTS VOLONTAIRES : SE CONSTITUER EN RÉSEAU

1. Un réseau : pourquoi ?

Un réseau peut permettre :

- de proposer une communauté d'objectifs en fonction d'intérêts communs entre des aéroports qui prendraient des engagements de comportement homogène et adopteraient une démarche qualité au bénéfice de leurs utilisateurs ;
- d'exploiter, de façon optimale, le marché potentiel du trafic aérien, avec mise en commun des moyens pour une stratégie commerciale plus large ;
- de tirer parti de la complémentarité des équipements existant sur les aéroports membres du réseau ;
- d'établir un argumentaire le plus objectif possible dans le domaine de l'environnement pour optimiser le dialogue avec les associations de riverains ;
- de convaincre, grâce à des études de retombées économiques, les acteurs locaux, entreprises et collectivités, de l'impact d'un aéroport de proximité sur le développement local et sur les créations d'emplois, afin qu'ils s'approprient le développement de cet équipement ;
- de donner aux membres du réseau les moyens de négocier avec les compagnies aériennes afin d'influer sur leur stratégie, notamment en leur demandant des engagements sur la durée ;
- de promouvoir une meilleure complémentarité avec les grands aéroports ;
- de stimuler plus fortement le développement de liaisons nationales puis européennes au départ des zones enclavées ou tout au moins mal desservies ;
- de développer de façon plus efficace la concertation avec les pouvoirs publics nationaux et européens.

2. Des critères d'intégration

Réaliser un tel réseau requiert des critères de sélection suffisamment stricts et une adhésion fondée sur le volontariat pour éviter des déboires coûteux *a posteriori*.

Les principaux critères pourraient être les suivants :

- un volume suffisant de trafic qui conditionne leur rentabilité (ces aéroports qui assurent déjà un trafic de plusieurs centaines de milliers de passagers devraient viser le million) ;
- une longueur de pistes suffisantes pour accueillir également des avions moyen-porteurs (100 à 200 places) ;
- des infrastructures permettant d'offrir un service de qualité, d'assurer la sécurité et la sûreté, d'éviter des investissements trop lourds et trop risqués ;
- l'existence d'une zone à vocation économique ou touristique affirmée, voire enclavée, dont le développement est conditionné par l'aéroport ;
- des liaisons efficaces avec les autres modes de transport, train ou route, et une connexion satisfaisante aux technologies de la communication pour transmettre des informations en temps réel ;
- une taille qui permette de respecter l'environnement et la tranquillité des riverains, sans pour autant obérer les possibilités de fonctionnement de l'aéroport ;
- une motivation des décideurs régionaux et locaux s'impliquant aux côtés des gestionnaires sur le projet de développement de l'aéroport.

3. Les conditions de réussite

Pour que le réseau remplisse correctement son rôle, il convient :

D'établir un état des lieux, site par site et région par région, partagé par les membres du réseau :

Cet état des lieux devrait intégrer :

- l'analyse des relations avec les compagnies et les collectivités locales ;
- les préoccupations d'environnement et d'aménagement du territoire ;
- et déboucher sur les perspectives de développement du transport aérien.

D'élaborer une charte du réseau :

La charte devrait :

- se référer aux critères précités ;
- comporter des engagements en termes de qualité ;
- définir les relations avec les partenaires (collectivités, milieux économiques ou populations) ;
- et prévoir les conditions de son évaluation.

D'examiner :

- les cas de coopération, voire de regroupement, aux niveaux régional, interrégional et transfrontalier, en recherchant des appuis via les contrats de plan et les fonds structurels ;
- les possibilités d'extension du réseau en Europe.

De se fonder sur le savoir-faire des chambres de commerce et d'industrie :

- elles ont réalisé des investissements importants sur les aéroports ;
- elles ont acquis une expérience de la gestion aéroportuaire, en leur qualité d'opérateurs historiques, depuis plus de soixante-dix ans ;
- elles détiennent, au-delà, une expérience générale du développement économique local.

De demander à l'UCCEGA-les aéroports français d'être la structure nationale de coordination dès l'établissement de l'état des lieux :

- le projet de réseau est un moyen d'optimiser le transport aérien en misant sur la complémentarité et en tenant compte des schémas régionaux ou interrégionaux des aéroports. Il n'a pas vocation à concurrencer les aéroports non membres ;
- l'UCCEGA, qui regroupe en son sein 143 aéroports, dont des aéroports plus grands et des aéroports plus petits, est bien placée pour appréhender et défendre l'intérêt d'un réseau d'aéroports de proximité ;
- sa connaissance approfondie du secteur aéronautique et des questions concernant le transport aérien, sa vision globale des différents types de gestion aéroportuaire et sa capacité à élaborer des études devraient lui permettre de jouer le rôle indispensable de structure de coordination nationale avec des moyens appropriés à définir ;
- sa démarche qualité, initialisée en mars 2000 avec l'ensemble des partenaires de la chaîne du transport aérien, publics et privés, qui a déjà conduit à la création d'un comité national de la qualité en matière aéroportuaire, lui permettrait d'intégrer le réseau d'aéroports de proximité.

*
* *

En ce début de millénaire, avec le progrès technologique, l'accroissement de la mobilité, la montée des préoccupations environnementales, le transport dans son ensemble pose des questions majeures de choix et de responsabilité aux pouvoirs publics.

Le Conseil économique et social considère que la croissance du transport aérien se poursuivra. L'Union européenne, vaste marché domestique, s'élargit à de nouveaux pays. L'accroissement du temps libre permet des voyages plus fréquents et plus lointains à des prix abordables.

Des besoins de transport aérien existent, d'autres apparaissent et ne sont pas satisfaits alors que cette activité vitale participe à la consolidation du développement économique et à la qualité de vie des populations.

Cette situation est le résultat des stratégies des compagnies aériennes, mais également la conséquence de politiques publiques conduites jusqu'à présent.

Pour répondre aux attentes nouvelles, améliorer la desserte des territoires et mieux prendre en compte les aspirations des riverains, le Conseil économique et social demande que tout soit mis en œuvre pour favoriser le développement d'un ensemble harmonieux d'aéroports de proximité.

Sa cohérence indispensable avec les autres aéroports et les autres modes de transport ne peut que résulter de schémas régionaux et interrégionaux des aéroports bien intégrés dans les schémas de services collectifs.

L'impact positif que peuvent avoir les aéroports de proximité sur la vie des populations et sur l'aménagement du territoire justifie que le gouvernement, les collectivités locales, mais aussi les compagnies aériennes leur accordent l'attention qu'ils méritent et les moyens dont ils ont besoin.

*

* *

ANNEXE A L'AVIS

SCRUTIN

Scrutin sur l'ensemble du projet d'avis

Nombre de votants.....119

Ont voté pour.....119

Le Conseil économique et social a adopté.

Ont voté pour : 119

Groupe de l'agriculture - M. Girardi.

Groupe de l'artisanat - MM. Delmas, Gilles, Kneuss, Lardin, Perrin, Teilleux.

Groupe des associations - MM. Bastide, Coursin, Gevrey, Mmes Jacqueline Mengin, Mitrani.

Groupe de la CFDT - Mmes Azéma, Battut, MM. Boulier, Denizard, Mme Lasnier, MM. Lorthiois, Mennecier, Moussy, Mmes Paulet, Pichenot, MM. Quintreau, Rousseau-Joguët, Toulisse, Vandeweege.

Groupe de la CFE-CGC - MM. Bonissol, t'Kint de Roodenbeke, Sappa.

Groupe de la CFTC - MM. Deleu, Faki, Naulin, Michel Picard, Vivier.

Groupe de la CGT - MM. Alezard, Andouard, Mmes Bressol, Crosemarie, M. Demons, Mme Duchesne, M. Forette, Mmes Geng, Hacquemand, M. Le Duigou, Mme Lemoine, M. Manjon.

Groupe de la CGT-FO - MM. Bailleul, Gamblin, Mme Hofman, M. Houp, Mme Monrique, MM. Pinaud, Reynaud, Sohet.

Groupe de la coopération - MM. Ducrotté, Jean Gautier, Grave, Marquet, Jacques Picard, Segouin, Verdier.

Groupe des entreprises privées - MM. Bernard Boisson, Cerruti, Chesnaud, Michel Franck, Freidel, Pierre Gauthier, Ghigonis, Joly, Kessler, Lebrun, Leenhardt, Marcon, Noury, Pellat-Finet, Pinet, Séguéy, Didier Simond, Talmier, Tardy.

Groupe des entreprises publiques - M. Ailleret, Mme Bouzitat, MM. Brunel, Chauvineau, Martinand.

Groupe des Français établis hors de France, de l'épargne et du logement - MM. Cariot, Gérard, Mme Rastoll.

Groupe de la mutualité - MM. Chauvet, Davant, Ronat.

Groupe des personnalités qualifiées - MM. Bonnet, Brard, Mme Brunet-Léchenault, MM. Camoin, Dechartre, Mmes Elgey, Guilhem, MM. Jeantet, Mékachera, Motroni, Navarro, Pasty, Piazza-Alessandrini, Pompidou, Didier Robert, Mme Steinberg, M. Teulade.

Groupe des professions libérales - MM. Guy Robert, Salustro.

Groupe de l'UNAF - MM. Billet, Bouis, Brin, Guimet, Mmes Lebatard, Petit.

Groupe de l'UNSA - MM. Barbarant, Mairé, Masanet.

DÉCLARATIONS DES GROUPES

Groupe de l'agriculture

Le déroulement, simultanément à la séance plénière, du congrès de la FNSEA à Versailles n'a pas permis à tous les membres du groupe de l'agriculture de prendre part au vote pour soutenir le rapport et l'avis de M. Lebrun comme ils l'auraient souhaité.

Les transports représentent, en effet, un outil essentiel de développement. A la fois éléments structurants et éléments coordonnateurs, ils sont un levier précieux de l'expression de la croissance de l'économie.

Le transport aérien est de ceux-ci, comme le sont également les transports terrestres ou maritimes.

Il ne peut y avoir de développement équilibré ne reposant pas sur des infrastructures performantes.

Les difficultés conjoncturelles que connaît actuellement le transport aérien ne doivent pas conduire à masquer la nécessité d'une vision future et objective du trafic aérien.

Trop d'éléments se conjuguent qui rendent indispensable une réorganisation de nos infrastructures de transport aérien. Les retards, les saturations, les effets pernicieux, les répercussions sur l'environnement etc. exigent que l'on réfléchisse à des voies d'avenir qui soient mieux adaptées aux besoins évolutifs de notre monde moderne et de nos concitoyens.

Les aéroports de proximité peuvent s'inscrire, avec succès, dans une telle démarche.

Aéroports de taille moyenne, bénéficiant d'infrastructures déjà existantes, ils apparaissent comme une alternative judicieuse et surtout bien insérée dans la préoccupation qui demeure constamment la nôtre d'un aménagement équilibré du territoire.

Trop de régions demeurent encore enclavées ou mal desservies. Cela n'est plus admissible. Leur éloignement vient encore aggraver des conditions déjà difficiles de développement, parfois jusqu'à mettre en cause l'homogénéité du tissu économique ou social.

Les aéroports de proximité sont en outre de nature à placer notre pays dans une stratégie d'avenir.

Il en va ainsi du tourisme : la fiabilité de dessertes sur l'ensemble du territoire devient un argument de poids dans un contexte concurrentiel très développé.

Il en va également de la nécessité d'un accès rapide à l'ensemble du territoire. Une étude récente de l'INSEE montre que le développement des dessertes dites « diagonales » est en expansion.

Il en va enfin d'une meilleure liaison des capitales régionales entre elles. L'Europe des régions se construit progressivement et les grandes métropoles ne pourront jouer et tenir leur rôle que si elles sont innervées de tous les moyens de transport modernes.

Les transports aériens sont indispensables à un développement économique et social équilibré. Mais, ils doivent, pour cela s'inscrire dans un cadre de réflexion positif, qui soit à la fois global et cohérent.

Les aéroports de proximité ne peuvent se concevoir de façon isolée les uns des autres non plus que de façon séparée des grands aéroports ou des autres modes de transport. Une articulation et une cohérence doivent soutenir les projets. C'est pourquoi nous insistons sur la nécessité d'insérer les aéroports dans un maillage organisé du territoire, relayé par les autres modes de transport existants. Nous devons avoir le souci de la complémentarité des équipements et de l'optimisation des coûts afin de répondre au mieux et au plus près de la demande des usagers.

Cette évolution ne pourra être conduite en l'absence d'une volonté politique forte afin que les contraintes évoquées dans les travaux soient levées. Les aéroports de proximité doivent disposer de toutes les conditions nécessaires à une mise en concurrence loyale avec leurs homologues européens. Il importe de renforcer l'harmonisation en matière de politique globale du transport aérien.

Les infrastructures et la logistique demeurent des éléments fondamentaux de la compétitivité. Leurs performances seront un atout supplémentaire dans l'avancée européenne.

Groupe de l'artisanat

Partisan d'une politique globale du transport, le groupe de l'artisanat apprécie que le Conseil économique et social s'intéresse plus particulièrement au secteur aérien dont l'augmentation du trafic et l'encombrement de certains aéroports posent autant de problèmes de sécurité et de nuisances que de stratégie politique dans un contexte d'ouverture à la concurrence imposée par l'Europe.

Sans tomber dans le travers d'une polémique sur la décision de création d'un troisième aéroport, l'avis a le mérite de traiter cette question du transport aérien dans un cadre plus large, intégrant à la fois les préoccupations d'ordre économique, social et territorial.

Sur le plan économique, l'existence d'un nombre important d'aéroports dits « de proximité » est une donnée fondamentale qui ne peut être écartée plus longtemps de la réflexion générale, dans la mesure où elle constitue une des réponses appropriées aux nombreuses interrogations posées par le développement du trafic aérien.

En effet, comme le souligne à juste titre l'avis, ils peuvent non seulement assurer la complémentarité avec les autres modes de transport terrestres mais aussi contribuer à l'optimisation des coûts autant qu'à la meilleure satisfaction des usagers du fait de la diminution des retards, des files d'attente, des nuisances phoniques liées aux encombrements des grands aéroports.

Au-delà de la volonté politique de tirer parti de cette formidable infrastructure existante, il faut bien sûr organiser au mieux la cohérence de l'ensemble du dispositif et veiller à une réelle complémentarité des équipements.

Pour cela, la mise en réseau préconisée dans cet avis est à notre sens la solution la plus adaptée à condition toutefois d'en lever les freins. Il s'agit bien sûr d'adapter à la fois la durée des concessions et la gestion proprement dite des aéroports aux contraintes d'investissements liées à la modernité du réseau sans oublier de tenir compte des exigences de l'Europe.

Bien qu'étant conscient des impératifs de rentabilité des investissements en la matière, le groupe de l'artisanat a souhaité compléter et nuancer l'avis sur quelques points :

- concernant les critères de sélection des aéroports de proximité, du fait que l'avion contribue dans certaines zones rurales à la dynamique du développement local et à la pérennité des entreprises artisanales, il lui a semblé important d'introduire la notion de zones enclavées qui lui paraît aussi vitale que l'aspect économique ou touristique,
- dans le même ordre d'idées, il lui est apparu délicat de fixer de manière trop arbitraire un volume déterminé de passagers et une taille donnée des avions porteurs, tout en estimant impératif de cerner au mieux les critères de rentabilité pour s'assurer de la réussite de ce réseau,
- enfin, le groupe de l'artisanat partage la nécessité de faire appel à la mobilisation de tous les acteurs privés et publics pour faire aboutir ce projet et ainsi ensemble défendre cette spécificité française d'un développement harmonieux des territoires, indispensable à la vitalité de notre économie.

Le groupe de l'artisanat a voté favorablement cet avis.

Groupe des associations

Les prévisions considérables de croissance des transports dans les années à venir, incluant bien sûr le transport aérien, posent des problèmes redoutables, en particulier dans le domaine de l'implantation de nouveaux aéroports. La préservation de l'environnement, la prise en compte de réactions des populations concernées par les nuisances sonores ou autres, liées à l'accroissement du trafic, seront de plus en plus au centre des procédures de décision dans le domaine des transports.

Dans ce contexte, les régions vont avoir une responsabilité majeure. En charge du développement économique et de l'aménagement du territoire, elles seront amenées à inclure le transport aérien dans leur prospective de développement et dans une perspective intermodale.

Les aéroports de proximité peuvent être alors, pour elles, une chance. Or, actuellement, sauf exception, les régions ne semblent pas avoir pris toute la mesure de cet enjeu, ainsi les schémas régionaux des transports incluent peu le transport aérien.

Les collectivités locales doivent aussi avoir des préoccupations de prospective. Les plans locaux de développement et d'aménagement doivent tenir compte, dans la perspective d'une implantation ou d'un développement d'un aéroport de proximité, des périmètres indispensables non constructibles. Les collectivités doivent avoir une rigueur certaine dans ce domaine pour éviter qu'au cours du temps, des populations ne se retrouvent dans des zones de bruit et de nuisance invivables. La maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports a fait l'objet de plans d'exposition au bruit qui interdisent de construire ou de densifier dans un périmètre précis. Or, ces plans, déjà anciens, aux procédures complexes, ne sont plus guère d'actualité tant la pression est forte dans le domaine de la construction. Ces plans, bien entendu, ne prennent pas en compte les possibles agrandissements des aéroports et donc « figent » en quelque sorte les zones non constructibles. De plus, un certain laxisme perdure, d'autant plus que les *plans de gêne sonore* permettent, dans certaines conditions, de faire bénéficier des habitations et équipements collectifs divers, d'aides à l'insonorisation. Il reste à espérer que ceci ne deviendra pas un argument de vente !

Le développement du transport aérien, et par conséquent des aéroports de proximité, devra de plus en plus prendre en compte les nuisances engendrées par le bruit et la pollution même si l'importance de cette dernière est controversée. Ceci ne pourra se faire qu'avec la participation de tous : élus, acteurs économiques, populations, riverains. Il n'est plus concevable aujourd'hui de prendre des décisions d'implantation ou de développement qui ont de telles répercussions sur la vie quotidienne, sans concertation sérieuse des populations concernées. Les décisions concernant les équipements de transport aérien ne peuvent s'envisager que dans une réflexion globale concernant l'ensemble des transports et leur complémentarité. Cette réflexion doit également s'inscrire dans une réflexion prospective sur le développement. C'est dans une cohérence d'ensemble après toutes les concertations nécessaires que les décisions prises peuvent être acceptées et mises en œuvre avec efficacité.

Mais le coût et l'importance des équipements nécessaires au développement du transport aérien imposent une grande rigueur dans les décisions. Il impose, au-delà de la responsabilité propre des collectivités locale concernées, une réflexion générale, interrégionale, nationale, les cas échéant transfrontalière. La France ne saurait se couvrir d'aéroports de proximité sans réflexion d'ensemble sur les perspectives de développement des besoins en transport et de leur possible articulation.

Le groupe a voté l'avis.

Groupe de la CFDT

L'avis présente une analyse correcte de la situation du transport aérien et de son évolution, en particulier à partir du développement des « *hubs* » et de l'émergence des compagnies « *low cost* ». Les conséquences de la construction d'un réseau européen de trains à grande vitesse auraient cependant pu faire l'objet d'une étude plus approfondie. Le document du Conseil économique et social nous éclaire également sur les règles actuelles de gestion des aéroports et les évolutions probables tant au plan européen qu'au plan national.

Il analyse de façon pertinente le potentiel que constituent les aéroports de proximité pour le développement local. Il situe bien les évolutions nécessaires en terme de gestion dans le cadre de projets de développement impliquant l'ensemble des acteurs locaux (collectivités, acteurs économiques, riverains). Dans ce cadre, la CFDT approuve la proposition d'une expérimentation de la régionalisation des aéroports de proximité.

En revanche, le souci d'une cohérence de l'ensemble du dispositif semble trop peu présent. L'objectif du développement local ne constitue pas à lui seul une garantie d'aménagement harmonieux du territoire. La volonté de désenclaver certaines régions et l'optimisation des investissements supposent une action volontariste. Tous les aéroports ne peuvent ni ne doivent avoir les mêmes perspectives de développement mais la loi du marché ne suffira pas à opérer les choix les plus judicieux.

La CFDT souhaiterait que la réflexion soit approfondie dans plusieurs directions. Quel rôle peut jouer l'Etat à travers les schémas de services collectifs et les contrats de plan pour contribuer à optimiser la desserte des territoires ? Quel pourrait être le rôle de l'Union européenne à travers le Schéma de développement de l'espace communautaire et les fonds structurels européens ? Comment définir les grands axes d'un aménagement du territoire en matière d'aéroports mais aussi de complémentarité des modes de transports ? Les chambres de commerce et d'industrie locales, au mieux départementales, ont-elles la dimension pertinente pour gérer des logiques au moins régionales, voire interrégionales ?

Des réponses à ces questions sont néanmoins esquissées par l'évocation des coopérations interrégionales et transfrontalières, l'action du Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien et l'extension de son principe à l'Union européenne, la mise en réseau des aéroports de proximité...

Compte tenu de ces orientations qu'il partage, le groupe de la CFDT a voté l'avis, tout en souhaitant que la réflexion puisse être poursuivie.

Groupe de la CFE-CGC

Le groupe de la CFE-CGC est satisfait que le Conseil économique et social se soit penché sur les aéroports de proximité dans l'économie française et leur rôle important comme outil d'aménagement du territoire. Il ne peut que partager le constat que le rapport et l'avis mettent en avant sur les profondes mutations que connaît le transport aérien.

Les plates-formes de correspondance se développent. Les compagnies se restructurent. Les fermetures de lignes, la concurrence du TGV, le 11 septembre, etc. ont entraîné une baisse non négligeable d'activité du trafic aérien. En tout lieu, le volume atteint par le trafic des grands aéroports a des conséquences en termes de régularité et d'environnement. En effet, la sécurité est primordiale pour les usagers ; les nuisances deviennent inacceptables pour les riverains qui n'hésitent plus à se mobiliser ; les dessertes, les fréquences et les prix sont davantage pris en compte par les voyageurs.

Dans un tel contexte, les aéroports de proximité peuvent satisfaire certains besoins et répondre en grande partie aux nouvelles attentes. Les compagnies « low cost » semblent répondre à ces attentes et besoins. Elles développent leurs activités sur des aéroports de proximité. Elles pratiquent d'autre part des formules « bas prix » attirant ainsi une clientèle sensible à ces tarifs.

La croissance de la demande globale de transports ne pourra, à l'avenir, que démultiplier les problèmes déjà existants. La recherche d'une contribution plus équilibrée des différents modes de transport, privilégiant notamment l'intermodalité, autoriserait une utilisation plus rationnelle des différents réseaux de transport. Le groupe de la CFE-CGC approuve les recommandations de l'avis.

Les aéroports sont pour la plupart déficitaires. Ce qui inquiète les chambres consulaires, ce sont les modalités d'une éventuelle réforme du régime de concessions. Ces problèmes sur la durée des concessions sont des freins qu'il faut absolument lever pour permettre le développement des aéroports de proximité.

La loi sur la démocratie de proximité doit permettre, à titre expérimental, aux collectivités locales d'intervenir davantage dans l'exploitation des aéroports. Car il est vrai que la répartition des compétences et des responsabilités est actuellement trop déséquilibrée.

A la fin de cette période expérimentale, des propositions pourront être faites pour une modernisation du régime de gestion actuellement en vigueur.

Le groupe de la CFE-CGC est conscient que le pays ne se développera que si son système de communication et de transport est pris en compte dans toute sa globalité et sa complexité. Une politique globale des transports et de communication coordonnée est donc indispensable et doit s'inscrire dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire ambitieuse.

Les aéroports doivent travailler en réseaux. Les différents acteurs doivent agir de manière concrète et interactive et dans un cadre partenarial. Les formes de partenariat entre ces acteurs doivent avoir un but commun : trouver un juste équilibre entre le maintien de l'activité de l'aéroport de proximité, l'emploi et la qualité de vie.

Bien entendu, les conditions de réussite reposent aussi sur la compétence et le savoir-faire des acteurs, notamment des chambres de commerce et d'industrie. Notre collègue de la CFE-CGC, André Sappa, l'avait bien mis en évidence dans l'avis sur les CCI en 2001 qu'il a présenté le 4 avril 2001.

Le groupe de la CFE-CGC a émis un vote positif.

Groupe de la CFTC

Le transport aérien est aujourd'hui une activité essentielle pour l'économie en raison de l'augmentation du trafic et d'une attente d'accroissement du temps libre. Il est probable que ce trafic continuera de croître avec l'élargissement de l'Union européenne et dans une concurrence avec le TGV.

La politique de « *Hub* » se réalise au profit de Paris et de quelques grands aéroports régionaux, au détriment des liaisons des lignes transversales. De plus, les grands aéroports seront dans l'incapacité de répondre à la demande des

prochaines années. Enfin, un encadrement de certains espaces du ciel, et un engorgement chronique des infrastructures sont sources d'insécurité et de retards.

Les aéroports de proximité peuvent répondre aux difficultés évoquées, et participent à la politique d'aménagement du territoire.

Un meilleur maillage dans la complémentarité doit s'organiser et participer ainsi au maintien d'activités économiques et concrétiser le concept de développement durable : desserrement des grands aéroports, réduction des nuisances, réponse à un meilleur service aux usagers. En outre, l'apparition des lignes à bas prix, de point à point, permet un développement économique et social, et apporte une réponse diversifiée à une demande touristique accrue.

Une interrogation subsiste concernant le problème de la durée des concessions. Tous les acteurs sont dans l'attente d'une directive européenne sur les concessions de services pour y répondre.

Le groupe de la CFTC soutient les propositions de l'avis : améliorer la cohérence européenne ; mieux inscrire dans la durée les relations entre aéroports, compagnies aériennes et collectivités locales, afin de rentabiliser et pérenniser les investissements et préserver l'emploi.

Il appartient aux gestionnaires d'aéroports de rechercher une diversification des compagnies et prestations et de mieux se prémunir contre les défaillances coûteuses. Les aéroports de proximité peuvent être mieux employés par :

- une complémentarité avec les grands aéroports existants ;
- la mise en valeur et la promotion du potentiel de développement économique ;
- une participation à un aménagement équilibré du territoire français et européen par une implication dans un système global des transports répondant aux principes d'efficacité, de continuité et de complémentarité.

Le groupe de la CFTC soutient les propositions de l'avis en préconisant une réflexion à long terme, prenant en compte les transports, les problématiques de leur organisation et la responsabilité des collectivités locales. Il devient donc urgent d'ouvrir ce débat citoyen sur l'organisation des transports qui engage les modes de vie des futures générations. C'est pourquoi la CFTC soutient les préconisations de l'avis concernant les aéroports de proximité et souhaite qu'elles soient articulées avec la réflexion sur la création d'un troisième aéroport international.

Le groupe de la CFTC a voté l'avis.

Groupe de la CGT

Les aéroports sont aujourd'hui au cœur d'enjeux considérables. Leur impact dans la mondialisation des échanges conditionne pour une part le développement économique et la croissance française et européenne. Leur efficacité passe par leur inscription dans un ensemble de réseaux de transports modernes, rapides et efficaces. Pour que les aéroports de proximité participent concrètement à la mise en valeur du territoire, soient des catalyseurs du

développement urbain et facteur de décentralisation, ils doivent s'inscrire dans un schéma régional, national et européen de liaisons de transport complémentaires, modales et multimodales.

C'est dans cette logique, prenant en compte les préoccupations d'intérêt général, d'aménagement du territoire, de réponse aux besoins et de gestion de long terme que votre rapport et votre avis s'inscrivent.

Sur la nécessité « d'impliquer davantage les acteurs dans la politique du transport aérien », nous aurions souhaité que chaque décision concernant la construction, l'agrandissement, le fonctionnement d'un aéroport soit précédée d'une phase d'information et de concertation avec les associations de riverains et d'usagers, les organisations syndicales, les collectivités territoriales.

En l'absence de liaisons ferroviaires performantes, des lignes aériennes sont vitales. Elles tendent à assurer une prestation de service répondant aux normes de service public à savoir : continuité, régularité, capacité et prix.

La libéralisation du transport aérien, la concurrence pilotée par les exigences de rentabilité avec la polarisation sur certains créneaux, la guerre des tarifs, obèrent aujourd'hui toutes possibilités de péréquation qui conditionnent l'existence de réponses de service public et la prise en compte des besoins d'aménagement du territoire.

Avec vous, nous nous interrogeons sur les objectifs et la stratégie du gouvernement français, seul qui n'accorde que des reconductions courtes de concession.

Concernant les aéroports, vous indiquez : « Il est nécessaire d'alléger la tutelle administrative à laquelle ils sont soumis, il est aussi essentiel de conserver une maîtrise publique de leur implantation et de leur exploitation ». Nous partageons totalement le souci de maintenir et de développer une maîtrise publique.

Deux aspects auraient mérité un développement plus grand et un positionnement plus affirmé.

Il s'agit, en premier lieu, de la proposition de la Commission européenne relative à la création d'un ciel unique européen sous prétexte de l'encombrement du ciel dans certains espaces.

La CGT est pour conserver la maîtrise de notre espace aérien pour des questions de sécurité et de souveraineté et est favorable au développement de coopérations nouvelles entre les divers acteurs européens.

En second lieu, la concurrence acharnée que se livrent les compagnies aériennes et la progression de la formule « bas prix » ont une répercussion forte sur l'exploitation des aéroports, du matériel et du personnel navigant et au sol, sur leurs conditions de vie, de travail, sur les statuts et les salaires

Le problème de saturation du ciel et des aéroports, la multiplication des incidents au sol et en vol, les retards voire les suppressions de vols sont des charges supplémentaires et des contraintes pour les personnels et les usagers.

Chaque acteur du transport aérien doit être totalement impliqué et responsabilisé sur cet objectif.

Nous voterons donc le projet.

Groupe de la CGT-FO

Le groupe Force ouvrière tient à saluer la qualité du rapport et du projet d'avis sur les aéroports dits de « proximité ». Ces documents ont également et opportunément fait le point sur le transport aérien en général et la gestion des aéroports en particulier.

Le rapporteur dresse un constat lucide sur les conséquences de la déréglementation du transport aérien. En effet, comment pourrait-on laisser la « loi du marché » régner en maître sur l'aviation civile et dans le même temps demander aux compagnies aériennes de remplir des missions de service public ?

L'Etat peut-il par ailleurs privatiser les compagnies aériennes, les aéroports, et dans le même temps prétendre conserver leur contrôle pour s'assurer de l'aménagement du territoire ?

L'avis met justement en évidence les conséquences de la déréglementation qui a favorisé l'émergence de grandes plates-formes de correspondance au détriment des liaisons intérieures. Les compagnies à bas tarifs se développent à partir d'aéroports dits de « proximité », s'inscrivant ainsi dans une stratégie de « niche ». A juste titre, le projet d'avis s'inquiète quant à la pérennité de la présence de telles compagnies qui ont permis pourtant le développement sensible de ces aéroports.

Le rapporteur n'omet pas non plus de soulever le problème des investissements lourds et de la question cruciale des concessions.

Le groupe Force ouvrière partage également l'inquiétude quant aux pratiques sociales des compagnies à « bas coûts ».

Le risque d'appel d'offres européen, prévu par un projet de directive européenne, ferait que les gestionnaires d'aéroports pourraient perdre la gestion des infrastructures pour lesquelles ils ont investi. L'avis fait référence à des exemples européens où les Etats rendent les gestionnaires propriétaires de leur patrimoine foncier. Il cite en outre, en France, les Aéroports de Paris, puisque ADP est propriétaire d'une bonne partie de son patrimoine, à Orly comme à Roissy. Selon Force ouvrière, il conviendrait de créer un établissement public regroupant en son sein les aéroports français. Ce statut leur permettrait d'être propriétaires de leur patrimoine.

Par ailleurs, Force ouvrière se félicite que le projet d'avis dénonce l'absence de cohérence, dans la politique d'aménagement du territoire, du développement des aéroports, au niveau national, et souscrit aux propositions faites par le rapporteur.

L'ensemble des observations formulées par Force ouvrière a été largement pris en compte par le rapporteur.

Le groupe ose espérer que cet avis contribuera à faire prendre conscience à l'Etat des conséquences néfastes de la déréglementation de l'aviation civile, sur l'aménagement du territoire, et, bien entendu, sur le sort des personnels concernés, qu'il s'agisse des emplois directs et des emplois indirects.

C'est pourquoi le groupe Force ouvrière émet un avis favorable.

Groupe de la coopération

Le groupe de la coopération souscrit aux propositions de l'avis et souhaite souligner l'importance que l'on doit accorder au service aérien de proximité. Il peut porter remède au mal endémique français, à savoir la centralisation sur Paris. Les inconvénients de cette concentration sont connus, au-delà des nuisances et de la pollution, l'engorgement de la capitale jusqu'à la rendre invivable, avec en prime un risque déjà prononcé de renforcer le déséquilibre de l'aménagement du territoire.

La durée limitée des concessions constitue un handicap. Elle agit sur le délai d'amortissement des investissements lourds et des dépenses de sécurité pourtant justifiées et tout aussi lourdes. Cette courte période fait frémir tout gestionnaire, connaissant des règles comptables appliquées à toutes les sociétés commerciales. Le risque de déficit occasionné par cette méthode, contraire aux règles comptables habituelles, risque de provoquer de lourds déficits que les collectivités locales assument bien souvent. Pourquoi la France ne ferait-elle pas comme tous les autres pays en matière de concession ? Cela serait une bonne mesure qui préparerait à la concurrence européenne qui s'annonce.

Toutes les villes ne peuvent avoir un aéroport de proximité. Il est donc de nécessité absolue de mieux cadrer ceux-ci. Evitons la prolifération qui détériore l'esprit du transport aérien de masse. Il y a d'autres solutions par exemple l'avion d'affaires.

En Normandie, quatre aéroports se concurrencent dans un quadrilatère de 80 kms de côté, Caen - Deauville - Rouen - Le Havre. Ils souffrent de la division de la Normandie et entraînent un double gaspillage :

- financier d'abord, par la multiplication des mêmes investissements ;
- mais aussi un gaspillage de services, en divisant le marché qui devient insuffisant pour intéresser les compagnies aériennes. Cela constitue un gâchis pour les trois millions de Normands auxquels il faut ajouter l'immense réservoir de l'Ouest parisien très proche.

Plus généralement, il faut repenser la politique du transport - qu'elle soit voyageur ou fret, compte tenu : des exigences environnementales ; des spécificités françaises, à savoir 6000 kms de façade maritime, de l'importance de nos fleuves navigables ; de la forme hexagonale de notre pays, 1000 kms maximum entre nos extrémités territoriales ; de l'évolution du marché du transport et des évolutions techniques - TGV - « *low cost* » aérien - cabotage maritime ; des investissements importants, tel Port 2000 réalisé à l'embouchure de la Seine ; de l'économie mondiale sans cesse grandissante. Ce sujet interpelle les décisions actuelles, trop actuelles, ne se projetant pas dans ce que sera le transport en 2015 - 2020, à savoir le troisième aéroport ou la liaison fluviale Seine - Nord.

Ne passons pas à côté de ce que doit être le transport de demain, dans son ensemble y compris le transport aérien.

Groupe des entreprises publiques

L'avis qui nous est soumis a su resituer le sujet des aéroports de proximité dans le contexte des grandes évolutions du transport aérien.

Notre groupe souhaite souligner quelques aspects auxquels nous sommes particulièrement sensibles.

Le transport aérien est appelé, malgré la concurrence du TGV, à poursuivre une très forte croissance, notamment au sein de l'Union européenne. Cela nécessite une vigilance sans défaut sur les conditions de sécurité et nous approuvons l'avis quand il souligne que la puissance publique doit veiller à ce que la compétition économique et commerciale ne se développe en aucun cas au détriment de celle-ci.

A cela, il faut ajouter que les contraintes environnementales et la sensibilité des riverains aux nuisances limitent les capacités de développement des grands aéroports.

C'est bien dans ce contexte qu'il convient d'aborder la contribution des aéroports de proximité au développement du transport. Nous partageons la conviction que seule la décentralisation de leur gestion, qui va de pair avec une forte implication des acteurs locaux, leur insertion dans une approche intermodale, mais aussi interrégionale, permettra leur développement.

L'avis souligne la précarité de leur gestion, d'une part en raison du flou quant à l'avenir des modalités d'attribution des concessions, d'autre part en raison de leur dépendance à l'égard des compagnies « *low cost* » bien qu'elles leur ouvrent des perspectives nouvelles de développement.

Sur le premier point, du ressort des pouvoirs publics, la clarification des règles du jeu est essentielle : elle doit être pensée pour que ces aéroports dégagent les capacités d'autofinancement nécessaires et se positionnent dans une perspective durable de développement.

Tout autre est le rapport aux compagnies dites « *low cost* » qui font œuvre utile en ouvrant le transport aérien à des clientèles qui, sans elles, n'y auraient pas accès. Certes, il convient de rester vigilant à l'égard de la tentation que pourrait avoir certaines d'entre elles de fonder leur compétitivité sur des disparités sociales franchissant les limites de l'acceptable.

Notre groupe souhaite les voir s'engager dans le développement des aéroports de proximité. Mais la nature même de leur démarche nous semble contradictoire avec tout engagement durable. On ne peut pas avoir les avantages de la libéralisation sans devoir en subir aussi les limites.

Le groupe des entreprises publiques a voté le projet d'avis

Groupe de l'Outre-mer

Les notions d'aéroports de proximité, d'aménagement du territoire et de l'ouverture du ciel européen se posent Outre-mer dans des termes quelque peu différents de ceux posés dans l'avis dont la qualité est soulignée. Les différences sont liées à l'exiguïté des territoires, à leur enclavement, à leur éloignement du centre ou à leur dimension archipelagique.

En outre, les aéroports Outre-mer remplissent une triple vocation. Ils sont tous des aéroports internationaux accueillant des vols long-courriers et satisfont ainsi depuis longtemps aux exigences du transport international. Ils sont ensuite des aéroports nationaux en ce qu'ils sont les maillons indispensables à la continuité territoriale avec la métropole. En ce sens ils jouent déjà depuis longtemps le rôle d'aéroports de rabattement pour les « hubs » de Roissy ou d'Orly, voire d'autres aéroports cités dans le rapport. Le trafic avec la métropole représente ainsi 60 % du total du trafic de l'aéroport de Saint-Denis de La Réunion, 69% de celui du Lamentin à la Martinique, 63% de celui du Raizet en Guadeloupe.

Enfin leur vocation d'aménagement du territoire est évidente.

Deux questions se posent d'emblée : quelles compagnies aériennes pour quelles dessertes, et dans quel environnement régional ?

Jusqu'à présent l'architecture des compagnies aériennes desservant les aéroports Outre-mer était simple : une ou deux compagnies nationales se réservaient le trafic avec la métropole et donc aussi bien les exigences de service public et de continuité territoriale, que le côté plus attractif des migrations touristiques. Une ou deux compagnies locales, le plus souvent cofinancées par les pouvoirs publics locaux, assuraient les liaisons avec l'environnement régional, les vols de désenclavement étant laissés aux plus petites compagnies, voire à des clubs.

Du fait de la crise que connaît le transport aérien, Air France se retrouve en situation de monopole ce qui contribue à renchérir les tarifs et à rendre moins aisés les échanges avec des conséquences graves pour l'industrie touristique. En même temps, les compagnies régionales connaissent des difficultés financières sérieuses qui les contraignent à revoir leurs politiques de desserte.

En même temps l'environnement régional évolue, concomitamment d'autres pays s'intéressent à l'Outre-mer et ouvrent des liaisons. L'aéroport de Tahiti est régulièrement fréquenté par des compagnies néo-zélandaises, australiennes, chiliennes et naturellement américaines ; celui de Nouvelle-Calédonie par des compagnies australiennes et néo-zélandaises. L'aéroport de La Réunion offre des destinations vers Singapour et Johannesburg et les aéroports de nos départements français d'Amérique desservent depuis longtemps toute la Caraïbe et l'Amérique centrale.

Le gouvernement français est donc amené à associer les exécutifs locaux dans les négociations ou les accords qu'il mène en matière de liaisons aériennes.

Néanmoins, nombres des préconisations de l'avis s'y appliquent pleinement. Une double nécessité s'impose, la première concerne le bénéfice des dispositions du règlement européen 2408/92 en raison de leur vocation de continuité territoriale et de service public, la deuxième concerne le maintien de la maîtrise publique de l'implantation et de l'exploitation des aéroports : le groupe de l'Outre-mer adhère à l'idée du maintien de concessions de longue durée contrairement à ce que souhaite la Commission de Bruxelles, afin de donner une lisibilité suffisante de l'avenir aux partenaires publics et privés rassemblés autour de ces aéroports.

Il convient de réfléchir précisément au maillage qui peut être envisagé pour ces aéroports d'Outre-mer, avec leur région, la métropole, l'Europe.

Groupe des personnalités qualifiées

M. Piazza Alessandrini : « Le rapport et le projet d'avis présentent un intérêt indéniable : il était utile et nécessaire de faire le point sur le transport aérien, un secteur en pleine évolution. Le rapporteur a le mérite d'avoir fait apparaître tous les enjeux liés à cet aspect particulier du problème que constituent les aéroports de proximité. Ces évolutions se caractérisent notamment par une croissance forte et continue du transport aérien, par une certaine fragilité de ce secteur particulièrement exposé aux renversements de conjoncture, par une concentration accélérée à l'échelle mondiale, enfin par l'apparition de compagnies s'adressant à une clientèle nouvelle avec une politique de tarifs très attractifs. En ce qui concerne les enjeux, chacun voit bien, à la lecture de ce document, tout ce que les aéroports de proximité peuvent apporter en termes d'activité, d'emplois directs ou induits, d'aménagement équilibré du territoire, d'environnement. Par rapport à ces évolutions qu'il convient d'anticiper et à ces enjeux, le projet d'avis nous présente un certain nombre de propositions tendant à faire des aéroports de proximité un instrument d'aménagement du territoire. Sur ces propositions, on peut aisément s'accorder.

Mon propos se limitera donc à formuler quatre observations sur certains points qui méritent une attention particulière.

Premièrement, s'il paraît légitime d'aider les aéroports de proximité à se développer, d'utiliser tous leurs atouts, il serait sans doute fâcheux de le faire sans avoir une vue d'ensemble des plates-formes aéroportuaires sur le territoire national. En effet, la dispersion des efforts et des moyens peut conduire à réaliser des équipements lourds, coûteux, parfois surdimensionnés et improductifs. Le réseau d'aéroports doit obéir à une certaine rationalité. A cet égard, le rapport propose l'élaboration de schémas régionaux et interrégionaux d'aéroports. Ne peut-on aller plus loin et songer à un schéma national établi par la DGAC et la DATAR, en concertation avec les autorités régionales ? L'intégration d'un aéroport au schéma serait une condition d'éligibilité aux aides publiques. Un tel dispositif permettrait sans doute d'atteindre un certain équilibre.

La deuxième observation porte sur la décentralisation. Depuis longtemps les collectivités territoriales concourent financièrement à l'équipement et à l'exploitation des aéroports, dans un domaine de compétence qui est celui de l'Etat. La loi sur la démocratie de proximité fournit un cadre juridique à ce transfert de compétences aux collectivités qui le souhaitent. Une fois de plus, dans ce secteur comme dans beaucoup d'autres, on peut craindre que la décentralisation soit l'occasion ou le prétexte d'un désengagement de l'Etat déjà patent. Il ne suffit pas de le constater, il faut aussi le souligner et le dénoncer, tant il est vrai qu'il est sans doute la principale cause de la dérive inquiétante de la fiscalité locale, revers de la médaille de la décentralisation.

La troisième observation concerne le problème évoqué par le projet d'avis des conditions actuelles d'exploitation des aéroports. Dans l'attente d'une hypothétique réglementation européenne, l'Etat n'attribue plus généralement que

des concessions à durée limitée ne permettant pas l'amortissement d'investissements lourds. Cette situation est très préjudiciable au développement des aéroports. Permettez-moi d'avancer une suggestion : dès lors que la concession à durée limitée fragilise les aéroports et n'est donc plus adaptée, pourquoi ne pas lui substituer le contrat d'affermage ? Les équipements lourds seraient ainsi réalisés par la collectivité propriétaire de l'aéroport, moyennant redevance acquittée par le fermier – en l'occurrence la chambre de commerce et d'industrie – celle-ci n'étant plus en charge que de l'exploitation proprement dite.

Je souhaite enfin évoquer le problème des créneaux horaires. La réglementation européenne actuelle a pratiquement dessaisi l'Etat de toute compétence en ce domaine au profit d'une autorité indépendante entre les mains des compagnies. Je déplore que dans un domaine qui touche à l'aménagement du territoire et souvent même au service public - qui devrait être prioritaire -, l'Etat se soit laissé dépouiller de ses prérogatives. Je souhaite que les autorités publiques prennent les initiatives appropriées pour réformer une réglementation qui, du point de vue qui nous occupe, n'est ni satisfaisante, ni adaptée.

Monsieur le Rapporteur, je voterai votre projet d'avis. »

Groupe des professions libérales

Le groupe des professions libérales salue la qualité du travail du rapporteur qui a su nous éclairer sur les différents enjeux : enjeux d'aménagement du territoire, de concurrence entre les différents modes de transport, enjeux en matière d'environnement. Le rapporteur a bien analysé l'évolution du transport aérien, les besoins nouveaux, et bien identifié les freins au développement des aéroports de proximité. Nous saluons également l'habileté avec laquelle le rapporteur a su éviter l'écueil du débat du 3^{ème} aéroport, qui hantait tous les esprits et qui aurait détourné notre réflexion de l'objectif assigné.

Avec 117 aéroports en activité, la France détient de loin un record européen. Toutefois, seule une dizaine, les plus importants (Paris, Lyon, Nice, Toulouse, Bordeaux etc.) est dans une situation financière jugée « solide » par la Direction générale de l'aviation civile. Tous les autres aéroports connaissent des difficultés.

L'année 2001 ne les a pas épargnés : le ralentissement de l'activité économique, la suite des événements du 11 septembre, la concurrence du TGV, la débâcle de Swissair, les fermetures de lignes d'AOM Air Liberté ont entraîné une baisse d'activité du trafic aérien en France de 2,2 %. Dans ce contexte tendu, il est bon de rappeler que ce sont les collectivités locales (régions, départements et communes) qui subventionnent les aéroports largement devant les chambres de commerce et d'industrie, auxquelles la gestion est souvent concédée. Aujourd'hui, les collectivités locales ont un rôle nouveau de reconfiguration du trafic local ou interrégional, d'aménagement du territoire et de rationalisation des dépenses.

Ce qui importe, c'est de sauvegarder ce patrimoine. Pour les uns, ce réseau est un atout pour les hommes d'affaires, donc pour l'économie. Pour les autres, il faut exploiter ces aéroports de proximité afin de répondre à une demande

nouvelle (hausse du trafic consécutive à l'augmentation de la mobilité et à l'élargissement de l'Union européenne), et chercher à se repositionner en misant sur l'arrivée des compagnies à bas coûts, en tentant d'implanter des liaisons charters, etc. Il importe également d'implanter des « *hubs* » nationaux (plates-formes de correspondance) pour assurer les liaisons interrégionales et mieux gérer l'isolement de certaines installations aéroportuaires régionales. En clair, il faut faire face à une demande de plus en plus forte de régularité, d'environnement, de sûreté, de dessertes, de fréquences, de prix etc. Le rapporteur l'a très bien rappelé.

L'objectif est d'exploiter ce capital existant, de prendre du poids face à la concurrence étrangère notamment américaine et de jouer la carte de la complémentarité. Les aéroports de proximité n'ont-ils pas des atouts indéniables comme des créneaux d'atterrissage et de décollage plus faciles, des taxes abordables etc. ? Il s'agit de faire fonctionner en bipôle les aéroports de proximité régionaux avec les aéroports nationaux grâce par exemple à des navettes ultrarapides.

Les aéroports de proximité, à taille humaine, offrent des services que ne peuvent pas toujours offrir d'autres modes de transport (ferroviaire ou routier). En cela, le transport aérien, grâce à ces petits aéroports de proximité, peut permettre le désenclavement de certains territoires (recherche de nouveaux investisseurs, maintien de l'activité industrielle, revitalisation du tissu économique local...). Le groupe des professions libérales est très sensible à cet argument. Il s'agit dans ce cas précis de répondre davantage à la notion de service public qu'à des critères de rentabilité.

En d'autres termes, il n'y a pas de fatalité à ce que seule une dizaine d'aéroports français aient vocation à être bénéficiaires et les autres, à être structurellement déficitaires. Comme l'a très bien souligné le rapporteur, les acteurs en charge des équipements (CCI, collectivités locales, Etat) peuvent conjointement essayer d'optimiser la gestion de ces équipements, voire tendre à la rentabilité, tout en répondant à des besoins d'aménagement du territoire et donc d'emplois.

Approuvant les grandes orientations présentées par le rapporteur, le groupe des professions libérales a voté cet avis.

Groupe de l'UNAF

L'avis présenté par notre collègue Jacky Lebrun s'intéresse aux conditions et moyens de développement des aéroports de proximité, dans un souci d'aménagement équilibré du territoire et de complémentarité avec les autres grands aéroports et les modes de transport terrestre, dans le cadre d'une politique globale des transports.

Le groupe de l'UNAF se limitera à insister sur les points suivants :

- **L'intermodalité**

Les politiques de transport doivent être envisagées de façon globale, afin de favoriser le développement intermodal. La construction de nouvelles infrastructures impose auparavant de prendre en compte l'optimisation des infrastructures existantes et la complémentarité entre les différents modes de

transport, qu'il s'agisse du transport de personnes ou de marchandises, dans un souci de continuité des flux. Il convient également d'évaluer les incidences, en termes de charges financières d'investissement et de fonctionnement, qui pèsent sur les collectivités territoriales.

- **Le développement équilibré et durable des territoires**

Le groupe de l'UNAF est favorable au développement des aéroports lorsqu'il est conduit de manière prospective. Des mesures d'accompagnement telles que la préemption des terres environnantes, la réduction des nuisances ou les moyens d'acheminement vers les aéroports, seront à étudier au cas par cas. Les aéroports de proximité peuvent être pour les territoires créateurs d'emplois et source de développement local et économique, à condition qu'ils soient intégrés à une véritable politique d'aménagement du territoire et qu'ils n'engendrent pas une dégradation de l'environnement (pollution de l'air et de l'eau).

- **La nécessaire concertation avec les consommateurs et les familles**

Le groupe de l'UNAF souhaite qu'un nombre plus important de représentants des consommateurs siège au comité des Usagers du Transport Aérien. De même, pour tout projet d'aéroport, des commissions consultatives des familles et des riverains devraient être mises en place, et consultées obligatoirement sur l'organisation et le fonctionnement de l'aéroport, la qualité du service, les moyens d'accès et les incidences environnementales. Par ailleurs, pour tout projet d'aménagement du territoire, il est indispensable d'impliquer les associations (de familles, de consommateurs, de protection du cadre de vie) dans le processus de réflexion, à toutes les phases du projet. Il apparaît nécessaire d'améliorer les procédures de consultation et d'enquête publique pour donner une information claire et objective aux populations et aboutir à un dialogue constructif associant réellement les familles. Ceci permettrait à la démocratie participative de prendre tout son sens.

Enfin, une question générale sur la politique des transports reste posée : quand organisera-t-on un maillage équilibré du territoire favorisant les liaisons transversales interrégionales et les liaisons directes des métropoles régionales vers les pays étrangers pour enfin sortir du centralisme ?

Le groupe de l'UNAF a voté en faveur de l'avis.

Groupe de l'UNSA

Le groupe de l'UNSA approuve, sur le principe, l'idée de développement d'aéroports de proximité. Il partage les objectifs de développement économique et social et d'aménagement du territoire, le souci de répondre à la demande croissante, la nécessité de répondre à l'encombrement des grands aéroports.

Les propositions, globalement, sont de bon sens :

- réflexion sur les conditions d'implantation de ces aéroports y compris en tenant compte des autres modes de transport ;
- renforcement de l'harmonisation européenne ;
- implication de tous les acteurs dans la politique de transport aérien, à commencer par l'Etat ;

- mobilisation de tous les intervenants en matière de sûreté et de sécurité ;
- amélioration des conditions d'exploitation des liaisons d'aménagement du territoire ;
- application de la loi relative à la démocratie de proximité ;
- constitution en réseau du patrimoine déjà existant.

Cependant, certains points auraient appelé des précisions, notamment :

- le coût réel (qui peut être faramineux) du développement des aéroports de proximité, leur financement, et qui arbitrera ?
- les alliances entre compagnies aériennes, particulièrement importantes en ce qui concerne leur politique commerciale ;
- le contrôle aérien qui manque d'une vision globale ;
- l'optimisation du remplissage des avions grâce aux TIC qui ne doit pas se faire au détriment des passagers (sur réservations) ;
- le volet social qui aurait mérité un examen plus approfondi en particulier pour les compagnies « *low cost* ».

Par ailleurs, c'est bien de veiller à ce que l'adoption éventuelle de mesures nationales ne pénalisent pas les aéroports français par rapport à leurs homologues européens en matière de couvre-feu ou de limitation des capacités. C'est bien aussi de souhaiter qu'elles soient compatibles avec le souci de ne pas déplacer les nuisances. Ce serait mieux de proposer des méthodes pour y parvenir.

Le développement d'aéroports de proximité doit répondre aussi à des critères de rentabilité, il ne peut se concevoir que chaque CCI ait le sien.

Il devra revenir aux pouvoirs publics d'avoir un avis décisif en matière de politique aéroportuaire que ce soit sous l'angle du développement du territoire ou de la sécurité.

Même si l'avis, assez anodin, n'apporte pas de contribution décisive à l'évolution du transport aérien en France et en Europe, l'UNSA a, comme tout le monde, émis un vote positif.

RAPPORT

**présenté au nom de la section des économies
régionales et de l'aménagement du territoire
par M. Jacky Lebrun, rapporteur**

Le Conseil économique et social s'est saisi, le 27 juin 2000, de la question suivante : « *aéroports de proximité et aménagement du territoire* ».

La section des économies régionales et de l'aménagement du territoire, chargée d'établir un rapport et un projet d'avis, a désigné comme rapporteur M. Jacky Lebrun.

Pour son information, la section a entendu les personnes suivantes :

- M. Claude Azam, chef du service des bases aériennes à la direction générale de l'aviation civile ;
- M. Jean-Louis Azé, directeur général de Westair ;
- M. Pierre Flotat, président de l'Union des chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroports ;
- M. Pierre Graff, directeur général de l'aviation civile ;
- M. Tim Jeans, directeur des ventes et du marketing de la compagnie Ryanair ;
- M. Francis Pérugini, président de la chambre de commerce et d'industrie Nice-Côte-d'Azur ;
- M. Jean-Michel Plasse, directeur de l'aéroport Clermont-Ferrand-Auvergne ;
- M. Jean-Cyril Spinetta, président d'Air France ;
- M. Pierre Zemor, conseiller d'Etat, président de la Commission nationale du débat public.

Elle a effectué un déplacement en Irlande pour expérimenter les conditions de desserte par une compagnie « *low cost* » à partir d'un aéroport de proximité.

Le rapporteur a par ailleurs rencontré en particulier :

- M. Michel Ayrat, directeur des transports aériens à la direction générale énergie et transport de la Commission européenne ;
- M. Jean-Paul Choquel, président de KPMG France ;
- M. Jean-Luc Lesage, sous-directeur des études économiques et de la prospective à la direction des transports aériens ;
- M. Jacques Sabourin, délégué général de l'UCCEGA.

Le rapporteur remercie toutes ces personnalités pour l'aide précieuse qu'elles lui ont apportée. Ses remerciements vont également aux membres et à l'administration de la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire pour leur appui constant tout au long de l'élaboration du rapport.

INTRODUCTION

Depuis plus de vingt ans, et même s'il a connu des périodes de décélération lorsque des crises sont intervenues, le trafic aérien a augmenté dans des proportions considérables, qu'il s'agisse du transport de passagers ou du fret. Cette progression pourrait être affectée par les événements récents et la concurrence qu'exercera la poursuite de la construction du réseau TGV français, voire européen. Mais il est probable que le trafic continuera à croître compte tenu de l'augmentation de la mobilité et de l'élargissement de l'Union européenne.

Aujourd'hui, les deux plates-formes de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly se sont vu imposer un plafond (trafic ou mouvements). D'autres aéroports, régionaux, connaissent des périodes d'encombrement.

Le volume du trafic des grands aéroports a des conséquences préjudiciables en termes de nuisances et de régularité. Les riverains exercent des pressions de plus en plus fortes pour s'opposer à ces effets négatifs. Les usagers deviennent plus exigeants en matière de sécurité, de dessertes, de fréquences, de rapidité, de prix. Des plates-formes de correspondance ou « *hubs* » se constituent ou s'étendent, les compagnies traditionnelles se restructurent et des compagnies d'un type nouveau, offrant des tarifs très attractifs, apparaissent et cherchent d'autres implantations. La décision de construire un nouvel aéroport international a été prise.

Des aéroports de dimension moyenne, proches des grands centres de consommation ou situés dans des zones en développement, économique ou touristique, montrent qu'ils peuvent satisfaire certains besoins et répondre en partie aux nouvelles attentes. Nous les qualifierons d'« *aéroports de proximité* ».

Dans le cadre d'une gestion globale du transport aérien et d'un meilleur équilibre territorial, **ces aéroports peuvent jouer la complémentarité avec les grands aéroports et les autres modes de transports terrestres. Ils offrent un potentiel de développement non négligeable, soit :**

- **parce qu'ils représentent des outils appréciables d'aménagement du territoire ;**
- **parce qu'ils favorisent l'émergence de services nouveaux au niveau local (tourisme, aviation d'affaires, fret, stockage d'avions...) et sont à taille humaine ;**
- **parce qu'ils se constituent comme appuis de grands aéroports ;**
- **parce qu'ils reçoivent des compagnies à bas prix dites « *low cost* » en pleine expansion qui attirent une clientèle nouvelle.**

Que les aéroports régionaux se développent plus ou moins vite, qu'un nouvel aéroport international soit construit ou non et quelle que soit sa situation géographique, les aéroports de proximité ont un rôle à jouer.

Leur situation reste néanmoins fragile.

Le Conseil économique et social a estimé nécessaire d'étudier les conditions et les moyens de donner leur chance à ces aéroports pour qu'ils réussissent leur intégration et contribuent au développement économique et social de la zone où ils sont implantés.

Les aéroports de proximité pourraient en effet avoir un impact important :

- en termes de retombées économiques et de création d'emplois, pour les régions où ils se développeront et pour leurs habitants ;
- en termes de réponse face au développement du trafic, à la saturation et à la croissance excessive de certains grands aéroports ;
- en termes d'aménagement du territoire pour l'ensemble du pays, de desserte ou de désenclavement pour de nombreuses régions et de relations directes entre villes ;
- en termes d'articulation entre les divers modes de transports ;
- en termes d'ouverture du transport aérien à une plus grande partie de la population et de réponse à ses besoins.

Dans un contexte européen et mondial en profonde mutation : ciel européen de plus en plus ouvert, émergence d'une nouvelle vague de liaisons aériennes, concurrence accrue entre toutes les compagnies et restructurations, risque à plus ou moins longue échéance de mise en concurrence des concessions aéroportuaires, les aéroports de proximité vont nécessairement devoir s'adapter.

Il leur faudra concilier productivité, progrès social, prise en charge de nouveaux besoins, sécurité, sûreté et rentabilité. Des réponses devront être apportées aux nombreuses questions qui restent posées :

Quelles fonctions peuvent-ils remplir ? Comment parvenir au développement équilibré et maîtrisé d'un ensemble d'aéroports de proximité compétitif ?

Comment faire participer ensemble les partenaires économiques et politiques à la réalisation de cet objectif ? Quel rôle nouveau pourraient jouer les chambres de commerce et d'industrie, actuels gestionnaires, et les régions pour favoriser le renforcement des aéroports de proximité ? Comment informer les populations concernées sur les perspectives de développement de ces aéroports ?

Comment lever les contraintes les plus importantes (notamment celles concernant la durée des concessions) qui freinent parfois artificiellement le développement de ces aéroports à la fois en France et au niveau de la réglementation européenne ?

Comment situer ces aéroports dans le contexte plus global d'un développement multimodal du transport, répondant aux besoins et aux impératifs d'aménagement du territoire et d'environnement ?

Après avoir présenté le cadre institutionnel et réglementaire du transport aérien et déterminé les enjeux liés aux aéroports de proximité, le rapport tentera de préciser les critères sur lesquels pourrait se fonder le développement de cet ensemble d'aéroports de proximité compétitif.

CHAPITRE I LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET RÉGLEMENTAIRE DU TRANSPORT AÉRIEN

I - LE CONTEXTE EUROPÉEN ET MONDIAL

Le transport aérien plus que tout autre mode est particulièrement dépendant du contexte mondial et se trouve soumis à des contraintes internationales très fortes. La libéralisation du secteur aux USA puis en Europe a profondément modifié les conditions de son développement. L'Union européenne a promu une harmonisation à l'intérieur de l'espace communautaire. En revanche, dans ses relations avec les pays tiers, chaque Etat continue à négocier séparément les conditions d'accès au marché (droits de trafic) de ses compagnies nationales. La Commission a mis en chantier de nouveaux projets pour poursuivre une libéralisation qu'elle juge indispensable non seulement pour les compagnies mais aussi pour ce qui touche tout leur cadre d'intervention.

A - L'HARMONISATION ET LA LIBÉRALISATION EUROPÉENNE

La libéralisation du transport aérien en Europe a été plus tardive et surtout plus progressive qu'aux États-Unis : d'une part en raison de la prudence et des réticences de plusieurs pays, d'autre part en fonction de conditions objectives qui auraient rendu dangereuses des mesures trop brutales : espace aérien moins vaste qu'aux USA, distances plus courtes, densité plus élevée, aéroports plus souvent saturés, autres modes de transport plus concurrentiels, attachement des Etats à leur compagnie porte-drapeau.

Cette libéralisation s'est réalisée en trois étapes : 1987, 1990 et 1992 et a été effective à partir du 1^{er} avril 1997.

C'est le « *Troisième paquet communautaire* » de 1992 qui a fait de la concurrence le mode de régulation du marché européen. Il comporte cinq règlements :

- le premier (2407) a défini des dispositions communautaires pour la délivrance des licences des compagnies aériennes basées dans la Communauté ;
- le second (2408) a libéralisé l'accès aux liaisons aériennes intra-communautaires entre Etats et, par étapes, l'accès au marché intérieur (cabotage) de chaque Etat membre : « *toute compagnie aérienne détentrice d'une licence d'exploitation délivrée par un des Etats membres de l'Union européenne, conformément aux dispositions du premier règlement, peut prétendre à exploiter des services aériens intracommunautaires y compris sur des liaisons domestiques de chaque Etat membre* » ;
- le troisième (2409) a concerné les tarifs ; le quatrième (2410) et le cinquième (2411) ont modifié les règlements relatifs à l'application des règles de la concurrence adoptés en 1987.

D'autres règlements ont complété ces dispositions en matière de système de réservation des billets et de créneaux horaires (heures prévues de décollage ou d'atterrissage dans les aéroports).

Dans le même temps où l'accès au marché communautaire se libérait, l'accès aux aéroports encombrés devenait en effet de plus en plus difficile. C'est pourquoi l'attribution de créneaux horaires a été soumise à des règles communes au sein de l'Union européenne. Ces créneaux utilisés ou non sont concédés aux compagnies et ne sont pas cessibles.

Le cabotage, c'est-à-dire la possibilité pour les compagnies européennes d'un autre pays d'exploiter les liaisons intérieures d'un Etat membre, a été généralisé en 1997.

En revanche, le principe des accords bilatéraux a été maintenu pour gérer les relations entre les pays de l'Union européenne et les pays tiers, cela contrairement au souhait de la Commission qui estime que de tels accords faussent les règles de la concurrence et favorisent certains aéroports et certaines compagnies.

Même si une coordination technique existe depuis de nombreuses années, l'unification de la gestion du ciel aérien n'a pas été réalisée.

Quelques mesures de sauvegarde ont aussi été maintenues au profit des gouvernements : Ainsi en est-il dans le cas des « *lignes d'aménagement du territoire* ».

Des créneaux horaires peuvent leur être réservés.

La France a fait usage de cette possibilité, notamment à Orly où des créneaux ont été réservés pour garantir à certaines villes de province la pérennité de leur liaison avec Paris, dans un environnement où la concurrence pouvait inciter les transporteurs à utiliser ces créneaux pour l'exploitation de lignes qu'ils estimeraient plus rentables.

Dans le cadre du règlement 2408/92 et des obligations de service public, des clauses restrictives au libre accès au marché peuvent également être imposées en termes de nombre de vols minimum, d'horaires, de tarifs pour l'accès à ces liaisons d'aménagement du territoire. Il s'agit d'offrir au consommateur une qualité de service à laquelle un transporteur aérien ne pourrait satisfaire de par son simple intérêt commercial. Lorsque l'exploitation de ces liaisons est déficitaire, des subventions peuvent être versées à un transporteur sélectionné après un appel d'offres.

La France a ainsi imposé des obligations de service public sur un certain nombre de liaisons intérieures, permettant de maintenir une exploitation sur ces liaisons structurellement déficitaires. Un fonds de péréquation a été mis en place (le Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA)).

B - LA LIBÉRALISATION, SON IMPACT ET SES LIMITES

Les résultats de la libéralisation sont diversement appréciés. Selon le cabinet IPA (International Public Affair), elle aurait eu les conséquences suivantes :

- la disparition de certains opérateurs et l'apparition de compagnies « *low cost* » sur les modèles anglais et italiens ;
- la constitution de « *hubs* » dédiés à une compagnie ou à une alliance ;
- la possibilité pour toutes les compagnies d'atterrir sur des aéroports de taille moyenne, faits conduisant à la baisse des redevances d'aéroport ;
- la volonté des grandes compagnies de baisser la rémunération de leur personnel et réaliser d'autres gains de productivité ;
- l'augmentation de la fréquence des vols et le remplacement d'une partie de la flotte par des avions de moindre capacité, tout du moins à court terme ;
- la prolifération des tarifs ;
- la baisse des prix entamée depuis 1987 grâce à l'ouverture à la concurrence sur certaines plates-formes européennes des principales lignes de l'ex-Air Inter ;
- la vente directe de voyages par certaines compagnies permettant de réduire le pourcentage pris par la vente des billets dans la structure des coûts : l'apparition de courtiers, *brookers*, qui achètent des billets en bloc et font le pari de les revendre ;
- la vente aux enchères par le biais du réseau Internet.

D'une manière générale, cette ouverture du ciel, et surtout cette « *ouverture de la terre* » à travers les possibilités d'atterrir sur les aéroports, a créé autant d'euphorie que de déception par la suite.

L'intervention des « *compagnies étrangères* » supposait pour elles que l'on puisse leur faire une place sur les passages obligés que constituaient Roissy-Charles de Gaulle ou Orly. Or elles ont eu du mal à trouver des créneaux sur Orly compte tenu des contraintes nouvelles du trafic dans les airs et dans les aéroports et du fait de la réglementation en vigueur en ce domaine : les grandes compagnies et les compagnies qui ont des « *droits historiques* » freinent l'implantation de nouveaux entrants.

Faute d'y avoir trouvé cette place, la libéralisation a conduit certaines compagnies à l'exploitation d'autres lignes, rentables ou non, en même temps qu'à une guerre tarifaire, le tout aboutissant parfois à des déboires coûteux.

A cette fuite en avant des compagnies et des nouvelles lignes, a succédé une sélection drastique qui n'est pas terminée.

Des essais de regroupement sont intervenus : ce fut le scénario Air Liberté, Air Littoral et AOM. Assez curieusement, le groupe Swissair a échoué faute d'une restructuration initiale plus importante, d'une étude plus approfondie de la rentabilité des lignes et d'une politique claire et volontaire.

L'ouverture du marché français à la concurrence communautaire n'a que peu attiré les compagnies européennes. Elles ont transporté 0,5 % des passagers en 1997. En fait, la présence des transporteurs étrangers s'est plutôt développée par le rachat ou la prise de participation dans des compagnies françaises.

Le groupe Air France, quelque peu déstabilisé, s'est très vite trouvé conforté dans une situation acquise par son ancienneté sur le terrain, grâce aux 20 milliards de dotation de son actionnaire et aux réformes structurelles qui sont intervenues ensuite. Le monopole théorique a bien été brisé, le monopole historique a repris ses droits.

Dans ce contexte, une exception, la formule « *low cost* », qui suppose un régime draconien de compression des coûts incompatible avec les habitudes acquises au sein des grands groupes, s'est développée.

C - LES PERSPECTIVES ET LES PROJETS

Si la libéralisation du transport aérien communautaire est achevée, de nombreux autres projets sont à l'étude concernant le cadre d'intervention des compagnies.

1. Les mesures sur le point d'être adoptées

Un texte sur la sûreté serait rapidement adopté à la suite des attentats du 11 septembre 2001. D'autres mesures concernent les droits des passagers, les questions environnementales et la sécurité.

Le projet de création d'une agence européenne se substituant aux Etats membres pour l'établissement et la mise en œuvre des règles de sécurité est très avancé. On peut toutefois s'interroger sur les conséquences de cette évolution : des décisions importantes (pouvant aller jusqu'à la certification des aéronefs et l'attribution des licences des pilotes) seront prises par un organisme indépendant et échapperont à l'Etat.

2. Un ciel unique

Dans son livre blanc sur les transports à l'horizon 2010, la Commission européenne formule des propositions pour maîtriser la croissance du transport aérien. Elle estime que, les compagnies prévoyant un quasi doublement du trafic d'ici 2010, « *le maintien d'un tel niveau de croissance suppose une réforme de la gestion du ciel et une disponibilité suffisante en terme de capacités aéroportuaires dans une Union européenne élargie* ».

Selon elle, la concurrence et le remplacement des vols directs par des vols indirects via les « *hubs* » ont conduit à une diminution de la taille moyenne des avions et à un accroissement des fréquences, entraînant à la fois congestion au sol et alourdissement des conditions de gestion de ces avions dans un espace limité. Les couloirs dépendent de l'organisation de l'espace aérien de chaque Etat, notamment du positionnement des zones militaires. Les systèmes et les normes de gestion du trafic accusent encore une grande diversité. Le système européen se décompose en vingt-huit sous-systèmes composés de cinquante-huit centres de contrôle en route, soit trois fois plus qu'aux États-Unis pour une superficie comparable.

« La création du ciel unique européen constitue l'une des priorités actuelles de l'Union européenne ». La Commission proposera dès 2001 que l'Union européenne réalise ce ciel unique en 2004 avec la mise en place d'un cadre réglementaire harmonisé, un mécanisme préservant les capacités de défense militaire, une coopération avec Eurocontrol, un système de surveillance et de sanction.

La France qui dispose d'un des systèmes de contrôle parmi les plus performants¹ reste prudente à l'égard de cette perspective. Le projet qui prévoit la séparation du régulateur et de l'opérateur pose en outre des problèmes importants, en matière d'organisation sociale ou liés à la souveraineté de l'Etat, notamment sur le plan de la défense.

3. Les mesures contre la congestion au sol

La Commission estime également que si les préoccupations relatives à l'encombrement du ciel sont prises en compte, en revanche la congestion au sol fait l'objet de peu de mesures concrètes.

C'est pourquoi elle considère que l'exploitation des aéroports doit être repensée afin d'optimiser l'utilisation des capacités existantes. Cette optimisation passerait par la définition d'un nouveau cadre réglementaire : révision des règles régissant l'allocation des créneaux horaires en 2003, modification des charges aéroportuaires pour décourager la concentration des vols à certaines heures, optimisation de l'intermodalité avec le rail lorsqu'il existe une alternative de liaison ferroviaire à grande vitesse...

La rationalisation du trafic serait également recherchée à travers l'utilisation d'avions de plus grande taille sur les liaisons à forte densité et sur les vols long-courriers. La prochaine génération d'avions de forte capacité au niveau de 600 places tels qu'ils ont été décidés par le groupe Airbus posera néanmoins des problèmes aux quelques aéroports qui seront desservis et devront adapter leurs équipements (une demi-douzaine en France, métropole et outre-mer).

4. Les accords bilatéraux

La coopération internationale se révèle difficile sur le plan commercial. La convention de Chicago de 1944 laissait aux Etats le soin de conclure des accords bilatéraux pour échanger les droits de trafic entre eux.

Après la dérégulation opérée sur leur territoire dans les années 1977-80, les États-Unis ont multiplié les accords de « ciel ouvert, *open skies* ». Certains refusèrent de signer de tels accords qu'ils jugeaient trop favorables aux compagnies américaines. La France aura attendu le 22 janvier 2002 pour signer un accord *open sky* avec les États-Unis.

La Commission européenne estime que la pratique de ces accords bilatéraux - y compris les accords « *open skies* » avec les USA - qui limitent l'exercice des droits de trafic aux seules compagnies nationales, constitue un handicap pour toutes les compagnies européennes et explique pour beaucoup la

¹ Rapport d'information sur « Le développement durable du transport aérien : un impératif majeur de la politique européenne des transports » - Bernard Derosier – Assemblée nationale – 26 juin 2001.

situation actuelle du transport aérien : *« les trois premières compagnies américaines transportent chaque année en moyenne 90 millions de passagers contre 30 à 40 millions pour les plus grandes compagnies européennes ; les plus petites d'entre elles ne disposent pas d'un marché domestique suffisant pour assurer leur compétitivité ».*

Elle suggère de faire de l'Union européenne le négociateur des accords aériens, notamment avec les États-Unis, comme elle l'a été avec les pays candidats, et de substituer le concept de *« zone transatlantique des transports aériens »* aux accords transatlantiques actuels.

Les Etats restent très divisés sur un tel rôle communautaire. A titre d'illustration, la Commission demande depuis cinq à six ans de pouvoir jouer ce rôle avec les USA... sans résultat. Au demeurant, les événements du 11 septembre 2001 ont montré l'extrême fragilité des compagnies américaines... cela malgré le large marché domestique dont elles disposaient.

Conclusion :

La libéralisation a créé autant d'espoirs que de déceptions et la sélection naturelle entre compagnies a été sévère. Les services aériens se sont quelque peu diversifiés, mais les prix n'ont baissé que sur certaines liaisons domestiques et, pour les liaisons internationales, que grâce à l'intervention des compagnies *« low cost »*. La diminution des prix a surtout été réalisée par la multiplication des tarifs promotionnels.

La libéralisation a contribué à renforcer les positions défensives des grandes compagnies nationales. Air France a consolidé sa situation monopolistique, ce qui entraîne des augmentations de tarifs.

Pourtant, la libéralisation, parce qu'elle a contribué à des phénomènes de saturation dans les grands aéroports et parce qu'elle a permis à d'autres types de voyagistes, notamment les compagnies *« low cost »*, de développer leurs prestations, peut offrir aujourd'hui la possibilité à des aéroports de proximité d'exister et d'accroître leur rôle.

II - LES ACTEURS INSTITUTIONNELS

En France, l'Etat est propriétaire de la grande majorité des aéroports. Il en a confié la gestion pour l'essentiel aux Chambres de commerce et d'industrie (CCI) à l'exception de Bâle-Mulhouse, aéroport franco-suisse, et d'Aéroports de Paris qui sont des établissements publics nationaux ou binationaux ainsi que des aéroports confiés à des syndicats mixtes ou des Sociétés d'économie mixte (SEM).

La tutelle technique et économique est exercée par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), la tutelle financière par le ministère de l'économie et des finances.

Les collectivités locales sont également recherchées pour participer au financement des infrastructures, voire de l'exploitation. Elles sont associées officiellement à un certain nombre de commissions, mais aussi à des groupes constitués par les gestionnaires pour réfléchir à la stratégie de leur aéroport.

A - LES ACTEURS NATIONAUX

1. La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : une administration centralisée

En France, contrairement à la situation qui prévaut dans d'autres pays, l'activité aéronautique relève d'une administration unique : la Direction générale de l'aviation civile.

a) Les missions de la DGAC

La DGAC joue un rôle fondamental : missions de réglementation, de contrôle, de coordination et de formation, de gestion à l'égard de toutes les composantes de l'activité aéronautique civile...

Elle est placée sous l'autorité du ministre des transports et participe à des organismes consultatifs placés sous la tutelle du ministre parmi lesquels le Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aérienne et le Conseil supérieur de l'aviation marchande (CSAM).

La DGAC est prestataire de services en fournissant aux compagnies les services de contrôle du trafic aérien pour lesquels elle perçoit des redevances. Elle gère les moyens matériels, humains, techniques et financiers correspondants.

Elle est conseil et partenaire des entreprises. Elle travaille avec tous les acteurs de l'aéronautique, constructeurs, compagnies, exploitants d'aéroports, autres administrations et collectivités locales.

Elle est autorité réglementaire et garante de la sécurité du transport aérien. A ce titre, elle veille à l'application du code de l'aviation civile et transpose les règles européennes ou internationales. Elle assure les contrôles techniques, certifications, agréments des transporteurs, contrôles des exploitants et industriels...

b) Les structures de la DGAC

Elle comporte cinq directions techniques.

La direction de la navigation aérienne est responsable de l'ensemble des tâches qui ont pour objet d'écouler avec régularité le trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aéroports français, en conciliant les impératifs de développement du trafic avec ceux liés à l'environnement. Elle assure la sécurité des aéronefs depuis la mise en route des moteurs au départ jusqu'à leur arrêt à l'arrivée.

La direction des programmes aéronautiques civils définit la stratégie de l'Etat dans le secteur de la construction aéronautique. Élaborant les programmes de recherche et coordonnant leur mise en œuvre, elle représente l'Etat dans les structures officielles relatives à la Société nationale d'études et de constructions de moteurs d'aviation (SNECMA), Airbus et ATR. Elle négocie les accords internationaux relatifs à la construction aéronautique dans le cadre mondial et européen. Elle définit et met en œuvre la politique de soutien financier à la construction aéronautique. Elle participe à l'exercice de la tutelle sur les entreprises dans lesquelles l'Etat est actionnaire.

La direction des transports aériens suit l'activité des compagnies aériennes françaises, administre leurs droits de trafic, négocie l'ouverture des lignes à l'international et mène les études prospectives sur l'évolution du transport aérien.

Le service de la formation aéronautique et du contrôle technique définit et met en œuvre la réglementation, la transpose et veille à son application lorsqu'elle est établie à l'échelon international, qu'il s'agisse de la conception, de l'entretien ou de l'exploitation des aéronefs. Elle édicte la réglementation relative aux personnels, notamment les navigants (formation et compétences).

Le service des bases aériennes dessine les grandes lignes de la politique aéroportuaire. Il est responsable en tant que régulateur de tout ce qui a trait aux infrastructures au sol, c'est-à-dire conception, création, aménagement, entretien des pistes, des aires de manœuvre et de stationnement des avions. Il assure la tutelle financière et juridique des concessions aéroportuaires.

Depuis janvier 1994, sept directions de l'aviation civile ont été installées en région (nord à Orly, ouest à Brest, sud-ouest à Bordeaux, sud à Toulouse, sud-est à Aix-en-Provence, centre-est à Lyon et nord-est à Strasbourg) et cinq services sont implantés outre-mer.

Il s'agit d'une administration centrale efficace. Elle défend avec âpreté les grands aéroports français, (les douze plus grands qui réalisent 90 % du trafic et qui assurent leur équilibre). Le désengagement de l'Etat et les projets de décentralisation des infrastructures aéroportuaires la conduisent à n'accorder qu'un intérêt limité aux autres parmi lesquels les aéroports de proximité.

2. Aéroports de Paris

Aéroports de Paris (ADP) est un établissement public qui gère le plus vaste domaine aéroportuaire d'Europe, 6 500 hectares, soit l'équivalent de Paris intra-muros.

Il est chargé de la gestion de l'ensemble des aéroports et aérodromes ouverts à la navigation civile situés dans un rayon de 50 km autour de Paris :

- les deux plates-formes de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly ;
- ainsi que douze plates-formes d'aviation légère, en particulier Le Bourget, aéroport d'aviation d'affaires, et l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.

ADP assure près de 60 % du trafic national de passagers et près de 90 % du fret. Son trafic représente huit fois celui du deuxième aéroport national, Nice. ADP dégage chaque année une marge brute d'autofinancement. En 2000, son chiffre d'affaires a été de 9,1 milliards de francs (1,39 milliards d'euros) et il a réalisé pour 2,8 milliards de francs (0,43 milliards d'euros) d'investissements.

133 compagnies desservent régulièrement les aéroports de Paris, mais la plate-forme de Roissy-Charles de Gaulle est en grande partie dédiée à Air France qui y a installé son « *hub* ».

Doté d'un tel poids et allié informel d'Air France, ADP tient de fait l'espace aérien français. Son influence, positive ou négative, sur l'émergence d'un ensemble compétitif d'aéroports de proximité risque en tout état de cause d'être importante.

B - LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

1. Des collectivités associées de façon essentiellement informelle

Contrairement à ce qui se passe en Europe où les collectivités locales sont presque partout actionnaires des sociétés aéroportuaires, les aéroports français appartiennent pratiquement tous à l'Etat.

Les collectivités locales sont formellement impliquées dans la gestion des aéroports à travers les Cocoéco (commissions consultatives économiques).

Prévues par un décret du 13 mars 1973, ces commissions réunissent pour chaque aéroport deux groupes de participants : le gestionnaire et les collectivités locales d'une part, les compagnies aériennes d'autre part. Elles sont obligatoirement consultées en matière de travaux d'équipement et de redevances aéroportuaires.

Au-delà de cette fonction consultative, certaines collectivités locales sont gestionnaires. Elles le sont soit directement (Brive est géré par la ville de Brive), soit par l'intermédiaire de groupements : syndicats mixtes (Rodez, Biarritz-Bayonne) ou de sociétés d'économie mixte (Tours).

Mais d'une manière générale, les collectivités sont minoritaires dans la gestion des aéroports qui est principalement assurée par les chambres de commerce et d'industrie, opérateurs historiques.

Elles s'intéressent néanmoins de plus en plus à leur aéroport pour assurer les lignes aériennes indispensables au désenclavement et à la vie des entreprises en même temps qu'elles cherchent à susciter le développement de l'aéroport car il constitue un puissant atout pour le développement économique local. Elles sont d'ailleurs la plupart du temps contraintes d'intervenir pour deux raisons :

- d'un côté, elles apportent un soutien financier. Ce sont elles et non plus l'Etat (sauf dans les DOM) qui accordent les subventions à l'investissement¹ et à l'exploitation ;
- de l'autre, elles doivent répondre aux côtés des gestionnaires aux sollicitations de plus en plus nombreuses de leurs populations qui dénoncent les nuisances aéroportuaires.

2. Les perspectives

Dans son rapport sur « *l'avenir de la décentralisation* » remis en octobre 2000 au Premier ministre, la commission présidée par Pierre Mauroy a formulé une proposition relative à la gestion des aéroports.

Considérant que leur compétence en matière d'aménagement du territoire devait inéluctablement conduire les régions à prendre en charge les infrastructures essentielles au développement des territoires, elle proposait que « *le développement des grandes infrastructures en matière de transports aériens ou de stations multimodales relève désormais des régions* ».

¹ A noter que 1 mètre de piste coûte 24 400 euros pour une piste de soixante mètres de large – estimation faite à partir du coût de la construction de la piste n°4 de Roissy-Charles de Gaulle.

La commission précisait toutefois que l'Etat déterminait, dans le cadre de sa politique d'aménagement du territoire, les principes de répartition de ces infrastructures.

Elle ajoutait que cette nouvelle compétence régionale ne devrait pas remettre en cause l'existence d'établissements publics ayant fait leurs preuves, tel Aéroports de Paris.

La loi du 22 janvier 2002 vient de transférer à la collectivité territoriale de Corse la domanialité des quatre aéroports de l'île : Ajaccio, Bastia, Calvi, Figari dont les CCI sont actuellement gestionnaires¹.

La loi du 27 février 2002 relative à la « *démocratie de proximité* » prévoit dans son article 105 qu'afin de renforcer le rôle des collectivités territoriales dans le développement des aérodromes, une expérimentation sera engagée dans un délai d'un an à compter de sa promulgation.

Pour cette expérimentation, la compétence pour aménager, entretenir et exploiter les aérodromes civils, sera transférée à toute collectivité territoriale qui en fera la demande.

« L'Etat et la collectivité territoriale ayant opté pour l'expérimentation déterminent conjointement les aérodromes concernés. Ils signent, le cas échéant après un audit financé à parité, une convention définissant les conditions du transfert des crédits correspondant au transfert de charges et de mise à disposition, à titre gracieux, des biens et des personnels de l'Etat. Sont exclus de cette mise à disposition les biens réservés à l'Etat pour les besoins de la défense nationale, de la police et de la sécurité de la circulation aérienne. La convention prévoit également les conditions d'application de l'article L. 213-3 du code de l'aviation civile.

La collectivité territoriale est subrogée dans les droits et obligations de l'Etat à l'égard des tiers. Elle devient l'autorité concédante pour l'aménagement, l'entretien et l'exploitation du ou des aérodromes concernés. Dans ces aérodromes, les concessions arrivant à échéance pendant la durée de l'expérimentation sont prorogées jusqu'au 1^{er} juin 2007. »

L'expérimentation prendra fin au 31 décembre 2006.

¹ En annexe, article 15 de la loi 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse – Annexe 12.

Conclusion :

La concentration des pouvoirs dans les mains de la DGAC a eu parfois des inconvénients pour les aéroports français de province avec lesquels elle s'est montrée tatillonne et peu souple. Ses relations privilégiées avec Aéroports de Paris et Air France ont souvent faussé la donne. Si cette administration a fait preuve d'efficacité et de sérieux, un peu moins d'exclusivité dans son soutien aux grands aéroports aurait peut-être permis aux aéroports de taille moyenne de trouver leur place et contribué à une desserte plus équilibrée du territoire.

Quant aux collectivités territoriales, elles ont tout intérêt à s'impliquer plus fortement dans les politiques concernant leurs aéroports dans la mesure où, proches du terrain, elles appréhendent les besoins et ont une vision intermodale des transports. Par ailleurs, elles sont sollicitées à la fois financièrement, notamment en terme d'investissements dans les aéroports de proximité, et par les riverains pour agir dans le sens d'une réduction des nuisances générées.

Avec la loi sur la démocratie de proximité, la décentralisation conduira vraisemblablement, si elle est confirmée et généralisée après la phase d'expérimentation, à des évolutions en matière de régime de gestion tant pour ceux des aéroports qui seront transférés aux collectivités territoriales que pour ceux qui resteront du ressort de l'Etat. Cette décentralisation nécessitera une clarification des concepts et une organisation de la cohérence entre les aéroports transférés et les autres aéroports.

Elle aboutira également, d'une part à un transfert de charges important pour les collectivités qui recevront la compétence de ces aéroports (dont la plus grande partie est déficitaire) et d'autre part à des déséquilibres interrégionaux encore plus accentués.

En tout état de cause, si une gestion au plus près de l'économie locale, susceptible de développer des synergies nouvelles, semble de plus en plus nécessaire, et si une décentralisation ne ferait qu'officialiser une pratique déjà existante, il ne faudrait pas qu'elle serve de prétexte à un transfert opéré en l'absence de toute péréquation et de tout souci de développement et d'aménagement du territoire.

A ce titre, comment sera assurée au niveau local la cohérence pour l'organisation d'un secteur dont les enjeux sont internationaux. L'aménagement décentralisé du réseau aéroportuaire ne devrait-il pas relever d'une logique interrégionale, voire transfrontalière ?

C - LES GESTIONNAIRES D'AÉROPORTS

1. Des aéroports français isolés en Europe

a) la gestion des aéroports français : une diversité de situations

La France compte environ 560 aérodromes dont une centaine assure un trafic commercial.

La majorité de ces aéroports appartient à l'Etat, font partie du domaine public et sont gérés par les chambres de commerce et d'industrie.

En effet, dès 1929, l'Etat a concédé aux CCI les « ports aériens », à l'image de ce qui existait pour les ports maritimes, selon un système très souple, basé sur des concessions de longue durée (cinquante ans). Ce sont encore elles qui aujourd'hui assurent la gestion de 121 de nos aéroports. Elles sont ainsi les opérateurs historiques depuis plus de soixante-dix ans.

Quelques exceptions existent néanmoins :

- certains des aéroports appartenant à l'Etat sont gérés exceptionnellement par une ville ou une structure intercommunale ;
- certains (une vingtaine) appartiennent à des chambres de commerce et d'industrie, à des collectivités territoriales, à leurs groupements ou à d'autres entités. Ils sont exploités en vertu d'une convention passée avec l'Etat et prévue à l'article L 221-1 du code de l'aviation civile.

Les recettes des gestionnaires sont constituées d'abord par les redevances aéronautiques, payées par les compagnies aériennes :

- redevance par passager ;
- redevance d'atterrissage qui dépend du poids des avions et du bruit qu'ils occasionnent ;
- redevance de stationnement ;
- redevance de balisage ;
- redevance fret.

Le gestionnaire bénéficie aussi de recettes extra-aéronautiques pour les autres prestations qu'il fournit :

- assistance aéroportuaire aux transporteurs ;
- redevances domaniales payées par les transporteurs ou autres entreprises pour les locaux qu'ils occupent ;
- redevances commerciales payées par les commerces ou services implantés dans l'aérogare (*duty free*, location de voitures...).

Enfin, les aéroports de taille moyenne sont largement subventionnés, généralement par les collectivités locales (l'Etat subventionne seulement les DOM) :

- parmi les aéroports commerciaux, une douzaine (dont ADP) réalisent leur équilibre ;
- les autres se répartissent en deux catégories : une vingtaine assure leur équilibre d'exploitation, mais les collectivités apportent leur concours pour les investissements (10 à 20 % du volume des investissements), une cinquantaine ne peut vivre que grâce à des subventions pour couvrir à la fois les déficits d'exploitation et les investissements.

Trois modes de gestion sont utilisés¹ :

- deux aéroports ont le statut d'établissements publics : Aéroports de Paris et l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse ;

¹ Voir annexe 7.

- la concession d'outillage public permet au gestionnaire de gérer un aéroport, de percevoir les redevances et d'investir. Le régime du cahier des charges type de 1955 – qui prévoyait une économie de la concession avec garantie des ressources – a été modifié par un décret du 29 mai 1997, lui-même modifié par un décret du 6 septembre 1999, incluant une clause de gestion aux « *risques et périls* » du concessionnaire. Les concessions devaient être accordées pour des durées plus courtes (vingt à vingt-cinq ans) ;
- le système d'Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public, qui était destiné aux aéroports en voie d'ouverture au trafic commercial et devait permettre à un gestionnaire de se familiariser avec ces tâches nouvelles et de faire ses preuves, s'est peu à peu développé.

Les aéroports français de province se caractérisent par une faiblesse de leur statut juridique :

- ils ne sont pas propriétaires du terrain où ils sont implantés ;
- ils ne sont pas propriétaires des excédents d'exploitation réalisés ;
- ils sont dans l'impossibilité d'accumuler des fonds propres ;
- ils n'ont pas la personnalité morale.

Par ailleurs, un nombre important d'entre eux voient leur concession arriver à échéance. Depuis quelques années et sous le prétexte que la Commission européenne préparerait un projet de règlement sur la mise en concurrence des concessions aéroportuaires (dans trois, quatre ou cinq ans), le gouvernement a refusé de renouveler les concessions pour des durées longues.

Les concessions ou les AOT arrivées à échéance donnent lieu à des renouvellements à court terme sur la base d'une application transitoire du décret de 1997 permettant des durées très courtes (les durées vont de trois à cinq ans, exceptionnellement plus longtemps dans des cas dûment justifiés : Lyon et Fort-de-France).

b) Une situation unique en Europe

Selon le rapport élaboré par les CCI gérant les grands aéroports, l'Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie (ACFCI) et l'Union des chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroports (UCCEGA) sur « *l'industrie aéroportuaire française ; comment lui donner ses chances légitimes ?* », la situation française est unique en Europe :

- les aéroports français se trouvent dans une position de précarité en raison notamment des délais de concessions qui, trop brefs, ne leur permettent plus d'investir alors que dans tous les autres pays européens, les opérateurs aéroportuaires sont dotés d'une longue période de gestion (trente à cinquante ans ou illimitée) ;
- les redevances aéronautiques sont plus faibles en France que dans une grande majorité d'aéroports appartenant à d'autres pays européens ;

- du fait de l'absence de fonds propres disponibles et de droit aux excédents d'exploitation, les aéroports régionaux français ne peuvent prendre aucune prise de participation significative dans le capital de sociétés aéroportuaires ;
- contrairement à ce qui se passe en France où, à la fin d'une concession, le gestionnaire n'a plus rien alors que la valeur de l'activité économique aéroportuaire est à son maximum, dans la plupart des pays européens, le passage à zéro n'existe pas¹ ;
- en France, l'exploitation des aéroports se fait pour le compte de l'Etat alors que partout en Europe, l'exploitation des aéroports se fait pour le compte de leurs actionnaires, c'est-à-dire pour le compte des intérêts locaux (villes, CCI, régions) ;
- les alliances entre aéroports français sont difficiles à organiser car ceux-ci n'ont pas de personnalité morale ; en revanche compte tenu de leurs statuts, les sociétés aéroportuaires européennes peuvent s'allier entre elles, ces alliances pouvant soit conduire à des partages de compétences, soit permettre le maintien de l'activité de petits aéroports dans le giron d'une société plus puissante.

2. Les perspectives

L'état des lieux établi par les CCI, l'UCCEGA et l'ACFCI est clair. Les aéroports régionaux français n'ont rien à envier à leurs homologues d'Outre-Rhin. Par contre, le système de gestion de ces derniers s'éloigne du nôtre.

a) Les évolutions amorcées en Europe

Selon l'étude précitée, la plupart des pays européens sont déjà dotés de sociétés aéroportuaires de droit privé à capitaux publics et, hormis peut-être la France, il y aura peu d'exception d'ici 2002-2003². Si on se réfère à ce qui se passe dans ces pays, quatre grandes phases paraissent inéluctables :

- la période de gestionnaire de fait fonctionnant sur crédit public sans assise juridique sérieuse ;
- l'évolution vers de véritables sociétés aéroportuaires fonctionnant avec 100 % de capitaux publics ;
- les mêmes sociétés aéroportuaires intégrant une part minoritaire de capitaux privés ;
- une phase finale et de croisière avec des sociétés aéroportuaires à capitaux majoritairement privés.

¹ En effet, l'opérateur aéroportuaire est soit propriétaire de tout ou partie du terrain (Allemagne, Angleterre), soit doté d'une concession ou d'une licence illimitée ou à renouvellement automatique (Allemagne, Espagne et Italie), soit doté d'une concession limitée mais avec fonds de commerce maximum au terme (Italie : en fin de concession, le concessionnaire peut vendre ses actions).

² En annexe les mutations des systèmes de gestion en Europe – Annexe 8.

Il s'agit certes d'une évolution visant à doter ces équipements d'outils de gestion classiques et fiables autorisant une productivité suffisante, l'amortissement raisonnable des investissements, le dégagement de profits susceptibles d'assurer l'avenir. La dernière phase, qui est en fait une privatisation totale, est-elle vraiment justifiée par l'objectif poursuivi ?

b) L'évolution des textes, une nécessité pour la France

La situation actuelle de notre pays ne saurait se pérenniser sans risque. La France ne peut rester le seul Etat européen à attendre une directive sans rien faire, faute de quoi nos aéroports de province resteront fragilisés.

Si, effectivement, l'ouverture à la concurrence des concessions aéroportuaires était réalisée, la France serait pratiquement la seule concernée et ses aéroports ne seraient pas en situation de se positionner équitablement pour répondre à des appels d'offres européens.

La DGAC réfléchit actuellement aux modalités qui pourraient être retenues pour faire évoluer les textes régissant la gestion des aéroports français.

Elle propose d'abord d'établir une différenciation entre les aéroports : d'un côté les dix grands aéroports régionaux qui sont des instruments économiques lourds, de l'autre l'ensemble des aéroports restants qui pourraient être décentralisés – à charge pour les régions de les concéder soit aux CCI sur la base de concessions de longue durée, soit à des entreprises ou des sociétés d'économie mixte.

En ce qui concerne les aéroports régionaux, elle réfléchit à six scénarios :

- des sociétés de droit privé détiennent le patrimoine aéroportuaire, et notamment la propriété immobilière des infrastructures. L'Etat est actionnaire majoritaire ou privilégié de ces sociétés ;
- des concessions à durée limitée sont attribuées après appel d'offres, sur la base d'une concession type ;
- la gestion des aéroports est confiée, pour de longues durées, à des sociétés de droit privé bénéficiant de droits exclusifs. Ces sociétés s'appuieraient dans un premier temps sur les partenaires actuels de la gestion aéroportuaire. Le capital de ces sociétés pourrait dans un deuxième temps être ouvert au secteur privé ;
- un établissement public à vocation nationale reçoit la mission de gérer, exploiter et développer tout ou partie du patrimoine aéroportuaire de l'Etat sans qu'il y ait de séparation entre investissement et exploitation ;
- un établissement public à vocation nationale reçoit la mission de gérer et développer tout ou partie du patrimoine aéroportuaire de l'Etat. L'exploitation des plates-formes est déléguée par ailleurs (séparation investissement/exploitation) ;
- des établissements publics à vocation régionale reçoivent la mission de gérer, exploiter et développer des aéroports.

Le choix n'est pas encore opéré. Toutefois le directeur général de l'aviation civile a fait part de son souhait qu'en cas de création de sociétés de droit privé, une certaine maîtrise publique soit assurée (soit par le capital avec contrôle de l'actionnaire, soit par un cahier des charges avec contrôle par une autorité indépendante comme en Grande-Bretagne).

Les chambres de commerce et d'industrie quant à elles veulent éviter l'anéantissement d'une cinquantaine d'années d'effort d'investissements. Elles souhaitent que les pouvoirs publics négocient des évolutions constructives, fiables et qui correspondent à des réalités économiques et financières.

Les CCI, l'UCCEGA et l'ACFCI proposent pour leur part de mettre en place, dans chaque aéroport régional, une société aéroportuaire de droit privé, affectataire de l'aéroport et en régime de licence longue durée. Elle serait constituée au départ à 100 % de capitaux publics (Etat, CCI, collectivités locales), l'Etat pouvant par la suite céder tout ou partie de ses actions aux collectivités locales et à la ou aux CCI concernées par l'aéroport ainsi qu'à d'autres partenaires éventuels.

Pour les aéroports moyens et petits, elles suggèrent que les compétences soient transférées au niveau d'une région ou d'un département, des structures composées des collectivités et des CCI concernées (concessions renouvelées, SEM, syndicats mixtes...) pouvant en assurer la gestion. Certains pourraient être gérés par les grands aéroports régionaux (c'est actuellement le cas de l'aéroport de Cannes géré par la chambre de commerce et d'industrie Nice-Côte-d'Azur).

Dans son avis du 4 avril 2001, le Conseil économique et social indiquait : *« Les CCI sont fortement impliquées dans la gestion d'aéroports, de ports, de zones industrielles..., c'est-à-dire autant d'équipements structurants. Leur intervention dans ces domaines est conforme à leur mission de service public par la réalisation d'investissements à long terme qui n'ont pas nécessairement vocation à être rentables à court terme, et par la nécessité de la qualification des territoires où sont implantés ces équipements. Là encore, elles ne sont pas ou plus les seules à intervenir. Une solution de partenariat pourrait se dessiner, certaines CCI envisagent même la cession d'activité à d'autres acteurs.*

*Ce partenariat se justifie d'autant plus aux yeux du Conseil économique et social que les opérations d'extension, voire de déplacement de site, nécessitent des investissements souvent hors de portée des chambres seules. »*¹

c) Les évolutions souhaitables pour des aéroports de proximité

Face à la concurrence des opérateurs aéroportuaire étrangers et dans le contexte de mutation qui nécessairement les touchera aussi, les aéroports de proximité auront besoin d'être confortés dans leur volonté de développement.

Dans beaucoup de circonstances, le gestionnaire de l'aéroport se sentait seul sauf quand il s'agissait d'accueillir dans son aérogare des personnalités en déplacement, mais encore plus seul quand il s'agissait de faire face à la fronde des riverains ou à la nécessité de consentir des investissements élevés.

¹ Avis présenté au nom de la section des activités productivités, de la recherche et de la technologie sur rapport d'André Sappa.

Il serait dangereux de laisser se perpétuer une situation « *seuls contre tous* ».

S'il paraît difficile de se passer du savoir-faire des gestionnaires historiques que sont les chambres de commerce et d'industrie, il serait souhaitable de rassembler dans une même volonté l'ensemble des décideurs afin que le projet de développement de l'aéroport soit partagé par tous (administration, collectivités locales, chambres, populations).

Conclusion :

Les aéroports français sont confrontés à une triple incertitude :

- sur la durée des concessions aujourd'hui renouvelées à court terme ;
- sur la mise en concurrence dans le cadre de l'Union européenne ;
- sur l'évolution à moyen terme de leur régime de gestion.

Le gouvernement s'appuie sur la probabilité de l'adoption d'une directive européenne sur les concessions de services pour justifier des reconductions courtes lorsque des concessions arrivent à échéance. Il s'agit de « *gérer l'urgence* ». La réforme du système de gestion des aéroports, qui paraît inéluctable, serait à l'étude.

Mais cette gestion de l'urgence place nos aéroports dans une situation de précarité qui risque de s'aggraver si rien n'est fait rapidement. Les échéances administratives doivent être compatibles avec les échéances économiques.

Les aéroports de proximité, s'ils veulent se développer, doivent pouvoir investir et amortir. Seule une durée d'exploitation longue leur permettra de maintenir et d'étendre leur capacité opérationnelle.

Et plus encore que les grands aéroports régionaux, ils ont besoin de l'appui de l'ensemble de leurs partenaires locaux. Seul un système de gestion qui implique réellement ces partenaires, collectivités et entreprises, leur permettra de faire face à leurs besoins d'investissements en même temps que de convaincre les populations de l'intérêt de l'aéroport pour le développement local.

Structure rénovée et nouvelle, et dans tous les cas concertation renforcée, l'objectif est de parvenir à ce que tous s'approprient les projets en cause. Toute réforme de structure devrait s'accompagner d'une clarification de la situation des personnels.

III - CLASSIFICATION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

Le réseau aéroportuaire français subit l'influence de l'organisation en étoile autour d'un cœur hypertrophié au détriment de la desserte des régions françaises. Les aéroports font l'objet de nombreuses classifications administratives, techniques, économiques... Où se situent les aéroports de proximité qui ne sont répertoriés nulle part ?

1. Un réseau national d'aéroports trop centralisé

La politique d'aménagement du territoire démarra dans les années 1950 avec comme objectif d'assurer un rééquilibrage du pays.

On pouvait supposer que l'infrastructure des chemins de fer et l'infrastructure routière étaient figées et que l'on subirait encore longtemps cette organisation en toile d'araignée où tous les fils conduisaient à Paris et où les fils transversaux étaient aussi rares que fragiles.

Mais on pouvait aussi raisonnablement espérer que l'infrastructure aérienne, beaucoup plus récente et théoriquement plus souple, ne serait pas calquée sur cette géographie jacobine.

En 1954, Air Inter est créée avec une mission de service public qui consiste à assumer l'exploitation du réseau intérieur français.

Différentes conventions sont signées avec l'Etat en 1967, 1974 et 1985.

Selon l'article 1^{er} de la convention de 1985 : « *la compagnie s'engage à assurer sa mission de service public dans le cadre de la législation existante, en offrant au moindre coût le meilleur service possible notamment en ce qui concerne la continuité et la régularité* ».

La configuration du réseau Air Inter sera déterminante par la suite pour la structure du réseau des aéroports français, dont les aéroports de proximité.

En 1972, le réseau Air Inter était constitué par :

- un réseau en étoile sur Paris comprenant trente liaisons Paris-province et acheminant 86 % du trafic de la compagnie ;
- un réseau en étoile sur Lyon comprenant dix lignes et acheminant 8,6 % du trafic ;
- un réseau transversal de liaisons province-province comprenant dix lignes et acheminant 3,7 % du trafic.

A partir de 1987, le nombre de lignes transversales (vingt-huit) est supérieur à celui des radiales (vingt-sept), mais les six premières lignes, toutes des radiales, drainent 52 % du trafic de la compagnie.

En 1987 également, quelques initiatives viennent écorner le monopole d'Air Inter, Nouvelles Frontières et la compagnie Corsair étant autorisées à effectuer des vols charters mais... toujours entre Paris et Toulouse, puis entre Paris et Ajaccio – Bastia – Biarritz – Brest – Clermont-Ferrand – Marseille – Rodez.

Cette première diversification des opérateurs ne vient pas changer la configuration du réseau.

En 1990, un accord est signé entre la Commission européenne, le gouvernement français et Air France. Cet accord s'est concrétisé par l'ouverture à la concurrence de huit routes domestiques jusqu'alors exploitées exclusivement par Air Inter.

Mais là encore ces routes partent de la capitale : Paris – Nice, Paris – Strasbourg, Paris – Bastia, Paris – Ajaccio, Paris – Marseille, Paris – Toulon, Paris – Bordeaux, et Paris – Montpellier.

Il s'agissait d'une condition *sine qua non* de la Communauté européenne qui faisait de cette ouverture un préalable à la constitution du nouveau groupe Air France, ce dernier absorbant UTA et Air Inter.

L'étape 1992, cinq ans avant l'accomplissement de la libéralisation au 1^{er} avril 1997, est riche d'enseignements.

A cette époque, le marché domestique aérien français occupe le premier rang en Europe avec 21 millions de passagers à comparer avec 16,5 millions en Espagne, 13,5 millions en Italie, 12 millions en Grande-Bretagne.

Sur ces 21 millions, 16 millions de passagers sont transportés par Air Inter.

Cette compagnie accapare les liaisons les plus denses dans le sens Paris – province ou les quelques liaisons rentables transversales province – province.

Les quelques lignes suivantes, extraites du rapport du Sénat « *les dessertes aériennes régionales sont-elles menacées ?* »¹, reflètent la prudence dont devra faire preuve le rapport en matière d'aviation régulière quant aux perspectives de développement des aéroports de proximité :

En 1993, « *sur les trente-sept liaisons locales desservies par les compagnies régionales, douze seulement avaient un trafic annuel supérieur à 10 000 passagers et vingt-cinq un trafic annuel inférieur à ce seuil* ».

2. Les classifications administratives des aéroports

Il existe de très nombreuses façons de classer les aéroports qui font référence à des caractéristiques diverses. L'annexe 14 de la convention de Chicago (OACI) et le code de l'aviation civile dans son article R 222-1 à 5 précisent la classification des aéroports dans le monde et en France.

a) Classification dimensionnelle

L'OACI classe les aéroports en fonction de la longueur des pistes :

- classe A : piste d'au moins 2 100 mètres ;
- classe B : piste de 1 500 à 2 100 mètres ;
- classe C : piste de 900 à 1 500 mètres ;
- classe D : piste de 750 à 900 mètres ;
- classe E : piste de 600 à 750 mètres.

b) Classification fonctionnelle

Le classement opéré en France par la DGAC répartit les aéroports en fonction des caractéristiques des activités aériennes auxquelles chaque aérodrome est destiné. Il tient compte des équipements, de la nature et de l'importance du trafic ainsi que de la possibilité d'assurer le trafic en toutes circonstances. Cinq catégories sont distinguées :

- catégorie A : aéroports destinés aux services court, moyen et long-courriers et où le trafic peut être assuré en toutes circonstances – longueur de piste d'au moins 3 000 mètres ;
- catégorie B : aéroports destinés aux trafics court et moyen-courriers où le trafic peut être assuré en toutes circonstances et au service long-courrier mais sans étape longue au départ de ces aéroports – longueur de piste d'au moins 2 100 mètres ;

¹ Rapport d'information sur l'avenir des dessertes aériennes régionales – Jean François-Poncet et Jean-François Legrand – Sénat mai 2001.

- catégorie C : aérodromes destinés au service court-courrier et aux services moyen et long-courriers sans étape longue au départ de ces aéroports ainsi qu'au trafic de grand tourisme – longueur de piste d'au moins 1 500 mètres ;
- catégorie D : aérodromes destinés à la formation aéronautique, au sport aérien, au tourisme et à certains services court-courriers – longueur de piste minimale de 1 200 mètres ;
- catégorie E : aérodromes destinés aux giravions (hélicoptères en particulier) et aux avions à décollage vertical ou oblique.

c) Classification selon l'usage

Les aéroports sont ouverts à la Circulation aérienne publique (CAP) ou ils peuvent être réservés :

- à l'usage exclusif de l'administration ;
- à l'usage restreint ;
- à l'usage privé.

d) Classifications techniques

Des classifications techniques sont aussi retenues :

- en fonction des possibilités d'atterrissage : atterrissage de catégorie 1, de catégorie 2, de catégorie 3 dit « *tout temps* » ;
- en fonction du niveau de protection, de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs : dix niveaux sont ainsi retenus ;
- en fonction des services de sûreté ;
- au regard de la prévention du péril aviaire ;
- au regard de l'assistance en escale qui détermine des seuils d'organisation différents ;
- selon que les aéroports sont contrôlés ou non au titre de la navigation aérienne.

e) Classification au regard de la taxe d'aéroport

- aéroport de catégorie 1 : Aéroports de Paris ;
- aéroports de catégorie 2 : Nice, Marseille, Lyon, Toulouse ;
- aéroports de catégorie 3 : tous les autres.

f) Classification au regard de l'environnement

- aéroports soumis à la taxe bruit classée dans la Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) ;
- les aéroports soumis à la modulation de la redevance d'atterrissage en fonction du bruit des aéronefs ; il s'agit de ceux dont le trafic est supérieur à 200 000 passagers ;
- aéroports soumis au contrôle de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores sur les aéroports (ACNUSA).

g) Classification des aéroports dits coordonnés

Il s'agit d'une classification introduite par la réglementation européenne en matière de créneaux horaires et qui permet de soumettre à une autorité indépendante (en France, l'Association pour la coordination des horaires (COHOR)) l'attribution des créneaux horaires sur ADP (Roissy-Charles de Gaulle et Orly), Nice et Lyon.

h) Classification selon la détermination par rapport à un aéroport principal

Cette classification concerne essentiellement la dizaine d'aéroports gérés par l'Établissement public ADP dans un rayon de 50 km autour de Paris et qui sont considérés comme secondaires par rapport à Orly, Roissy-Charles de Gaulle et Le Bourget (Pontoise, Lognes, Issy-les-Moulineaux...). Elle s'applique également à Lyon-Bron par rapport à Lyon-Saint-Exupéry, Saint-Nazaire par rapport à Nantes Atlantique, Aix-les-Milles par rapport à Marseille-Provence, Cannes par rapport à Nice-Côte d'Azur...

Cette liste n'est pas exhaustive. Elle montre néanmoins qu'aucune des classifications en vigueur actuellement ne fait référence explicitement à la notion d'aéroport de proximité même si ces derniers obéissent à chacune de ces classifications.

3. La classification économique des aéroports

Il semble que, pour mieux comprendre le positionnement des aéroports de proximité dans le réseau des aéroports français et leurs chances de développement, il faille se reporter à une classification plus économique.

La DGAC se réfère généralement à une classification qui permet de sérier sommairement les aéroports selon leur activité¹ :

- les aéroports parisiens ;
- les grands aéroports, avec un nombre de passagers supérieur à 2,5 millions (six aéroports y compris Bâle-Mulhouse) ;
- les aéroports moyens : nombre de passagers commerciaux compris entre 450 000 et 2,5 millions (treize aéroports) ;
- les aéroports intermédiaires : nombre de passagers commerciaux compris entre 85 000 et 450 000 (quatorze aéroports) ;
- les petits aéroports : nombre de passagers commerciaux compris entre 10 000 et 85 000 (vingt-huit aéroports) ;
- les autres aéroports dont le trafic est inférieur à 10 000 (vingt-quatre aéroports) ;
- un groupe spécifique des aéroports d'outre-mer (six aéroports).

Pour notre part, nous essaierons de positionner les aéroports de proximité, soit en terme de complémentarité, soit en terme de perspectives de développement au regard des aéroports suivants.

¹ La liste de ces aéroports figure en annexe 1.

a) Les aéroports nationaux et leur position dominante sur l'ensemble du réseau

Il s'agit des deux aéroports parisiens gérés par ADP : Roissy-Charles de Gaulle et Orly qui représentent en 2000 plus de 73 millions de passagers, soit 60 % du trafic de l'ensemble des aéroports de métropole.

Il existe de fait une corrélation entre la position dominante du groupe Air France et la présence de ces deux grands aéroports.

Roissy-Charles de Gaulle est en majorité réservé à Air France qui y a installé son « *hub* ». Ce point nodal lui permet de desservir en étoile avec une très grande fréquence toute une série de directions sur les marchés domestique et international, en facilitant les correspondances entre chacune d'elles, notamment en réduisant les temps d'attente.

Selon le rapport précité « *l'industrie aéronautique française, comment lui donner ses chances légitimes ?* », les aéroports parisiens ont généré 80 000 emplois directs auxquels s'ajoutent 80 000 emplois indirects et 160 000 emplois induits, soit au total plus ou moins 320 000 emplois dédiés à l'activité aéroportuaire.

Il convient de noter que la logique des radiales qui convergent toutes vers Paris est restée déterminante depuis l'immédiate après-guerre, alors qu'il eût été souhaitable d'équiper un certain nombre de métropoles régionales et de provoquer ainsi des axes transversaux ou même européens, émancipés du passage obligé par la capitale.

A l'heure actuelle, les deux grands aéroports parisiens sont confrontés à des problèmes environnementaux au point que le ministre des transports ait pris l'engagement de plafonner l'activité de Roissy-Charles de Gaulle à 55 millions de passagers, celle d'Orly à 250 000 mouvements tout en réduisant pour ce dernier aéroport la plage d'activités nocturnes autorisant des arrivées et des départs.

b) Les aéroports régionaux rentables

L'UCCEGA en décompte neuf qui totalisent 37 millions de passagers par an à rapprocher des 73 millions de passagers des deux seuls aéroports parisiens.

Cités dans l'ordre alphabétique, il s'agit de Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Strasbourg, Toulon et Toulouse, auxquels il faut ajouter l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Pour la plupart d'entre eux, ils subissent avec moins d'acuité le phénomène de saturation pour les usagers. En revanche, ils sont confrontés de la même manière aux retards dans les créneaux horaires chargés¹.

Ils sont également diversifiés dans la mesure où ils accueillent des escales du groupe Air France venant le plus souvent de Paris mais aussi des escales d'autres compagnies sur les mêmes axes, des liaisons domestiques ainsi que des liaisons européennes ou internationales.

¹ Dans leurs liaisons avec les aéroports parisiens et les autres aéroports régionaux, les retards se répercutent en cascade.

c) Les aéroports régionaux développant un « *hub* »

Il s'agit de Lyon-Saint-Exupéry, Bâle-Mulhouse, Nice-Côte d'Azur et Clermont-Ferrand-Auvergne. Ce dernier constitue un cas éclairant.

Il permet à de nombreuses villes de province, proches ou non de Clermont-Ferrand, d'être reliées quotidiennement à une trentaine de destinations françaises et européennes.

A ce titre, il irrigue le Grand Massif central.

Il présente, contrairement à d'autres « *hubs* », trois avantages : une absence de saturation, des nuisances moindres, une taille plus humaine.

En 1999, il a accueilli 872 927 passagers commerciaux.

Son développement demeure néanmoins fragile, car fondé sur une liaison radiale avec Paris assurée par Air France et sur le « *hub* » développé par la compagnie Régional. Les vols charters représentent 22 190 passagers.

d) Les aéroports régionaux ou locaux exploitant une niche

L'exemple le plus frappant est celui de Tarbes-Lourdes-Pyrénées qui bénéficie de la rente de situation constituée par la masse des pèlerins.

En 1999, sur 461 897 passagers, 74 709 provenaient de lignes régulières et 387 188 de charters.

Un autre exemple de niche est celui de l'aéroport de Beauvais qui renaît d'une inactivité pour atteindre, en 1999, 388 836 passagers commerciaux dont 314 000 via des lignes régulières. Beauvais-Tillé réalise 420 000 passagers en 2001.

Ces lignes régulières ont une spécificité, il s'agit des liaisons de la compagnie « *low cost* » Ryanair sur l'Irlande et l'Ecosse.

Les deux aéroports se fondent sur des trafics différents dont la pérennité est également différente.

Pour Lourdes, l'engouement pour les pèlerinages paraît durable.

Pour Beauvais, la niche « *liaisons régulières à bas tarifs* » est récente, elle s'avère positive avec des marges d'exploitation de l'aéroport encore réduites. La diversification de ces lignes serait un précieux atout pour l'équilibre de l'aéroport et pour l'économie locale.

e) Les aéroports de désenclavement

Le transport aérien régional représente pour les territoires « *éloignés* »¹ des centres de décision, ceux par exemple du Limousin, de la façade atlantique ou d'outre-mer, un outil fondamental du développement. La proximité d'un aéroport local est perçue comme un « *équipement structurant* » pour les activités industrielles et commerciales.

¹ Enquête menée par le groupe de travail de la commission des affaires économiques du Sénat, créé en novembre 2000 sur le fonctionnement du FIATA et l'avenir des lignes aériennes régionales, auprès de l'ensemble des conseils régionaux, des conseils généraux et des chambres de commerce et d'industrie in rapport « *Les dessertes aériennes régionales sont-elles menacées ?* » de Jean François-Poncet et Jean-François Legrand.

Les collectivités locales et les chambres de commerce et d'industrie ont souvent été avec les transporteurs locaux à l'origine du développement des liaisons à faible trafic, parfois seul moyen de communication rapide pour répondre aux besoins de transport de la population. Le tarif des petites lignes d'aménagement du territoire, proportionnellement plus élevé que celui des grandes liaisons régionales, a été souvent dissuasif pour une partie de la clientèle.

L'insuffisance du dispositif public d'accompagnement n'a pas permis à de nombreuses petites lignes de se maintenir sur le marché faute de rentabilité.

Des fermetures de lignes ont pu être évitées comme celles reliant Paris à Agen, Aurillac, Bergerac, Castres, Epinal, Périgueux, Rodez, Saint-Brieuc, Cherbourg, Le Puy, etc ou des liaisons transversales telles que Montpellier – Strasbourg ou Castres – Rodez – Lyon, grâce aux subventions versées aux entreprises de transport aérien par le Fonds de péréquation du transport aérien (FPTA) créé en 1995 et devenu en 1999 le FIATA¹.

Le FIATA² intervient dans le cadre du droit communautaire. Le règlement 2408/92 prévoit qu'un Etat membre³ « peut, à la suite de consultations avec les autres Etats concernés et après en avoir informé la Commission et les transporteurs aériens qui exploitent la liaison, imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport régional situé sur son territoire, si ces liaisons sont considérées comme vitales pour le développement économique, dans la mesure où cette liaison assure une prestation de services répondant à des normes de continuité, de régularité, de capacité et de prix, normes auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il devait considérer son seul intérêt commercial ».

Pour recevoir des compensations financières, les liaisons éligibles font l'objet d'une procédure qui inclut notamment la publication au « *journal officiel des Communautés européennes* » des obligations de service public relatives à la liaison en vue d'assurer un service adéquat et continu. L'appel d'offres relatif à l'exploitation de services aériens réguliers dans le cadre desdites obligations – et le contrat qui en résulte – est lui aussi publié au « *journal officiel des Communautés européennes* ».

Les offres présentées par les transporteurs aériens sont communiquées à la Commission et, s'il y a lieu, aux autres Etats membres concernés. Une fois sélectionné le transporteur, l'Etat membre peut lui verser une compensation afin qu'il satisfasse aux normes découlant des obligations de service public qui lui sont imposées.

¹ En annexe les lignes subventionnées par le FIATA – Annexe 6.

² Les recettes du FIATA proviennent essentiellement du produit de la taxe de l'aviation civile prélevée sur le prix du billet.

³ Article 4 du règlement européen adopté le 23 juillet 1992 dit « *Troisième paquet communautaire* ».

Les services de la Commission européenne (Direction générale énergie et transports (DGTREN)) sont très attentifs à ce que soient respectés, tout au long de la procédure, les textes en vigueur et l'esprit du Traité, et qu'il n'y ait pas d'entrave à la libre concurrence.

Ainsi, à l'exception des cas où il n'existe pas de moyen de transport adéquat et continu pouvant être substitué à la liaison aérienne concernée, une liaison pour laquelle plus de 30 000 sièges sont offerts par an doit, aux termes du règlement précité, trouver son équilibre dans le cadre du marché et ne relève pas d'une procédure d'appel d'offres : une telle liaison ne peut dès lors faire l'objet de compensation financière et ne peut donner lieu à une attribution d'exclusivité d'exploitation.

Pour être éligible au FIATA¹, un certain nombre de critères sont exigés par la réglementation française :

- le trafic doit être compris entre 10 000 et 150 000 passagers. Le seuil inférieur pourra être abaissé, sans pouvoir descendre au-dessous de 5 000 passagers, dès lors qu'il présente un caractère vital pour le désenclavement des régions ;
- l'absence de liaisons routières (entre centres villes), maritimes (entre ports correspondants) ou ferroviaires (entre gares) ou d'un service maritime ou ferroviaire permettant l'aller et retour dans la journée au moins 220 jours par an ;
- l'inexistence d'un acheminement alternatif par un aéroport accessible en moins de trente minutes de plus que le temps requis pour accéder à l'aéroport local ;
- les obligations de service public doivent prévoir un programme d'exploitation composé d'au moins un aller et retour en début de journée et un aller et retour en fin de journée, au moins 220 jours par an, hors les samedis, dimanches et les jours fériés, et d'au plus vingt-et-un allers et retours par semaine. Toutefois, lorsqu'il n'existe, sur la liaison considérée, aucun autre moyen de transport régulier que le transport aérien, le seuil des 220 jours est abaissé à 140 jours par an.

Aujourd'hui, les conditions de fonctionnement du FIATA font l'objet de nombreuses critiques : une part des crédits n'est pas utilisée alors que les élus « plébiscitent la desserte régionale comme conditionnant, notamment pour les régions les plus "à l'écart", toute perspective de développement économique et social ». La loi de finances pour 2002 prévoit une nouvelle dotation de 15,25 millions d'euros, soit le double des crédits alloués en 2000 aux liaisons d'aménagement du territoire. Ces crédits ne suffiront pas à empêcher la fermeture de certaines lignes.

Par ailleurs, les fonds sont aujourd'hui réservés aux liaisons domestiques nationales. Le décret du 9 mai 1995 modifié relatif au fonctionnement du FIATA précise que les liaisons pour lesquelles les transporteurs peuvent recevoir une compensation financière du fonds doivent être :

- soit intérieures à la France continentale ;

¹ Voir annexe 5.

- soit intérieures à la collectivité territoriale de Corse ;
- soit intérieures aux DOM ou relier deux DOM situés à l'intérieur d'une même zone océanique.

Or depuis la libéralisation, l'Europe des quinze forme un marché domestique. Les règles d'attribution sont-elles bien conformes aux règlements européens ?

Quelques exemples d'aéroports de désenclavement peuvent être fournis, qu'ils bénéficient ou non de subventions.

Par exemple, l'aéroport de Rodez-Marcillac permet, en reliant rapidement l'Aveyron aux grands centres parisiens et lyonnais, de développer une activité économique et de créer des emplois. Le pôle agro-alimentaire s'est structuré autour d'entreprises de notoriété internationale : Soulie Restauration, Besnier - Valmont, Richemonts, etc. Dans la filière mécanique, en développement, dont Bosch est le leader, interviennent de nombreuses sociétés de sous-traitance.

L'aéroport a enregistré, en 1999, 93 868 passagers commerciaux. Mais sur les 27 351 mouvements constatés, seulement 3 277 étaient des mouvements commerciaux.

Retenons également le cas de l'aéroport de Le Puy-en-Velay-Loude. Il a accueilli 8 494 passagers en 1999.

Sur un nombre de mouvements de 11 732, les mouvements commerciaux sont de 905, les non commerciaux de 10 827.

Autre exemple : la Corse qui, elle, reçoit des aides au titre de la continuité territoriale. Il s'agit d'une région qui doit bénéficier de mesures de désenclavement. Elle dispose aujourd'hui de quatre aéroports pour un peu plus de 200 000 habitants.

L'afflux touristique saisonnier constitue une source de trafic importante, mais relativement précaire.

Dans l'ordre décroissant d'activité :

- Ajaccio : 1 041 000 passagers ;
- Bastia : 817 000 passagers ;
- Figari-Bonifacio : 287 000 passagers ;
- Calvi : 259 000 passagers.

Autre illustration enfin, l'aéroport de l'Ile-d'Yeu dont l'aérogare fait 50 m² et qui totalise, en 1999, 7 590 mouvements dont 7 316 non commerciaux, concernant des particuliers ou des vols d'intérêt public (évacuations sanitaires, missions administratives, aux tarifs préférentiels).

Les vols payants, 274 mouvements, ne concernaient que 1 349 personnes.

Conclusion :

La convergence des liaisons aériennes sur Paris, conjuguée avec un passage quasi-obligé par la région parisienne pour les lignes long-courriers, convergence maintenant atténuée par l'existence de « *hubs* » régionaux, détermine la typologie des aéroports français mais également leur handicap structurel.

Dans le contexte d'encombrement du ciel et des aéroports et face aux nuisances engendrées par le trafic, les aéroports parisiens peuvent avoir intérêt à jouer une complémentarité avec des aéroports de proximité à condition que la règle du jeu soit clairement exposée.

Les aéroports régionaux qui ne subissent pas de phénomène de saturation de leurs équipements, à la différence des aéroports nationaux ou des aéroports régionaux encombrés, ne voudront coopérer avec d'autres aéroports proches d'eux que sur une base gagnant/gagnant. Seule une étude cas par cas après un inventaire des potentiels pourra étayer cette coopération.

Les aéroports locaux ou régionaux exploitant une niche pourraient bénéficier d'un potentiel de développement non négligeable en qualité d'aéroports de proximité. Leurs méthodes sont rodées, leurs équipements sont satisfaisants, le personnel existant est compétent. Ils pourraient assez facilement accueillir du trafic d'aviation d'affaires, du fret spécialisé, ou même des lignes européennes.

Les aéroports dits de désenclavement qui enregistrent une très forte proportion de mouvements non commerciaux ne peuvent *a priori* être considérés comme des aéroports dits de proximité. Seule une étude cas par cas intégrant les centres d'intérêt économiques et touristiques proches pourra le préciser.

CHAPITRE II

AÉROPORTS DITS DE PROXIMITÉ :

RÉPONSES À QUELS BESOINS ET À QUELS ENJEUX ?

I - LA PROGRESSION DU TRAFIC AÉRIEN

A - L'ACCROISSEMENT DE LA MOBILITÉ ET LA PROGRESSION DU TRAFIC AÉRIEN

En vingt ans, le trafic aérien a connu une progression spectaculaire tant au niveau mondial qu'europpéen et français.

L'avion a d'abord été le mode de transport des hommes d'affaires. A partir des années 1960, la croissance économique, les évolutions technologiques (avions à réaction, gros porteurs) et une tarification plus abordable ouvrent ce marché aux touristes. Aujourd'hui, l'accroissement de la mobilité et du temps libre contribue à amplifier le nombre des voyages personnels.

Les dernières années ont été marquées par des changements structurels dans l'organisation du transport aérien français et européen. La libéralisation progressive du ciel initialisée par l'Union européenne en 1987 s'est accompagnée d'une augmentation du trafic.

Les perspectives d'évolution du trafic aérien laissent cependant supposer un ralentissement de la progression, qui risque de s'accroître à partir de 2001 à la suite des événements du 11 septembre.

1. Une mobilité accrue

a) La mobilité en Europe : un doublement depuis 1970

Dans l'ensemble des quinze pays membres de l'Union européenne, la mobilité a quasiment doublé de 1970 à 1997. Un habitant parcourt 13 900 km par an contre 7 300 km en 1970¹. Depuis 1990, on note cependant un ralentissement de la progression (+ 11 %) par rapport aux deux décennies précédentes (+ 30 %).

L'avion est le moyen de transport qui s'est le plus développé sur la période 1970-1997 (+ 580 %). Sa contribution aux déplacements est passée de 2 % à 6 % entre 1970 et 1997, celle de la voiture de 63 % à 73 %. Les autres modes de transport ont stagné, voire baissé au cours de cette période.

b) La mobilité en France

En France, cette mobilité a augmenté de 68 % entre 1982 et 1994². Le nombre de voyages annuels est passé de 3,7 à 5,7 par habitant, avec une distance moyenne parcourue de 860 km³.

¹ Source : Eurostat -DG Energie et Transport.

² Source : Enquête « *Transports et communication* » - Insee 1994.

³ Une étude récente du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement en automne 2000 arrive à des résultats différents : pour des déplacements de plus de 100 km, les Français ont effectué neuf voyages par an en moyenne en 1996, contre 5,5 en 1984.

La part du mode aérien – utilisé dans 25 % des cas pour des déplacements à motif personnel – devient significative pour des distances supérieures à 1 500 km. La mobilité est liée non seulement à la croissance économique mais également au niveau du revenu et au mode de vie. Ce sont les cadres supérieurs et les professions libérales qui voyagent le plus. Ainsi :

- les personnes issues de ménages dont le chef est cadre supérieur, effectuent en moyenne onze voyages par an ;
- les agriculteurs n'effectuent que 3,5 voyages par an, deux fois plus qu'au début des années quatre-vingt.

La mobilité croît avec le degré d'urbanisation. Les habitants d'Ile-de-France, et particulièrement ceux de Paris intra-muros, font deux fois plus de voyages que ceux vivant en zone rurale.

A l'avenir, la mobilité des populations selon l'analyse réalisée par DUCSAI¹ deviendra moins sensible aux aléas économiques mais dépendra davantage des évolutions démographiques et de la durée du travail. La généralisation d'Internet modifiera également le comportement des voyageurs.

2. Un trafic aérien en forte croissance

a) L'explosion du trafic aérien constitue un phénomène mondial

La mesure du trafic aérien

Le trafic aérien des aéroports est mesuré à partir de plusieurs indicateurs :

- nombre de mouvements d'avions (décollages et atterrissages), nombre de passagers et le tonnage que représentent le fret et la poste ;
- les compagnies aériennes quant à elles chiffrent leur trafic selon les passagers-kilomètres transportés (PKT) et les tonnes- kilomètres transportées (TKT). Les termes de PKT ou de TKT font intervenir la notion de distance et montrent l'importance économique des flux de trafic. La TKT est une mesure de la masse totale transportée, qui permet de prendre en compte aussi bien les passagers (chaque passager est compté en moyenne pour 95 kilos y compris bagages) que le fret ;
- en raison des vols mixtes (fret + passagers), la mesure s'effectue aussi en équivalent passagers-kilomètres transportés (EPKT).

Les chiffres sur le trafic aérien sont sujets à polémique, parce qu'ils ne sont pas calculés sur les mêmes bases : repères de temps et d'espaces distincts, unités et méthodes différentes, etc.

- ***La croissance du transport aérien est concentrée géographiquement.***

D'après l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)², le trafic mondial aérien croît depuis 1982 au rythme annuel moyen de 4,3 % pour le nombre de passagers et de 5,5 % pour le tonnage du fret.

En 2000, 1,6 milliards de passagers et 31 millions de tonnes de fret ont été transportés sur des lignes régulières.

¹ Démarche d'Utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International « Nouvelle plate-forme aéroportuaire » - dossier du débat public du 13 juin 2001.

² Organisation de l'aviation civile internationale. Cette institution spécialisée des Nations-Unies, créée en 1944, fixe des normes et promulgue des recommandations pour assurer le développement du transport aérien mondial.

Les chiffres fournis par la DGAC confirment cette évolution. Le transport aérien mondial a augmenté de 6 % par an au cours des dix dernières années en nombre de mouvements annuels.

L'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie rassemblent près de 85 % des passagers mondiaux. Le plus important marché au monde est le marché intérieur des États-Unis qui représente plus du tiers des passagers aériens mondiaux.

- **Une forte corrélation entre la croissance économique et la croissance du trafic aérien.**

Le niveau d'activité du transport aérien fortement corrélé à la croissance économique (mesurée par le Produit intérieur brut), connaît des cycles marqués. Ainsi, les crises du Golfe (1991) et asiatique (1998) ont fait chuter le trafic mondial comme le montre le schéma ci-après. Inversement, lors des phases d'expansion économique, un point de croissance du Produit intérieur brut (PIB) entraîne environ deux points de croissance du trafic aérien¹.

Graphique 1 : Taux de croissance annuels du PIB mondial et du trafic mondial en TKT de 1982 à 1999



Source : OACI, FMI

La croissance économique n'est pas le seul facteur à l'origine du développement du trafic aérien. L'ouverture du ciel à la concurrence y aurait largement contribué et les progrès technologiques réalisés en matière aéronautique ont permis de diminuer le prix des billets. D'après une étude réalisée par Boeing², le renouvellement des flottes a permis de diminuer les tarifs de 1 % par an environ.

¹ Cette constatation, très empirique, est valable à tarifs constants et en se limitant au trafic mondial agrégé.

² « Global market forecast 2000-2019 » juillet 2000.

b) Le trafic de l'Europe de l'Ouest se concentre sur les « *hubs* »

L'aéroport de Londres-Heathrow demeure le premier aéroport européen avec 65 millions de passagers en 2000. Londres-Heathrow se classe au 4^{ème} rang mondial derrière trois aéroports américains¹.

Aéroports de Paris (Roissy-Charles de Gaulle et Orly) occupent la seconde place en Europe, avec près de 73,7 millions de passagers. En revanche avec 6,7 % de croissance en 2000, Roissy-Charles de Gaulle et Orly font mieux que leurs homologues britanniques, Gatwick et surtout Heathrow saturé. La construction d'une cinquième aérogare à Londres-Heathrow n'interviendra d'ailleurs pas avant 2006.

Madrid, avec 32,9 millions de passagers en 2000, a réalisé la meilleure performance des grands aéroports européens avec une progression en termes de passagers de 17,4 % par rapport à l'année précédente.

D'une manière générale, le trafic en Europe de l'Ouest se concentre sur des aéroports servant de « *hubs* ». En Allemagne, hormis Berlin qui connaît une hausse spectaculaire due à son nouveau statut de capitale, la croissance du trafic concerne surtout Francfort et Munich, « *hubs* » de Lufthansa. Les deux plates-formes ont progressé en 2000 dans une fourchette comprise entre 7 et 9 % contre 5 à 6 % pour Hambourg et Stuttgart. En France, l'UCCEGA constate que l'effet « *hub* » permet d'obtenir des taux de croissance du trafic compris entre 7 et 11 % pour Roissy-Charles de Gaulle, Nice, Marseille et Lyon contre 5 à 7 % pour Bordeaux, Montpellier, Nantes et Toulouse qui n'ont pas de « *hub* ».

c) Le transport aérien en France

• ***La France s'ouvre à l'extérieur***

A l'échelle mondiale, la France, premier pays touristique, représente 7 % du trafic aérien pour 1 % de la population. En 2000, 125 millions de passagers ont été transportés au départ et à destination des aéroports français.

Le trafic français a augmenté de 63 % entre 1990 et 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 4,6 % par an (+ 3,3 % pour le trafic mondial pendant la même période)².

Le trafic international compte pour 68 % dont 53 % pour les vols européens, tandis que le trafic intérieur représente 32 %.

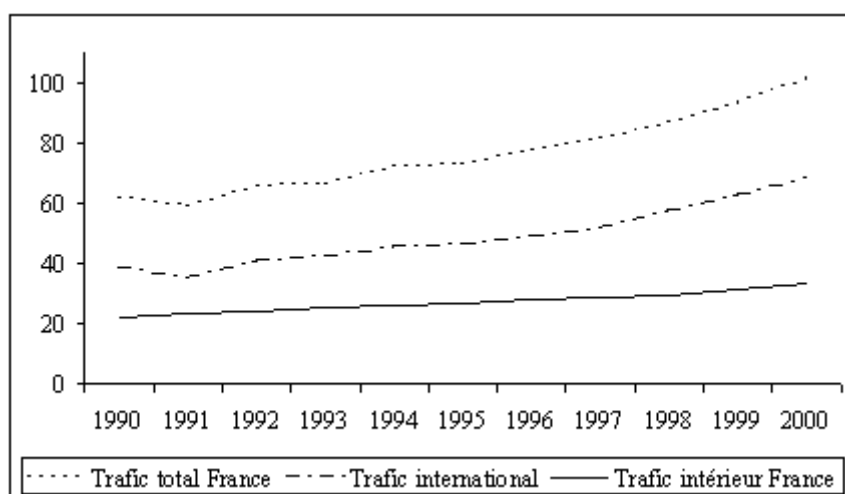
Les flux France – Royaume-Uni et France – Allemagne demeurent les flux les plus importants en progression respectivement de 10 % et de 5 % en 2000.

L'évolution la plus significative du trafic international au départ et à l'arrivée du territoire national a concerné les flux France – Espagne (+ 27 %). Les échanges avec l'Italie restent soutenus (+ 14 %). Quant aux liaisons avec le Canada, l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud ainsi qu'avec les Antilles, le trafic poursuit sa croissance (10 %).

¹ Classement d'ADP « *Aéroports magazine* » mai 2000 et mai 2001.

² Source DGAC – in DUCSAL.

Graphique 2 : Le trafic aérien par grands flux en France – Millions de passagers



Source : DGAC

L'importance des pays de l'Union européenne dans le trafic de la France s'explique par le fait que les grandes compagnies européennes captent une partie du trafic moyen et long-courrier au départ de la France en le faisant transiter par leur « *hub* » : KLM sur Amsterdam, Lufthansa sur Francfort¹.

- **La concentration des flux sur les aéroports franciliens**

Le trafic intérieur compte pour 32 % du trafic total, mais les liaisons radiales de Paris à province représentaient, en 2000, 79 % du trafic intérieur métropolitain, plus des trois quarts transitant par Orly.

La concentration est encore plus importante sur les liaisons internationales. Celles-ci représentaient, en 2000, 68 % du trafic total, mais si la part des aéroports de province commence à s'accroître², cette croissance touche principalement les cinq plus grands d'entre eux et concerne essentiellement l'Europe. Mis à part Marseille, Lyon et Nice, on n'enregistre pas de grands courants internationaux. Seul le dernier aéroport dispose d'une liaison avec New-York.

On peut s'étonner de ce que l'ensemble des aéroports régionaux ne génère qu'une liaison intercontinentale Nice – New-York quand on compare la France aux autres grands pays environnants (Grande-Bretagne, Allemagne, Italie) : est-ce lié au fait que la demande est insuffisante ou qu'il n'y a pas d'offre ?

¹ Air France adopte la même stratégie à destination des pays européens limitrophes en utilisant le « *hub* » sur l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

² Entre 1995 et 2000, le trafic international des aéroports de province a crû de 67 % contre 43 % pour le trafic Paris-international.

La différence entre Paris et la province est encore plus accentuée si on s'intéresse aux mouvements. Les deux aéroports parisiens accueillent 73 % des mouvements touchant la France¹.

Le rapport annuel ADP pour 2000 affiche 73,7 millions de passagers. Le Bourget, aéroport d'aviation d'affaires, a accueilli 80 000 voyageurs. De 1990 à 2000, le trafic passagers est ainsi passé de 22 millions à 48,3 millions de passagers à Roissy-Charles de Gaulle et de 24 à 25,4 millions à Orly.

Le premier aéroport régional, Nice, draine 9,4 millions de passagers, soit 12 % des passagers d'ADP²; Marseille, 6,5 millions et Lyon, 6 millions.

Selon le rapport publié par l'UCCEGA en mars 2001 qui analyse les résultats d'activité des aéroports français pour l'année 2000, ces derniers ont enregistré globalement 133,6 millions de passagers pour une progression du trafic de plus de 6 % sur l'année précédente.

Le renforcement du « hub » d'Air France à Lyon, complété par la correspondance TGV, permet à cet aéroport de passer le cap des 6 millions de passagers avec une croissance de 9,4 %.

L'aéroport de Nice passe la barre des 9 millions de passagers pour une croissance de 8,4 %.

Les autres aéroports régionaux enregistrent respectivement une progression de :

- Marseille + 7,3 % ;
- Toulouse + 5,6 % ;
- Bâle Mulhouse + 5,1 % ;
- Bordeaux + 5,1 % ;
- Nantes + 7 % ;
- Montpellier + 6,9 %.

• ***Le trafic de fret des aéroports français.***

La libéralisation des échanges, la mondialisation des économies ont contribué à la forte croissance de l'activité de fret aérien depuis une dizaine d'années. Au niveau mondial, le fret aérien a crû d'environ 10 % par an de 1992 à 1997 et de 8 % par an de 1998 à 2000.

En ce qui concerne les aéroports français, le trafic aéroportuaire de marchandises est plus concentré que celui des passagers. Sur un total de 1,71 Mt du trafic avionné et du trafic postal en 1998, les aéroports de Paris (Roissy-Charles de Gaulle et Orly), traitaient 1,52 Mt, soit 88,7 % du total des aéroports métropolitains. Pour le fret, Paris est le troisième en Europe, même si cette activité connaît un fort taux de croissance (+ 7,5 % en 1999, + 10,6 % sur le premier semestre 2000).

¹ Source DUCSAI.

² Cette situation est rare en Europe où, en général, le second aéroport du pays accueille au moins la moitié des passagers drainés par le premier.

Les aéroports de province sont sous-développés en matière de fret (193 000 tonnes en 2000, ce qui est moitié moins que le trafic du seul aéroport de Liège). Cela s'explique par le fait que les aéroports régionaux français sont reliés à l'Europe et au Bassin méditerranéen – qui peuvent être desservis par camion en une nuit avec un taux de fret bien inférieur au coût du transport aérien – alors qu'ils ne disposent pas de liaisons long-courriers.

Cependant, le fret aérien ne peut être comparé en tonnage au fret maritime ou routier. Il a une valeur unitaire beaucoup plus élevée et génère par tonne une valeur ajoutée et un nombre d'emplois plus important. Dans l'ensemble du commerce extérieur français, le trafic total du fret aérien des aéroports français représentait en 1997 moins de 0,5 % du tonnage, mais 12 % de la valeur.

3. Les évolutions prévisibles à moyen et long terme

Selon l'IATA¹ (International Air Transport Association), le rythme de croissance du trafic aérien mondial, devrait doubler dans les quinze prochaines années. Les études réalisées par les compagnies Airbus et Boeing distinguent toutefois les zones à forte croissance où le marché reste jeune - c'est le cas du marché asiatique- et les zones où le marché a atteint une certaine maturité comme en Europe et surtout en Amérique du Nord.

Suivant les experts et les acteurs du transport aérien, les prévisions de trafic varient² et présentent un caractère assez aléatoire. En premier lieu, il faut souligner que la croissance du marché du transport aérien dépend étroitement de l'offre. En second lieu, ce secteur est sensible aux variations de conjoncture économique et au climat politique international.

Analyser le devenir du transport aérien à long terme, pour être complet, doit intégrer la capacité à écouler le trafic, les mutations technologiques, la montée de la sensibilité aux nuisances et à l'insécurité, le développement de l'Internet et l'impact de la concurrence/complémentarité du transport ferroviaire à grande vitesse.

En dépit de ces incertitudes, les experts de la DGAC estimaient début 2000 que le trafic français des aéroports de métropole devrait croître dans une fourchette située entre 1,3 et 3,3 % par an durant les vingt prochaines années³. Le taux de croissance annuel serait en tout état de cause plus faible que le taux observé jusqu'à maintenant.

Toutefois le marché du transport aérien français risque de se trouver rapidement en sous-capacité d'offre sur ADP, avec une pression sur les prix, d'autant que la plupart des acteurs français sont regroupés maintenant au sein du groupe Air France.

¹ L'IATA est une association internationale représentant auprès des Etats et des organismes officiels les principales compagnies aériennes dans le monde (parmi ses membres, on trouve Air France).

² 4,5 % par an dans le monde (4,8 % en Europe) selon Airbus et Boeing, 4,6 % par an dans le monde (4,3 % en Europe) selon l'IATA à l'horizon 2020.

³ La DGAC propose quatre estimations de croissance à l'horizon 2020. Ces quatre scénarios reposent chacun sur une étude macroéconomique du BIPE et des hypothèses différentes : vie à distance (+ 1,3 %), Europe des infrastructures (+ 2,3 %), réseau maillé (+ 3,0 %), compagnies globales (+ 3,3 %), cette dernière hypothèse étant considérée comme la plus probable.

Une étude du BIPE¹ montre que les besoins de transport pour les dix années à venir devraient être supérieurs aux capacités des vingt-cinq principaux aéroports européens. Les prévisions de développement de la capacité de piste de ces aéroports (+ 2,5 %) seront inférieures de deux points (dans le meilleur des cas) aux prévisions de croissance de la demande de passagers (pour une estimation de + 4,5 %).

La demande de passagers excéderait de 50 % les capacités. A cela il faut ajouter que les contraintes environnementales ont pris un tel poids que le principal goulet d'étranglement pourrait ne plus être la circulation aérienne, mais la raréfaction des grandes plates-formes dont le développement serait limité par les populations riveraines.

Conclusion :

Les événements du 11 septembre 2001 amplifient une situation économique mondiale caractérisée déjà par un ralentissement de la croissance. Pour la deuxième fois de leur histoire (après 1991 lors de la guerre du Golfe), les aéroports français enregistrent une baisse de leur trafic.

Selon les statistiques de la DGAC, alors qu'il n'avait subi qu'un léger recul (- 0,3 %) sur les dix premiers mois de 2001, le trafic passagers du transport aérien, international et domestique, a baissé de 15,35 % en France au mois d'octobre 2001 comparé au même mois de l'année précédente. Le trafic international, assuré par les compagnies françaises et étrangères, a reculé de 15 %. Le trafic passagers à l'intérieur de la métropole a subi une baisse encore plus importante : 16,4 %. La tendance se poursuit².

Néanmoins, malgré la crise déclenchée par les récents attentats et des perspectives moins dynamiques d'évolution du trafic, nombre d'experts s'accordent pour estimer que l'avion répondra toujours aux besoins croissants de déplacement des populations sur le Vieux continent compte tenu notamment du prochain passage à l'euro et de l'élargissement de l'Union européenne.

Ces perspectives créent de nouveaux enjeux en termes de capacités aeroportuaires, d'amélioration de l'espace aérien, de nuisances sonores et de pollution auxquels les aéroports de proximité peuvent apporter des réponses.

B - ENGORGEMENT ET RETARDS

Au cours des vingt dernières années, le trafic aérien mondial a été multiplié par 2,5. En Europe, le maintien d'un rythme de croissance de 5 à 7 % par an conduirait à un doublement du nombre d'avions tous les douze ans environ.

Cela pose la question de la saturation du ciel et des retards dont certains sont imputables aux aéroports.

¹ Bureau d'études et de prévisions économiques – juin 2001 – club prospectives du transport aérien.

² Voir en annexe le trafic des aéroports français après les événements du 11 septembre 2001 – Annexe 13.

1. La saturation du ciel

Le ciel est découpé en « *portions d'espace* ». Trois grandes catégories d'avions volent sur les « *routes aériennes* » : l'aviation commerciale, l'aviation militaire et enfin l'aviation légère et sportive qui se sert des espaces de libre circulation à basse altitude.

a) L'encombrement du ciel : un problème mondial

Ce phénomène concerne aussi bien les États-Unis que l'Europe. Il donne lieu à de vifs débats entre les différents acteurs du transport aérien qui se rejettent mutuellement la responsabilité de l'engorgement de l'espace aérien, de l'encombrement des aéroports ainsi que des retards qui en découlent.

- ***Une législation peu contraignante***

A l'heure actuelle, l'OACI émet des recommandations en matière de sécurité que les Etats membres se sont engagés à suivre. Ces directives font l'objet d'une harmonisation par les Joint Aviation Authorities (JAA) qui regroupent les responsables de la sécurité aérienne de vingt-huit pays de l'Europe géographique. Mais, les JAA ne sont pas mandatées pour exercer un pouvoir réglementaire qui demeure du ressort des Etats.

A l'échelle européenne, Eurocontrol (l'organisation pour la sécurité de la navigation aérienne)¹ met en œuvre un système de gestion uniforme de circulation aérienne englobant l'amélioration de la sécurité, la limitation des retards et le respect de l'environnement.

Eurocontrol poursuit un programme d'amélioration de la performance de l'ATM (Air Traffic Management). A cet effet, Eurocontrol s'appuie sur plusieurs organismes dont le CFMU (Central Flow Management Unit), une structure chargée d'équilibrer la demande et la capacité de contrôle disponible, dans le but de réduire l'encombrement de l'espace aérien en Europe.

- ***Des chiffres inquiétants***

Aux États-Unis, un rapport du Département of Transportation, établi en juillet 2000, fait état d'un accroissement du nombre des vols retardés de 58 % entre 1995 et 1999.

Eurocontrol constatait que le retard moyen par vol (relevé au départ) était de 3,5 minutes en Europe en août 2000, retard moyen qui allait de 9 minutes en Grèce à une demi-minute en Norvège.

Selon les statistiques de l'AEA (Association des compagnies aériennes européennes), les retards de plus de 15 minutes concernaient 12 % des vols en 1986, 20 % en 1988, 23,8 % en 1989, 12,7 % en 1993, 18,5 % en 1996, 22,8 % en 1998 et 12 % en 1999. En 1999, 30 % des vols ont été retardés au cours des six premiers mois, avec une pointe record de 37,3 % en juin. Ces taux élevés de l'année 1999 étaient dus en grande partie à la crise du Kosovo qui a entraîné la fermeture de l'espace aérien de l'ex-Yougoslavie pendant plusieurs mois.

¹ Eurocontrol est une organisation internationale créée en 1961 et regroupant trente Etats membres, dont ceux de l'Union européenne. Elle a pour tâche d'organiser la coopération entre les administrations nationales et de gérer une partie de l'espace aérien de l'Allemagne, de la Belgique, du Luxembourg et des Pays-Bas.

En 2000, on constate une amélioration de la situation puisque les retards supérieurs à 15 minutes concernent 9 % des vols alors que le trafic a augmenté de 27 % entre 1997 et 2000 (9,5 % entre 1999 et 2000).

De l'analyse d'Eurocontrol sur la période 1997-2000, il résulte :

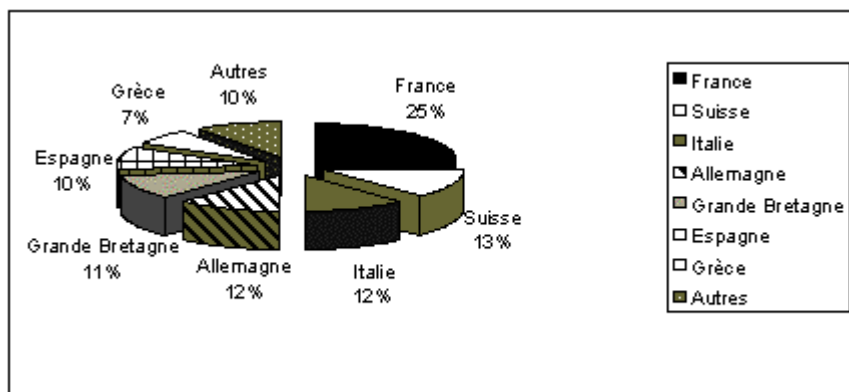
- qu'un faible accroissement de la demande entraîne une hausse élevée des retards du fait de la densité du trafic. Le déséquilibre entre l'offre et la demande est particulièrement perceptible durant l'été et les week-ends ;
- que deux tiers des retards des vols sont concentrés dans l'arc Londres – Zurich – Marseille où se situent les plus grands aéroports européens (Londres, Paris, Francfort, Amsterdam, Bruxelles, Zurich, Lyon, Nice et Genève). Cette région comporte en même temps des zones réservées aux activités militaires ;
- que les retards concernent principalement l'espace supérieur (9 000 mètres).

b) Un ciel très actif en France

En 1999, le ciel français est l'un des plus actifs d'Europe : 25 % des vols sont contrôlés par la France (37 % sont des vols internationaux, 27 % des vols domestiques, 36 % des survols). Le nombre total des mouvements d'avions contrôlés en France a atteint 2,4 millions soit une augmentation de 8 % par rapport à 1998.

La France occupe une position centrale en Europe, au croisement des principaux flux de circulation. Elle arrive en tête des retards.

Graphique 3 : Retards par pays en Europe en juillet 2000



Source : Eurocontrol

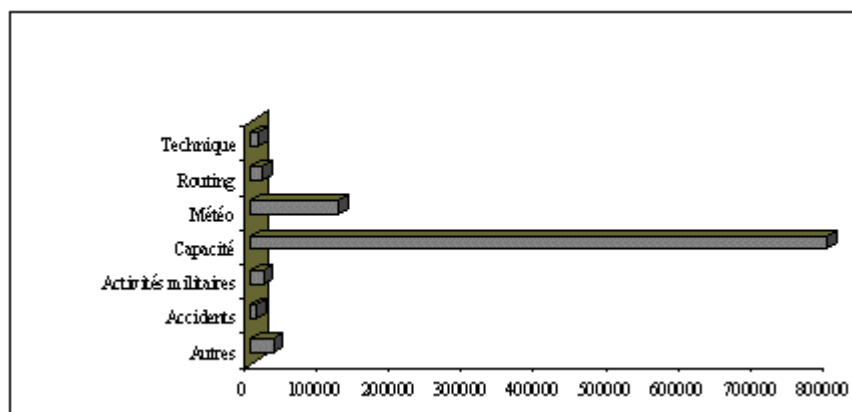
2. Des retards aux causes nombreuses

a) Les retards peuvent être dus notamment :

- à l'engorgement des couloirs aériens ;
- à des événements exceptionnels (intervention militaire et humanitaire au Kosovo entraînant des priorités d'acheminement, accident ...) ;
- à la répartition des espaces entre le trafic militaire et le trafic civil ;
- à la saturation des pistes des différents grands aéroports ;
- à l'engorgement des services d'accueil des passagers ;
- à des incidents techniques et à la maintenance des avions ;
- à la programmation des vols par les compagnies ;
- aux conditions météorologiques.

Une nomenclature de plus de cent causes diverses a été établie par l'IATA. De son côté, Eurocontrol analyse les retards enregistrés en France en juillet 2000 de la façon suivante :

Graphique 4 : Causes des retards en France en juillet 2000 (en minutes de retard)



Source : Eurocontrol

Dans son rapport sur « *le développement durable du transport aérien : un impératif majeur de la politique européenne des transports* »¹, Bernard Derosier attribue les encombrements principalement à l'inadaptation des systèmes de contrôle du trafic aérien, aux pratiques des compagnies aériennes, ou encore aux conditions météorologiques.

¹ Rapport d'information sur les communications de la Commission concernant la création du ciel unique européen et les transports aériens et l'environnement – Assemblée nationale – 28 juin 2001.

b) Les conditions météorologiques

Le taux des retards imputables aux conditions météorologiques s'est établi en 2000 à 3 % du total des retards au départ. Toutefois, l'analyse par Eurocontrol des causes de retard dans les sept aéroports les plus importants, montre que le facteur météorologique est la première cause des retards pour certains d'entre eux : Amsterdam, Londres, Paris, Zurich.

c) L'inadaptation des systèmes de contrôle du trafic aérien

Selon Eurocontrol, les services en charge du contrôle aérien n'ont pas su créer les nouvelles capacités pour faire face à l'accroissement de la demande. Eurocontrol estime que, si les améliorations nécessaires étaient apportées au système de contrôle du trafic aérien, les retards pourraient être diminués de 30 %.

M. Bernard Derosier retient trois obstacles : la fragmentation du ciel européen, le mauvais fonctionnement des centres de contrôle, libres de déterminer le nombre de mouvements des avions, et des effectifs insuffisants.

La Commission européenne considère que « *l'une des causes de l'accroissement des retards aériens proviendrait de la fragmentation des espaces aériens des Etats membres* ».

S'inspirant du processus qui a conduit à l'instauration de la monnaie unique, la Commission suggère qu'Eurocontrol devienne le régulateur unique de l'espace aérien.

Enfin, l'amélioration des conditions de fonctionnement du contrôle du trafic aérien repose aussi sur un nombre suffisant de contrôleurs – il en manquerait entre 800 et 1 500 à l'échelle de l'Europe.

d) Les pratiques des compagnies aériennes contribuent à la saturation du ciel et des grandes infrastructures aéroportuaires

Les compagnies aériennes ont multiplié les navettes. « *La libéralisation s'est traduite par le fait que les compagnies aériennes offrent davantage de vols que ce que requiert la demande vers des destinations populaires. Alors qu'il y a cinq ans, on comptait vingt-sept vols aller-retour par semaine entre Paris et Nice par exemple, ce nombre est aujourd'hui de quarante¹* ». « *Souvent, les avions ne font pas le plein de passagers. En revanche, le week-end, il y a trop de passagers* ».

C'est également l'intensification de la concurrence qui explique la tendance des compagnies aériennes à ne pas respecter les créneaux horaires. Elles prévoyaient souvent plusieurs vols aux heures de pointe le matin et le soir pour attirer un maximum de passagers, ce qui est aujourd'hui sanctionné. Le rapport pour 2000 de la Performance Review Commission d'Eurocontrol relevait que le taux de plans de vol ne respectant pas les créneaux horaires atteignait 35 % à Roissy-Charles de Gaulle et 46 % à Milan-Malpensa.

¹ Bulletin d'Eurocontrol – Yves Lambret – Eurocontrol et l'an 2000.

De tels dysfonctionnements – outre qu'ils présentent des risques pour la sécurité – compromettent la fiabilité du transport. Un effort a été entrepris. Sur certains aéroports, tels que Lyon ou Roissy-Charles de Gaulle, une coordination horaire a été engagée.

L'encombrement actuel des grands aéroports européens est aussi à relier avec la mise en place des « *hubs* » qui génèrent un accroissement significatif du trafic. Les « *hubs* » reposent sur un réseau en étoile, dont les horaires ont été réaménagés en vue d'optimiser les correspondances entre les différents vols d'une compagnie et de celles avec lesquelles des accords ont été passés. M. Derosier reproche aux « *hubs* » leur caractère artificiel et constate que les compagnies américaines refusent d'utiliser les aéroports secondaires dans le souci de conserver une position dominante.

Les effets des retards dus aux compagnies aériennes -appelés retards induits- consécutifs à des vols retardés au départ, tendent d'autant plus à s'accumuler tout au long d'une journée que ces retards au départ sont importants. D'après Eurocontrol, les retards induits sont restés en 2000 la principale cause des retards (39 %).

3. Les perspectives

Le gouvernement français estime que les solutions permettant de faire face à la croissance du trafic sont de nature technique et que les Etats doivent s'engager à améliorer la sécurité et la capacité du contrôle aérien.

Pour sa part, il a mis en place un plan d'augmentation des capacités de contrôle à cinq ans (construction ou agrandissement de centres de contrôle, ouverture de nouveaux secteurs afin d'obtenir une division plus fine de l'espace, réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne, recrutement de contrôleurs, meilleur partage de l'espace avec les militaires...).

Par ailleurs, il convient d'être attentif aux projets conduits par Boeing qui travaille activement sur un système de contrôle aérien fondé sur un réseau de satellites.

Compte tenu de ses moyens et de son poids spécifique au sein de l'industrie du transport aérien mondial, il est probable que Boeing arrivera à un produit très opérationnel. Les ingénieurs de chez Boeing annoncent que le système permettrait de doubler le trafic actuel du transport aérien mondial sans obligatoirement en bouleverser les règles actuelles.

On peut penser que dans le cadre de la guerre que se livrent Airbus et Boeing, cette option constituerait un « *passage obligé* » dont les atouts seraient considérables. Elle conduirait à une situation monopolistique à l'échelle mondiale de type microsoft mais qui serait incontournable si elle apporte une réponse efficace au problème actuel de la saturation de l'espace aérien.

L'Europe, Airbus, et les autorités françaises vont certainement devoir compter avec cette annonce importante. Aujourd'hui, l'Europe ne maîtrise pas la radionavigation par satellite (au contraire des USA et de la Russie). Elle vient juste de lancer le programme « *Galileo* » qui ne pourra être exploité dans le meilleur des cas qu'en 2008 à condition que ce programme soit réellement mis en œuvre et que les financements nécessaires soient trouvés.

Conclusion :

L'instauration d'un ciel unique européen est toujours controversée. La congestion du ciel demeure également un problème difficile à régler en l'absence de moyens. Elle est source de retards qui deviennent difficilement supportables.

Mais les retards sont aussi imputables à l'engorgement du trafic aérien dans sa partie services terrestres, c'est-à-dire les pistes, les aérogares, les approches des aérogares, etc. Cette situation touche les grands aéroports parisiens en particulier – elle constitue un atout pour les aéroports de proximité qui peuvent jouer un rôle dans leur desserrement et de ce fait contribuer à éviter les goulets d'étranglement.

C - LE TRANSPORT AÉRIEN ENGENDRE DES NUISANCES

L'accroissement continu du trafic aérien occasionne des nuisances aussi bien pour les riverains que pour l'environnement.

Bruit, pollution atmosphérique locale, contribution à l'effet de serre, atteintes aux ressources naturelles sont autant de maux provoqués par l'activité aérienne et dont l'importance devrait être mieux prise en compte.

1. Les nuisances sonores

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) considère que le bruit est pour les riverains la nuisance la plus gênante et s'accompagne de troubles de santé : « *la croissance des nuisances sonores est insupportable, parce qu'elle a des effets négatifs sur la santé à la fois directs et cumulés* ».

Lors de l'atelier du 30 mai organisé par la DUCSAI¹, le docteur Jean-Pierre Enjalbert, Président du Collectif santé nuisances aériennes (CSNA) décrivait la nocivité du bruit sur la santé. Celle-ci se manifeste par :

- des troubles auditifs pouvant provoquer des lésions de l'oreille (rupture du tympan ou luxation des osselets) si le niveau sonore dépasse 120 décibels ;
- des perturbations du sommeil avec l'interruption et la réduction de la durée du sommeil profond essentiel à la récupération ;
- des états de fatigue chronique, des baisses de performances intellectuelles et physiques qui nécessitent souvent une consommation accrue de médicaments psychotropes. Selon une étude menée autour de l'aéroport de Munich, les enfants semblent particulièrement touchés : « *les enfants exposés depuis plus de cinq ans aux nuisances sonores verraient leurs performances amoindries dans les épreuves de temps de réaction, de mémoire et de lecture* ».

Le bruit perçu au sol varie en fonction de l'éloignement des pistes et de la façon dont est piloté l'avion. Latéralement le bruit diminue assez vite tandis que dans l'axe des pistes, il reste très sensible dans des zones relativement éloignées.

¹ Démarche d'Utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International.

S'il est vrai que les progrès technologiques ont permis de diminuer les émissions sonores de dix à vingt décibels en vingt ans¹ entre les avions d'anciennes et de nouvelles générations, ces avancées ne se sont pas traduites par une diminution de la gêne des riverains : si les avions modernes sont de moins en moins bruyants, ils sont aussi de plus en plus nombreux.

Pour cette raison, le bruit est soumis à une réglementation spécifique aux aérodromes aussi bien aux niveaux international, communautaire et national, mais ces mesures restent insuffisantes.

a) La réglementation internationale : les normes de l'OACI

La réglementation internationale établie au début des années soixante-dix repose sur les normes acoustiques définies par l'OACI et énoncées dans le chapitre 2 de l'Annexe 16. Ces normes ont été remplacées par un dispositif plus sévère constituant le chapitre 3 de cette Annexe qui classe les avions en trois catégories : avions non certifiés, avions certifiés du chapitre 2 et du chapitre 3².

Des niveaux de bruit maximal sont fixés en fonction du type d'appareil et de leur masse au décollage. Sont également imposées un certain nombre de contraintes de conception, de production et d'exploitation des aéronefs.

L'OACI, consciente des limites de la réglementation existante, élabore une nouvelle norme d'encadrement des nuisances sonores plus pertinente qui figurera dans un chapitre 4 (avions dits silencieux) et sera applicable dès 2006 à tous les nouveaux avions.

b) La réglementation communautaire

Les avions les plus anciens – non certifiés – sont interdits d'exploitation depuis 1989. Les avions ne respectant pas la norme du chapitre 3 ne devraient plus être admis sur les aéroports européens après le 1^{er} avril 2002³.

Pour inciter les compagnies à utiliser les avions les moins bruyants et à moderniser leurs flottes, les redevances à l'atterrissage sont depuis 1984, modulées en fonction du classement acoustique des avions : les avions mal classés, les plus bruyants, peuvent payer jusqu'à deux fois plus que les avions bien classés.

c) La réglementation française⁴

Le dispositif réglementaire mis en place progressivement pour réduire le plus possible les nuisances sonores vise à encadrer le volume du trafic aérien (nombre de passagers et créneaux horaires) et à contenir l'urbanisme à proximité des aéroports. A Roissy-Charles de Gaulle, le nombre de voyageurs est limité à

¹ Aujourd'hui cent dix Airbus font autant de bruit que quatre caravelles d'autrefois en raison du caractère exponentiel de l'expression de la mesure du bruit.

² Ce classement doit être interprété avec prudence. Certains avions de conception ancienne (chapitre 2) ont été équipés de silencieux pour répondre aux normes du chapitre 3 et restent relativement bruyants par rapport aux avions plus récents.

³ La directive n°92-14 du 2 mars 1992 impose le retrait progressif des avions du « chapitre 2 ». Le règlement communautaire n°408/92 autorise le retrait anticipé des appareils du « chapitre 2 » et ceux équipés d'atténuateurs de bruit figurant au « chapitre 3 » sur les aéroports européens en période nocturne.

⁴ Législation et réglementation en annexe 4.

55 millions par an. A Orly, le nombre de créneaux horaires est plafonné à 250 000 par an.

Il convient toutefois d'être très attentif à la nature des limitations¹ et aux répercussions que chacune peut avoir sur l'environnement et sur les encombrements. A titre d'exemple, limiter le nombre de passagers n'a que peu d'effet en terme de réduction des nuisances si les vols sont nombreux avec des avions peu remplis. Un nombre de passagers élevé au contraire peut signifier moins de nuisances si ces passagers sont transportés dans des gros porteurs avec un fort taux de remplissage.

Une mesure radicale est l'interdiction totale ou partielle des vols de nuit, dans des plages horaires susceptibles de varier selon les aéroports. Depuis 1968, le couvre-feu est total à Orly où tout mouvement d'avion, quel que soit son classement acoustique, est interdit entre 23 heures 30 et 6 heures. Ce règlement ne s'applique aux aéroports de Roissy-Charles de Gaulle, Toulouse, Nice, Lyon, Strasbourg et Bâle-Mulhouse que pour les avions du Chapitre 2 de l'OACI. S'agissant des avions les plus bruyants du Chapitre 3, un arrêté du 2 août 2001 interdit leur exploitation à Roissy-Charles de Gaulle à compter du 1^{er} janvier 2005.

Ce dispositif est complété par la possibilité donnée à l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), créée le 12 juillet 1999 et mise en place en février 2000, de sanctionner les compagnies aériennes qui ne respectent pas la réglementation sur le bruit en leur infligeant des amendes pouvant atteindre 80 000 francs (12 196 euros)². Le montant des amendes depuis 1998 s'élève à 31 millions de francs, ce qui a eu pour effet d'inciter les compagnies aériennes à accélérer le renouvellement de leur flotte³.

Par ailleurs, de façon à maîtriser l'urbanisation autour des aéroports, des Plans d'exposition au bruit (PEB) approuvés par arrêté préfectoral après enquête publique, délimitent les zones de bruit définies à partir d'un indice de mesure de bruit. En zone de bruit « *fort* » ou « *intense* », il est interdit de construire ou de densifier l'habitat existant. En zone de bruit « *sensible* », seules peuvent être autorisées, sous certaines conditions, des constructions en secteur déjà urbanisé.⁴

Environ 190 aéroports français sont dotés d'un PEB. Mais pour la majorité d'entre eux, ce document date souvent de plus de vingt ans et repose sur des hypothèses obsolètes. La non révision de ces plans proviendrait non seulement de la complexité de la procédure, mais aussi des obstacles soulevés par toute restriction de l'urbanisation.

Outre le PEB, qui a un effet préventif, les Plans de gêne sonore (PGS) délimitent les bâtiments éligibles à une aide financière à l'insonorisation à partir de la constatation de la gêne réellement subie.

¹ En fonction du nombre de passagers, du nombre de mouvements, de la taille des avions.

² L'ACNUSA a prononcé mille sanctions en 2000.

³ A Roissy-Charles de Gaulle les compagnies aériennes ont augmenté leurs mouvements de 11 % entre 1987 et 1999 tout en réduisant de 7 % les émissions sonores.

⁴ La nécessaire maîtrise de l'urbanisation au voisinage des aéroports fait l'objet d'une proposition de loi tendant à frapper de nullité les actes de ventes ou de location de biens immobiliers situés dans les zones concernées par les nuisances aériennes dont l'acquéreur n'avait pas été préalablement averti de la situation du bien dans ces zones.

Les neuf principaux aéroports français disposent de programmes d'insonorisation des bâtiments mis en place par la loi relative à la lutte contre le bruit du 31 décembre 1992. Lorsque des bâtiments sont situés à l'intérieur des PGS, ils peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation ou, exceptionnellement, faire l'objet d'un rachat. Cette aide gérée par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), s'est élevée à 159,5 millions de francs (24,3 millions d'euros) en 2000. Cette aide qui s'applique aux aéroports français comportant plus de 200 000 mouvements d'avions de plus de vingt tonnes est le produit d'une taxe (désormais incluse dans la taxe générale sur les activités polluantes) prélevée sur les compagnies aériennes à l'occasion de tout mouvement d'aéronefs de masse minimale au décollage de 2 tonnes.¹

Tableau 1 : Bilan de l'aide à l'insonorisation des logements

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nombre de logement insonorisés ⁽¹⁾	2150	1428	1196	719	4192	3320 ⁽²⁾
Coût moyen de l'insonorisation	28,2 KF	32,4 KF	35,5 KF	47,9 KF	48 KF	48 KF
Dotations budgétaires totales	42 KF	43 MF	45 MF	60 MF	99,5 MF ⁽³⁾	159,5 MF ⁽²⁾

⁽¹⁾ Correspondant aux décisions d'affectation des dépenses.

⁽²⁾ Prévision.

⁽³⁾ Dont 60 millions de francs de TGAP (en taxe bruit).

Source : ADEME

Les collectivités territoriales acceptent de moins en moins de voir se développer les nuisances sur leur territoire sans obtenir des contreparties permettant d'améliorer le cadre de vie des populations. Elles doivent néanmoins être claires. Roger Leron, président de l'ACNUSA, déclare régulièrement dans ses conférences que les maires doivent avoir une attitude responsable. Ils ne peuvent à la fois pas accorder des permis de construire dans des zones proches des aéroports, soumises au bruit, et porter une attention sensible aux protestations des nouveaux riverains.

Depuis peu les mesures de lutte contre les nuisances sont prises en associant, outre les acteurs du transport aérien, les riverains qui habitent à proximité des aéroports, leurs élus et leurs représentants.

L'ACNUSA veille à l'élaboration, au contenu et surtout au respect des chartes de qualité de l'environnement qui définissent les conditions d'une protection accrue des riverains et les modalités de suivi des mesures prises pour les principaux aéroports français. Ces chartes s'accompagnent de codes de bonne conduite associant pilotes et contrôleurs aériens dans la mise au point et le suivi des procédures les mieux à même de limiter la pollution.

¹ Cette taxe a été augmentée de 50 % en 1998 et de nouveau de 33 % en 1999.

De plus, des procédures de vol « à moindre bruit » sont définies pour chaque aéroport quelle que soit sa taille en concertation avec les Commissions consultatives de l'environnement (CCE). Ces CCE sont sollicitées pour avis par les autorités administratives sur toute décision intéressant les aéroports français relevant de leur compétence.

d) Les perspectives

La proposition de loi présentée par Yves Cochet¹ préconisait « d'interdire aux aéronefs de décoller et d'atterrir la nuit sur tous les aéroports français »². A son avis, la réglementation française, malgré des avancées récentes, apparaît peu protectrice des riverains par rapport aux dispositions en vigueur dans de nombreux Etats. Un véritable couvre-feu, c'est-à-dire une interdiction des décollages et des atterrissages nocturnes, n'existe dans notre pays qu'à Orly (de 23h30 à 6h) et Strasbourg.... Beauvais demain.

Une législation incitative et contraignante est souhaitée par de nombreuses associations de riverains et d'élus.

L'ACNUSA a proposé de fixer une nouvelle limite des nuisances sonores, de jour comme de nuit (85 décibels) prenant en compte la gêne ressentie par les populations et non plus simplement les spécifications techniques de la classification des avions, ce qui a été repris par le Parlement à l'occasion de l'examen de la proposition de loi d'Yves Cochet. De son côté, la Commission européenne étudie un projet de directive « sur les bruits ambiants ». L'objectif de l'ACNUSA est de proposer un indice cohérent avec le projet européen allant jusqu'à réclamer l'arrêt complet des vols de nuit.

L'ACNUSA demande également un renforcement des règles d'urbanisme autour des aéroports, notamment par l'élargissement de la zone C. Une telle décision permettrait automatiquement aux habitants concernés par ces extensions de bénéficier des aides de l'Etat à l'isolation acoustique.

Une autre solution consisterait, pour Jean-Pierre Blazy (député maire de Gonesse, président du Conseil national du bruit et président de l'association ville aéroport), à étudier les moyens « de favoriser le redéploiement d'une partie du trafic aérien hyper concentré sur Paris sur un certain nombre d'aéroports de province ».

2. La pollution atmosphérique

La pollution de l'air est la seconde nuisance due au développement aéroportuaire. Cette pollution devrait tripler entre 1995 et 2015 (actuellement moins de 2 % des émissions polluantes sont dues aux aéronefs) sous l'effet de la forte croissance estimée du transport de passagers et de fret malgré les améliorations des moteurs ou la conception des avions.

Le transport aérien, gros consommateur d'énergie pétrolière, est source de pollution atmosphérique à l'échelle planétaire et au niveau local.

¹ Proposition de loi n° 2946, adoptée en première lecture à l'Assemblée nationale le 27 avril 2001.

² Cette loi aura pour effet d'interdire aux avions dont le bruit mesuré au sol dépasse 85 décibels, à la limite des zones B et C des plans d'exposition au bruit (PEB), d'atterrir ou de décoller des plus gros aéroports la nuit pendant 7 heures consécutives.

Les gaz d'échappement des réacteurs d'avions sont constitués d'oxydes d'azote (NOx) dégagés surtout pendant le décollage et la montée des avions, le monoxyde de carbone (CO) et les hydrocarbures (HC) imbrûlés.

a) La contribution de l'aviation à l'effet de serre

L'OACI a confié à un groupe d'experts intergouvernementaux la tâche d'évaluer l'effet de serre résultant des transports aériens et de proposer les moyens de limiter son ampleur. Dans un rapport intitulé « *L'aviation et l'atmosphère planétaire* » publié en 1999, ce groupe estimait que les émissions de gaz carbonique dues à l'aviation représentaient 2,4 % du total des émissions liées aux activités humaines en 1992 et pourraient atteindre 3 % en 2050. La vapeur d'eau sous forme de condensation et d'autres émissions des moteurs (essentiellement les oxydes d'azote) ajoutent leurs effets à ceux du gaz carbonique et seraient susceptibles d'augmenter la nébulosité en cirrus¹, contribuant ainsi à des changements climatiques.

Ces experts estiment que l'aviation produisait 3,5 % de la totalité des gaz à effet de serre en 1992, ce montant pourrait atteindre environ 5 % en 2050. Peut-être conviendrait-il donc de relativiser l'impact de l'aviation à ce titre.

b) Pollution locale

Des mesures réalisées autour des grands aéroports par divers organismes dont l'association AIRPARIF en Ile-de-France montrent que la concentration en polluants y est inférieure à celle des agglomérations. La pollution émise par les avions, moindre que celle d'autres moyens de transport ou celle provenant d'activités économiques, serait évaluée, d'après l'Académie des Sciences, à 2 % de l'ensemble des activités humaines. Le transport aérien de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly serait responsable de 2,6 % des émissions d'oxyde d'azote en 1994 et le serait de 4,7 % en 2005².

Ces données font toutefois l'objet de controverses. L'Union française contre les nuisances aériennes (UFNCA)³ assure que le trafic aérien est le plus grand producteur d'oxyde d'azote et de suies en Ile-de-France : pour 1 200 décollages et atterrissages de gros porteurs par jour, et sur 50 km, sont produits 132 tonnes de d'oxydes d'azote et 16 tonnes de suies.

Ces chiffres sont confirmés par Jean-Félix Bernard, président du Conseil national de l'air. Les avions seraient responsables de 8 à 20 % de la pollution atmosphérique de la région Ile-de-France, 5 300 tonnes d'oxyde d'azote ont été rejetées l'an dernier dans l'atmosphère francilienne par les avions et la hausse de pollution en dix ans sur Roissy-Charles de Gaulle a été multipliée par 35 % alors que, sur la même période, la pollution enregistrée à Orly baissait de 24 %.

Pour l'Organisation pour la coopération et le développement économique (OCDE), stabiliser le climat actuel supposerait de diviser par deux, dès 2030, par rapport à 1990, les émissions de gaz à effet de serre, ce qui signifierait les diviser par cinq pour les Etats membres de l'OCDE afin de laisser une marge aux pays les moins riches. De toute façon, si les manifestations du dérèglement climatique

¹ Nuage se formant entre 6 000 et 10 000 mètres.

² D'après le plan régional de la qualité de l'air de la région Ile-de-France.

³ Regroupe les associations de riverains des dix plus grands aéroports.

s'accroissent, le contexte énergétique sera fortement modifié en 2010-2020, ce qui pose nombre de questions en ce qui concerne notre organisation économique y compris aérienne.

Des mesures sont d'ores et déjà prises.

c) Des moteurs plus propres et plus économes

Dans le cadre des programmes de recherche¹, menés aux niveaux international, européen (programme Mozaïc) et national pour mesurer les effets des oxydes d'azote sur la haute atmosphère, les constructeurs ont réduit les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures depuis vingt ans. La sévérité de la réglementation les a conduits à proposer des moteurs plus propres et plus économes. Ces moteurs équipent aujourd'hui les avions du chapitre 3. Depuis le 1^{er} janvier 1996, les émissions d'oxyde d'azote ont été réduites de 20 % par rapport aux normes précédentes. La France a proposé à l'OACI un nouvel abaissement de 16 % à partir de 2000. Les futures technologies permettent d'envisager d'autres réductions ultérieures plus importantes (30 à 40 % de moins par rapport à ces nouvelles normes).

Suscitées par le renchérissement du coût des carburants, les recherches menées sur les moteurs ont permis de faire chuter leur consommation de manière spectaculaire. Par exemple, grâce à son aérodynamique plus poussée, un Airbus A 320 consomme moitié moins par passager transporté qu'un avion des années soixante-dix et ceux de la prochaine décennie seraient de 30 à 40 % plus économes que ceux d'aujourd'hui. Les avions moins gourmands seront aussi moins polluants.

d) Des taxes plus dissuasives

La création d'une taxe écologique sur l'aviation visant à réduire la pollution de l'air serait à l'étude avec diverses assiettes possibles :

- taxe sur les émissions produites et calculées au cours d'un vol dans l'espace aérien ;
- taxe sur les carburants mis en vente sur un aéroport européen ;
- taxe sur les passagers et le fret partant d'un aéroport européen ;
- taxe sur le déplacement effectué ou sur le billet émis ;

Ainsi que deux choix :

- le niveau de la taxe ;
- son affectation.

¹ Rapport de l'Académie des Sciences « *Impact de la flotte aérienne sur l'environnement et le climat* » (décembre 1977) et le rapport du groupe d'experts intergouvernementaux sur l'évolution du climat (GIEC) « *L'aviation et l'atmosphère planétaire* » publié en 1999 sous l'égide des Nations-Unies pour l'environnement et l'Organisation météorologique mondiale.

Conclusion :

Les 720 000 mouvements, atterrissages et décollages d'avions en 1999 en Ile-de-France, attisent l'inquiétude et poussent encore une fois à la déconcentration du trafic vers les aéroports de province. Dans cet esprit, le ministre vient de donner son feu vert à la construction – pour remplacer l'aéroport de Nantes Atlantique – d'un aéroport international situé à Notre-Dame des Landes, à 20 km de Nantes, à 70 km au sud de Rennes, et qui devrait rapidement accueillir 3 millions de passagers.

L'exposition des populations au bruit des avions, l'intégration des exigences environnementales (atmosphère, mais aussi eau et nappes phréatiques), devront désormais être au centre de toute réflexion sur le devenir du transport aérien et de tout choix de développement ou d'implantation d'un aéroport. En outre, les collectivités locales doivent prendre toutes précautions en matière d'urbanisme.

De façon générale, la lutte contre les nuisances doit faire l'objet d'une harmonisation européenne. En particulier, la France ne devra pas être le seul pays à appliquer des mesures de « *couvre-feu* », sous peine de pénaliser ses propres aéroports.

Le respect de l'environnement constitue une exigence incontournable à laquelle devront se conformer aussi les aéroports de proximité même si leur trafic reste limité (un million de passagers correspond rarement à plus de vingt-cinq avions par jour ou cinquante rotations).

II - LES CLIENTS DES AÉROPORTS : DES EXIGENCES ACCRUES**A - LES UTILISATEURS DE L'AVION**

Les statistiques montrent qu'actuellement le trafic aérien concerne principalement les voyageurs. Parmi ceux-ci on trouve deux clientèles distinctes : les voyages professionnels, les voyages touristiques.

1. Les passagers*a) Les déplacements professionnels*

Le transport aérien a d'abord été celui des déplacements d'affaires. La place de ces derniers est cependant en baisse. Néanmoins, aux motivations traditionnelles (rencontrer un client, un fournisseur, un autre établissement de la même entreprise,...) se sont ajoutées d'autres raisons de se déplacer pour multiplier les occasions de contacts : séminaires, congrès, salons... En France, selon une enquête conduite pour l'Institut du transport aérien¹ en 1993, les déplacements professionnels représentaient 42 % de l'ensemble des déplacements contre 33 % pour le tourisme et 25 % pour les visites à des parents ou amis.

¹ Association internationale qui regroupe des membres répartis dans soixante dix pays des cinq continents (organisations internationales, directions de l'aviation civile, compagnies aériennes, constructeurs, aéroports...).

Plus récemment, s'est développée l'aviation d'affaires. Il s'agit d'un transport aérien effectué par des appareils n'appartenant pas aux compagnies aériennes, mais à des entreprises ou à des sociétés qui les louent comme avions-taxis. Cette flotte est stable depuis une vingtaine d'années : 1 564 avions et 479 hélicoptères de ce type en 1997. L'intérêt de l'aviation d'affaires est un affranchissement vis-à-vis des contraintes des vols réguliers. Certains aéroports sont spécialisés pour recevoir ce trafic (Le Bourget en Ile-de-France, géré par ADP, Cannes en Provence-Alpes-Côte-d'Azur, géré par la CCI de Nice, Deauville géré par la CCI d'Honfleur).

Il convient de noter toutefois que le développement de l'aviation d'affaires pose des problèmes croissants en terme de saturation du ciel et de gestion : à la fois pour le contrôle aérien et pour les aéroports devant accueillir un volume important de trafic classique. Un avion d'affaires qui transporte quelques personnes ou un hélicoptère nécessite les mêmes services qu'un gros porteur et occupe aussi l'espace aérien, parfois à des niveaux différents : ce type de trafic devient de plus en plus difficile à intégrer dans le système de contrôle aérien, et peut perturber la gestion globale des grands aéroports, qu'ils accueillent eux-mêmes les vols d'affaires ou qu'ils soient situés à proximité d'un aéroport spécialisé.

b) Les déplacements pour motifs personnels

Réservé à une minorité de gens très aisés, le transport aérien s'est ouvert à partir des années cinquante à une clientèle nouvelle, avec la création de la classe « *tourisme* » puis de la « *classe économique* » et surtout avec le développement des vols charters. Ces vols organisés par des compagnies charter pratiquant des tarifs plus faibles que les compagnies régulières ont pris 30 % des parts de marché dans les années soixante-dix.

Par réaction, les compagnies régulières ont multiplié les tarifs différenciés en fonction des catégories de clientèle. La baisse des tarifs, jointe à l'élévation du niveau de vie, a entraîné l'essor de la demande touristique et corrélativement de l'offre des professionnels du tourisme.

A partir des années quatre-vingt, les voyages touristiques sont devenus majoritaires et aujourd'hui les touristes représentent les trois quarts des passagers des compagnies régulières à l'échelle mondiale et la quasi totalité de ceux des compagnies non régulières.

A la baisse des tarifs, s'ajoutent d'autres motifs d'accroissement de la demande :

- l'augmentation de la durée des congés et du temps libre pour les loisirs qui favorise une croissance de la mobilité ;
- la tendance au fractionnement des vacances et au développement des séjours courts qui favorisent le recours à des modes de transports rapides pour minimiser les temps de trajets ;
- le développement des échanges culturels, des jumelages et des échanges scolaires et universitaires ;

- l'émergence de certains choix comme l'attrait du soleil et le développement des voyages vers les régions offrant ces atouts qui impliquent parfois des destinations plus lointaines ;
- une politique soutenue de l'offre touristique, notamment l'apparition des tours opérateurs qui ont conduit les compagnies traditionnelles du transport aérien à s'adapter au nouveau marché du tourisme ;
- le développement économique de pays émergents.

c) Les conséquences de l'évolution de la demande

- En ce qui concerne les *compagnies aériennes*, la forte demande touristique a conféré un caractère saisonnier au trafic, obligeant celles-ci à faire travailler leur flotte en sous-capacité pendant les périodes creuses : la période chargée s'étend de la mi-avril à la mi-octobre.

D'autres déséquilibres se sont également manifestés : selon les lignes (desservant plus ou moins des destinations touristiques) et selon le sens des vols (pointes en juillet vers les destinations touristiques et en septembre au retour de celles-ci).

Il faut noter toutefois que les compagnies d'avions taxis et pour partie les compagnies régionales ont surtout une clientèle professionnelle : leurs périodes creuses se situent plutôt en été et pendant l'hiver.

- Pour les *passagers*, l'usage de l'avion pour les déplacements touristiques s'est banalisé. Les réductions tarifaires ont ouvert l'avion à davantage de clients mais ont aussi permis un accroissement des possibilités de déplacement de catégories de population traditionnellement peu mobiles (enfants non accompagnés, personnes âgées,...). L'avion reste encore onéreux sur les liaisons nationales et internationales offertes par les compagnies classiques et difficilement accessible à certaines couches de la population, ce qui explique le succès actuel des compagnies « *low cost* ».

Aujourd'hui, si les ménages attachent toujours une importance déterminante aux prix, ils deviennent plus sensibles aux retards, réclament des fréquences et des dessertes plus nombreuses. Ils exigent une sécurité accrue. Ils veulent avoir aussi la certitude d'être transportés dès lors qu'ils l'ont prévu et sans risque. Une partie d'entre eux choisit son transport par Internet, notamment en réponse aux offres promotionnelles diffusées sur Internet, sans planifier les voyages comme autrefois.

Il n'y a plus de marché domestique uniforme, mais plusieurs. Selon le niveau de revenu, le sexe, l'âge, le fait qu'ils exercent ou non une activité professionnelle, les clients sont inégalement sensibles aux tarifs, au confort, aux possibilités de modifications de leurs projets de voyages.

Quant à la clientèle d'affaires, elle reste exigeante sur le respect des horaires et sur la qualité des services, elle apprécie les liaisons fréquentes, elle est très sensible à sa liberté d'action en cas de changement de programme. Elle se détermine moins sur les tarifs, encore que l'on constate une tendance des entreprises à réduire leurs budgets déplacements.

Les uns comme les autres souhaitent moins d'attentes, moins de retards, moins d'incidents de bagages, ce que peuvent notamment leur offrir des aéroports de proximité, moins encombrés et où les rotations ont la possibilité d'être plus rapides. En somme, tous réclament des aéroports à taille humaine.

Deux questions demeurent :

Quelle sera l'influence des Technologies de l'information et de la communication (TIC) sur le comportement des voyageurs ? D'un côté, celles-ci peuvent conduire à un tassement de la demande du fait d'un substitut virtuel au voyage. De l'autre, elles offrent des possibilités commerciales nouvelles : en tant que canal de distribution direct, Internet affranchit les transporteurs et les voyagistes du recours aux agences, ce qui conduit à un abaissement des coûts, donc des tarifs ; en tant que média, il rend disponible l'information susceptible de susciter une demande de voyage et favorise la connaissance de toutes les offres, y compris promotionnelles.

Quel sera le comportement des voyageurs lorsque sera mis en place un réseau TGV étendu, non seulement à l'échelle française mais au niveau européen ? C'est le TGV qui a fait chuter Air Inter (Air France aujourd'hui) sur les liaisons Paris – Lyon, Paris – Bordeaux, Paris – Marseille et a conduit à la suppression de la liaison Paris-Orly – Nantes. Eurostar et Thalys ont modifié le contexte des liaisons aériennes avec Londres et Bruxelles. La concurrence, pour les déplacements intérieurs et intra-européens, du transport ferroviaire à grande vitesse n'aura-t-elle pas des effets négatifs à terme pour le transport aérien ou y aura-t-il possibilité d'une réelle complémentarité intermodale ?

2. Le fret

Le transport de fret a historiquement concerné l'acheminement du courrier. Il s'est développé pour des objets relativement légers, d'un coût élevé et ne pouvant supporter les aléas du transport maritime ou terrestre. Il s'est rapidement diversifié : produits périssables ou produits industriels, trafic express de petits colis. Aujourd'hui, le trafic principal est celui dit de messagerie, portant sur les expéditions d'un poids moyen de 500 kg mais pouvant aller jusqu'à plusieurs dizaines de tonnes.

Le transport de fret s'effectue soit par les avions de passagers, en soute (environ les deux tiers), soit par des avions-cargos spécialisés. Le choix de l'un ou l'autre type d'acheminement dépend de l'importance du trafic concerné et de l'équipement des compagnies.

S'il connaît moins de déséquilibres saisonniers que le trafic de passagers, il accuse plus souvent des déséquilibres sur les deux directions d'une ligne, ce qui pose des problèmes en terme de coefficients de remplissage. Il est davantage sensible à la conjoncture internationale. Par ailleurs, s'il est plus onéreux que le transport terrestre, il permet en revanche des gains de coûts annexes (emballage, assurance, entreposage ...) et surtout d'immobilisation des objets transportés.

La croissance du transport de fret a été rapide durant la dernière décennie (plus 104 % de 1988 à 1998, malgré le tassement du trafic postal). Il enregistre actuellement un taux de croissance supérieur à celui des passagers. Les développements les plus spectaculaires sont le fait des intégrateurs,

compagnies de fret express présentes du début à la fin de la chaîne de transport et assurant un service rapide comme FedEx, DHL et TNT. Le trafic de fret représentait, en 1999, 35 % du trafic mondial en tonnes-kilomètres, mais il en représenterait sensiblement moins en termes de recettes ¹.

B - LES COMPAGNIES AÉRIENNES

1. Les stratégies

a) Une grande diversité de liaisons

Le guide des Aéroports français (édition 2000/2001) analyse les activités aériennes et les opérateurs aériens.

Les activités aériennes permettent d'afficher le trafic et les caractéristiques des liaisons assurées depuis l'aéroport.

Elles peuvent concerner :

- Les liaisons régulières directes en distinguant les destinations :
 - domestiques ;
 - européennes ;
 - africaines ;
 - DOM/TOM;
 - internationales.

- Les vols charters :

Les opérateurs aériens sont classés selon la fonction remplie :

- aviation régulière ;
- aviation d'affaires ;
- transport de fret ;
- transport de fret express ;
- transport à la demande ;
- aéroclub.

Ce guide met bien en relief le nombre apparemment important de compagnies aériennes, de nature très diverse, qui ont des relations avec les aéroports et, par là même, le maillage aérien très dense du territoire.

Depuis la libéralisation du transport aérien, ce maillage s'appuie, comme le soulignent les gestionnaires d'aéroport, sur la création de dessertes nouvelles, du « *hub* » de Roissy-Charles de Gaulle et des « *hubs* » régionaux ainsi que sur l'introduction de compagnies à bas tarifs sur le réseau.

Le développement des « *hubs* » concerne en particulier Air France à Lyon, Crossair à Bâle-Mulhouse, Régional à Clermont-Ferrand et Air Littoral à Nice.

¹ 12 % selon Pierre Merlin in « *Le transport aérien* » - juillet 2000.

15 % du revenu opérationnel des compagnies membres de l'AEA selon cet organisme.

Aussi les gestionnaires d'aéroports ont-ils dû investir massivement pour répondre à la demande des transporteurs aériens, demande que traduit l'évolution de la flotte des avions (voir point 2 ci-après), mais aussi aux besoins croissants des clients du transport aérien.

Classer aujourd'hui les compagnies aériennes comme en 1988¹ selon trois catégories : les transporteurs internationaux, les transporteurs travaillant sur le seul réseau national et les compagnies régionales n'a plus de sens.

b) Une restructuration accélérée

En effet, la restructuration constante des compagnies conduit à distinguer : le Groupe Air France, les autres compagnies et les compagnies à bas tarifs.

A l'occasion de la mise en place des programmes de la saison aéronautique d'hiver 2000/2001, le groupe Air France et SAIR Groupe, suite aux rachats successifs des compagnies régionales, ont commencé à restructurer leurs dessertes de la manière suivante² :

- moins de fréquences sur les liaisons desservies par le SAIR Groupe telles que Paris – Toulon et Paris – Perpignan ;
- arrêt par le groupe Air France et ses compagnies rattachées, de liaisons au départ de Limoges sur Clermont-Ferrand, de Clermont-Ferrand sur Munich, Düsseldorf, Pau, Toulon, Caen, soit 25 % de capacité en moins malgré une progression de 18 %, et surtout au départ de l'aéroport du Havre sur Birmingham, Amsterdam, Bruxelles, Nantes et Brest, soit une perte de 50 % d'activité ;
- changement d'aéroport parisien (exemple : vols de Nîmes sur Orly reportés sur Roissy-Charles de Gaulle).

Tout en prenant acte de cette évolution et face à une forte croissance du trafic, les gestionnaires d'aéroports :

- se sont inquiétés du manque d'offre de transport aérien que la France connaissait ;
- ont déploré – sans contester la liberté de décision des deux groupes aériens – la remise en cause sans concertation et sans préavis des dessertes qui pénalisent certaines plates-formes à l'instar de celle du Havre ainsi que de grandes entreprises qui se développaient grâce à l'outil aéroportuaire et au maillage constitué ;
- ont déclaré ne plus vouloir subir, comme les passagers, la qualité de service déficiente, celle que connaissent en particulier les liaisons d'aménagement du territoire exploitées par les compagnies des deux groupes aériens ;
- se sont interrogés enfin sur la véritable action des autorités de régulation du marché du transport aérien.

¹ Rapport CES : « *Les transports aériens intérieurs* » - Georges Parrotin – avril 1988.

² Source : Audition de M. Jacques Sabourin, délégué général de l'UCCEGA – 12 décembre 2000 – Sénat.

Cette restructuration du transport aérien, qui avait abouti en 2000 à la naissance d'un duopole : Air France d'une part, et SAIR Groupe d'autre part, ce dernier contrôlant les sociétés AOM, Air Liberté (lui-même racheteur de TAT) et Air Littoral s'est avérée précaire et est déjà remise en cause.

AOM et Air Liberté disparaissent au profit d'Air Lib qui connaît à son tour des difficultés. La compagnie réfléchit d'ailleurs à un repositionnement commercial, peut-être en devenant une compagnie à bas coût. Cette évolution souligne le problème de la desserte des DOM-TOM actuellement assurée par Air Lib, Air France et Corsair.

Le marché domestique du transport aérien est actuellement placé sous l'autorité dominante d'Air France.

Au plan européen, les compagnies aériennes européennes sont en crise.

La faillite de la Sabena, la débâcle de Swissair pourraient conduire à de nouveaux mouvements de concentration.

Selon René Lapautre, « *la mauvaise gestion a plus fait pour ruiner les compagnies que les crises successives du transport aérien* »¹.

Aujourd'hui, seules les compagnies régionales les plus performantes et les compagnies à bas tarifs comme Ryanair, Easyjet, Virgin express, Buzz ou Go résistent à la crise, et sont même offensives, au point que l'on peut s'interroger sur l'évolution des pavillons nationaux.

Ces compagnies vont s'attaquer au marché des lignes régulières en Europe et sur les court-courriers.

Buzz a décidé d'ouvrir une quinzaine de nouvelles lignes sur Londres-Stansted au départ d'aéroports français (Bordeaux, Chambéry, La Rochelle, Lyon, Marseille, Poitiers, Rouen, Caen, Brest, Dijon, Tours, Limoges, Grenoble, Bergerac, Toulon) et quatre liaisons domestiques transversales (Grenoble – Toulouse, Grenoble – Bordeaux, Bordeaux – Toulon, Marseille – Brest).

Easyjet se porte candidat à la reprise de créneaux horaires abandonnés par Air Liberté à Orly, projet soutenu par l'Aéroport de Nice dont Easyjet est le 3^{ème} opérateur derrière Air France et Régional. Cette démarche est fortement critiquée par l'opérateur historique.

Reste à savoir quelle sera la stabilité de ces compagnies et les conséquences pour les aéroports qui les auront accueillies en cas de difficultés graves.

Leur succès conduit d'autres compagnies à envisager de pratiquer cette formule « *bas prix* ».

Quelles seront les répercussions d'une certaine généralisation des « *bas prix* » sur :

- les services offerts par ces compagnies (lignes créées ou supprimées, nombre de vols, horaires, confort à bord...);
- les personnels au sol et en vol (effectifs, salaires, charges de travail, conditions de travail);

¹ 10^{ème} Cannes Airline Forum - le Journal du Dimanche - 11 novembre 2001.

- la sécurité au sol et en vol ?

Sur le plan économique, ces évolutions auront des conséquences sur les aéroports (trafic, moyens financiers) et surtout sur les compagnies aériennes. Une première guerre tarifaire pratiquée par certaines compagnies s'est soldée par des faillites aux conséquences sociales dramatiques. Ce nouvel épisode entraînera aussi de profonds bouleversements. Le processus de regroupement ou d'alliances qui se dessinait va-t-il être profondément touché ?

Les réponses à ces questions doivent être examinées en terme d'aménagement du territoire et de réponse à des besoins. Qu'en pensent les clients ? La population ? Les salariés ?

c) La situation actuelle

Ainsi aujourd'hui, le paysage du transport aérien domestique peut se résumer de la façon suivante :

- le groupe Air France avec ses filiales métropolitaines – Régional (Proteus, Flandre Air), Brit'Air, compagnie Corse Méditerranée – ou outre-mer, et des compagnies liées à son groupe : Air Austral, Air Calin, Air Tahiti ;
- à la suite du dépôt de bilan en juin 2001 d'AOM et Air-Liberté, a été créée Air Lib qui fonctionne en partage de code avec Air France sur les DOM – pour la classe économique seulement ;
- une autre suite est la création par le Président du Territoire de Polynésie Française, de Air Tahiti-Nui avec des appareils Airbus de type A 340. Pour assurer une ligne Paris – Tahiti par substitution à celle d'AOM, le Territoire a demandé un agrément pour exploiter la liaison Paris – Los Angeles – Papeete et a créé une taxe affectée prélevée sur tous les passagers à une mission de service public. Air France a réagi sur la base du principe de l'égalité de traitement des usagers ;
- autres compagnies : Corsair (filiale à 80 % de Nouvelles Frontières), Air Littoral, Air Caraïbes, Air Guyane ;
- compagnies charters.

Le marché domestique classique laisse peu (ou pas de place) à de nouveaux entrants.

Dès lors, malgré la diversité des activités aériennes des aéroports, celles-ci résultent dans beaucoup de cas de relations avec une compagnie (principale) ou avec un petit nombre de compagnies.

d) Les perspectives

Si l'aviation d'affaires peut tirer son épingle du jeu en attirant la clientèle à haute contribution des lignes commerciales grâce à des liaisons point à point et au développement de la propriété partagée¹, le fonctionnement du marché domestique aujourd'hui dépend principalement :

- des liaisons de service public ;
- des compagnies à bas tarifs.

S'agissant des liaisons d'aménagement du territoire, les restructurations mises en œuvre depuis deux ans dans les compagnies régionales ont abouti à une désorganisation du secteur.

Le rapport du Sénat précité² souligne qu'il n'est plus possible d'assister de façon passive à la détérioration de notre réseau aérien régional sous prétexte de respecter un dispositif juridique communautaire qui avait pour objet de faciliter une concurrence entre grandes et petites compagnies. Aussi ce rapport a-t-il notamment proposé de revoir les critères du FIATA.

Aujourd'hui, Air Littoral entend se positionner sur ce secteur.

Quant aux compagnies à bas tarifs, elles sont :

- soit des compagnies étrangères autonomes, comme Ryanair et Easyjet ;
- soit des filiales de grands groupes comme Go, filiale de British Airways, Buzz, filiale de KLM qui assure notamment des dessertes...sur Londres.

• **Le cas de Ryanair créé en 1996**

Ryanair, compagnie anglaise, est aujourd'hui le 9^{ème} transporteur international et le plus gros transporteur « à bas tarifs » en Europe (cinquante-deux lignes, douze pays, 9 millions de passagers en 2000/2001).

La clé du succès repose sur l'aptitude à se positionner favorablement sur certaines liaisons point à point en optimisant l'utilisation des moyens, sur l'offre de tarifs bas accessibles au plus grand nombre et sur un changement des habitudes de voyage : pas d'agence de voyage (90 % des vols se réservent par Internet), pas de billet (simplement une confirmation par email), pas de système intégré de réservation type amadéus, pas de boissons ou repas gratuits à bord.

Cela explique un taux de croissance de 25 % par an.

Ryanair qui s'appuie sur les aéroports secondaires proches ou dans la zone d'influence des grands aéroports offre aujourd'hui un nombre de liaisons à des fréquences de services identiques à celles des grandes compagnies. Dès lors les passagers sont des étudiants, des touristes mais aussi des hommes d'affaires.

Selon son président, la compagnie observe les mêmes normes et règles de sécurité que les grandes compagnies.

¹ Il s'agit pour les entreprises non plus d'acquérir un appareil mais des tranches de vol.

² « Les dessertes aériennes régionales sont-elles menacées ? » -15 mai 2001 - Sénat.

L'activité induit des retombées importantes pour les régions en termes :

- immobiliers comme à Carcassonne ;
- de desserte ciblée (Saint-Etienne et le ski) ;
- de création d'emplois (1 million de passagers induit 1 000 emplois directs).

A noter qu'aux USA, les compagnies à bas tarifs représentent entre 25 et 27 % du marché en nombre de passagers, contre 7 % en Europe (nombre de sièges offerts).

Le potentiel de développement en Europe est important, selon M. Tim Jeans, directeur du marketing de Ryanair.

Ryanair, qui est en discussion en France pour cinq ou six nouvelles destinations, fonde son action des contrats simples d'une durée d'au moins dix ans avec les collectivités locales ou (et) CCI gestionnaires d'aéroports secondaires à qui est demandée une participation à la promotion du lancement du nouveau produit. Ce contrat fait l'objet d'un programme d'actions clair pour les parties qui investissent dans le projet.

Cette durée de convention permet d'apprécier les coûts dans la durée, et au surplus d'être plus bas que de grands aéroports.

Dans les faits, Ryanair ne fait pas de recherche de nouvelles lignes, ce sont les régions, les gestionnaires d'aéroport qui la sollicitent.

Les destinations même sans grand aéroport voisin peuvent être intéressantes dès lors qu'elles sont connues du Nord de l'Europe, par exemple : Dinard. Dans d'autres cas, il y a des réserves de capacité aéroportuaire, comme à Nîmes.

L'explication des bas prix vient de la compression des coûts de personnel¹, de l'existence des charges sociales moindres du fait de l'implantation de la compagnie dans les îles britanniques, de la rotation en 25 minutes au lieu de 45 minutes des appareils (l'entretien intérieur des appareils en escale est assuré par les hôtesses).

Le niveau des taxes aéroportuaires est pris en compte, mais pour l'avenir, la taxe de sécurité (qui pourrait réduire l'avantage des petits aéroports) pourrait poser problème.

- ***Le cas de West Air***

West Air, opérateur aérien, n'est pas une compagnie, mais un agent de voyages qui ne fait du transport aérien que sur ses propres programmes et également sur ses vols.

Cette société travaille avec un seul appareil Boeing 737/200, propriété du groupe exploité par West Air au niveau commercial (vente des sièges) et mis dans la flotte d'une petite compagnie de charters parisienne Eglazur qui s'occupe des opérations techniques.

L'objectif de la société pour 2001 est de transporter 160 000 passagers.

¹ Si, comme l'a affirmé Tim Jeans, le personnel est relativement bien payé, il est soumis à des conditions de travail très rigoureuses. La société lui demande d'être « très productif ».

Cette société exploite depuis 1994 une ligne régulière entre Brest et Toulon et de nombreux vols charters depuis Brest et Caen vers le Maghreb, l'Andalousie, les Baléares, la Crète et en France vers Ajaccio et Chambéry en hiver.

C'est une expérience ancrée dans le territoire, les réalités régionales.

La société espère travailler avec un 2^{ème} appareil mais son métier est très difficile.

Elle vient d'être reprise par la société Aeris.

Conclusion :

Au total si le marché domestique paraît figé, au plan économique du fait de la domination d'un seul groupe mais aussi du fait de structures constantes dans l'organisation du transport aérien, l'on observe que certaines compagnies (à bas tarifs) arrivent à dépasser ces contraintes par une stratégie de positionnement sur de nouveaux créneaux du marché et par un système de fonctionnement nouveau.

Par ailleurs, l'analyse des relations entre gestionnaires d'aéroports, collectivités locales concernées et compagnies aériennes montre qu'elles peuvent être, sur certaines plates-formes, le résultat de rapport de force dès lors qu'une compagnie est dominante ou bien s'inscrit dans la durée via un contrat (cas de certaines compagnies à bas tarifs).

Sur le marché domestique, la concurrence qui est déjà restreinte, est encore limitée par l'absence d'ouverture de l'accès aux créneaux horaires ainsi que par l'absence d'ouverture du ciel pour les liaisons internationales à partir des aéroports de province.

Une évolution pourrait être recherchée, comme le soulignent les gestionnaires d'aéroports français, via l'ouverture du ciel français au départ des aéroports de province dans les relations avec les pays tiers, c'est-à-dire en révisant les accords bilatéraux qui peuvent entraver le développement des liaisons aériennes étrangères au départ des aéroports régionaux.

Enfin, le secteur du transport aérien fait l'objet d'une restructuration quasiment continue qui conduit d'ailleurs certaines compagnies classiques à envisager de créer des filiales « *low cost* » ou de se constituer elles-mêmes en compagnies à bas tarifs.

Il en est de même du secteur touristique en France, sous l'effet des luttes que se livrent les « *géants* » allemands (C & N et Preussag-TUI) et anglais (Air Tours, First Choice).

Ces luttes ont entraîné le rachat par C & N d'Havas Voyage et une prise de participation de Preussag-TUI dans le capital de Nouvelles Frontières. La restructuration du secteur touristique devrait à court terme infléchir substantiellement la distribution des voyages d'affaires et des produits touristiques et par conséquent modifier l'offre de transport sur le segment des vols touristiques, offre de transport aujourd'hui fragmentée.

Face à ces offensives, de nombreux opérateurs, y compris aériens, s'attachent à mieux maîtriser voire à baisser le coût de la distribution en

investissant dans les TIC pour toucher directement le consommateur¹. A noter encore les initiatives croissantes de la grande distribution qui offre des produits touristiques complets (transport avec affrètement d'avions et organisation de séjours).

2. L'évolution de la flotte

Les compagnies aériennes ont modernisé leur flotte pour répondre à la demande et aux exigences réglementaires de sécurité et de normes acoustiques. De plus, les progrès technologiques ont permis de construire des appareils moins bruyants et moins pollués.

La valeur des avions est sans commune mesure avec le montant des investissements réalisés sur les plates-formes aéroportuaires. Un Boeing 737 coûte 35 millions de dollars.

Au 1^{er} janvier 1997, on comptait en France 8 318 avions civils, dont 641 appartenait à des compagnies aériennes. Air France en exploitait 210. Les entreprises, l'Etat, les aéro-clubs, les particuliers en détenaient 6 083².

a) Les particularités de la flotte aéronautique

- *Air France a adopté une stratégie de rationalisation et de flexibilité de sa flotte*

Le PDG d'Air France, Jean-Cyril Spinetta, a fait de la modernisation et de la rationalisation de la flotte l'un des éléments moteurs de sa stratégie, alliant rentabilité, efficacité et confort. Air France s'est dotée d'avions modernes, l'objectif recherché étant de tirer parti de l'homogénéité technique des appareils. Air France a recentré sa flotte autour de la famille des Airbus moyen-courriers A 320 (regroupant les A 319, A 320, A 321 et bientôt les A 318) et de la famille des Airbus long-courriers A 330 et A 340.

La compagnie Air France détenait au 30 juin 2001, 242 avions. Cette flotte se compose de cinq Concorde, trente et un Boeing 745, cinq Boeing 767, quarante quatre Boeing 737, quatorze Airbus A 340, onze Airbus A 310, soixante et un Airbus A 320, onze Airbus A 321, neuf Airbus A 319, soixante cinq Fokker 100 et douze Boeing 747 cargo. Air France dispose également de Boeing 777-200 et d'Airbus A 321-200. L'âge moyen des avions est de 8,6 ans (hors Concorde).

Afin de faire bénéficier sa clientèle des avions de dernière génération, Air France a prévu d'acheter huit Airbus A 330 d'ici la fin de l'année 2001. D'une capacité de 211 places, l'A 330 complétera la flotte long-courrier en remplaçant à lui seul plusieurs types d'avion : les Airbus A 310-200/300 et le Boeing 767.

A partir de 2004, Air France disposera du Boeing 777-300. Enfin, l'Airbus A 380 devrait être en service fin 2006 (avec des coûts d'exploitation de 15 % inférieurs à ceux des gros porteurs actuels pour une capacité supérieure de 35 %).

¹ Source : rapports d'activités 2000-2001/FNAM - Jean-Pierre le Goff.

² On dénombreait 1 594 appareils à certificat de navigabilité restreint ou de collection. Il fallait y ajouter 838 hélicoptères, 2 193 planeurs et 749 ballons libres.

La rationalisation de la flotte apporte quatre avantages:

- des économies d'échelle ;
- une réduction des coûts unitaires de formation des équipages, de maintenance et de pièces de rechange ;
- une meilleure gestion des charges d'exploitation (carburant) ;
- une meilleure qualité de service grâce à une exploitation simplifiée.

L'acquisition d'avions est un acte complexe qui engage l'avenir de l'entreprise sur vingt ans. Cet acte s'appuie sur un plan de flotte défini en fonction des études de prospective et de capacité de financement de l'entreprise. La flotte de la compagnie doit aussi être flexible, capable de s'adapter à l'environnement économique et à la demande du marché. Lorsque la demande se réduit, la compagnie doit essayer de diminuer ses capacités. Or il est très difficile de se séparer de certains avions. C'est pourquoi une part significative de la flotte d'Air France est louée à court et moyen terme (trois à cinq ans)¹.

Depuis les attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, Air France s'est adaptée aux nouvelles conditions du marché. Les dispositions prises pour réduire ses capacités ont conduit l'entreprise dès le mois d'octobre 2001 à retirer de sa flotte cinq Airbus A 310-200 dont le retrait n'était prévu qu'en avril 2002 et un Boeing B 747 Cargo, ainsi que quatre Airbus A 310-300 d'ici la mi-janvier 2002. En outre, Air France va retirer de sa flotte quatre Boeing B 747-200 au début de l'été 2002 et trois Airbus A 321 au terme de leur leasing à la fin de l'hiver 2001-2002.

Soucieuse de préserver l'environnement et de respecter les réglementations pour limiter les nuisances sonores, Air France a également retiré de sa flotte les avions les plus bruyants du « *chapitre 2* » (Boeing 747-100 et Boeing 737-200), bien avant la date limite de 2002 fixée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Entre 1990 et 1997-1998, les niveaux moyens de bruit au décollage ont été réduits de 4,8 décibels et de 4,1 décibels en approche, alors que le nombre de vols a été multiplié par 3,5 dans le même temps.

Quant aux flottes des compagnies régionales partenaires, elles sont constituées de plus en plus de petits porteurs modernes et peu bruyants.

- ***Régional Airlines a choisi des petits avions***

Régional Airlines qui est devenue une filiale d'Air France disposerait d'une flotte de soixante dix appareils, composés d'Embraer de trente-sept ou cinquante places s'adressant principalement à une clientèle d'affaires.

- ***Brit Air s'est dotée d'une flotte d'avions de cinquante à cents places***

En 2001, la flotte de Brit Air qui effectue 220 vols par jour, comprenait quarante appareils (huit turbo-propulseurs et trente-deux bi-réacteurs) de cinquante à cent places. La moyenne d'âge de ces avions est de cinq ans seulement.

Les ATR (turbo-propulseurs) restent bien adaptés aux lignes les plus courtes, les CRJ (bi-réacteurs) permettent d'assurer des lignes plus longues et davantage de fréquences quotidiennes.

¹ Cette pratique permet à la compagnie de retirer chaque année certains avions de sa flotte.

- ***Air Littoral***

La compagnie qui propose 120 liaisons vers l'Europe du Sud au départ des plates-formes de Nice, Montpellier et Marseille a renouvelé sa flotte en trois ans composée de trente-quatre appareils (dix-sept CRJ, dix ATR 42, cinq Fokker 70).

- ***Ryanair élargit sa flotte***

La compagnie « *low cost* » Ryanair envisage d'acheter cent Boeing 737-800 neufs et d'occasion au cours des douze prochains mois, qui viendront s'ajouter aux trente-six Boeing 737-200 et 737-800, et a pris cinquante options sur les mêmes types d'appareils. Selon Michel Cawley, Directeur commercial de la société « *le marché du low cost est énorme* » et la crise actuelle du secteur devrait permettre à la société d'acquérir à bon compte des avions d'occasion, sachant qu'un Boeing 737 neuf coûte 35 millions de dollars et 8 à 15 millions de dollars d'occasion.

b) Des évolutions technologiques rapides

A plusieurs reprises avec l'apparition de nouvelles générations d'avions, les compagnies aériennes ont du renouveler leur flotte plus rapidement que ne l'aurait exigé la durée de vie des appareils, entraînant de lourdes charges d'investissement.

C'est ainsi qu'après les turbopropulseurs¹ dans les années 1950, puis des avions à réaction² dans les années 1960, l'arrivée des gros porteurs dans les années 1970 a obligé les compagnies à réaliser des investissements importants.

La crise de l'énergie, au milieu des années 1970, a réduit à néant les chances de développement des avions supersoniques, très consommateurs de carburant. Depuis cette période qui a coïncidé avec la fin des « *Trente Glorieuses* », les constructeurs sont revenus à des conceptions d'avions plus traditionnelles et compromettant moins l'équilibre financier des transporteurs.

Les compagnies recherchent des appareils plus économes en carburant. Elles cherchent aussi à limiter les nuisances : bruit, et rejets polluants.

Cependant de nouvelles avancées technologiques sur les très gros porteurs pourraient obliger les transporteurs concernés à faire un nouvel effort pour moderniser leur flotte.

Actuellement deux grands constructeurs mondiaux, Boeing et Airbus préparent l'avènement de très gros porteurs d'une capacité de 500 à 1 000 passagers. Airbus a décidé le 23 juin 2000 de lancer la construction de l'A 380 qui offrira 555 places en trois classes (voire 800 ou plus en version charter) et permettra une autonomie de vol de plus de 15 000 km. L'investissement prévu est de l'ordre de 12 milliards d'euros.

Boeing a dans ses projets un 747 allongé (747-400) d'une capacité de 500 passagers et d'une autonomie de 14 400 km, mais la conception sera moins moderne et moins économique que l'Airbus A 380.

¹ Un turbopropulseur utilise des turbines à gaz entraînant des hélices.

² Les avions à réaction utilisent des turbines à gaz fournissant une poussée par éjection des gaz à grande vitesse.

Ces appareils, probablement coûteux à l'achat, offriront des conditions d'exploitation plus économiques, mais nécessiteront une longueur de piste adaptée avec des investissements lourds pour les collectivités et les gestionnaires.

Une autre innovation possible, plus incertaine dans le temps, concerne un supersonique de seconde génération. Des études ont été menées tant par Airbus - qui bénéficie de l'expérience du Concorde - que par Boeing. Il s'agirait d'un appareil qui pourrait accueillir trois cents passagers répartis en trois classes, ayant une autonomie plus grande, et surtout plus économique bien que volant à 2 500 km à l'heure. Mais l'ampleur des investissements, l'étroitesse du marché potentiel laissent supposer que ces projets ne verront pas le jour dans un proche avenir.

Conclusion :

Les évolutions de la flotte traduisent la réponse à la demande : d'une part la massification des flux transcontinentaux, d'autre part la diversification et l'intensification des liaisons européennes et intérieures, marché sur lequel les jets régionaux (avions de moins de cent places) devraient trouver leur place et connaître un essor pour accompagner le développement du trafic.

Les évolutions de la flotte traduisent aussi la recherche d'économies nouvelles et pose la question du positionnement des constructeurs vis-à-vis des perspectives de retour à des types d'appareils moins coûteux (comme les turbopropulseurs).

C - LES « HUBS » OU PLATES-FORMES DE CORRESPONDANCE

Les « *hubs* » furent développés par les compagnies aériennes américaines au début des années quatre-vingt, à la suite de la déréglementation du transport aérien aux États-Unis. Ces compagnies ont réorganisé leurs réseaux en « *étoile* » afin d'optimiser les correspondances entre leurs différents vols sur des plages horaires courtes.

En France, après la création d'un premier « *hub* » à Roissy-Charles de Gaulle, des « *hubs* » régionaux ont été installés.

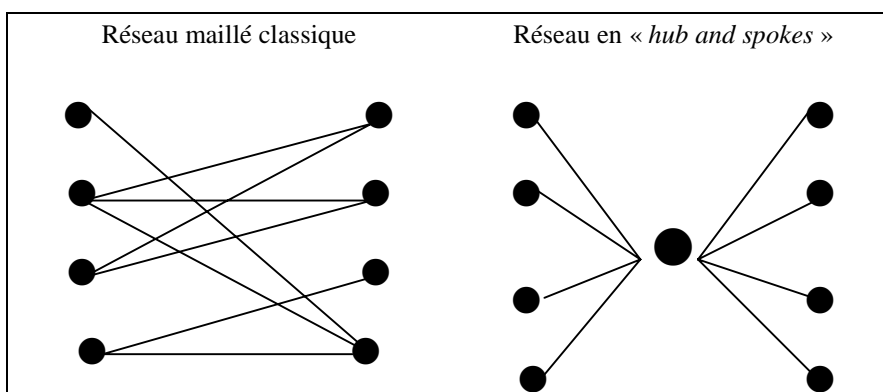
1. Le « *hub* » : un concept né aux États-Unis

On observe partout dans le monde deux formes d'organisation des réseaux des compagnies aériennes.

Le premier, le plus classique, consiste en des liaisons directes entre aéroports, dites de « *point à point* ». Les villes du réseau sont chacune directement reliées à un certain nombre d'autres villes, de manière à avoir un ensemble de lignes directes.

Le second, dit réseau en « *hub and spoke* » (« moyeu et rayons »), s'organise autour d'un aéroport pivot (le « *hub* »). Les autres villes du réseau sont toutes reliées à celui-ci, imposant une correspondance au passager qui veut voyager d'une ville à l'autre. Les vols arrivent au « *hub* » par « *vagues successives* », de manière à avoir le temps de correspondance le plus court possible.

Schéma 1 : Qu'est-ce qu'un « hub » ?



L'objectif affiché est d'optimiser la gestion du trafic aérien tout en multipliant les offres de dessertes.

Aujourd'hui, le « hub » de Delta à Atlanta est situé sur le plus gros aéroport américain en termes de trafic passagers, avec plus de 800 mouvements quotidiens¹.

Le « hub » d'Air France à Roissy-Charles de Gaulle a été lancé au printemps 1996.

Ce « hub » assure aujourd'hui un départ et une arrivée toutes les deux minutes dans chacune des six plages horaires retenues, soit plus de 600 mouvements d'avions par jour (64 000 passagers)².

Air France a aménagé un « hub » secondaire à Lyon desservant les principales destinations européennes et les dessertes interrégionales en France ; à Marseille, elle a créé un « rendez-vous » pour les liaisons méditerranéennes.

En France, plusieurs autres compagnies aériennes ont établi leur « hub » en province.

Si les « hubs » sont censés améliorer la gestion du trafic, ils ont aussi pour objectif une meilleure rentabilité pour les compagnies. Le système des « hubs » a eu pour effet d'optimiser le remplissage des avions. Jean-Cyril Spinetta, Président d'Air France, déclarait « le sujet n'est pas de savoir s'il faut faire des « hubs » : ou bien une compagnie construit un « hub » efficace et elle vit économiquement bien ou bien elle ne le fait pas et elle disparaît »³.

Pierre Graff⁴ considérait que « la création des "hubs" est une technique pour les compagnies aériennes de gagner de l'argent, de ramener du trafic et de remplir les avions. Mais c'est aussi pour le passager un moyen de se rendre sur n'importe quel point de la planète, en partant de n'importe quel point de notre

¹ Les vingt principaux aéroports américains absorbent 60 % du trafic passagers.

² Le regroupement d'Air France et d'Air France Europe (ex Air Inter) outre qu'il a permis une utilisation plus rationnelle des flottes des deux compagnies a été l'occasion d'accroître les fréquences.

³ Colloque « activités aéroportuaires, aménagement du territoire et développement durable » Assemblée nationale – 7 février 2001.

⁴ Directeur général de l'Aviation civile - colloque du 7 février 2001.

territoire. Les "hubs" de Roissy-Charles de Gaulle, Lyon, Nice, ou de Clermont-Ferrand jouent manifestement un rôle bénéfique pour le passager même s'ils compliquent considérablement la gestion du trafic et posent des problèmes d'infrastructures ».

2. Les atouts des « hubs »

a) Des dessertes plus nombreuses et plus lointaines

Le « hub » n'est nullement l'apanage des grands transporteurs.

« Grâce au "hub", il devient possible de décupler l'offre de destinations au départ de l'aéroport d'origine via une plate-forme unique, tout en assurant un meilleur remplissage des avions » expliquait en 1992 Jean-Paul Dubreuil, Président de Régional Airlines, le premier à avoir importé ce concept des États-Unis. A cette époque, Régional Airlines desservait des villes qui étaient des petits marchés et n'offraient pas un volume de trafic suffisant pour justifier des vols directs point à point.

Le deuxième argument en faveur des « hubs » de province est d'éviter l'encombrement des aéroports parisiens et des aéroports saturés, tout en permettant des échanges avec différentes régions d'Europe. Par ailleurs, les « hubs » régionaux permettent de relier des agglomérations qui ne disposent pas de liaisons aériennes directes avec Paris.

Prenons l'exemple d'un homme d'affaires effectuant un déplacement en Europe au départ de La Rochelle ou de Poitiers. En passant par Paris, il lui sera difficile d'effectuer un aller-retour dans la journée car il devra se rendre à Montparnasse par TGV (1 h 30/2 h), ensuite à Roissy-Charles de Gaulle (3/4 h à 1 h), avec un temps de précaution d'une heure et enfin effectuer le trajet aérien jusqu'à sa destination finale (1 h/1 h 30). En passant par le « hub » de Clermont-Ferrand, cet homme d'affaires atteint sa destination finale en 2 h 30 environ.

La solution des « hubs » imaginée pour rationaliser la circulation aérienne a permis de proposer des billets moins chers. Ainsi le trafic de correspondances s'est accru plus rapidement que le trafic de passagers.

b) Le « hub » : un outil de développement économique local

Un « hub » est considéré comme un puissant moteur de développement pour la région qui l'accueille en raison de la création de richesses et d'emplois qu'il induit.

Ainsi à Roissy-Charles de Gaulle, le ratio création d'emplois/nombre de passagers s'est élevé nettement au dessus de la moyenne (voir chapitre III – I B) à partir de la création du « hub » d'Air France.

4 000 nouveaux agents ont été recrutés au cours des quatre dernières années¹. Ces chiffres ne comprennent pas les embauches dans les entreprises sous-traitantes et partenaires de l'aéroport, ni l'emploi induit par le développement des infrastructures (pistes, aérogares, satellites, aires diverses, etc).

¹ Il conviendrait néanmoins de réfléchir à la nature des emplois (nombreux CDD) et aux salaires correspondants (bas) et s'interroger sur les conséquences qu'ils peuvent avoir sur la motivation des personnels, leur formation professionnelle et partant sur la sécurité en général.

Des évolutions du même type se manifestent sur le « *hub* » de Lyon mais aussi sur les « *hubs* » de province organisés par des compagnies plus modestes qu'Air France. Ainsi en est-il de Régional, filiale d'Air France¹ qui a choisi Clermont-Ferrand –Auvergne².

c) Le « *hub* » de Clermont-Ferrand allie dynamisme et modernité

Classé aujourd'hui à la onzième place des aéroports régionaux français (940 000 passagers en 2000), l'aéroport de Clermont-Ferrand-Auvergne, remarquablement situé, est devenu avec l'aide de fonds européens, une plateforme de correspondances interrégionale et européenne (*hub*). Il est relié quotidiennement à une trentaine de villes françaises et européennes (Londres, Amsterdam, Genève, Milan, Turin). Les vols diagonaux (par exemple Rennes – Marseille) comportant une escale à Clermont drainent leur clientèle vers d'autres villes françaises et assurent la desserte de villes proches de Clermont (Limoges, Saint-Etienne, Lyon) situées à moins de 150 km.

Cet éventail de destinations, inégalé pour une agglomération de cette taille, favorise comme l'a expliqué M. Plasse, Directeur de l'aéroport au cours de son audition du 3 octobre 2001, le rayonnement de l'économie régionale et contribue à la qualité de vie de ses habitants. En effet, Clermont-Ferrand est le siège de plusieurs multinationales (Michelin, Limagrain...) et de nombreuses entreprises moyennes.

Clermont-Ferrand devient une plaque de destinations importantes. Quatre fois par jour, dix-huit avions - essentiellement des Embraer de trente-sept ou cinquante places s'adressant principalement à une classe d'affaires- relie trente destinations entre elles. Jacques Bankir, PDG de la nouvelle compagnie Régional souhaite « *utiliser à plein le hub de Clermont-Ferrand* », pour faire progresser le nombre de correspondances entre les villes. « *Ainsi, en passant de quatre rendez-vous de douze avions chaque jour à quatre rendez-vous de dix-huit avions, le nombre d'opportunités de correspondances chaque jour passe de cinq cent à plus de mille* ».

Pour faire face à l'envolée du trafic de ces dernières années (+ 20 % par an), des installations très modernes – avec la participation du conseil régional d'Auvergne qui a apporté 17 millions de francs (5,59 millions d'euros) – ont été mises en service en juin 2000. Une première phase de travaux réalisés en 1998-1999 a porté sur l'agrandissement des parkings pour avions (+ 81 000 m² de surface) et la construction de deux nouvelles bretelles de raccordement à la piste qui permettent d'optimiser la cadencement des décollages et atterrissages.

L'aérogare vient de s'équiper :

- d'un satellite de correspondance composé de trois modules reliant directement l'aérogare aux avions ce qui permet de recevoir simultanément dix-huit avions pour accueillir et transférer plus de 1 200 passagers en moins de trente minutes ;

¹ En mars 2001, la nouvelle compagnie Régional, filiale à 100 % du groupe Air France est issue de la fusion de trois compagnies aériennes régionales : Proteus Airline, Flandre Air et Regional Airlines.

² Voir Annexe 3.

- de deux passerelles télescopiques pour les embarquements et débarquements des avions d'une capacité supérieure à cent places.

En liaison avec ses partenaires (principalement le conseil régional d'Auvergne et la compagnie Air France), la CCI gestionnaire s'est fixé comme objectif de faire de cet aéroport « *la plate-forme d'irrigation du Grand Massif Central* ».

Pour cela, la CCI a misé sur :

- l'implantation de la compagnie « *low cost* » Ryanair, qui permettra d'élargir le trafic à de nouvelles formules touristiques ;
- le développement du trafic fret ;
- la valorisation du domaine aéroportuaire d'une superficie de onze hectares pour favoriser l'arrivée d'entreprises à vocation industrielle dédiées à la sous-traitance aéronautique. La présence d'entreprises déjà spécialisées comme les Ateliers Industriels de l'Aéronautique, Isoire Aviation, Péchiney, etc, montre que le pôle aéronautique régional prend de plus en plus d'importance ;
- son positionnement unique de plate-forme de rabattement de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Cependant le dynamisme de la plate-forme de Clermont-Ferrand repose sur un équilibre fragile et reste très soumis aux stratégies d'Air France et de sa filiale.

3. Les limites des « *hubs* » régionaux

a) Les « *hubs* » régionaux assurent pour la plupart d'entre eux des liaisons euro-régionales

La stratégie du « *hub* » n'a pas permis jusqu'ici un développement de lignes intercontinentales majeures à partir d'aéroports de province.

Il n'existe pratiquement pas de liaisons intercontinentales directes au départ des aéroports régionaux (excepté l'aéroport de Nice-Côte d'Azur) en raison de l'insuffisance de la demande ou de l'absence d'offre.

b) Les « *hubs* » génèrent une multiplication des mouvements

Ils ont leur part dans les nuisances et les retards de plus en plus fréquents constatés dès lors que le trafic généré est très important.

Ainsi aux États-Unis voit-on apparaître une augmentation des liaisons transversales entre des marchés de petite ou moyenne taille. Les compagnies utilisent des appareils d'une trentaine à une cinquantaine de places libérant les gros porteurs vers des destinations plus lointaines et désencombrent de ce fait les « *hubs* »... sans pour autant libérer le ciel.

Pour les passagers, s'ils permettent des dessertes plus nombreuses en direction de destinations plus lointaines, les « *hubs* » présentent aussi l'inconvénient d'imposer des ruptures de charge en contrepartie d'un choix de liaisons plus large.

c) Les stratégies des compagnies aériennes fragilisent les aéroports bénéficiaires d'un « hub »

Les villes et les gestionnaires des aéroports sont vulnérables aux changements de priorités des compagnies aériennes.

Cela se manifeste d'abord sur les liaisons non rentables alors que certaines correspondent souvent à des liaisons de désenclavement.

Cela peut aussi avoir des conséquences sur les « hubs ». Un « hub » qui génère un trafic insuffisant a de grandes chances d'être abandonné par une compagnie.

L'aéroport de Clermont-Ferrand est tributaire de Regional. Protéus, qui au milieu de la décennie quatre-vingt-dix avait organisé un début de « hub » à Saint-Etienne, a été rachetée par Air France et le « hub », trop proche et concurrent de Lyon, a disparu.

Ces conséquences risquent d'être très graves lorsque des investissements importants auront été réalisés par le gestionnaire. Pour un aéroport moyen, le « hub » est un pari qui peut favoriser son développement, mais un pari risqué si la compagnie doit un jour répondre à des orientations correspondant à celle de sa maison-mère, contraires à l'intérêt général et aux besoins du plus grand nombre.

A contrario, une société de transport aérien installera son « hub » là où les avantages sont les plus grands pour elle.

C'est ainsi que, faute d'une décision rapide des collectivités locales, Ryanair a renoncé à l'installation de son « hub » à Beauvais pour porter son choix sur Charleroi. L'aéroport de Charleroi est passé en quelques mois d'un trafic de 300 000 passagers à 1,5 million de passagers.

Conclusion :

Le « hub » concentre les trafics autour d'une plate-forme au détriment des liaisons point à point.

Les compagnies « low cost » ont cherché d'autres possibilités de dessertes proches de grandes villes, des liaisons point à point entre villes moyennes à partir des aéroports de proximité.

Ces aéroports accueillent davantage de charters et peuvent si nécessaire servir d'aéroports de desserrement. Ils souhaitent aussi le développement de liaisons régulières par les compagnies classiques.

De telles fonctions requièrent des équipements, cela explique le bien-fondé d'une mise à niveau des investissements sur ces aéroports pour diversifier leurs prestations et mieux répondre aux besoins des populations et des territoires.

D - UNE « MULTIMODALITÉ » À DÉVELOPPER

« La politique aéroportuaire globale repose sur la valorisation dans une approche délibérément multimodale, de la complémentarité entre le transport ferroviaire rapide et l'avion pour promouvoir et faciliter l'acheminement par rail vers les aéroports, ainsi que le transfert sur le TGV des dessertes assurées par des vols à courte et moyenne distance »¹.

Deux notions se dégagent : le report modal et l'intermodalité. Le report modal concerne les trajets directs auparavant effectués en avion et désormais réalisés en train. L'intermodalité fait référence à l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport au cours d'un même voyage², entre le point de départ et le point final d'arrivée.

1. Le TGV et l'avion : concurrence ou complémentarité ?

Selon la DGAC, l'impact du TGV sur le trafic aérien varie en fonction de la durée des trajets ferroviaires :

- pour des distances inférieures à 500 km ou pour des temps de trajet de moins de deux heures : le train prend la majeure partie, voire la quasi-totalité du trafic. C'est ainsi que les liaisons aériennes Paris – Lille ou Orly – Nantes ont été supprimées et qu'Air France a interrompu récemment sa desserte Roissy-Charles de Gaulle – Bruxelles au profit du Thalys ;
- au-delà de 1 000 km ou pour des trajets de plus de quatre heures : l'impact du train sur l'avion est faible ;
- entre 500 et 1 000 km ou pour des trajets compris entre deux et quatre heures, la rivalité entre les deux modes de transport est amenée à s'intensifier et dépend des politiques, notamment commerciales et tarifaires pratiquées par chacun des exploitants. Le TGV a fait chuter le trafic aérien entre 15 et 30 % lors de sa mise en service, (observations en cours sur Paris – Marseille après le lancement du TGV Méditerranée en juin 2001).

2. Le réseau TGV offre une alternative aux liaisons court-courriers*a) Une alternative pour les dessertes aériennes courtes distances*

Une étude commanditée par l'Union européenne et l'Union internationale des chemins de fer (UIC) réalisée en 1993 estimait que le nombre de voyageurs-kilomètres augmenterait de 3 % entre 1990 et 2010 et que la réalisation du réseau européen à grande vitesse entraînerait un accroissement du trafic ferroviaire de 73 % provenant pour les trois quarts des transferts des modes routiers et aériens.

¹ Lettre de mission commune des deux ministres Jean-Claude Gayssot et Dominique Voynet à Pierre Zémor en date du 13 février 2001.

² Pour le fret, la voie d'eau revient dans l'actualité. Le canal Seine Nord pourrait se positionner dans la réalisation du nouvel aéroport à Chaulnes.

En France, compte tenu de la poursuite du programme TGV, le report de passagers du mode aérien vers le mode ferroviaire devrait être sensible sur plusieurs grandes liaisons intérieures entre Orly et la province : Montpellier, Marseille, Strasbourg (projet de TGV Est-européen), Toulouse (projet POLT de TGV pendulaire), Bordeaux etc, ainsi que sur certaines liaisons internationales assurées par Roissy-Charles de Gaulle, notamment à destination de l'Europe : Londres, Bruxelles, etc.

La DGAC et la Direction des transports terrestres (DTT) estiment entre 5 et 8 millions le nombre de passagers annuels concernés par un report modal de l'avion vers le train à l'horizon 2020.

Quant à l'utilisation du train comme moyen de pré-acheminement vers un aéroport, la desserte TGV de Roissy-Charles de Gaulle a démontré l'aptitude du TGV à se substituer à des vols intérieurs ou internationaux de proximité en correspondance avec des vols moyen ou long-courriers. On estimait¹ à environ 900 000 en 1999 le nombre de passagers pré-acheminés par TGV sur le site de Roissy-Charles de Gaulle, soit 2,1 % du trafic aérien total de l'aéroport².

Sur la base d'un scénario volontariste selon lequel la totalité du trafic aérien transiterait par le rail pour toute destination desservie par le train en moins de deux heures, la DGAC et la DTT estiment que le trafic de passagers intermodaux serait de l'ordre de 4 millions d'ici vingt ans, ce qui demeure un report qu'il convient de relativiser.

Au total, les transferts possibles (modaux et pour un pré-acheminement) du mode aérien vers le mode ferroviaire pourraient représenter environ 10 millions de passagers en 2020.

Intermodalité de complémentarité
intermodalité de substitution

Lorsque le passager utilise le TGV sans avoir d'autre choix, en l'absence de liaison aérienne, pour rejoindre l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et y prendre une correspondance aérienne, il s'agit d'intermodalité de complémentarité.

Lorsqu'il utilise le TGV, également pour rejoindre Roissy-Charles de Gaulle, alors qu'il aurait pu prendre l'avion pour effectuer le même trajet, il s'agit d'intermodalité de substitution.

b) Un réseau TGV en étoile autour de Paris

Ce réseau sur lequel les trains circulent à 300 km/h comprend aujourd'hui :

- la ligne TGV Paris – Sud-Est, qui assure la desserte entre Paris et les villes situées dans la partie Sud-Est du territoire national. La nouvelle ligne TGV Méditerranée, qui prolonge la ligne à grande vitesse de Valence à Marseille et à Nîmes, permet d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de l'ensemble des villes de l'arc méditerranéen ;

¹ A partir d'une enquête réalisée en 1999 à l'initiative de la DGAC.

² Le trajet en avion concerne essentiellement des destinations étrangères, avec une répartition relativement équilibrée entre trajets court/moyen-courrier et long-courrier.

- le prolongement de la ligne à grande vitesse Paris – Lyon jusqu'à Valence, qui devrait assurer l'interconnexion entre les modes ferroviaire et aérien au niveau de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry ;
- la ligne TGV Atlantique, jusqu'au Mans et Tours, qui permet de desservir la plupart des villes de la façade Atlantique et les villes du Sud-Ouest ;
- la ligne TGV Nord, qui a amélioré les liaisons entre Paris et les villes du Nord de la France, ainsi que les relations vers l'Angleterre, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne ;
- l'interconnexion Est de l'Ile-de-France qui relie les lignes à grande vitesse TGV Sud-Est, TGV Atlantique et TGV Nord. Cette jonction a permis, d'une part le développement des TGV entre villes de province sans changement à Paris, et d'autre part une interconnexion de qualité entre la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle et l'ensemble des lignes à grande vitesse, mais avec des fréquences qui demeurent insuffisantes.

L'aménagement de ce réseau à grande vitesse contribue à l'augmentation constante du trafic TGV. Sur les dix dernières années, ce trafic a été multiplié par environ 2,5 avec 14,9 milliards de voyageurs-kilomètres en 1989 et 34 milliards de voyageurs-kilomètres en 2000.

Dans le cadre d'une politique globale de rééquilibrage entre les différents modes de transport, les schémas de services collectifs à l'horizon 2020 ont confirmé l'intérêt de poursuivre la construction progressive de nouvelles lignes à grande vitesse.

Un certain nombre de projets sont prévus parmi lesquels : le TGV Aquitaine, le TGV Lyon – Turin, le TGV Rhin-Rhône, la liaison internationale Perpignan – Barcelone, le Barreau Sud en Ile-de-France (Massy-Valenton¹). Des projets visent également la mise en place, à un horizon plus proche (2004), de trains pendulaires, notamment sur Paris – Toulouse et Paris – Clermont.

Ces projets permettront de rejoindre rapidement un des grands aéroports parisiens.

3. Le TGV, solution pour une gestion améliorée des grands aéroports français ?

Le report des trafics aériens sur le TGV pour des courtes distances (moins de trois heures de trajet en train) constitue une des solutions souvent présentée pour une gestion améliorée des grands aéroports français et, d'une façon plus générale, pour la mise en œuvre d'une politique des transports soucieuse de l'environnement et du développement durable.

Mais, si le report du trafic sur le train n'est pas négligeable, il risque de ne pas être suffisant pour compenser l'accroissement du trafic aérien. L'ampleur des marges de progression du ferroviaire dépend largement des progrès du réseau TGV.

¹ Décision du CIADT du 9 juillet 2001.

Par ailleurs ce réseau est articulé autour de l'Ile-de-France et constitue en quelque sorte le pendant du « *hub* » aérien de Roissy-Charles de Gaulle ou encore du réseau autoroutier !

Enfin, si la politique de développement du transport ferroviaire en France permet de bonnes relations entre la région parisienne et les principales métropoles françaises, elle ne favorise guère les villes moyennes et les liaisons transversales.

Dans ces conditions, il est peu probable que la situation des aéroports de proximité se trouve à moyen terme modifiée par la concurrence du TGV. L'intermodalité et le report modal joueront pour la desserte de quelques grands aéroports à partir des villes desservies par le TGV.

Certes, les schémas de services collectifs prévoient aussi la modernisation et l'adaptation des infrastructures existantes pour renforcer l'accessibilité des territoires ne pouvant bénéficier de lignes à grande vitesse et améliorer la qualité des services offerts aux voyageurs des trains nationaux et régionaux.

Il appartiendra aux aéroports de proximité de tenir compte des progrès relatifs à ces derniers trains.

4. Des liaisons ferrées villes/aéroports insuffisantes en province

Une question essentielle pour un aéroport est celle des liaisons qu'il offre avec la ville et de sa desserte.

En dehors de Paris Nord – Roissy-Charles de Gaulle, il n'existe pas en France de liaisons ferrées directes villes/aéroports, au contraire de nombreux pays et villes européennes (Londres-Gatwick, Heathrow, Luton, Bruxelles, Schiphol, Munich, Zurich, Francfort...).

Stansted, que l'on peut considérer comme un aéroport de proximité pour l'agglomération londonienne, est desservi par le train. Dans l'état actuel, pour les aéroports de proximité français, la route reste le moyen d'accès le plus facile.

L'intégration de la desserte des aéroports de proximité dans le réseau des autoroutes sera alors une condition indispensable à la création d'une offre de transport flexible et orientée vers les besoins des passagers.

Conclusion :

On assiste à une modification des rapports entre les modes aérien et ferroviaire. L'organisation des dessertes ferroviaires et aériennes devient désormais de plus en plus complémentaire. L'accès ferroviaire permet d'accroître la zone de chalandise de l'aéroport tout en absorbant une partie du trafic aérien pour une courte distance¹.

L'analyse des expériences existantes montre que la complémentarité train/avion sera d'autant plus efficace que les conditions suivantes seront remplies : interconnexion, coordination des horaires en phase, billets combinés air/fer tant au niveau des tarifs que des réservations simultanées; enregistrement des bagages jusqu'à leur destination finale.

¹ Air France a par exemple reporté son trafic Roissy-Charles de Gaulle- Bruxelles sur le Thalys pour acheminer ses passagers.

Cet équilibre nouveau se réalise au niveau des grands aéroports. Il peut être une chance de développement pour les aéroports de proximité car le TGV n'absorbera qu'une partie du trafic et probablement pas celui plus spécifique de ces aéroports, surtout si ces derniers sont reliés directement à la ville principale par le train.

CHAPITRE III DES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ À DÉVELOPPER : SELON QUELS CRITÈRES ?

I - LES ENJEUX DES AÉROPORTS DITS DE PROXIMITÉ

A - LES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ : QUELS BESOINS ?

1. Un concept lié au développement et à l'aménagement du territoire

Comme il a été indiqué dans l'introduction, les aéroports de proximité sont ceux qui desservent une zone de chalandise existante ou en devenir, assez vaste pour générer un trafic suffisamment important, qui présentent, pour eux-mêmes et pour cette zone, un potentiel réel de développement et qui jouent un rôle significatif en matière d'aménagement du territoire.

Ce potentiel peut exister pour différentes raisons :

- les aéroports accueillent des compagnies nationales ou/et régionales ou/et des compagnies en plein essor comme les compagnies « *low cost* » ;
- ils peuvent offrir des services nouveaux ou exercer des fonctions spécifiques à des tarifs moins élevés que dans les grands aéroports ;
- ils peuvent servir d'appui à de grands aéroports en général proches de la saturation et qui ont besoin de desserrer leurs activités ;
- ils peuvent favoriser le développement d'une zone qui, elle-même, constitue un grand centre de consommation ou représente un pôle de développement économique et touristique existant ou à venir, ou encore un grand bassin d'emploi.

Cette liste de fonctions n'est pas exhaustive ; *a contrario*, tous les aéroports que nous considérerons comme aéroports de proximité n'ont pas à assurer l'ensemble des fonctions énumérées.

En revanche, pour pouvoir contribuer au développement de la zone où ils sont implantés et le faire avec un objectif de rentabilité, ils devront présenter des caractéristiques techniques leur permettant d'accueillir des avions de taille suffisante, bénéficier d'un trafic également suffisant, être desservis par des moyens de communication efficaces et surtout être soutenus par l'ensemble des acteurs locaux, animés par un intérêt commun et collaborant pour y parvenir.

La question reste néanmoins posée de savoir si, dans certaines zones, les critères quantitatifs doivent être appliqués avec rigueur pour chaque aéroport pris individuellement et si un développement ne pourrait être assuré par la mise en réseau des petits aéroports qui exerceraient conjointement le rôle « *d'aéroports de proximité* ».

En tout état de cause, et compte tenu de la compétence actuelle de la région en matière de développement territorial, le rôle des aéroports de proximité au regard de l'aménagement du territoire devrait être apprécié au niveau régional avec le souci d'une coordination interrégionale, voire transfrontalière.

2. Les aéroports de proximité peuvent répondre à de nombreux besoins

Les besoins au regard du transport aérien et de l'aménagement du territoire sont très variés, certaines réponses peuvent être apportées par les aéroports de proximité :

- un accès de proximité et des dessertes point à point : la stratégie des grandes compagnies est de créer des « *hubs* » qui permettent de multiplier les dessertes, vers des destinations plus lointaines et en nombre plus important ; cet avantage a un inconvénient pour les passagers, la rupture de charges ; les aéroports de proximité peuvent intervenir de façon complémentaire soit en développant leurs liaisons vers ces « *hubs* », soit surtout en favorisant des dessertes directes ;
- un meilleur maillage aérien du territoire et le maintien des activités dans de nombreuses zones : les aéroports de proximité doivent y contribuer ; ils peuvent le faire d'une part en tirant parti de la complémentarité avec des aéroports plus grands ainsi qu'avec les modes de transports terrestres, d'autre part en diversifiant les services offerts, par exemple en développant l'aviation d'affaires pour permettre aux industriels de se déplacer au plus près de leur usine ou de leur bureau ;
- des nuisances moins importantes : les aéroports de proximité peuvent participer au désengorgement des grands aéroports, réduisant des nuisances de plus en plus combattues par les riverains de ces grands aéroports ; la question du développement des aéroports de proximité se pose au-delà d'un certain seuil, celui-ci ne devant pas conduire à simplement déplacer les nuisances sur d'autres riverains ;
- des services proches de la clientèle : les aéroports de proximité ont vocation à rester des aéroports de dimension moyenne, ce qui a nécessairement pour conséquences des infrastructures au sol plus disponibles, moins d'attentes aux guichets, moins de parcours à pied pour rejoindre l'embarquement, plus de fluidité et moins de retards ;
- des prix plus accessibles : les aéroports de proximité lorsqu'ils accueillent des compagnies « *low cost* » attirent une clientèle sensible aux tarifs ; il s'est agi d'abord de ménages qui ne seraient peut-être pas déplacés en l'absence des tarifs attractifs proposés, mais aussi maintenant d'une clientèle d'entreprises ;
- des prestations spécifiques à des coûts moins élevés que dans des aéroports plus grands, tels le stockage d'avions, le fret (à titre d'exemple les chevaux de courses de Chantilly) ... ;

- une réponse diversifiée à une demande touristique accrue : les aéroports de proximité peuvent développer les services touristiques via les tours opérateurs ou offrir de nouveaux services (voyages clés en main, charters..).

B - LES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ : UN ATOUT POUR L'EMPLOI ET LE DÉVELOPPEMENT DE LEUR ZONE DE CHALANDISE

Un aéroport a un impact important en termes d'emplois, de maintien et de création d'activités économiques dans son environnement.

Les emplois liés à l'activité d'un aéroport comprennent :

- **Des emplois directs**

Ce sont les emplois qui résultent des besoins des acteurs du transport aérien et qui concernent :

- l'ensemble des activités rendues nécessaires par l'activité des compagnies aériennes (exploitation de l'aéroport, transporteurs aériens, distributeurs de kérosène, entreprises de sécurité, concessionnaires, services de contrôle de la navigation aérienne, services de l'aviation civile, police/immigration, douanes, assistance des avions,...) ;
- les services rendus aux utilisateurs (passagers, clients et personnels des compagnies) : agences de voyages, hôtels, restaurants, modes de transports (taxis, transports publics), attractions touristiques, banques, commerces, transitaires...

- **Des emplois indirects**

Ce sont ceux des entreprises que la proximité de l'aéroport attire.

Il s'agit des activités utilisatrices de l'aéroport ou de celles qui ont des impératifs de délais d'intervention, donc sont de grosses consommatrices du transport aérien (logistique...), mais aussi des activités qui trouvent opportun de s'installer à côté de l'aéroport pour profiter de la concentration de services et entreprises qu'il a pu rassembler autour de lui.

- **Des emplois induits**

Ce sont ceux qui sont générés par le développement des aéroports et par leurs utilisateurs.

A titre d'exemple, les salariés – ou les passagers pendant leur séjour dans la région – effectuent des dépenses qui bénéficient à d'autres activités qui ne sont pas liées à l'aéroport et participent ainsi à la création d'emplois dans les secteurs où ces achats sont réalisés.

Les études conduites pour évaluer l'impact des aéroports en termes de création d'emplois conduisent en Europe à un ratio moyen : pour un million de passagers, sont créés 1 000 emplois directs, 1 000 emplois indirects auxquels peuvent s'ajouter 2 000 emplois induits.

Il s'agit d'une moyenne qui varie en fonction de nombreux critères parmi lesquels :

- la nature des moyens d'accès à l'aéroport ;
- la proximité de villes ou d'agglomérations ;
- le trafic : le nombre d'emplois augmente avec le trafic international ;
- la catégorie des vols : les vols charters et les « *low cost* » nécessitent moins d'emplois ;
- la taille des avions : les plus petits requièrent moins de services et de personnel ;
- la taille de l'aéroport : les plus grands et ceux qui sont organisés autour de « *hubs* » génèrent plus d'emplois que les autres.

Selon le rapport précité des grandes CCI, de l'UCCEGA et de l'ACFCI, l'industrie aéroportuaire crée chaque année 24 000 emplois dont le quart sont des emplois directs. 125 millions de passagers ont pris l'avion en 2000, ils seront près de 200 millions dans les dix ans à venir. 50 millions ont été accueillis par les aéroports de province et d'outre-mer.

120 000 emplois ont été générés directement ou indirectement par l'activité des aéroports gérés par les chambres consulaires. 1 300 contrôleurs aériens ont été embauchés entre 1998 et 2000. Il est prévu d'en recruter 200 par an.

La répartition de ces créations d'emplois entre les divers aéroports n'est pas arithmétique.

Il est évident que des aéroports de proximité ne pourront rivaliser sur ce point avec les aéroports internationaux que constituent Aéroports de Paris, Lyon ou Nice, mais leur impact peut néanmoins être appréciable pour leur zone d'implantation.

A Tarbes, 113 entreprises spécialisées dans la maintenance, la formation, le transport se sont regroupées au sein de « *Tarbes Air industrie* » pour proposer une offre globale compétitive. Les premières activités devraient porter sur la maintenance en ligne, moyen et gros porteur dans un premier temps, sur la maintenance programmée par la suite.

A Montpellier, la construction récente de l'École supérieure des métiers de l'aéronautique représente 24 millions d'euros d'investissement. Le centre de télévente des billets Air France à Lyon emploie 250 personnes ; il complète celui de Strasbourg ouvert à l'automne 2000 et ceux de Toulouse et Marseille (26 millions d'euros auront été investis dans la création de ces centres).

Par ailleurs, deux évolutions auront une influence positive sur le développement des emplois autour des aéroports quels qu'ils soient :

- le transport aérien apparaîtra de moins en moins une fin en soi et il sera de plus en plus perçu comme une simple consommation intermédiaire dont la valeur sera liée à la qualité du service qu'il contribue à rendre. Les prestations devront devenir irréprochables tant dans les avions qu'au sol dans l'aéroport, encore faudra-t-il en avoir les moyens et la volonté ;

- la croissance des flux aéroportuaires génère de nombreux besoins en services nouveaux à apporter aux passagers, ce qui implique que l'ancien aéroport traditionnel se transforme en une plate-forme multimodale et multiservices.

II - CRITÈRES DE DÉFINITION DES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ

A - CRITÈRES GÉNÉRAUX

1. La situation de l'aéroport

Pour répondre aux besoins et pour être fréquenté et utilisé, un aéroport de proximité devra être situé :

- soit à moins de 100 km ou une heure de voiture d'un grand aéroport desservant un grand centre de consommation, avec des liaisons routières et autoroutières rapides et rarement saturées, ou desservi par une liaison ferroviaire efficace ;
- soit au cœur d'une zone économique ou touristique présentant un potentiel de développement existant ou à venir et une densité de population suffisante pour générer du trafic.

2. Les fonctions

Deux fonctions principales pourraient être remplies : la collaboration avec un grand aéroport ayant besoin de desserrer ses activités, la mise en valeur d'une zone économique, industrielle, commerciale ou touristique.

a) Complémentarité avec un aéroport international à quasi saturation

• La complémentarité entre le grand aéroport et l'aéroport de proximité peut prendre différentes formes :

- le plus important se déleste d'un certain nombre d'activités qu'il ne peut ou ne veut plus assurer. C'est l'option qui vient immédiatement à l'esprit mais qui n'est pourtant pas forcément la plus souhaitable pour assurer le développement équilibré du plus petit. Beauvais a ainsi fait l'expérience d'une approche de collaboration avec Aéroports de Paris qui, en matière de délestage, ne portait que sur des activités marginales moins rentables nécessitant une logistique rapide et entraînant souvent des nuisances ;
- un aéroport de proximité recevra des délestages ponctuels (vols retardés, vols humanitaires ou sanitaires, vols liés à des événements ou à la météo...) ou périodiques qui imposent de conserver un potentiel d'intervention important uniquement pour des plages limitées dans le temps, au moment des grands départs en vacances par exemple.

De façon plus constructive, une collaboration avec un grand aéroport peut s'envisager dans les domaines suivants, sur la base d'une négociation gagnant/gagnant :

- accueillir certaines lignes et destinations normalement exploitées au niveau du grand aéroport pour soulager celui-ci ;
- structurer et organiser des liaisons stables et permanentes, de véritables lignes, entre des aéroports secondaires européens, allemands par exemple, eux aussi proches d'un grand aéroport, et des aéroports de proximité français.

C'est aussi tout le potentiel de l'aviation d'affaires qui est intéressé par le desserrement des contraintes des grands aéroports.

Les avantages pour les décideurs qui utilisent un avion d'affaires pour des vols réguliers sont importants :

- réduction des retards et attentes au décollage ;
- possibilité d'éviter les annulations ;
- latitude de travailler tranquillement dans l'avion ;
- réduction des délais de livraison ;
- possibilité d'acheminement rapide de pièces de rechange...

Enfin, les aéroports de proximité pourraient rendre des services en cas de délestage dans une période d'insécurité. Ce rôle de délestage ne sera efficace que s'il est reconnu non pas comme une opportunité ponctuelle, mais comme une mission quasi permanente, justifiant les investissements réalisés sur la plateforme.

• Une étude commandée au cabinet IPA¹ fait état des réflexions de l'AOPA Allemagne².

Cette association allemande a développé une notion de Reliever-Airport-Concept. Elle a recensé ce qu'elle appelle les aéroports « *satellites* » des grands aéroports allemands et particulièrement ceux situés autour de Francfort.

Elle a également conduit une enquête pour détecter d'éventuels projets de liaisons aériennes d'aéroports satellites allemands vers des aéroports satellites étrangers. Ainsi, des liaisons Baden-Baden – Beauvais – Dublin ont été envisagées dans la mesure où la correspondance à Beauvais ne dépasserait pas 35 minutes.

Le même rapport de l'AOPA précise : « *A proximité de quelques centres européens tels que Copenhague, Milan, Londres et Paris, il y a également des petits aéroports équipés pour reprendre une partie du trafic des aéroports principaux.* »

¹ International Public Affair – (il s'agit d'un cabinet proche de l'administration de l'Aviation Civile allemande).

² Aircraft Owners and Pilots Association.

A noter qu'aux États-Unis, existent autour de presque toutes les villes grandes et moyennes des aéroports dits satellites ou « *Reliever Airports* ». Ces aéroports satellites ont organisé une complémentarité et non une concurrence avec les grands aéroports dont ils sont proches.

Enfin le rapport de l'AOPA définit les aéroports satellites de la façon suivante :

« Un grand aéroport international est, en raison même de ses objectifs prioritaires, destiné à recevoir le grand transport aérien. Cela est acceptable, à condition que, dans la zone économique dominée par ledit grand aéroport, il y ait au moins un autre aéroport pour l'aviation générale et en particulier pour l'aviation d'affaires.

Or on constate de plus en plus souvent une concurrence déloyale des grands du transport aérien dans le domaine de l'aviation générale.

La congestion mais également la politique des tarifs font que l'aviation générale est forcée de quitter les grands aéroports. Une telle concurrence n'est acceptable, dans l'intérêt des régions économiques de l'Europe, qu'à condition que dans la même région un aéroport satellite puisse recevoir l'aviation d'affaires dont l'existence est vitale pour la vie économique de la région.

Ceci suppose également une aide concrète du grand aéroport ainsi que la volonté des pouvoirs publics de créer des infrastructures nécessaires. »

- Tous les petits aéroports ne peuvent pas être considérés comme des aéroports de proximité même s'ils sont dans la mouvance d'un plus grand. Tous n'ont pas vocation à jouer un rôle d'aéroports satellites au sens de l'AOPA, ni la complémentarité avec les grands aéroports.

Ainsi si l'on considère l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, on trouve à proximité -sans être exhaustif- les aéroports de Toussus-le-Noble, Villacoublay, l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, Meaux, Beauvais-Tillé, Pontoise, Cormeil-en-Vexin, Reims, etc... Ils sont tous situés à moins de 100 km ou une heure de voiture de celui-ci avec des liaisons routières, autoroutières rapides et rarement saturées ou desservies par une ligne ferroviaire. Mais tous ne sont pas autonomes par rapport à ce grand aéroport. En outre, tous n'ont pas une tradition d'exploitation régionale, nationale ou internationale qui leur permettrait d'avoir un développement suffisant pour devenir rentables.

Par ailleurs, le besoin de valoriser des aéroports de proximité ou des aéroports satellites est manifestement le même de part et d'autre du Rhin. Les aéroports français pourraient en tirer parti. Une démarche de caractère collectif permettrait d'optimiser le dialogue car un aéroport dit de proximité ou satellite isolé ne pourra à lui seul développer une politique de collaboration avec un ou plusieurs homologues des pays voisins.

b) Mise en valeur d'un potentiel de développement économique, industriel ou touristique, existant ou à venir

- Dans le cadre d'un développement économique, on peut citer le cas de l'activité industrielle d'Airbus.

Une étude a été conduite par le ministère des transports et la direction régionale de l'équipement de Midi-Pyrénées pour examiner l'apport des aéroports moins importants que Toulouse et déterminer s'il convient de créer un nouvel aéroport dans cette région compte tenu de l'activité industrielle de Toulouse-Blagnac, principalement celle liée à Airbus. Cette création éventuelle est incertaine.

En revanche, les aéroports entre Bordeaux et Toulouse peuvent se greffer sur l'axe de la vallée Airbus qui irriguera les usines de montage toulousaines. Une opération collective peut être intéressante avec les aéroports d'Agen, Albi, Aurillac, Bergerac et même Périgueux.

Une étude sur la sous-traitance du groupe Airbus et de ses partenaires type EADS peut faire ressortir l'intérêt de zones plus ou moins spécialisées liées à des aéroports.

Dans un autre domaine, Sophia Antipolis consolide sa vocation de recherche pointue et de développement technologique. Une collaboration plus intense avec l'aéroport de Cannes-Mandelieu pourrait opportunément être envisagée.

Le succès de telles opérations suppose que l'analyse préalable soit approfondie et que les décideurs de ces pôles économiques, technologiques ou de recherche soient non seulement associés mais parties prenantes et demandeurs. Les décideurs économiques ou politiques des pôles qui se trouvent à proximité d'un aéroport n'ont pas été habitués à intégrer ce potentiel comme un facteur positif.

- En matière touristique, prenons comme exemple les aéroports de Carcassonne, Dinard et Saint-Étienne. Ils se sont développés avec leur desserte par la compagnie « *low cost* » Ryanair qui permet aux touristes étrangers de découvrir la région. Ainsi 75 % des passagers pour Carcassonne sont des britanniques ou des belges.

L'aéroport de Béziers dont le trafic était en chute, a été agrandi et modernisé à l'occasion des jeux méditerranéens. Aujourd'hui, il joue un rôle important de desserte de plusieurs stations balnéaires de la côte du Languedoc Roussillon et notamment du Cap d'Agde.

Dans un autre domaine, on peut citer les parcs de Disney ou d'Astérix. Dans les deux cas, non seulement les aéroports secondaires d'ADP mais aussi celui de Beauvais-Tillé, et dans une certaine mesure Reims, auraient pu participer à leur promotion ou à leur développement.

L'exposition internationale en Seine St-Denis prévoit, durant l'année 2004, l'accueil de 8 millions de visiteurs. Il sera alors astucieux de mobiliser ces mêmes aéroports dans le cadre d'un véritable plan d'accueil des touristes. Il en est de même pour les événements sportifs ou autres du Grand Stade et toute autre manifestation de portée nationale.

De manière plus modeste, des sites touristiques comme le Périgord Noir, Vézelay, les Châteaux de la Loire, etc. mériteraient une étude approfondie de leur promotion à travers des accès organisés et facilités à partir des aéroports de proximité, parfois en complémentarité avec le TGV.

A noter qu'il est projeté de construire un aéroport près de Brive (30 millions d'euros), en partie en raison du développement du tourisme anglo-saxon dans la région.

- Un aéroport de proximité peut être un outil de promotion et de faire-valoir d'un potentiel de développement économique, commercial ou industriel.

Les entrepreneurs ne sont pas forcément des adeptes de la délocalisation. La majorité d'entre eux, tout en intégrant les impératifs de mondialisation, sont très attachés à la pérennité et à la solidité de ce qu'ils entreprennent sur le territoire qu'ils ont choisi.

Les zones industrielles et les centres d'affaires conçus dans le passé sans concertation et sans évaluation objective des besoins ont tous échoué. Aujourd'hui la mobilisation de tous les acteurs locaux, décideurs économiques et politiques, conditionne la qualité de l'accueil des investisseurs et des entreprises.

Au-delà des facteurs d'implantation traditionnel (rapidité des informations, des décisions, qualité de la main-d'œuvre, qualité de vie, existence d'usines relais, logement...), un investisseur potentiel apprécierait de pouvoir utiliser un aéroport proche et offrant des liaisons rapides et variées.

Ainsi les aéroports de proximité peuvent constituer des atouts considérables pour la promotion de zones d'activités aéroportuaires et pour l'accueil de nouveaux investisseurs.

Ces zones d'activités aéroportuaires pourraient être de deux natures :

- des zones classiques intégrant soit du terrain, soit des zones d'activités très proches et disponibles ;
- des zones plus futuristes telles que le projet Aéropolis sur l'aéroport de Beauvais-Tillé qui prévoyait que l'industriel puisse rentrer chez lui jusqu'à sa porte avec son avion.

Il ne s'agit pas d'utopie. Ce cas reflète ce qui se pratique couramment aux États-Unis, c'est-à-dire la ou les zone(s) d'activités greffée(s) sur un aéroport et, en allant un peu plus loin, les zones d'activités accessibles aux avions d'affaires jusqu'au pied du bureau ou de l'usine.

Ce paragraphe consacré aux aéroports de proximité montre que les opportunités de valorisation des aéroports via le développement économique existant ou potentiel (zones d'activités, tourisme, ...) sont réelles.

Les difficultés rencontrées par nombre d'aéroports ont la plupart du temps été liées à l'isolement relatif ou très réel du gestionnaire de l'aéroport, les décideurs locaux, départementaux et régionaux regardant l'aéroport comme un outil qui n'était pas le leur et qui pouvait à la fois faire rêver ou faire peur de par ses nuisances.

La collaboration la plus étroite entre tous les décideurs pour lancer des initiatives autour d'un aéroport de proximité constitue donc une condition préalable et *sine qua non* au développement de celui-ci.

B - UN RÉSEAU POUR LES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ

1. Les avantages d'un réseau

L'objectif poursuivi par la mise en place d'un réseau d'aéroports de proximité est un objectif d'optimisation à plusieurs niveaux.

Une démarche commune et groupée peut en effet permettre :

- de proposer un ensemble cohérent, sorte de communauté d'intérêt entre des aéroports qui prendraient des engagements de comportement commun et adopteraient une démarche qualité au bénéfice de leurs utilisateurs ;
- de répondre en complémentarité aux besoins de l'aménagement du territoire ;
- de peser d'un poids plus important face aux acteurs incontournables que sont ADP et Air France pour obtenir leur adhésion ;
- de faciliter la collaboration entre aéroports membres du réseau dans le souci d'aboutir à une meilleure complémentarité entre les équipements existants ;
- de développer de façon plus argumentée la concertation avec les pouvoirs publics nationaux et européens pour lever les contraintes qui freinent parfois artificiellement le développement des aéroports de proximité face à leurs homologues européens en matière de réglementation et de système de gestion ;
- d'établir un argumentaire le plus objectif possible dans le domaine de l'environnement pour permettre aux gestionnaires de ces aéroports de jouer leur rôle d'interface entre les acteurs du transport aérien et les associations de riverains notamment ;
- de convaincre les acteurs locaux, entreprises et collectivités, de l'impact d'un aéroport de proximité sur leur développement économique, sur l'aménagement du territoire et sur les créations d'emplois, et les faire devenir parties prenantes au projet ;
- de peser d'un poids suffisant pour favoriser le développement de liaisons nationales puis européennes au départ des zones enclavées ou tout au moins mal desservies ;
- de donner à chaque membre du réseau les moyens de se montrer plus exigeant vis-à-vis des compagnies aériennes et d'influer sur leur stratégie, notamment en leur demandant des engagements sur la durée.

2. Critères d'intégration dans un réseau éventuel

La réalisation d'un tel réseau demande que les critères de sélection soient suffisamment stricts et que l'adhésion soit fondée sur le volontariat pour éviter des déboires coûteux *a posteriori*. Dans l'ordre, les principaux critères exigibles pourraient être les suivants :

- une taille suffisante tant en ce qui concerne le trafic (ces aéroports qui assurent déjà un trafic de plusieurs centaines de milliers de passagers

devraient viser le million, volume qui ne peut être obtenu que grâce à des liaisons internationales) pour envisager d'être rentables et la longueur des pistes pour être capables d'accueillir également des avions suffisamment grands (moyens-porteurs : 100 à 200 passagers) ;

- des infrastructures existantes et déjà développées pour offrir un service de qualité, assurer la sécurité/sûreté et éviter des investissements trop lourds et trop risqués ;
- une réelle motivation des décideurs régionaux et locaux, choisissant de s'impliquer dans un projet commun pour leur territoire, car les gestionnaires ne pourront continuer à agir seuls ;
- une vocation économique ou touristique affirmée à laquelle l'aéroport servira de moteur de développement et qui sera la base de son activité ;
- des liaisons efficaces avec les autres modes de transport, train ou route, sans lesquelles l'aéroport restera isolé ;
- la possibilité d'assurer une diversification des services et des liaisons, notamment la complémentarité fret/passagers ;
- une dimension qui reste humaine et qui permette de respecter les riverains car les questions environnementales pèsent désormais d'un tel poids que si elles n'étaient que peu ou mal prises en compte, elles obéiraient toute possibilité de fonctionnement de l'aéroport.

CONCLUSION

Au terme de ce rapport, il est possible de mieux cerner la place des aéroports de proximité et de la situer dans les perspectives d'évolution du transport aérien.

Le transport aérien constitue une activité indispensable à l'économie du pays. Le trafic continuera à croître, avec l'augmentation de la mobilité et du temps libre, la mondialisation de l'économie, l'élargissement et le renforcement de l'Union européenne. Mais les capacités actuelles des principaux grands aéroports risquent d'être insuffisantes pour absorber une augmentation de la demande, du fait des décisions limitant le nombre de passagers et du poids des contraintes environnementales qui empêchera toute nouvelle extension. D'une manière générale, les préoccupations liées au bruit et à la pollution des avions seront déterminantes dans tous les projets de développement des aéroports.

Avec la libéralisation du transport aérien, les compagnies ont concentré leurs dessertes sur les lignes rentables. Leur politique de « *hubs* » – qui se réalise au détriment des liaisons point à point, principalement transversales – et celle de « *navettes* » – qui conduit à augmenter le nombre des mouvements – contribueront inévitablement à l'engorgement de certains des aéroports utilisés. Les retards risquent de s'y multiplier. Les souhaits des passagers, qui se verront proposer des liaisons alternatives grâce au TGV ou des substituts au voyage avec le développement de l'Internet et dont les attentes en matière de sécurité, de régularité, de rapidité, de fréquences, de liaisons directes deviennent de plus en plus grandes, devront retenir toute l'attention des compagnies et des gestionnaires d'aéroports.

D'importants mouvements de restructuration continuent à frapper le secteur tandis que des compagnies « *low cost* » connaissent un grand succès en ouvrant de nouveaux marchés par des offres de tarifs attractifs. Leur stratégie offensive, et le choix de certaines compagnies classiques d'utiliser elles aussi cette formule, auront des répercussions en termes sociaux mais aussi économiques pour les aéroports où elles choisiront de s'implanter. Or leur réussite actuelle est essentiellement fondée sur leur aptitude à se positionner favorablement sur certaines liaisons point à point en optimisant l'utilisation de leur matériel et en réduisant les coûts.

L'Union européenne envisagerait l'ouverture à la concurrence des concessions de services. Aujourd'hui, dans ce contexte, les pouvoirs publics ne renouvellent qu'à court terme les concessions aéroportuaires arrivées à échéance. Cette politique constitue un handicap sérieux pour les aéroports dont les investissements se réalisent et s'amortissent sur des durées longues. Elle est dangereuse car elle place les aéroports français dans une situation précaire vis-à-vis de leurs homologues européens qui bénéficient de longues périodes de gestion, voire sont propriétaires de leur patrimoine foncier.

La loi sur la démocratie de proximité prévoit à titre expérimental le transfert aux collectivités territoriales qui le souhaitent des aéroports civils. Officialisant l'implication déjà existante des collectivités locales, cette décentralisation renforcera une gestion au plus près de l'économie locale. Mais elle risque, si elle n'est pas intégrée dans une approche plus large, de conduire à d'autres déséquilibres dans un domaine où les enjeux sont régionaux, mais aussi interrégionaux et internationaux.

L'ensemble de ces évolutions amène à s'interroger sur les relations nouvelles qui devraient s'instaurer entre la puissance publique, les compagnies aériennes et les aéroports, notamment dans l'exercice de la tutelle. Elles conduisent aussi à réfléchir au rôle que devront jouer les régions, compétentes en matière d'aménagement du territoire et peut-être futures autorités concédantes, dans la politique aéroportuaire.

Dans ce contexte en mutation, le Conseil économique et social estime qu'une attention particulière doit être portée aux aéroports de proximité, aéroports de taille moyenne qui peuvent répondre à de nombreuses attentes en jouant la carte de la complémentarité dans le cadre d'une politique globale du transport.

Ils présentent l'avantage d'un accès de proximité, de retards moins fréquents, de prix plus accessibles, de nuisances moins importantes. Ils peuvent apporter une réponse diversifiée à une demande touristique accrue, offrir des prestations spécifiques à des coûts moins élevés, aider au développement de l'aviation d'affaires. Ce sont des aéroports à taille humaine qui peuvent contribuer à l'aménagement du territoire et au développement local par un meilleur maillage du pays et par une ouverture plus large vers l'Europe.

Le Conseil économique et social considère néanmoins que leur développement, pour nécessaire qu'il soit, ne pourra se réaliser correctement que si un contexte plus favorable est créé et que si des règles du jeu claires sont établies.

Il suggère donc :

- d'améliorer la cohérence européenne notamment en matière de politique globale du transport aérien, de gestion du ciel, de lutte contre les nuisances et de préservation de l'environnement, dans la mesure où la libéralisation s'accroît et où l'Europe s'élargit à de nouveaux pays ;
- de définir rapidement une véritable stratégie de la France en termes de politique aéroportuaire, intégrée dans la politique globale des transports ;
- d'impliquer davantage tous les acteurs du transport aérien, pouvoirs publics, collectivités locales, compagnies aériennes, partenaires sociaux et populations, dans la politique aéroportuaire, en tirant les conséquences de la libéralisation ;
- de doter les aéroports des moyens leur permettant de conduire une politique à long terme, par des systèmes de gestion et des engagements des compagnies s'inscrivant dans la durée ;

- de favoriser une approche interrégionale, voire transfrontalière, des projets de développement des aéroports.

Les aéroports de proximité pourront alors tirer parti de la mise en œuvre de fonctions spécifiques.

En complémentarité avec un grand aéroport, ils pourront accueillir certaines lignes normalement exploitées par ce dernier, organiser des liaisons permanentes avec des aéroports secondaires européens, assurer un rôle de délestage et recevoir l'aviation d'affaires.

Là où n'existe pas de grand aéroport, ils pourront favoriser la mise en valeur d'un potentiel de développement économique ou touristique, existant ou à venir, en contribuant à la desserte des zones concernées, de leurs populations et de leurs entreprises.

Enfin ils devront continuer à exercer leur fonction de désenclavement. Cette mission essentielle de service public, insuffisamment soutenue par le FIATA, méritera d'être confortée, notamment en assouplissant les critères d'attribution du fonds.

Plusieurs aéroports de proximité pourraient aussi, sur la base du volontariat, se constituer en réseau pour optimiser leurs moyens, mieux dialoguer avec leurs riverains, négocier avec les compagnies aériennes et développer la concertation avec les pouvoirs publics.

Afin que ce réseau soit efficace, les aéroports membres devront répondre à des critères techniques et économiques leur permettant de se développer sans courir le risque de déboires coûteux. Pour chacun d'entre eux, il faudra également que l'ensemble des décideurs régionaux et locaux, aux côtés des gestionnaires, s'approprie le projet de développement.

Un état des lieux préalable site par site et région par région, la signature d'une charte du réseau, un appui sur les chambres de commerce et d'industrie, gestionnaires historiques depuis plus de soixante-dix ans, et le choix d'une structure nationale permettant d'assurer la coordination conditionneront la réussite d'un tel réseau.

En conclusion, seule une douzaine d'aéroports est rentable en France aujourd'hui. Des besoins de transport aérien existent et ne sont pas satisfaits, de nouveaux besoins apparaissent.

Or il n'y a pas de fatalité. Cette situation, liée à la stratégie des compagnies aériennes, est aussi la conséquence des choix politiques qui ont été faits jusqu'à présent.

Les aéroports de proximité répondent aux besoins de développement économique et social de nos territoires et aux attentes nouvelles des usagers et des populations pour une meilleure desserte. Le Conseil économique et social considère que le gouvernement, les collectivités locales, mais aussi les compagnies aériennes, doivent tout mettre en œuvre pour aider au développement d'un ensemble harmonieux et cohérent d'aéroports de proximité.

ANNEXES

Annexe 1 : Liste des aéroports

<p>AÉROPORTS DE PARIS</p> <p>GRANDS AÉROPORTS (6)</p> <p>NICE-CÔTE D'AZUR + CANNES-MANDELIEU MARSEILLE-PROVENCE LYON-SAINT-EXUPÉRY + LYON-BRON TOULOUSE-BLAGNAC BORDEAUX-MERIGNAC BALE-MULHOUSE</p> <p>AÉROPORTS MOYENS (13)</p> <p>STRASBOURG-ENTZHEIM MONTPELLIER-MÉDITERRANÉE NANTES-ATLANTIQUE-SAINT-NAZAIRE-MONTOIR AJACCIO-CAMPO-DELL'ORO LILLE-LESQUIN BASTIA-PORETTA HYÈRES-LE-PALYVESTRE PAU-PYRÉNÉES BREST-GUIPAVAS BIARRITZ-BAYONNE-ANGLET CLERMONT-FERRAND-AULNAT TARBES-OSSUN-LOURDES PERPIGNAN-RIVESALTES</p> <p>AÉROPORTS INTERMÉDIAIRES (14)</p> <p>NÎMES-GARONS GRENOBLE-SAINT-GEOIRS CALVI-SAINTE-CATHERINE RENNES-SAINT-JACQUES METZ-NANCY-LORRAINE FIGARI-SUD-CORSE LORIENT-LANN-BIHOUE QUIMPER-PLUGUFFAN AVIGNON-CAUMONT LIMOGES-BELLEGARDE LE HAVRE-OCTEVILLE CHAMBERY-AIX-LES-BAINS SAINT-ETIENNE-BOUTHEON BEAUVAIS-TILLE</p> <p>DÉPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER (6)</p> <p>DÉPARTEMENTS</p> <p>POINTE-A-PITRE-LE-RAIZET FORT-DE-FRANCE-LE-LAMENTIN SAINT-DENIS-GILLOT CAYENNE-ROCHAMBEAU</p> <p>TERRITOIRES</p> <p>TAHITI-FAA'A (*) NOUMÉA-LA-TONTOUTA</p>	<p>PETITS AÉROPORTS (28)</p> <p>RODEZ-MARCILLAC LANNION-SERVEL BEZIERS-VIAS ANNECY-MEYTHET POITIERS-BIARD CAEN-CARPIQUET CHERBOURG-MAUPERTUS PERIGUEUX-BASSILLAC ROUEN-VALLÉE DE SEINE DINARD-PLEURTUIT-SAINT-MALO LA-ROCHELLE-LALEU BRIVE-LA-ROCHE CASTRES-MAZAMET AGEN-LA GARENNE DEAUVILLE-SAINT-GATIEN DIJON-LONGVIC TOURS-SAINT-SYMPHORIEN BEGERAC-ROUMANIÈRE REIMS-CHAMPAGNE SAINT-BRIEUC-ARMOR ANGOULÈME-BRIE-CHAMPNIERS EPINAL-MIRECOURT AURILLAC DOLE-TAVALUX CHATEAUX-DEOLS LE-TOUQUET-PARIS-PLAGE VALENCE-CHABEUIL CARCASSONNE-SALVAZA</p> <p>AUTRES AÉROPORTS (24)</p> <p>ROANNE-RENAISON LE-MANS-ARNAGE LE-PUY-LOUDES NANCY-ESSEY MONTLUÇON-GUERET COLMAR-HOUSSEN VICHY-CHARMEIL AUXERRE-BRANCHES NIORT-SOUCHE LAVAL-ENTRAMMES TROYES-BARBÈREY CALAIS-DUNKERQUE ROCHFORD-SAINT-AGNANT LA-ROCHE-SUR-YON-LES-AJONCS BOURGES CHARLEVILLE-MÉZIÈRES GRANVILLE AUBENAS-VALS-LANAS ALBI-LE-SEQUESTRE ILE-D'YEU-LE-GRAND-PHARE COGNAC-CHATEAUBERNARD CAHORS-LALBENQUE ANGERS-MARCE AMIENS-GLISY</p>
(*)Les informations fournies concernent le cumul de Tahiti Faa'a, Raiatea, Bora Bora et Rangiroa.	

Source : service des bases aériennes – activité des aéroports – 1998-2000

Annexe 2 : Air France a choisi de restructurer ses « *hubs* »

A l'automne 1997, Air France a aménagé un « *hub* » secondaire à Lyon-Satolas¹, desservant les principales destinations européennes (Suisse, Italie, Allemagne, Espagne, etc.) et les dessertes interrégionales en France avec deux plages de correspondance le matin et le soir².

La réalisation du « *hub* » de Roissy-Charles de Gaulle, puis celle du « *hub* » de Lyon-Saint-Exupéry s'est accompagnée de mesures de restructuration du réseau rendues indispensables par la déréglementation du marché intérieur français et par la concurrence accrue qui en a résulté.

Ces mesures ont eu pour objectif de réaliser des économies d'échelle, de drainer une clientèle supplémentaire et d'accroître la rentabilité de l'activité de transport de passagers. Elles ont porté notamment sur :

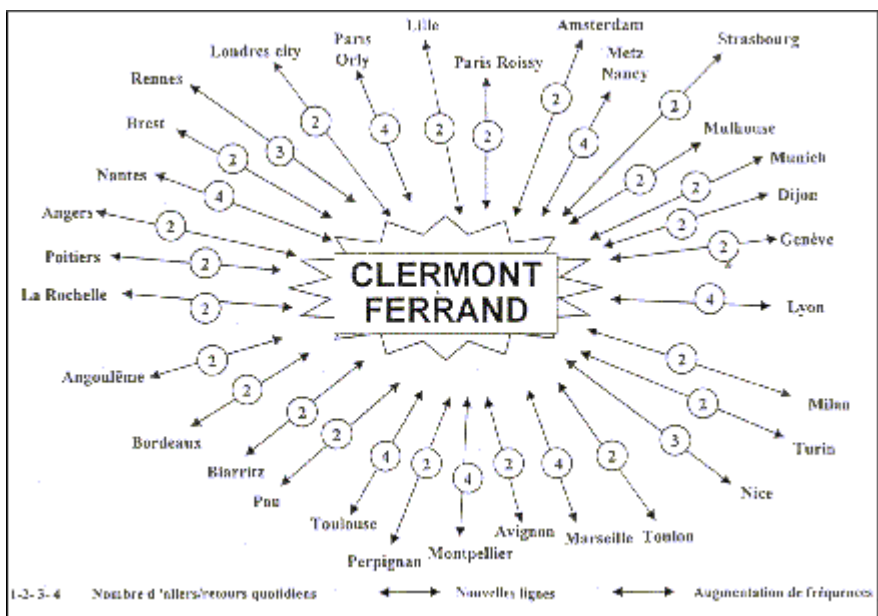
- la fermeture systématique de toutes les escales n'offrant pas de perspective de rentabilité ;
- l'augmentation des vols sur les destinations susceptibles d'une croissance significative (en particulier desserte quotidienne des escales court et moyen-courriers et, dans plus de la moitié des cas, par quatre vols quotidiens au moins) ;
- la priorité donnée aux dessertes directes ;
- le développement du réseau international à partir du « *hub* » de Roissy-Charles de Gaulle et du « *hub* » secondaire de Lyon-Satolas ;
- la création de services de « *navettes* » sur les principales liaisons intérieures au départ de Paris et l'augmentation des fréquences ;
- l'évolution de la composition de la flotte avec le choix de ne plus utiliser les gros porteurs sur les lignes à haute fréquence et mise en place sur ces lignes d'Airbus A 319 ;
- le développement parallèle des vols au départ des villes françaises vers le « *hub* » de Roissy-Charles de Gaulle en partance vers des vols long-courriers.

¹ Devenu Lyon-Saint-Exupéry.

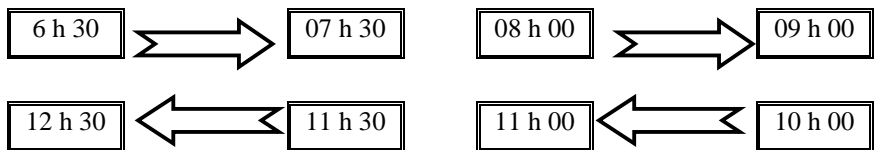
² Air France a développé ses implantations à Marseille un an plus tard pour les correspondances méditerranéennes (Corse et Afrique du Nord).

Annexe 3 : Le « hub » de Clermont-Ferrand

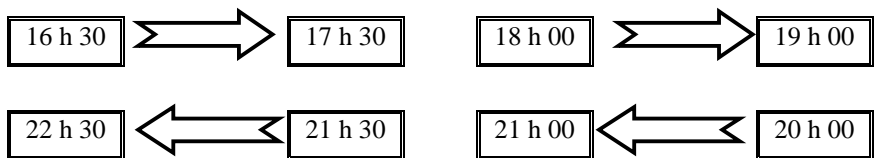
Point sur la desserte : Programme hiver 2001



Mécanisme du « hub » – horaires de départ et d'arrivée



Aéroport
Clermont-Ferrand / Auvergne



Source : Aéroport de Clermont-Ferrand

Annexe 4 : Réglementation française en matière de bruit aéronautique

En France, la lutte contre le bruit au voisinage des aéroports repose essentiellement sur trois lois :

- La loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 qui, à titre préventif, institue les plans d'exposition au bruit (PEB) et limite l'urbanisation au voisinage des aérodromes ; ses dispositions ont été intégrées dans le Code de l'urbanisme aux articles L 147-1 à L 147-6.
- La loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 qui, à titre curatif, organise un dispositif d'aide aux riverains et institue les plans de gêne sonore (PGS).
- La loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 qui, au titre de la transparence et de la concertation, a créé une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA).

Les règlements d'application de ces lois précisent leurs conditions d'application dans différents domaines :

Urbanisme :

- *Le décret en Conseil d'Etat du 21 mai 1987 modifié par les articles 4 et 5 du décret n° 97-607 du 31 mai 1997* détermine les valeurs d'indice psophique (IP) à prendre en compte pour la délimitation des zones de bruit et définit la procédure d'établissement des PEB.
- *Le décret du 21 mai 1987* définit les modalités de l'enquête publique relative au PEB.
- *Le décret du 21 mai 1987, modifié par le décret n°2000-127 du 16 février 2000* précise l'organisation et le rôle des commissions consultatives de l'environnement.
- *L'arrêté du 28 mars 1988, complété par un arrêté du 17 janvier 1994*, fixe la liste des aérodromes non classés en catégorie A, B, ou C devant être dotés d'un PEB.

Aide aux riverains des aérodromes :

- *L'article 103 de la loi de finances de 1998* a étendu le dispositif d'aide aux riverains aux aérodromes accueillant annuellement plus de 20 000 mouvements commerciaux d'avions de plus de vingt tonnes.

Neuf aérodromes sont ainsi concernés par le dispositif d'aide aux riverains : Paris-Orly, Roissy-Charles-de-Gaulle, Toulouse-Blagnac, Nice-Côte-d'Azur, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Bordeaux, Strasbourg-Entzheim et Mulhouse-Bâle. Compte tenu de l'évolution de son trafic, l'aéroport de Nantes-Atlantique doit prochainement être intégré à cette liste.

- *L'article 45 de la loi de finances pour 1999* a institué la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) dont une partie du dispositif reprend celui de la « *taxe bruit* » instituée par la loi du 31 décembre 1992.
- *Le décret en Conseil d'Etat n° 99-508 du 17 juin 1999* précise les modes de calcul (taux applicables) et de recouvrement de la taxe.

- *Deux arrêtés techniques du 2 septembre 1993* définissent la classification acoustique et la masse des aéronefs à prendre en compte dans le calcul de la taxe ; ces deux arrêtés sont en cours de révision conformément aux dispositions introduites par les textes d'application de l'article 45 de la loi de finances pour 1999.
- *Un décret du 18 mars 1994, modifié par un décret du 31 mai 1997 puis par un décret du 30 avril 1998*, décrit les modalités d'établissement des plans de gêne sonore.
- *Un décret en Conseil d'Etat du 20 juin 1994, modifié par un décret du 31 mai 1997 puis par un décret du 27 novembre 1998*, définit la nature de l'aide et le montant des dépenses allouées.
- *L'article 3 du décret n°97-607 du 31 mai 1997 et l'article 1^{er} du décret du 27 novembre 1998* ont assoupli le critère d'antériorité à prendre en compte pour déterminer l'éligibilité à l'aide.
- *Le décret du 27 novembre 1998* a par ailleurs clarifié les cas de prise en charge à 100 % des travaux d'insonorisation, porté le taux de la prise en charge de 80 % à 90 % pour les ménages à faibles revenus et confirmé le rôle de la commission consultative d'aide aux riverains.
- *Le décret n° 99-457 du 1^{er} juin 1999* relatif aux modalités de contribution de l'ADEME aux dépenses engagées par les riverains des aérodromes en vue de l'atténuation des nuisances sonores a repris, sur le fond, l'ensemble de ces dispositions en les rendant conformes avec le dispositif institué par l'article 45 de la loi de finances pour 1999 (création de la taxe générale sur les activités polluantes) ; ce décret se substitue désormais au décret du 20 juin 1994 précité.
- *Un arrêté interministériel, signé le 14 décembre 1994 et modifié par un arrêté du 15 mai 1997* définit le montant forfaitaire des travaux d'insonorisation des logements admis au bénéfice de l'aide aux riverains.
- *L'arrêté interministériel du 21 septembre 1994* définit la composition et les règles de fonctionnement des commissions consultatives d'aide aux riverains qui constituent les instances consultées sur le contenu du plan de gêne sonore et sur l'utilisation du produit de la taxe.
- *Le décret n° 2000-128 du 16 février 2000* prévoit, conformément à l'article 2 de la loi du 12 juillet 1999, que la commission consultative d'aide aux riverains comprend les membres du comité permanent de la commission consultative de l'environnement.

Annexe 5 : Fonctionnement du fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien et critères d'éligibilité.

1. Les missions du fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien

La loi n° 94-1162 du 29 décembre 1994, portant loi de finances pour 1995, puis la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ont instauré un fonds de péréquation des transports aériens, dans le but de subventionner des entreprises de transport aérien en vue d'assurer l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire, tout en respectant les exigences du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires.

La loi de finances pour 1999 (n° 98-1266 du 30 décembre 1998), dans son article 75, a élargi les missions du compte d'affectation spéciale intitulé « *fonds de péréquation des transports aériens* » en « *fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA)* ».

Ce fonds prend désormais en compte également le financement, en fonctionnement et en investissement, des dépenses directes de l'Etat pour les missions relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs (Service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA)), à la lutte contre le péril aviaire, à la sûreté, et aux contrôles environnementaux. En outre le fonds contribue, par des subventions versées aux gestionnaires d'aérodromes, aux dépenses visées supra, dans le cas où le produit de la taxe d'aéroport ne suffirait pas à couvrir les besoins.

Une taxe spécifique dite « *taxe de péréquation des transports aériens* » (4 francs par passager pour 1995, 3 francs par passager pour 1996, puis 1 franc par passager depuis 1997) a permis d'alimenter le Fonds de péréquation des transports aériens (FPTA) depuis 1995.

La loi des finances pour 1999 a créé à compter du 1^{er} janvier 1999 la Taxe de l'aviation civile (TAC) qui succède à la Taxe sécurité et sûreté (TSS) et à la Taxe de péréquation du transport aérien (TPTA). Cette taxe, due par les transporteurs aériens, est assise sur le nombre de passagers et la masse de fret ou de courrier embarqués au départ des aéroports français.

Les taux unitaires de cette taxe sont maintenus, au Projet de loi de finances (PLF) 2002, au même niveau que le tarif initialement arrêté à la création du FIATA, soit 3,49 € (22,9 FF) par passager embarqué en intracommunautaire, 5,93 € (38,9 FF) en extracommunautaire et 0,91 € (6 FF) par tonne de fret ou de courrier.

Le produit de cette taxe est réparti selon une quotité fixée annuellement par la loi de finances entre le Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) et le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA). La part de la taxe de l'aviation civile affectée au FIATA a été des 10 % en 1999, 22,3 % en 2000 et 16,4 % en 2001.

Outre ces dotations budgétaires, le fonds d'intervention dispose de ressources complémentaires en gestion, ressources constituées par les éventuels reports de crédits des exercices antérieurs. Depuis la création du fonds, les ressources sont les suivantes :

(en MF)

ANNÉE	Ressources prévisibles			Ressources réalisées		
	Reports N-1	LFI	Total	Reports N-1	Recettes N	Total
1999 (1)	139,8	148,0	287,8	139,8	131,6	271,4
2000	193,6	361,0	554,6	193,6	359,9	553,5
2001	224,5	279,0	503,5	224,5	215,9 (2)	440,4
2002	30,5 (3)	423,0	453,5			

- (1) FIATA depuis le 1^{er} janvier 1999. Les 139,8 MF de reports de crédits concernent l'ex FPTA.
- (2) Montant rattaché au FIATA au 20/09/01.
- (3) A l'exception d'un report prévisible de 0,49 MF sur les subventions aux gestionnaires, la consommation des crédits du secteur « *aéroport* » est évalué à 100 %. Le secteur subvention au transport aérien prévoit un disponible de 30 MF en fin de gestion.

(en MF)

ANNÉE	Ressources prévisibles			Ressources réalisées		
	Reports N-1	LFI	Total	Reports N-1	Recettes N	Total
1999 (1)	21,31	22,56	43,87	21,31	20,06	41,37
2000	29,51	55,03	84,55	29,51	54,87	84,38
2001	34,22	42,53	76,76	34,22	32,91	67,14
2002	4,65	64,49	69,13			

- (1) FIATA depuis le 1^{er} janvier 1999.

2. Mode d'intervention et de fonctionnement du FIATA pour le transport aérien

a) Textes nationaux applicables

Les modalités de fonctionnement du FIATA (section « *transports aériens* ») sont fixées par le décret n° 95-698 du 9 mai 1995 modifié. Dans les limites de son champ d'application (cf. art.3) et sous réserve du respect des critères d'éligibilité (cf. art. 4), le FIATA peut prendre en charge jusqu'à 80 % de la compensation financière demandée par un transporteur pour l'exploitation d'une liaison aérienne (cf. art. 9), en fonction, notamment, du fait que les obligations de service public relatives à cette liaison incluent, ou non, des obligations tarifaires. Le complément du financement est obligatoirement pris en charge par les collectivités territoriales et autres personnes publiques intéressées. Le service aérien correspondant fait l'objet d'une convention de délégation de service public selon un modèle tel que fixé par arrêté du 27 avril 2000, signée

par l'Etat, les collectivités territoriales et autres personnes publiques intéressées, ainsi que le transporteur sélectionné.

Suite au rapport de M. Martre, présenté en juin 1998, il est apparu que le dispositif était globalement satisfaisant, mais qu'il était souhaitable de procéder à certaines adaptations par une modification du décret n° 95-698 du 9 mai 1995 relatif à son fonctionnement.

Le décret n° 99-830 du 17 septembre 1999 est ainsi venu modifier le décret n° 95-698 précité. Les modifications introduites à cette occasion ont pour but d'augmenter les possibilités d'accès au fonds tout en les encadrant soigneusement, d'accroître les marges d'appréciation du Comité de gestion du fonds et de mieux moduler les taux d'intervention respectifs du fonds et des partenaires locaux compte tenu notamment du potentiel fiscal de ces derniers ; en outre, ont été apportées des améliorations d'ordre technique dans la gestion des conventions de délégation de services public conclues avec les transporteurs.

Le dispositif du FIATA est également applicable aux départements d'Outre-Mer. Des mesures d'adaptation ont été par ailleurs prévues pour les collectivités territoriales de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Mayotte, compte tenu des caractéristiques particulières de leurs dessertes aériennes et de leur non appartenance au territoire de l'Union européenne.

S'agissant de Mayotte, les dispositions adoptées sont devenues caduques à la fin de l'année 1999 et le transporteur a fait savoir qu'il poursuivrait la desserte locale de cette collectivité sans demander de compensation financière.

S'agissant de la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, les modalités d'intervention du fonds de péréquation pour les liaisons aériennes entre Saint-Pierre et le Canada ont été précisées par le décret n° 97-1146 du 12 décembre 1997 relatif au fonctionnement du fonds de péréquation des transports aériens pour la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

b) Le Comité de gestion

Les liaisons aériennes pour lesquelles les collectivités territoriales ou les personnes publiques concernées sollicitent une compensation financière du FIATA, font l'objet d'un examen par le Comité de gestion du fonds (dessertes aériennes). Ce Comité est composé de quatorze membres : sept représentants de l'Etat, deux sénateurs (MM. François Gerbaud et Yvon Collin), deux députés (MM. Yves Tavernier et Yves Coussain), un représentant des régions (M. François Fillon), un représentant des départements (M. André Lardeux) et un représentant des communes et de leurs groupements (M. Pierre Maille). Il est présidé par le ministre chargé de l'aviation civile ou son représentant.

Le Comité de gestion intervient en amont de la procédure d'attribution des subventions du fonds en examinant l'éligibilité des dossiers qui lui sont présentés. Il examine les évolutions du compte d'affectation spéciale et peut également formuler des propositions pour améliorer le dispositif actuel de fonctionnement du fonds. Après avoir tenu trois séances pour le démarrage en 1996, le Comité de gestion du fonds se réunit sur la base d'une séance annuelle. Au terme de l'examen des liaisons par le Comité de gestion, le ministre chargé de l'aviation civile déclare les liaisons éligibles ou non éligibles, au FIATA.

c) Le cadre communautaire

Pour recevoir des compensations financières du fonds, les liaisons éligibles jugées vitales au développement économique d'une région, doivent faire l'objet d'une procédure prévue dans le règlement communautaire (CEE) n° 2408/92 et en particulier à son article 4. Cette procédure inclut notamment la publication au journal officiel des Communautés européennes des obligations de services public relatives à la liaison en vue d'assurer un service adéquat et continu. L'appel d'offres relatif à l'exploitation de services aériens réguliers dans le cadre desdites obligations et le contrat qui en résulte, est lui aussi publié au journal officiel des Communautés européennes.

Les offres présentées par les transporteurs aériens sont communiquées à la Commission et, s'il y a lieu, aux autres États membres concernés. Une fois sélectionné le transporteur, l'Etat membre peut lui verser une compensation afin qu'il satisfasse aux normes découlant des obligations de service public qui lui sont imposées.

Les services de la Commission européenne (DGTREN) sont très attentifs à ce que soient respectés, tout au long de la procédure, les textes en vigueur et l'esprit du traité, et qu'il n'y ait pas d'entrave à la libre concurrence.

Ainsi, à l'exception des cas où il n'existe pas de moyen de transport adéquat et continu pouvant être substitué à la liaison aérienne concernée, une liaison pour laquelle plus de 30 000 sièges sont offerts par an doit, aux termes du règlement précité, trouver son équilibre dans le cadre du marché et ne relève pas d'une procédure d'appel d'offres : une telle liaison ne peut dès lors faire l'objet de compensation financière et ne peut donner lieu à une attribution d'exclusivité d'exploitation.

3. Critères d'éligibilité des liaisons aériennes au fonds

Les critères d'éligibilité sont précisés dans l'article 4 du décret n° 95-698 du 9 mai 1995 modifié par le décret n° 99-830 du 17 septembre 1999.

Ainsi, pour être éligible, une liaison doit remplir simultanément les critères suivants (sont mentionnées en italique les modifications introduites par le décret n° 99-830) :

- 1) Existence d'un trafic compris entre 10 000 et 150 000 passagers lors de l'année précédant l'intervention du fonds ou prévision d'un trafic supérieur à 10 000 passagers par an dans le cas où la liaison n'était pas exploitée lors de l'année précédant l'intervention du fonds. *Ce seuil peut être abaissé, sans pouvoir être inférieur à 5 000 passagers par an, lorsqu'elle présente un caractère vital pour le désenclavement des régions qu'elle relie, en tenant compte des possibilités alternatives d'acheminement offertes par voie de surface, et des perspectives de développement suffisantes pour atteindre un trafic de 10 000 passagers à l'issue de trois ans d'exploitation.* Le seuil minimal de 10 000 passagers par an n'est pas exigé pour les liaisons qui étaient exploitées au 1^{er} janvier 1995.

- 2) La liaison doit relier deux aéroports dont l'un n'a pas dépassé un trafic total de 1,5 million de passagers lors de l'année précédente.
- 3) Absence de liaisons *routières, entre centres villes correspondants*, ou ferroviaires, entre gares correspondantes, ou maritimes offrant soit un programme d'un aller et retour en début de journée et un aller et retour en fin de journée, *au moins 220 jours par an*, hors les samedis, les dimanches et les jours fériés, soit l'équivalent du programme réduit lorsqu'un tel programme est retenu pour la liaison aérienne. *Toutefois peuvent être déclarées inéligibles les liaisons nouvelles dont le trafic prévisionnel est compris entre 5 000 et 10 000 passagers annuels et pour lesquelles la durée mentionnée à l'alinéa précédent est supérieure à deux heures trente minutes, lorsque l'existence d'un acheminement alternatif par un autre mode de transport répond aux besoins essentiels de transport sur la relation considérée.*
- 4) Inexistence d'un acheminement alternatif par un aéroport accessible en moins de trente minutes de plus que le temps requis pour accéder à l'aéroport local considéré. L'aéroport alternatif doit offrir soit un programme d'au moins un aller et retour en début de journée et un aller et retour en fin de journée, *au moins 220 jours par an*, hors les samedis, les dimanches et les jours fériés, soit l'équivalent du programme réduit lorsqu'un tel programme est retenu pour la liaison aérienne. *Toutefois peuvent être déclarées inéligibles les liaisons nouvelles dont le trafic prévisionnel est compris entre 5 000 et 10 000 passagers annuels et pour lesquelles la durée mentionnée à l'alinéa précédent est supérieure à trente minutes, lorsque l'existence d'un acheminement via un aéroport alternatif répond aux besoins essentiels de transport sur la relation considérée.*
- 5) Les obligations de service public doivent prévoir un programme d'exploitation composé d'au moins un aller et retour en début de journée et un aller et retour en fin de journée, *au moins 220 jours par an*, hors les samedis, les dimanches et les jours fériés, et d'au plus vingt-et-un allers et retours par semaine. *Cette condition minimale d'exploitation peut être abaissée, sans pouvoir être inférieur à 210 jours par an, hors les samedis, les dimanches et les jours fériés, par décision du ministre, au vu des particularités économiques des territoires intéressés ; dans les mêmes conditions, le nombre minimal d'allers et retours peut être réduit à cinq par semaine, hors les samedis, les dimanches et les jours fériés.*

Toutefois, lorsqu'il n'existe sur la liaison considérée, aucun autre moyen de transport régulier que le transport aérien, le seuil des 220 jours est abaissé à 140 jours par an.

Outre celles retenues en matière de critères d'éligibilité, d'autres modifications ont été introduites, qui concernent :

- Le taux d'intervention du fonds : une modulation du ticket modérateur à la charge des collectivités locales, en fonction de leur richesse fiscale, par création de deux plages autour des taux d'intervention initiaux du

fonds, a été retenue, à savoir 60 à 70 % lorsqu'une obligation tarifaire a été imposée et 70 à 80 % dans le cas contraire. Pour chaque liaison, le taux est déterminé par le ministre chargé de l'aviation civile sur proposition du Comité de gestion, sur la base d'une méthode de calcul entérinée par ce dernier lors de sa séance du 23 novembre 1999.

- Des améliorations d'ordre technique :
 - *cas où l'éligibilité d'une liaison ne peut être maintenue* : est introduit un délai pour la cessation de l'intervention du fonds dans les cas où, en cours de convention, l'un des critères d'éligibilité ne se trouve plus respecté. Toutefois, lorsqu'il s'agit du critère relatif au trafic minimal requis, l'arrêt de l'intervention du fonds ne sera pas systématique et le maintien de sa participation pourra faire l'objet d'une décision du ministre chargé de l'aviation civile sur proposition du Comité de gestion ;
 - *cas où les obligations de service public ne sont pas intégralement respectées* : est introduite la possibilité de maintenir le versement d'une compensation financière dans le cas où les manquements constatés, en termes de respect des obligations de service public, ne sont pas tels qu'ils doivent entraîner une résiliation de la convention, avec toutefois la mise en place d'un mécanisme de pénalités correspondant aux manquements effectifs.

Source : DATAR

Annexe 6 : Etat des lignes et des compagnies soutenues par le FIATA

Flandre Air a/c du 01.04.01 : Régional	Aurillac - Paris (Orly) Reims - Lyon Epinal - Paris (Orly) Bergerac - Paris (Orly) Agen - Paris (Orly) Le Havre - Rouen - Strasbourg Roanne - Paris (Orly) Périgueux - Paris (Orly)	Depuis le 07.04.1996 Non exploitée depuis le 27.10.1997 Depuis le 01.09.1996 Depuis le 02.12.1996 Depuis le 03.02.1997 Non exploitée depuis le 24.10.1997 Depuis le 01.10.1997 Depuis le 11.02.1999	61,8 MF 9,4 M€
Air Littoral	Montpellier - Bordeaux Montpellier - Strasbourg Montpellier - Lyon Périgueux - Paris (Orly)	Exploitées sans subvention Depuis le 1.08.1999 Non exploitée depuis le 03.04.1999 Jusqu'au 01.02.1999	31,1 MF 4,7 M€
Regional Airlines a/c du 01.04.01 : Régional	Saint-Brieuc - Paris (Orly) Pau - Clermont-Ferrand	Jusqu'au 11.06.1999 Exploitée sans subvention depuis le 24.05.1998 ; non exploitée depuis le 31.10.00	9,2 MF 1,4 M€
Proteus Airlines a/c du 01.04.01 : Régional	Castres - Rodez - Lyon Pau - Nantes Lorient - Lyon Saint-Etienne - Bordeaux Saint-Etienne - Nantes Castres - Paris (Orly)	Jusqu'au 25.04.1999 Exploitée hors convention depuis le 05.10.1999 ; exploitée avec nouvelle convention depuis le 09.05.00 Exploitée hors convention depuis le 12.11.99 ; exploitée avec nouvelle convention depuis le 13.03.00 Convention dénoncée par l'Etat le 31.07.99 ; non exploitée depuis le 31.10.99 Non exploitée depuis le 31.10.1999 Depuis le 06.05.1999	40,6 MF 6,2 M€
Air Normandie	Montluçon - Paris (Orly) Cherbourg - Paris (Orly)	Jusqu'au 9.06.1999 Arrêt de l'exploitation depuis le 06.06.01	4,4 MF 0,6 M€
Air Bretagne	Montluçon - Paris (Orly) Saint-Brieuc - Paris (Orly)	Non exploitée depuis le 31.12.2000 Vols suspendus depuis le 10.08.01	6,9 MF 1 M€
Hex'Air	Le Puy - Paris (Orly) Castres - Rodez - Lyon	Depuis le 02.09.1996 Depuis le 1.06.99	15,8 MF 2,4 M€
Finist'Air	Brest - Ouessant	Depuis le 02.10.96	4,5 MF 0,6 M€
Brit'Air	Brest - Lyon	Exploitée sans compensation depuis le 31.08.99	6,9MF 1 M€
Chalair	Cherbourg - Paris (Orly)	Jusqu'au 27.08.1999	1,1 MF 0,1 M€
Air Austral	Réunion - Mayotte - Nairobi	Intervention du FIATA le 31.12.1999	1,9 MF 0,2 M€
Air Guyane	Cayenne - Maripasoula Cayenne- Saül Cayenne - Saint-Georges-de l'Oyapock	Depuis le 01.11.97 Convention transitoire : 31.05.01 au 31.12.01	17,7 MF 2,6 M€
Air Saint-Pierre	Saint-Pierre-et-Miquelon - Canada	Convention actuelle depuis le 01.01.98	41,6 MF 6,3 M€
TOTAL, au 31 août 2001			244 MF /37,2 M€

Source : DATAR

Annexe 7 : La gestion des aéroports français par les CCI

Référence :

- Code de l'aviation civile : articles L 213-1 et suivants, R 211-1 et suivants, D 211-1 et suivants, D 224-1 et suivants.
- Règlement communautaire n° 2408/92 du 23 juillet 1992.
- Loi n° 98-1171 du 18 décembre 1998.
- Loi de finances pour 1999 n° 98-1266 du 30 décembre 1998.
- Décret du 6 mai 1955 portant approbation du cahier des charges type applicable aux concessions d'outillage public d'aéroport aux chambres de commerce.
- Décret du 29 mai 1997 portant approbation du cahier des charges type et de la convention de concession applicable aux concessions accordées par l'Etat pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes.
- Décret du 6 septembre 1999 modifiant le décret du 29 mai 1997.

1. Définition et création

Est considéré comme aérodrome tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et les services des aéronefs.

Les conditions auxquelles sont assujettis la création, la mise en service et l'utilisation des aérodromes ainsi que l'exercice du contrôle de l'Etat sont définies par décrets.

La création d'un aérodrome par l'Etat est soumise à l'avis préalable du Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes (CSINA). Si aucune opposition de la part des départements ministériels intéressés et consultés ne se manifeste, la décision est prise par le ministre chargé de l'aviation civile, et, dans le cas contraire, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre des armées et des autres ministres concernés.

La création d'un aérodrome par un personne autre que l'Etat est subordonnée à une autorisation administrative délivrée par l'Etat. Cette autorisation peut prendre la forme d'une convention de gestion conclue en application des articles L 221-1 et R 221-4 du code de l'aviation civile lorsque l'aérodrome est destiné à la circulation aérienne publique, ou encore la forme d'un décret déclaratif d'utilité publique pris en vue de recourir à la procédure d'expropriation, ou d'un décret de classement pris en application de l'article R 222-3 du code de l'aviation civile.

Le ministre chargé de l'aviation civile tient à jour la liste des aérodromes dont la création et la mise en service ont été autorisées. Celle-ci est publiée au journal officiel.

2. Régimes de gestion

La concession d'outillage public d'aéroport est un mode d'exploitation ancien. Si les concessions actuelles ont été octroyées par l'Etat sur le fondement du décret du 6 mai 1955, un nouveau décret en date du 29 mai 1997 lui-même modifié par un décret du 6 septembre 1999 est venu approuver un nouveau cahier des charges type applicable aux concessions accordées par l'Etat pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes. Ce nouveau régime est aux risques et périls du concessionnaire.

L'autorisation d'occupation temporaire (AOT) était un régime initialement prévu pour une durée courte. Il a cependant été reconduit de manière tacite et existe toujours actuellement.

La convention d'exploitation est inscrite dans le code de l'aviation civile à l'article L 221-1. Cette convention fixe l'autorisation d'exploitation d'un aéroport créé par une autre personne que l'Etat.

La convention avec mutation domaniale : le principe est que l'Etat, propriétaire d'un aéroport, mais ne voulant pas en avoir la responsabilité, propose à un gestionnaire un accord de mutation domaniale transférant à celui-ci la qualité de créateur de l'aérodrome.

Le sous-traité de gestion est un régime où tout ou partie des missions d'un gestionnaire sont confiées à un tiers, moyennant rétribution sous forme de redevances.

3. Partage des missions

Les différentes missions nécessaires au fonctionnement d'un aéroport relèvent de plusieurs intervenants, et notamment le gestionnaire et l'Etat essentiellement représenté par le ministère chargé de l'aviation civile. A titre subsidiaire, sur autorisation du gestionnaire, les compagnies aériennes ainsi que des prestataires indépendants peuvent être amenés à prendre un rôle actif dans l'exercice de certaines activités aéroportuaires.

Le gestionnaire

Le gestionnaire a pour mission la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion d'ouvrages, terrains, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services nécessaires au fonctionnement de l'aéroport.

L'assistance en escale est aujourd'hui une activité organisée par le gestionnaire. Elle peut être exercée directement par celui-ci, par les compagnies aériennes pour leur propre compte et éventuellement pour le compte de tiers, ou encore par un prestataire indépendant.

L'Etat

Les services de la circulation aérienne sont placés sous la responsabilité de l'aviation civile, c'est-à-dire de l'Etat. Mais le gestionnaire peut être amené à participer à l'achat, l'entretien, l'installation ou encore à la fourniture d'énergie électrique des matériels de navigation aérienne, des aides radio-électriques à l'atterrissage, du balisage ou autres panneaux indicateurs.

Les modalités d'exécution, de financement et de responsabilité relatives aux missions de sécurité telles que le service incendie sauvetage (Service secours-incendie-sauvetage (SSIS)) ou la prévention du péril aviaire sont fixées par la loi de finances pour 1999 et la loi n° 98-1171 du 18 décembre 1998.

Si l'exécution de certaines mesures de sûreté est aujourd'hui confiée à chaque gestionnaire, la responsabilité découlant de cette activité demeure du ressort de l'Etat.

4. Financements

Les ressources générées par la gestion aéroportuaire proviennent, pour l'essentiel, des redevances dont le régime est fixé par les articles R 224-1 et suivants du code de l'aviation civile.

Ainsi, sur tout aéroport, les services rendus donnent lieu à une rémunération, sous la forme de redevances perçues au profit de l'organisme qui fournit le service, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

- atterrissage des aéronefs ;
- usages des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne ;
- stationnement et abri des aéronefs ;
- usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ;
- usage d'installations et d'outillages divers ;
- occupation de terrains et d'immeubles ;
- visite de tout ou partie des zones réservées de l'aéroport.

Les conditions d'établissement et de perception des quatre premières redevances citées ci-dessus, y compris l'usage des installations de distribution de carburants d'aviation concernant les aéronefs de plus de six tonnes, sont déterminées par arrêté interministériel après avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande. Leurs taux sont fixés par décision du gestionnaire d'aéroport après avis de la commission consultative économique (CoCoEco), lorsqu'elle existe, sous réserve de la non opposition du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de l'économie et des finances ou bien du préfet pour les aéroports de moins de 200 000 passagers.

Pour toutes les autres redevances, les conditions d'établissement, de perception ainsi que les taux sont fixés par la personne qui fournit le service. Si le montant des redevances ainsi fixées n'est pas approprié au service rendu, ces dernières peuvent être modifiées par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de l'économie et des finances.

S'agissant des missions de sûreté et de sécurité, la loi de finances pour 1999 organise leur financement par une taxe à percevoir sur les passagers.

5. Fin d'exploitation

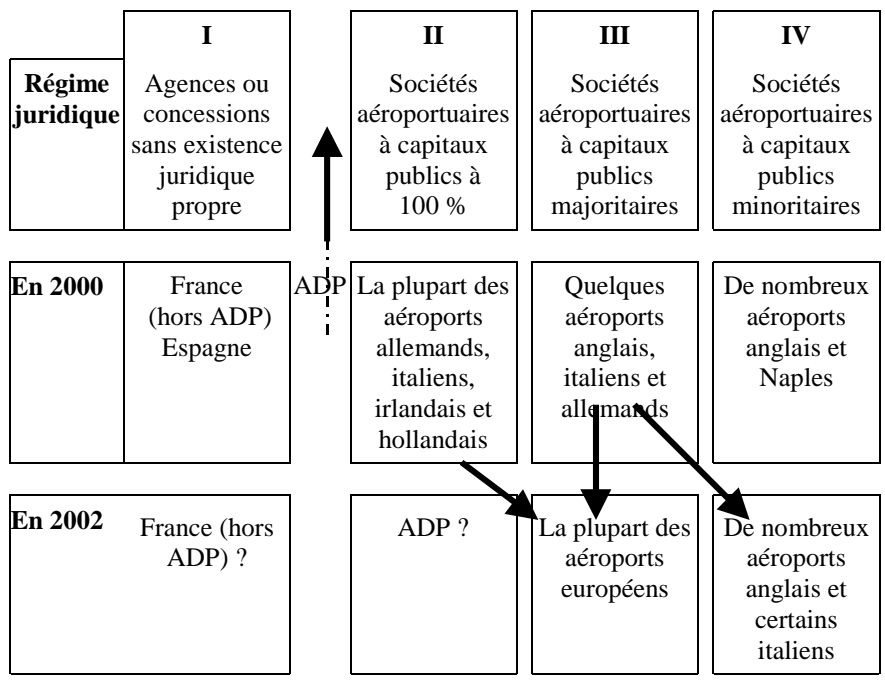
Quel que soit le régime de gestion, le terme fixé met fin à l'exploitation de la plate-forme.

Conformément à la convention liant le gestionnaire à l'Etat, la fin de l'exploitation peut revêtir diverses formes en fonction des circonstances. Outre la suspension et la résiliation lorsque l'intérêt général le justifie ou bien en cas de manquement du gestionnaire à ses obligations contractuelles, vient s'ajouter la possibilité pour le gestionnaire de renoncer au bénéfice de la convention.

Les modalités financières et pratiques de la fin de l'exploitation sont réglées par les dispositions contractuelles.

Source : Union des chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroport (UCCEGA).

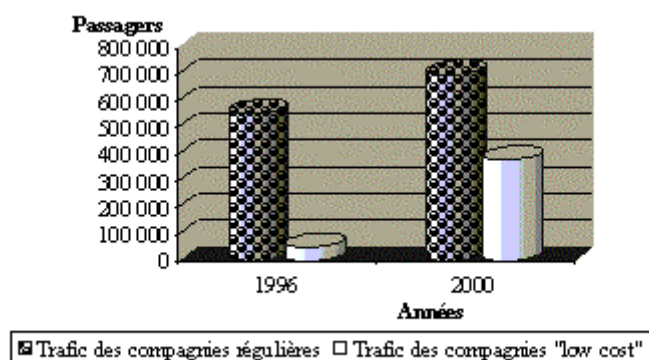
Annexe 8 : La table de mutation des aéroports en Europe



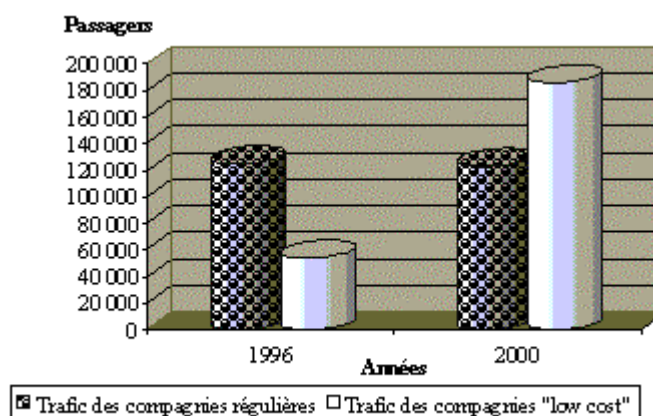
Source : rapport UCCEGA – ACFCI – Avril 2001

Annexe 9 : L'émergence des compagnies « *low cost* » et leur incidence sur le trafic aérien d'un aéroport régional (Nice)

NICE - LONDRES			
	1996	2000	Evolution 2000/1999
Trafic des compagnies régulières	554 000	700 000	26 %
Trafic des compagnies « <i>low cost</i> »	52 000	380 000	631 %
Marché total	606 000	1 080 000	78 %

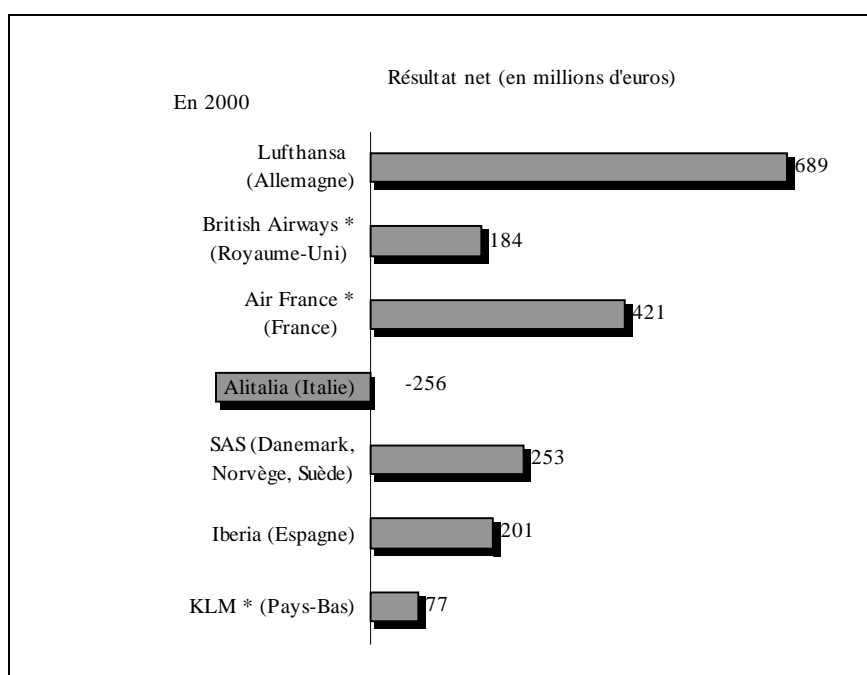
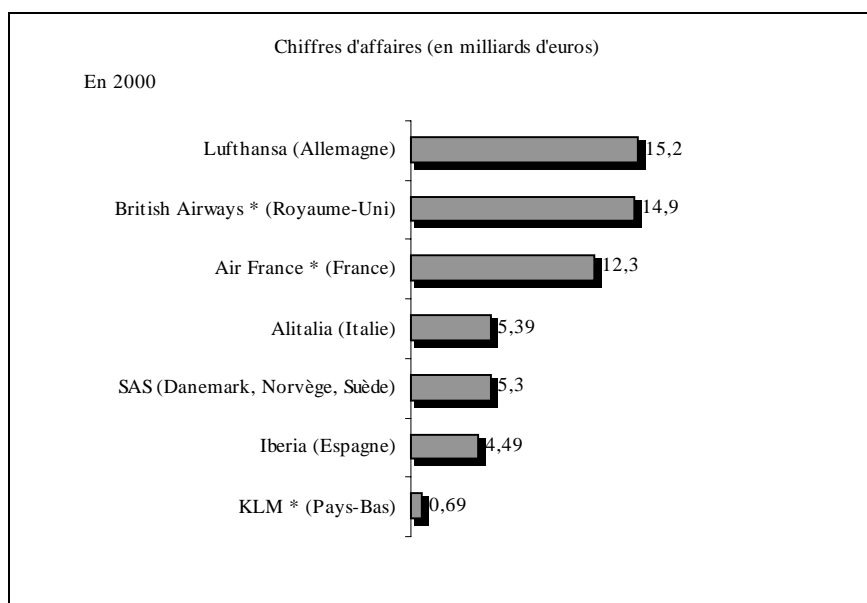


NICE - GENÈVE			
	1996	2000	Evolution 2000/1999
Trafic des compagnies régulières	125 000	123 000	- 2 %
Trafic des compagnies « <i>low cost</i> »	54 000	186 000	244 %
Marché total	179 000	309 000	73 %



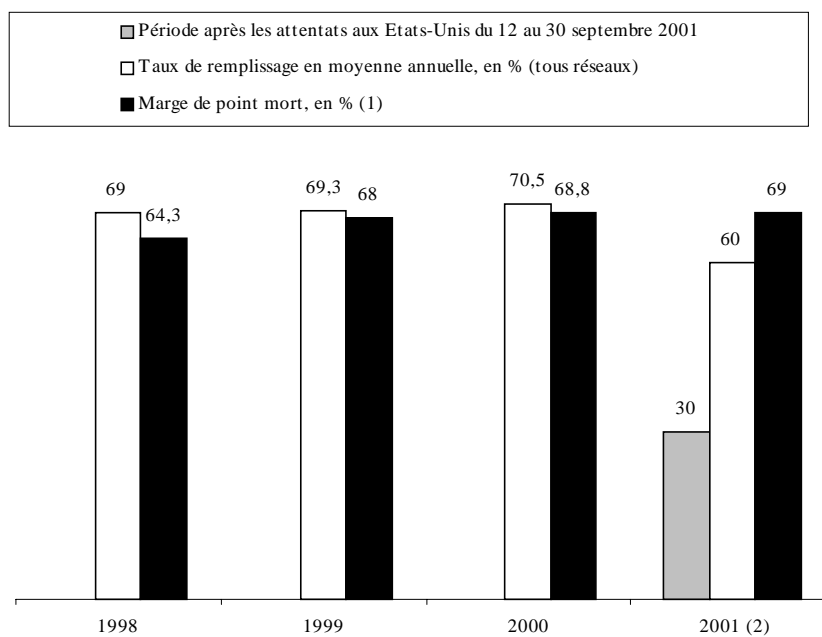
Source : CCI Nice-Côte-d'Azur

Annexe 10 : Les chiffres clés des principales compagnies aériennes européennes



* Exercice clos au 31 mars 2001

... et le taux de remplissage des avions de l'ensemble des 28 compagnies membres de l'AEA *



* Associations des compagnies aériennes européennes -
 (1) Seuil de rentabilité - (2) Prévisions

Source : Les compagnies, Bloomberg, AEA – La Tribune - 7 novembre 2001

Annexe 11 : Les trois principales compagnies aériennes « *low cost* » en Europe

Chiffres 2000-2001	Ryanair (Irlande)	EasyJet (Royaume-Uni)	Buzz (Royaume-Uni)
Chiffre d'affaires (en millions d'euros)	487	424	NC
Flotte (en nombre d'appareils)	36 B 737 **	23 B 737 **	2 B 737 ** + B BAE 146
Réseau (en nombre de lignes)	56	35	28
Trafic (en millions de passagers transportés)	9	6	1,3
Effectifs (en nombre de salariés)	1 600	1 400	460
* Filiale de KLM UK - ** Boeing			

Source : Compagnies – La Tribune – 11 janvier 2002

Annexe 12 : La collectivité territoriale de Corse – Loi du 22 janvier 2002

« Art. L. 4424-23. – La collectivité territoriale de Corse est compétente, dans les conditions prévues au code de l'aviation civile, pour créer, aménager, entretenir, gérer des aérodromes et, le cas échéant, pour en étendre le périmètre.

Les biens des aérodromes d'Ajaccio, de Bastia, de Calvi et de Figari, appartenant à l'Etat, sont transférés dans le patrimoine de la collectivité territoriale de Corse, à l'exception des emprises et installations réservées à l'Etat pour les besoins de la défense nationale et des installations réservées à l'Etat pour les besoins de la sécurité de la circulation aérienne et de la sécurité civile. La collectivité territoriale met gratuitement à la disposition de l'Etat les installations et aménagements qui sont nécessaires au fonctionnement des services chargés de la police et de la sécurité. Une convention entre la collectivité territoriale et l'Etat organise, dans les conditions prévues à l'article L. 221-1 du code de l'aviation civile, les modalités de mise en œuvre de ces transferts, et prévoit notamment les mesures nécessaires au fonctionnement des services chargés de la police et de la sécurité. »

Annexe 13 : Le trafic des aéroports français après les événements du 11 septembre 2001

TRAFFIC TOTAL PASSAGERS								
AÉROPORTS*	OCTOBRE	01/00	NOVEMBRE	01/00	DÉCEMBRE	01/00	CUMUL*	01/00
ROISSY	3 578 556	- 15,07 %	3 149 593	- 12,77 %			44 784 714	0,15 %
ORLY	1 670 116	- 21,17 %	1 522 291	- 18,23 %			21 495 555	- 8,32 %
NICE	691 405	- 17,05 %	522 460	- 15,60 %	497 866	- 17,13 %	9 020 286	- 4,25 %
MARSEILLE	435 993	- 20,69 %	372 323	- 23,49 %	365 247	- 23,00 %	5 932 029	- 8,20 %
LYON	452 892	- 9,89 %	373 707	-12,71 %	390 047		6 108 607	1,45 %
TOULOUSE	422 891	- 9,59 %	373 724	- 10,92 %	363 904	- 15,91 %	5 244 402	- 1,98 %
BALE-MULHOUSE	304 731	- 15,10 %	219 754	- 14,89 %	187 423	- 19,50 %	3 536 629	- 6,07 %
BORDEAUX	245 947	- 8,22 %	212 007		197 359	- 13,80 %	3 077 658	0,36 %
STRASBOURG	182 438	- 10,58 %	160 426	- 12,70 %	149 217	- 18,42 %	2 114 592	4,05 %
NANTES	147 691	- 7,46 %	108 631	- 14,25 %	102 370	- 17,09 %	1 981 250	- 0,59 %
MONTPELLIER	109 570	- 24,88 %	103 379	- 24,12 %	99 179	- 31,99 %	1 546 213	- 11,64 %
AJACCIO	70 758	0,81 %	45 327	- 0,80 %	49 438	0,15 %	1 100 216	2,88 %
LILLE	79 904	- 2,41 %	55 352	- 4,12 %	47 965	- 9,46 %	970 391	- 2,04 %
CLERMONT-FERRAND	71 440	- 19,52 %	76 610	13,07 %	69 431	9,66 %	863 975	- 8,10 %
BASTIA	59 251	- 5,43 %	46 450	- 3,99 %	52 113	- 2,09 %	877 438	4,22 %
BIARRITZ	65 118		52 257	- 4,20 %	46 035	- 19,57 %	790 631	1,45 %
BREST	57 870	- 7,90 %	50 625	- 11,23 %	45 046		719 774	- 3,80 %

* Selon classement 2000 ** Depuis le 1^{er} janvier de l'année – Source : UCCEGA

TRAFIC TOTAL PASSAGERS								
AÉROPORTS*	OCTOBRE	01/00	NOVEMBRE	01/00	DÉCEMBRE	01/00	CUMUL*	01/00
TOULON	38 988		32 302				523 987	- 20,43 %
PAU	51 560	- 7,77 %	49 413	- 1,95 %			552 880	- 1,40 %
PERPIGNAN	32 384	- 29,03 %	28 582	- 17,86 %	30 280	- 21,88 %	432 904	- 18,06 %
RENNES	32 340	- 13,30 %	29 555	- 11,24 %	27 092	- 16,20 %	399 373	- 5,27 %
BEAUVAIS	37 214	- 6,29 %	27 527	3,86 %	24 846	- 7,96 %	423 520	9,15 %
METZ-NANCY	25 621	- 9,13 %	15 820	- 35,81 %	12 645	- 31,60 %	331 266	- 6,06 %
FIGARI	14 606	- 14,40 %	8 507	- 5,59 %	8 744	- 16,45 %	250 096	- 15,93 %
NÎMES	23 721	- 17,26 %	13 672	- 35,49 %			306 285	20,32 %
GRENOBLE	11 725	- 32,40 %	10 397	- 21,10 %			205 280	- 13,90 %
CALVI	15 582	1,16 %	5 545	8,85 %	6 004	- 12,90 %	262 087	2,28 %
LORIENT	16 195	- 12,25 %					184 281	1,96 %
QUIMPER	11 390	- 12,20 %	10 098	- 4,14 %	10 068	- 7,82 %	145 885	- 4,80 %
CARCASSONNE	21 116	90,17 %	12 083	106,70 %			202 905	73,74 %
LIMOGES							31 765	- 0,53 %
SAINT-ETIENNE							34 558	11,07 %
AVIGNON								
LE HAVRE							48 247	- 52,89 %
CHAMBERY	1 636	- 20,85 %	1 611		10 502	- 21,25 %	121 639	6,77 %
CAEN	7 887		6 052	- 4,00 %	5 713	- 1,40 %	100 198	- 1,00 %

* Selon classement 2000 ** Depuis le 1^{er} janvier de l'année - Source : UCCEGA

MOUVEMENTS COMMERCIAUX								
AÉROPORTS*	OCTOBRE	01/00	NOVEMBRE	01/00	DÉCEMBRE	01/00	CUMUL*	01/00
ROISSY	42 884	- 0,69 %	39 340	- 6,82 %			479 077	2,48 %
ORLY	16 896	- 16,76 %	16 166	- 15,62 %			200 883	- 8,68 %
NICE	11 719	- 6,60 %	9 558	- 11,74 %	8 865	- 18,54 %	140 571	- 4,02 %
MARSEILLE	7 614	- 11,36 %	6 674	- 19,66 %	6 125	- 25,30 %	92 935	- 7,10 %
LYON	10 876	2,70 %	9 231	- 11,20 %	8 460		126 703	1,89 %
TOULOUSE	6 547	- 6,15 %	6 870	- 10,61 %	6 117	- 18,51 %	86 122	- 1,58 %
BALE-MULHOUSE	8 286	- 9,75 %	7 241	- 12,92 %	6 578	- 15,35 %	99 485	- 5,20 %
BORDEAUX	4 508	3,51 %	4 046		3 752	- 13,91 %	53 226	6,27 %
STRASBOURG	3 851	1,18 %	3 366	- 7,76 %	3 004	- 14,07 %	43 623	10,58 %
NANTES	3 225	- 8,17 %	2 745	- 18,93 %	2 491	- 23,61 %	39 081	- 6,37 %
MONTPELLIER	1 946	- 12,66 %	1 897	- 13,58 %	1 719	- 23,05 %	24 569	- 9,57 %
AJACCIO	1 104	- 9,51 %	885	0,80 %	896	- 3,24 %	15 243	1,95 %
CLERMONT-FERRAND	3 202	- 11,81 %	3 648	26,10 %	3 197	15,62 %	35 975	- 6,24 %
BASTIA	998	- 13,14 %	884	- 4,43 %	934	- 1,99 %	13 980	1,41 %
BIARRITZ	906		802	- 3,26 %	670	- 18,79 %	10 337	3,63 %
BREST	1 309	8,56 %	1 189	3,36 %			13 497	1,02 %
TOULON	601		540				7 598	- 12,79 %
PAU	816	- 11,59 %	808	5,76 %			8 457	- 8,23 %

* Selon classement 2000 ** Depuis le 1^{er} janvier de l'année - Source : UCCEGA

MOUVEMENTS COMMERCIAUX								
AÉROPORTS*	OCTOBRE	01/00	NOVEMBRE	01/00	DÉCEMBRE	01/00	CUMUL*	01/00
PERPIGNAN							3 043	
RENNES			1 244	- 2,05 %	1 123	- 6,96 %	14 773	- 8,31 %
BEAUVAIS	378	- 15,25 %	320	- 3,61 %	292	- 11,25 %	4 374	- 2,84 %
METZ-NANCY	1 497	15,33 %	1 151	- 24,18 %	882	- 32,93 %	16 753	24,95 %
FIGARI	513	58,33 %	255	8,05 %	237	- 10,90 %	5 064	- 11,93 %
NÎMES	353	- 5,36 %	295	- 11,41 %			3 917	16,82 %
GRENOBLE	260	- 5,10 %	232	- 7,90 %			3 019	- 12,10 %
CALVI	399	- 0,75 %	232	4,04 %	232	- 9,60 %	5 872	1,94 %
LORIENT	841	37,64 %					5 820	9,58 %
QUIMPER	205	- 0,97 %	164	- 13,23 %	156	- 12,36 %	2 376	- 1,04 %
CARCASSONNE	220	- 19,71 %	113	- 44,61 %			2 630	0,23 %
SAINT-ETIENNE							610	- 11,85 %
AVIGNON								
LE HAVRE							4 644	- 45,62 %
CHAMBERY	122				276		2 869	
CAEN	287		247	- 16,00 %	219	- 17,00 %	3 501	- 28,00 %

* Selon classement 2000 ** Depuis le 1^{er} janvier de l'année - Source : UCCEGA

TABLE DES SIGLES

ACFCI	: Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie
ACNUSA	: Autorité de contrôle des nuisances sonores sur les aéroports
ADEME	: Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ADP	: Aéroports de Paris
AOT	: Autorisations d'occupation temporaire
BAAC	: Budget annexe de l'aviation civile
CAP	: Circulation aérienne publique
CCI	: Chambres de commerce et d'industrie
COHOR	: Association pour la coordination des horaires
CSAM	: Conseil supérieur de l'aviation marchande
CSINA	: Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes
DGAC	: Direction générale de l'aviation civile
DGTREN	: Direction générale énergie et transports
DTT	: Direction des transports terrestres
FIATA	: Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien
FPTA	: Fonds de péréquation des transports aériens
JAA	: Joint Aviation Authorities
OACI	: Organisation de l'aviation civile internationale
OCDE	: Organisation pour la coopération et le développement économique
PEB	: Plans d'exposition au bruit
PGS	: Plans de gêne sonore
PIB	: Produit intérieur brut
PLF	: Projet de loi de finances
SEM	: Sociétés d'économie mixte
SNECMA	: Société nationale d'études et de constructions de moteurs d'aviation
SSIS	: Service secours-incendie-sauvetage
SSLIA	: Service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs
TAC	: Taxe de l'aviation civile
TGAP	: Taxe générale sur les activités polluantes
TIC	: Technologies de l'information et de la communication
TPTA	: Taxe de péréquation du transport aérien
TSS	: Taxe sécurité et sûreté
UCCEGA	: Union des chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroports
UFNCA	: Union française contre les nuisances aériennes
UIC	: Union internationale des chemins de fer

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Tableau 1 : Bilan de l'aide à l'insonorisation des logements.....	51
Graphique 1 : Taux de croissance annuels du PIB mondial et du trafic mondial en TKT de 1982 à 1999	37
Graphique 2 : Le trafic aérien par grands flux en France – Millions de passagers.....	39
Graphique 3 : Retards par pays en Europe en juillet 2000.....	44
Graphique 4 : Causes des retards en France en juillet 2000 (en minutes de retard)	45
Schéma 1 : Qu'est-ce qu'un « <i>hub</i> » ?.....	70