

AÉROPORTS DE PROXIMITÉ ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**RAPPORTEUR
JACKY LEBRUN**

AU NOM
DE LA SECTION DES
ECONOMIES RÉGIONALES

ET DE
L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE

**Assemblée
plénière
12 et 13
mars 2002**

Lorsque ils entendent parler de transport aérien international ou même intérieur, nombreux sont ceux qui pensent inmanquablement et principalement aux grands aéroports parisiens et aux aéroports importants de province.

Mais le développement continu des grands aéroports avec la concentration constante du trafic et ses conséquences négatives - nuisances, pollutions, encombrement - est-il une première fatalité ?

Mais le financement du déficit de la grande majorité des aéroports par des fonds publics - à long terme et sans jamais aucune remise en cause - est-il une deuxième fatalité ?

Le Conseil économique et social estime qu'il ne faut pas se laisser enfermer dans cette double fatalité. Dans le nouveau contexte économique et institutionnel d'aujourd'hui, un certain nombre d'aéroports peuvent relever ce défi : ce sont les aéroports dits de proximité.

JOUER LA COMPLEMENTARITE

Que sont les aéroports de proximité ?

Ce sont des aéroports de taille moyenne, proches de grands centres de consommation, situés au cœur de zones à vocation touristique ou économique affirmée, voire enclavées.

En jouant la complémentarité avec les grands aéroports, ils peuvent relever le défi des nuisances et constituer de réels atouts pour l'économie, pour les populations et pour les territoires.

Un million de passagers par an, c'est le trafic optimal pour un aéroport de proximité. Ce sont aussi 25 avions dans la journée - et donc un bruit tolérable avec l'engagement d'un couvre-feu de 24 h à 6 h du matin - , 1000 emplois directs, 1000 emplois indirects et 2000 emplois induits.

Définir les aéroports de proximité, de façon trop rigide par rapport aux nombreuses classifications existantes, serait affaiblir les possibilités de choix de politiques et d'actions de tous les acteurs.

MIEUX IRRIGUER LE TERRAIN

Le trafic doit-il continuer à se concentrer sur quelques grands aéroports, avec pour conséquences des nuisances de plus en plus décriées par les riverains, un encombrement des aéroports et du ciel entraînant des retards de plus en plus mal acceptés par les passagers ?

Ou, au contraire, le trafic doit-il mieux irriguer le territoire en s'appuyant sur le patrimoine aéroportuaire français ? Mieux répondre aux besoins des populations et des entreprises ?

Les aéroports de proximité ont évidemment pour ambition de répondre à cette dernière orientation, dans le cadre d'une démarche concertée et partagée par les acteurs politiques, économiques et sociaux, locaux ou régionaux.

UN CONTEXTE ECONOMIQUE PORTEUR

La volonté des acteurs locaux de développer ces aéroports s'inscrit-elle dans un contexte économique favorable ?

■ Des facteurs de croissance.

Malgré une décélération conjoncturelle due aux événements du 11 septembre 2001, il est probable que la croissance du trafic aérien se poursuivra, compte tenu de tous les facteurs qui favoriseront des déplacements plus nombreux et plus lointains :

- tarifs de plus en plus attractifs (« on achète un prix et non plus une destination »),
- augmentation de la mobilité,
- RTT (les « 35 heures »),
- échanges culturels, jumelages,
- arrivée de compagnies à bas tarifs dites « *low cost* »,
- élargissement de l'Union européenne,

Le transport aérien est et demeurera une activité essentielle pour le pays.

■ Nouveaux marchés, nouveaux acteurs, nouveaux atouts.

De nombreux aéroports ont des capacités mal utilisées, le trafic se concentre sur les aéroports parisiens. Le secteur du transport aérien est en constante restructuration.

Le marché libéralisé depuis 1997 voit, sur l'espace national, intervenir **deux catégories d'entreprises** qui, par la mise en œuvre de pratiques innovantes, accueillent des clientèles distinctes voire nouvelles et développent des services attractifs :

- l'une - encore monopolistique - qui développe sa politique de « hub » et ses destinations long-courriers ;
- les autres - nouvelles - , les compagnies « *low cost* » qui promeuvent de nouveaux services et des liaisons point à point sur des distances plus courtes.

■ Le nouveau marché domestique sera européen.

Dès lors, il est clair que les perspectives de développement de trafic sont réelles. Car ce nouveau marché peut être un atout **pour répondre à trois questions** :

- les capacités aéroportuaires mal utilisées,
- la concentration trop grande du trafic sur certains aéroports,
- l'aménagement du territoire.

A ce sujet, il faut souligner que le chiffre bien connu « 80% des Français vivent en ville » masque en fait une réalité : la moitié des urbains vivent dans des communes de moins de 20 000 habitants. Cette répartition de la population est un atout pour le développement du territoire, qui doit être renforcé par la qualité d'accès aux réseaux de transport et de communication.

LES MOYENS DU DEVELOPPEMENT

Au-delà des aéroports de Paris et d'une douzaine d'aéroports de province dynamiques qui assurent déjà leur équilibre, les aéroports de proximité sont des aéroports locaux. Tous ne pourront pas se développer car la valorisation des sites à potentiel suppose un certain nombre d'évolutions

VALORISER LES POTENTIELS

Les aéroports de proximité devraient être mieux employés et soutenus lorsqu'ils présentent pour eux-mêmes et pour leur zone de chalandise un potentiel réel de développement, en particulier lorsqu'ils remplissent trois fonctions :

- **complémentarité avec un grand aéroport,**
- **mise en valeur d'un potentiel industriel ou touristique,** existant ou à venir,
- **désenclavement** de certaines zones et participation au maillage du territoire en moyens de transport.

A ce dernier titre, certains soulèveront la question du coût des aéroports. Mais aujourd'hui, ce coût devrait être comparé à d'autres coûts, pas toujours bien mesurés, à savoir, **les coûts de la congestion**. En avril 2000, une étude de la Commission européenne évalue le coût de la congestion en Europe - par rapport à une situation de référence non congestionnée - à 128 milliards d'euros, soit **3,7% du PIB**.

La connaissance des coûts externes pour chaque mode de transport (accidents, pollution atmosphérique, effets sur le climat, bruit et congestion) est un outil indispensable pour permettre aux autorités de donner des signaux au marché et d'orienter les consommateurs vers les modes de transport respectueux de l'environnement.

LEVER LES FREINS PRINCIPAUX

■ **La durée des concessions doit être adaptée aux réalités économiques.** Une concession renouvelée dans le court terme (1 à 5 ans) n'a pas de sens face aux investissements qui requièrent du long terme. Ce problème est d'autant plus aigu que la plupart des pays européens sont dotés d'une longue période de gestion.

■ **Les structures de gestion doivent nécessairement évoluer,** de façon à :

- prendre en compte le savoir-faire des gestionnaires que sont les chambres de commerce et d'industrie,
- renforcer l'association des acteurs régionaux et locaux aux projets de développement aéroportuaire,
- placer la France dans la même situation que les autres pays européens si l'ouverture des concessions aéroportuaires à la concurrence était réalisée.

■ **Les relations entre compagnies aériennes et aéroports doivent s'inscrire dans la durée.** Car la dépendance trop grande vis-à-vis des compagnies aériennes est un frein important.

CREER LES CONDITIONS DU DEVELOPPEMENT

Les propositions du Conseil économique et social :

■ **Renforcer l'harmonisation européenne** en matière de politique globale du transport aérien (gestion du ciel, environnement) ;

■ **Impliquer davantage tous les acteurs dans la politique du transport aérien :**

- stratégie urgente du gouvernement en matière de politique aéroportuaire,
- maîtrise à long terme de l'urbanisation dans les zones proches des aéroports par les pouvoirs publics,
- concertation avec les populations et riverains,
- relations entre compagnies aériennes et aéroports à inscrire dans la durée.

■ **Assurer sûreté et sécurité par la mobilisation de tous les intervenants sur les aéroports.**

■ **Améliorer les conditions d'exploitation des liaisons d'aménagement du territoire,**

■ **Saisir l'opportunité que constitue la loi démocratie de proximité pour :**

- faire préciser par l'Etat sa politique aéroportuaire avant même la mise en œuvre de la loi démocratie de proximité ;
- impulser la réalisation de schémas régionaux et interrégionaux des aéroports,** éléments forts des schémas de services collectifs des transports ;
- permettre, dans ce nouveau contexte, une évolution du système de gestion des aéroports français. A ce titre, mettre en place une commission nationale de suivi de l'expérimentation.

SE CONSTITUER EN RESEAU

Dans ce nouveau cadre, et après avoir identifié les aéroports de proximité européens, le Conseil économique et social propose de constituer un véritable réseau d'aéroports de proximité pour optimiser les services offerts.

Ce réseau, constitué sur la base du volontariat et de critères suffisamment stricts, viendrait garantir l'efficacité de la réponse des aéroports de proximité aux besoins du transport aérien mais aussi de l'aménagement du territoire. Il pourrait être animé par l'UCEGGA, l'union des chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroports.

Aujourd'hui, la constitution d'un tel réseau est une affaire de volontés, locales et régionales sûrement, mais aussi de volontés nationale et européenne :

- pour mettre en œuvre une véritable politique intermodale des transports,

□ et, dans ce cadre, pour tirer le meilleur parti, au service du développement économique et social, d'un patrimoine que nous avons la chance d'avoir : les aéroports.