

1.3

Les besoins et perspectives de développement de l'offre aéroportuaire française et européenne

Sociologues, urbanistes, analystes... chacun s'accorde autour de ce point de vue : "la croissance des mobilités est l'une des transformations majeures de notre société"*.

Toutes les grandes tendances des transports depuis une trentaine d'années, le confirment.

Aussi, répondre aux besoins de déplacements dans des conditions compatibles avec les exigences économiques, sociales et environnementales, est au cœur des politiques de transport françaises et européennes.

* François Asher (urbaniste) dans "la République contre la ville : essai sur l'avenir de la France urbaine" 1998

LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS : LES GRANDES TENDANCES

Un doublement de la mobilité depuis 1970

Dans l'ensemble des quinze pays membres de l'Union Européenne, la mobilité a quasiment doublé entre 1970 et 1997 : un habitant parcourt 13 900 km par an contre 7 300 en 1970. Bien que ralenti, le rythme de la progression se poursuit.

La mobilité* des personnes sur le territoire français a véritablement explosé en augmentant de 68 % entre 1982 et 1994.

L'ensemble des trafics voyageurs, assurés par les trois principaux modes (air, fer, route), est ainsi passé de près de 400 milliards de voyageurs-kilomètres (c'est-à-dire l'addition des kilomètres parcourus en un an) à plus de 800 milliards aujourd'hui (y compris les déplacements locaux). La croissance des revenus, le développement du parc automobile (près de 80 % des ménages sont motorisés) et l'évolution générale des modes de vie expliquent cette forte expansion.



Une part croissante du mode aérien

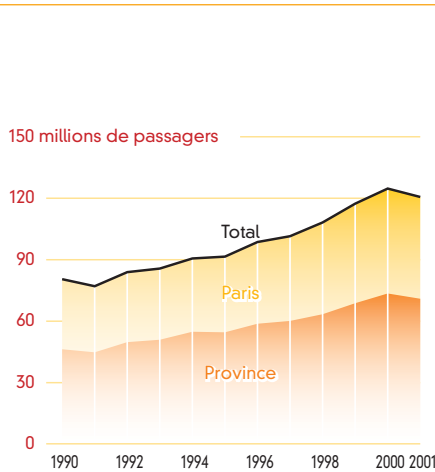
L'essor de cette mobilité contribue largement au transport aérien: c'est le mode de transport qui s'est le plus développé en Europe sur la période. Le trafic a augmenté de 63 % entre 1990 et 2000

Le marché européen du transport aérien

Les Français, traditionnellement, bougent plutôt moins que leurs voisins du nord de l'Europe et vont moins loin. Les Allemands et les Britanniques ont, au contraire, toujours été de grands voyageurs.

Ainsi, en 2000, les Allemands ont réalisé 79,5 millions de voyages internationaux et les Britanniques 54,4 millions, contre 24,5 millions pour les Français.

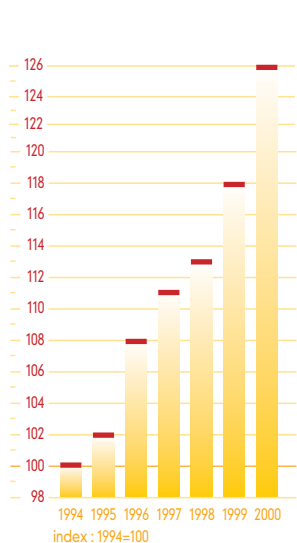
Évolution du trafic aérien en France entre 1990 et 2001



Certaines tendances vont dans le sens d'une croissance plus équilibrée du trafic: la part des aéroports de province tend à s'accroître; cela tient à l'essor des lignes transversales (de province à province) et des lignes province/international (en particulier vers l'Europe). Ainsi entre 1995 et 2000, le trafic des lignes transversales s'est accru de 50 % contre 17 % pour les lignes radiales; le trafic province/international a augmenté de 67 % contre 43 % pour le trafic Paris/international. Ces évolutions très récentes vont dans le sens d'un soulagement de la desserte parisienne en faveur des aéroports de province. Ainsi, en 2000, les aéroports de province accueillent 27 % des flux de passagers contre 25 % en 1995.

Source: DUCSAI 2001

Évolution des voyages des Européens



Au cours de l'année 2000, les Européens (âgés de 15 ans et plus) ont réalisé de l'ordre de 350 millions de voyages à l'étranger. Avec les enfants accompagnant, ce nombre passe à 400 millions. La demande de déplacement a progressé de plus de 25 % durant la période 1994/2000 et quasiment doublé dans les trente dernières années et cette tendance se poursuit. Mobilité, urbanisation et richesse économique par habitant sont étroitement corrélées: c'est ainsi que les populations du sud de l'Europe se déplacent moins que celles du nord.

Source: IPK International



Les voyages vers la France

La France, première destination touristique mondiale, représente 7 % du trafic aérien mondial. En 2000, 102 millions de passagers, dont 39 millions d'Européens, ont ainsi été transportés au départ ou à destination des aéroports français, dont 53 % sur des vols de compagnies européennes.

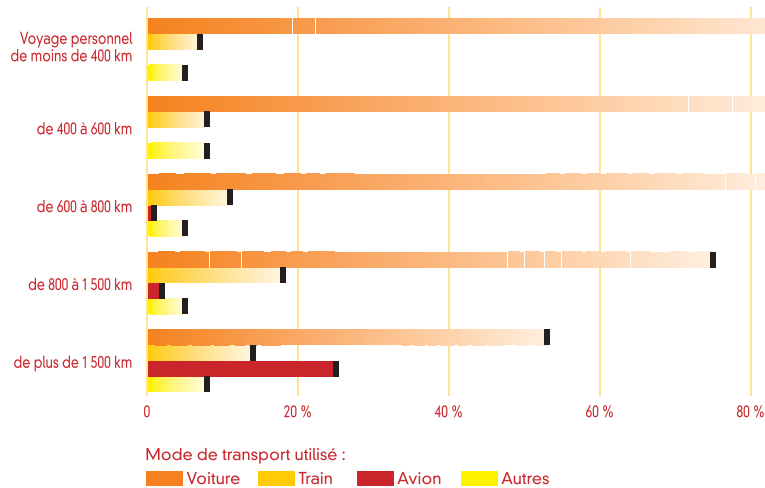
Bien que la voiture reste à 48 % le moyen de transport privilégié des Européens qui viennent en France, leur origine de plus en plus lointaine tend à accroître la part de l'aérien et du ferroviaire.

Une croissance forte de la mobilité est attendue dans les prochaines années

Selon les différentes analyses réalisées aux niveaux national et européen, les déplacements vont continuer à croître fortement dans les années à venir.

Les populations urbaines sont en effet de plus en plus consommatrices de voyages et ce, désormais, quel que soit leur niveau de revenu, le facteur économique n'influant plus guère que sur les choix de destination.

La répartition des modes de transports utilisés



La part du mode aérien devient véritablement significative pour les distances supérieures à 1 500 km, où sur ce segment il est utilisé dans 25 % des cas pour des déplacements à motifs personnels.

Source : INSEE

L'évolution de la structure démographique joue également : la part des "seniors", ainsi que celle des jeunes ménages aux revenus élevés et sans charge familiale augmente rapidement.

Enfin, élément nouveau à prendre en compte, l'avènement d'Internet modifie le comportement des voyageurs : il est impliqué une fois sur huit en France dans la décision de départ en vacances.

Le poids des orientations communautaires dans le développement du transport aérien

Un ciel aérien complètement libre

À l'intérieur de l'Union Européenne, les services aériens sont totalement libéralisés depuis avril 1997 pour les transporteurs communautaires. Le principe de base veut que tout transporteur aérien issu de la Communauté exploite les liaisons qu'il souhaite...

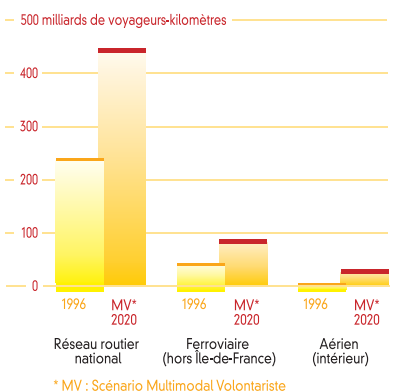
Gérer les contraintes : un enjeu majeur de la régulation du transport aérien

La mise en place de systèmes et règlements d'exploitation plus efficaces, visant à l'optimisation des infrastructures existantes, ne peut suffire à elle seule à endiguer la pression croissante des besoins. L'Europe ne pourra sans

doute pas faire l'économie de nouvelles infrastructures, d'autant qu'elle perdrait en compétitivité par rapport à ses concurrents, notamment nord-américains.

Aussi, la recherche de solutions à la congestion du ciel fait-elle l'objet d'un plan d'action global et concret, dont les grands axes ont été définis en septembre 2001, dans le livre blanc de la Commission intitulé "La politique Européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix".

Les prévisions de développement des différents modes de transport de voyageurs à l'horizon 2020



Source : DATAR 2000

QUE PRÉVOIT L'EUROPE ?

Le contexte européen est un facteur important, car il lui revient d'harmoniser les politiques nationales pour profiter globalement des effets positifs d'un système de transports cohérent et efficace.

Le "Livre blanc" sur les transports à l'horizon 2010 indique que "face à la croissance du trafic, il faut repenser l'exploitation des aéroports afin d'optimiser l'utilisation des capacités existantes. Toutefois, cela ne sera pas suffisant et l'Europe ne pourra pas faire l'économie de nouvelles infrastructures aéroportuaires". Il prévoit, une "approche intégrée visant à garantir à la fois le bon fonctionnement des systèmes de transport de la Communauté et la protection de l'environnement". Il affirme également que "le développement durable du transport aérien implique l'adoption de mesures visant à réduire les nuisances sonores causées par les aéronefs dans les aéroports où des problèmes de bruit particuliers se posent".

En la matière, deux directives récentes établissent les axes de la politique européenne : elles stipulent en particulier que, dans le cadre de la politique communautaire, un niveau élevé de protection de la santé et de l'environnement doit être atteint.



LA POLITIQUE DE L'ÉTAT DANS LE DOMAINE AÉROPORTUAIRE

Des choix stratégiques pour l'intégration du territoire français dans l'espace européen

Les choix effectués en matière de politique nationale des transports s'inscrivent dans le cadre tracé par la Commission européenne: priorité aux modes les plus respectueux de l'environnement, à la lutte contre la congestion et à l'amélioration de l'accessibilité.

Les schémas de service renforcent les options qui ont été prises dans le cadre de la nouvelle politique des transports initiée en 1997, en faveur d'une approche multimodale, qui favorise la qualité des services offerts par l'optimisation des infrastructures existantes et la limitation des nuisances. Le développement des liaisons internationales de voyageurs y est inscrit comme une priorité.

Le développement des liaisons internationales de voyageurs au sein d'une politique aéroportuaire d'ensemble

Parmi les aéroports commerciaux français onze plates-formes* traitent plus de 90 % du trafic aérien métropolitain total. Elles ont augmenté leur trafic entre +65 % et +100 % au cours des vingt dernières années.

Il est donc nécessaire de développer et de coordonner les capacités aéroportuaires des principales métropoles au sein d'un réseau de plates-formes complémentaires à vocation internationale. Les capacités du futur aéroport du Grand Ouest en particulier seront adaptées à sa vocation d'échanges entre sa région et les autres pôles, notamment européens.

Dans le même temps, il sera tiré le meilleur parti des TGV pour les liaisons à courte et moyenne distance.

** Paris, Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Mulhouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Lille et Montpellier*

LES SCHÉMAS DE SERVICES COLLECTIFS DE TRANSPORT:

Un développement maîtrisé des transports dans une logique de développement durable

Les "schémas multimodaux de services collectifs de transports", institués par la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999, sont des documents de planification qui définissent, pour les vingt prochaines années, les grandes orientations, priorités et mesures de mise en œuvre de la politique nationale des transports.

Ils fixent notamment le principe, les objectifs et le cadre dans lequel sera conduit le processus d'élaboration et d'instruction des grands projets d'infrastructure d'importance majeure au niveau national, depuis le débat public jusqu'au choix du site et de la consistance du projet, fixés par la déclaration d'utilité publique. Ils ont été approuvés par décret du 18 avril 2002.



LE PAYSAGE AÉRONAUTIQUE ET AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS

Un contexte de croissance et de restructuration

La libéralisation progressive du ciel au cours de la décennie 90 s'est, par le jeu de la concurrence, accompagnée d'une diminution des tarifs et surtout d'une augmentation des fréquences; elle est en partie à l'origine de la forte augmentation du trafic passagers en France.

La concentration des compagnies

Profitant des opportunités offertes, le paysage aéronautique français s'est profondément restructuré, dans le sens de la concentration: Air France a procédé aux rachats d'UTA en 1990, d'Air Inter en 1996 et des compagnies régionales Brit Air, Proteus, Flandre Air et Régional Airlines en 2000.

Un second pôle s'est constitué autour de TAT et Air Liberté d'abord, regroupées en 1996-97 au sein de British Airways, puis cédé à Swissair en 2000, qui possédait déjà une participation dans AOM et Air Littoral. Ce second pôle a toutefois connu des difficultés dont il ne s'est pas relevé.

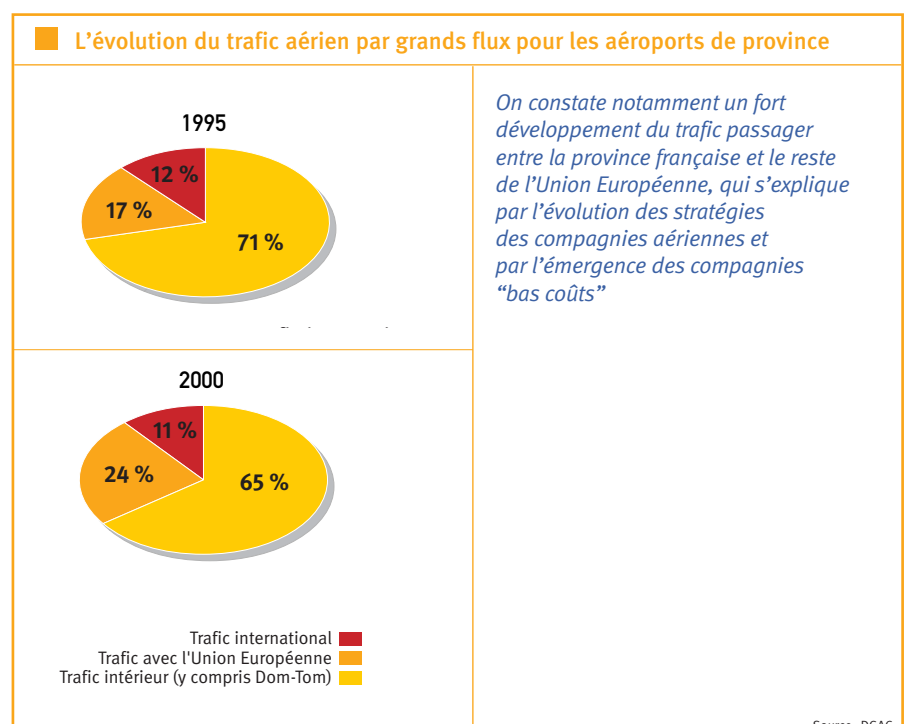
Un relatif rééquilibrage du trafic

En 2000, les aéroports de province accueillaient 27 % des flux de passagers contre 25 % en 1995.

L'augmentation de la part des aéroports de province dans le trafic métropolitain tient à l'essor des lignes transversales - province/province - et des lignes province/international, en particulier vers l'Europe.

Aujourd'hui, seuls 10 % des passagers entre la province et l'Union Européenne transitent par Paris.

Ces évolutions récentes vont très largement dans le sens d'un soulagement de la desserte parisienne. Le trafic international intra-communautaire constitue, et constituera de plus en plus, le moteur de la croissance des aéroports régionaux.





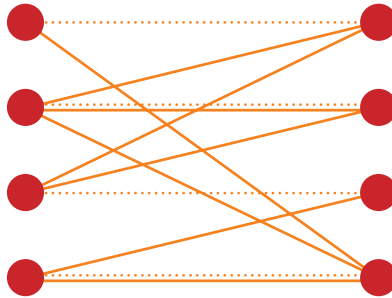
La stratégie des opérateurs aériens

Le fort développement du trafic passagers entre la province française et le reste de l'Union Européenne s'explique par la rationalisation des réseaux des compagnies aériennes et de plus en plus par l'émergence des compagnies "bas coûts".

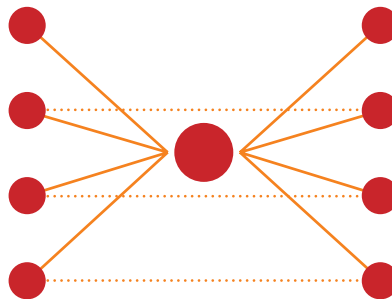
- Les compagnies européennes non françaises, sous l'effet conjugué de la libéralisation et de la rationalisation des réseaux (politique de "hubs"), peuvent dorénavant offrir, au départ des régions françaises, non seulement l'accès aux métropoles européennes, mais aussi l'accès aux autres liaisons internationales long-courriers via leurs plates-formes de correspondance en concurrence avec Air France, qui offre ces mêmes destinations au départ de province via le "hub" de CDG.
- Plusieurs plates-formes de correspondance ont également été développées sur des aéroports de province par des compagnies françaises. Ainsi, l'activité moyen-courriers d'Air France s'appuie largement sur le développement de ces "hubs" régionaux, qui ont chacun leur spécificité (Lyon "le rendez-vous lyonnais", Bordeaux "la porte Ibérique", Clermont-Ferrand "le carrefour des régions")...
- La mise en place du "Rendez-Vous Atlantique", sorte de "mini hub" à l'échelle du Grand Ouest, est l'un des axes forts de développement de l'aéroport de Nantes, qui préfigure la vocation de la future plate-forme.

Le mode de développement par "hub"

Réseau maillé classique



Réseau en "hub and spokes"

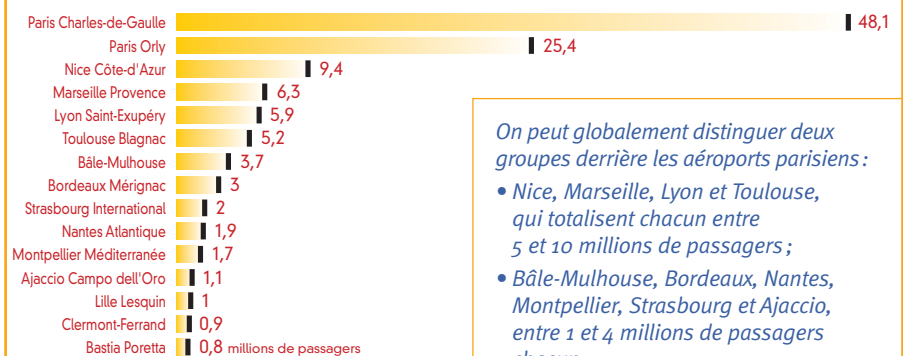


On observe partout dans le monde deux formes d'organisation de réseau pour les compagnies aériennes. Le premier, le plus classique, consiste en des liaisons directes entre aéroports, dites de "point à point" : les villes du réseau sont chacune directement reliées à un certain nombre d'autres villes, de manière à avoir un ensemble de lignes directes. Le second, dit réseau en "hub and spokes" ("essieu et rayons"), s'organise autour d'un aéroport pivot (le "hub") : les autres villes du réseau sont 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 imposer le temps de correspondance le plus court possible.

Ce second système permet de diminuer le nombre de liaisons nécessaires pour relier plusieurs points.

- Des compagnies concurrentielles à bas coûts (Easy Jet, Ryanair, Buzz) sont apparues en France en avril 1997 lors du dernier volet de la libéralisation. Exploitant essentiellement des liaisons avec le Royaume-Uni, l'Irlande, la Suisse et la Belgique, elles ont transporté (en 2000) 1,6 million de passagers en France et desservent une dizaine de villes régionales.

Les quinze premières plates-formes françaises en 2000



On peut globalement distinguer deux groupes derrière les aéroports parisiens :

- Nice, Marseille, Lyon et Toulouse, qui totalisent chacun entre 5 et 10 millions de passagers ;
- Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Nantes, Montpellier, Strasbourg et Ajaccio, entre 1 et 4 millions de passagers chacun.

Source : DGAC

Les aéroports de province

Malgré le développement récent des aéroports de province, la répartition du trafic se fait encore largement en faveur du système aéroportuaire parisien qui restera le "hub" français pour les liaisons intercontinentales.

Il réalise encore 59 % du trafic passagers contre 35 % pour les quatorze premiers aéroports de province.

••• Les perspectives de développement des aéroports de province

Indépendamment de toute limitation de capacité des aéroports de Paris, la clientèle des aéroports de province devrait pouvoir emprunter de plus en plus fréquemment des vols directs au départ de sa région pour des destinations européennes.

L'échec récent de la liaison entre Lyon et New York montre que l'ouverture de dessertes internationales long-courriers est risquée pour des aéroports dont les zones de chalandise resteront limitées. Le dynamisme de la région Rhône-Alpes n'a pas suffi à permettre le développement correct d'une liaison transatlantique.

L'aéroport de Nantes ne peut certainement pas plus y prétendre; il restera sur un réseau de liaisons européennes bien développé et sur les vols vacances (pour lesquels il répond déjà partiellement à la demande).

Le développement de réseaux diversifiés à vocation européenne, au départ des aéroports régionaux, fait que, pour se rendre à l'étranger, les voyageurs provinciaux utilisent à :

- 60 % des vols directs au départ de la plate-forme de leur région de résidence (vols communautaires).
- 15 % des vols via Paris (vols internationaux hors Europe).
- 25 % des vols via des "hubs" étrangers.

> Sur Nantes Atlantique

- 65 % de la clientèle utilise déjà des vols directs au départ de Nantes Atlantique.
- 28 % passe par CDG pour y effectuer une correspondance.
- 7 % passe par une autre plate-forme européenne pour prendre un vol en correspondance.

Cela signifie que sur les 750 000 passagers utilisant les liaisons européennes en 2000 :

- près de 500 000 partent directement de Nantes Atlantique pour leur destination finale.
- 200 000 prennent un vol en correspondance par CDG.
- 50 000 seulement passent par un "hub" étranger.

