



VINGT ANS DE COMBATS AERIENS !

Gérard-François Dumont, Pascal Mateo

► To cite this version:

Gérard-François Dumont, Pascal Mateo. VINGT ANS DE COMBATS AERIENS!. Les Échos L'Atlas des régions, 2002, pp.22-29. hal-01557043

HAL Id: hal-01557043

<https://hal.science/hal-01557043>

Submitted on 5 Jul 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Aérien



Vingt ans de combats aériens !

La progression formidable du trafic aérien sur vingt ans n'a pourtant pas permis un aménagement homogène du territoire.

Entre 1980 et 2001, le trafic aérien français a connu une incroyable embellie : 164 % de progression en métropole, 119 % dans les DOM-TOM (voir tableaux pages 25 et 29) ! Cette progression considérable est le fruit d'une histoire parfois mouvementée, qui ne pouvait profiter également à chacun des 300 aéroports français ouverts à la circulation aérienne publique : à l'évidence, tous ne sont pas égaux devant le développement du trafic aérien. Pourtant, à de rares exceptions près, les infrastructures qui se trouvaient en tête il y a vingt ans y figurent toujours. Tout change, mais rien ne se modifie vraiment. Est-ce une raison pour souhaiter la suppression de certains petits aéroports, que certains analystes jugent inutiles ? pas si simple...

Un réseau en étoile au départ de Paris

Créée en 1954 afin d'assurer l'exploitation du réseau domestique français, la compagnie Air Inter a mis sur pied un véritable réseau en étoile au départ de Paris, qui a largement profité aux aéroports de plusieurs grandes villes de province. L'aéroport de Toulon a ainsi connu entre 1976 et 1980 une augmentation de trafic de 30%. De même, les infrastructures aéroportuaires de Bordeaux, Montpellier, Nantes, Nîmes, Perpignan et Toulouse ont elles aussi connu

un fort développement. Mais les liaisons interrégionales restaient au début des années 1980 le parent pauvre du transport aérien français. C'est sur cette insuffisance que se sont bâties les premières compagnies régionales. Aidées par la Datar (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale), les collectivités locales et les chambres de commerce et d'industrie, elles lancèrent, dans les années 1970, de nombreuses liaisons transversales : près de 200 lignes dites d'aménagement du territoire, servant au désenclavement de zones isolées, ont ainsi été subventionnées entre 1971 et 1989, profitant à plusieurs petits aéroports de province parmi lesquels ceux d'Albi, de Bergerac, de Béziers, de Morlaix, du Puy-en-Velay, de Périgueux, de Rodez et de Saint-Brieuc. En outre, à partir de 1990, le monopole d'Air Inter – qui, cette année-là, entra dans le giron d'Air France – a été mis à mal par l'ouverture à la concurrence de huit lignes reliant Paris à de grandes villes de province. Les huit aéroports concernés (Ajaccio, Bastia, Bordeaux, Marseille, Montpellier, Nice, Strasbourg et Toulon) ont connu une hausse de leur trafic.

Avec la libéralisation du transport aérien, effective à partir de 1997, le maillage du territoire en dessertes aériennes s'est fait de plus en plus dense. Exigée par

Bruxelles, l'ouverture du ciel français à la concurrence étrangère a eu des retombées positives du fait de l'arrivée de nouveaux transporteurs et du développement de lignes interrégionales. Grâce aux multiples liaisons avec le continent mises en place par la compagnie Air Littoral, l'aéroport corse de Figari a ainsi vu son trafic multiplié par dix en vingt ans. La présence sur son tarmac de la compagnie Regional Airlines a permis à l'aéroport de Caen de quasiment doubler son trafic entre 1997 et 1999. De même, les aéroports de Rennes et de Nantes ont vu leur trafic multiplié par cinq entre 1980 et 2001, avec une accélération brutale à la fin des années 1990.

Clermont-Ferrand : la plus belle réussite

La création de hubs, ces plates-formes de correspondance sur lesquelles le trafic est concentré avant d'être réparti sur les destinations finales, a donné lieu à une très forte croissance des plus grands aéroports français. Les sièges des deux hubs d'Air France (Paris-Roissy et Lyon) ne cessent de voir leur trafic progresser. Grâce au hub d'Air Littoral, l'aéroport de Nice confirme chaque année sa place de dauphin des aéroports parisiens : entre 1980 et 2001, son trafic a pratiquement triplé ! De même, le hub de la compagnie Crossair a largement favorisé le développement de l'aéroport international de Bâle-Mulhouse. Mais la plus belle réussite de ces vingt dernières années reste celle

de Clermont-Ferrand : avec l'implantation du hub de la compagnie Regional Airlines, en 1998, l'aéroport auvergnat a vu son trafic progresser de 221 % entre 1990 et 2001.

Par ailleurs, à partir de 1999, le trafic aérien français a reçu un véritable coup de fouet grâce aux compagnies à bas tarifs. En échange d'un service minimum (aucune prestation gratuite n'est proposée à bord de leurs avions), ces compagnies pratiquent des tarifs attractifs. Elles offrent des lignes régulières au départ de plates-formes régionales de taille moyenne et à destination de certaines grandes villes européennes. Plusieurs aéroports régionaux de petite taille ont ainsi été dynamisés par l'apport de ces compagnies. C'est notamment le cas de l'aéroport de Beauvais, qui voit son trafic progresser régulièrement depuis 1997, date de l'arrivée sur son tarmac de la compagnie irlandaise Ryanair : au cours des cinq dernières années, il a connu la progression la plus régulière des aéroports français et il devrait rapidement franchir la barre des 500 000 passagers annuels. Aujourd'hui, Ryanair organise au départ de Beauvais quatre vols quotidiens à destination de Dublin, deux à destination de Glasgow et un à destination de Shannon. Et de nouvelles compagnies à bas tarifs se sont engouffrées dans la brèche le suédois Goodjet et l'italien Ciofly.

L'aéroport de Carcassonne est le deuxième grand gagnant de cette arrivée des compagnies à bas tarifs sur le marché français. En **SUITE P. 24** ➔

Toulon a été l'aéroport le plus affecté par la déconfiture du pôle aérien français TAT-AOM-Air Liberté.

→ 1990, il était difficile de miser un centime sur la pérennité de l'équipement aéroportuaire de la cité médiévale : son trafic était passé de 39 000 passagers en 1980 à moins de 2 000 en 1990 ! Mais, en 1998, Ryanair a décidé de s'implanter à Carcassonne et d'ouvrir un vol quotidien à destination de Londres et un à destination de Charleroi. Résultat : entre 1990 et 2001, le trafic passagers de l'aéroport de Carcassonne a été multiplié par 158, pour franchir allègrement la barre des 200 000 passagers annuels ! Depuis deux ans, les compagnies à bas tarifs se positionnent en outre sur de nouveaux aéroports secondaires, quelque peu délaissés par Air France, mais qui pourraient connaître un regain de croissance dans les années à venir. Ryanair dispose ainsi d'un vol quotidien reliant Londres à Perpignan, Saint-Étienne et Nîmes, ainsi que d'une liaison entre Perpignan et Francfort. De même, Buzz (filiale du néerlandais KLM) a établi des liaisons régulières entre Londres et Caen, Dijon, Grenoble, La Rochelle, Limoges, Rouen et Tours notamment.

Le coup d'arrêt brutal des années 1990

Pourtant, l'évolution du transport aérien français au cours des vingt dernières années n'a pas fait que des aéroports heureux, loin s'en faut. Ainsi, au cours des années 1980, nombre de petites compagnies régionales qui réalisaient des liaisons transversales ont disparu. Le coût de ces liaisons d'aménagement du territoire

s'est en effet révélé trop élevé pour que les tarifs de ces compagnies puissent séduire durablement leur clientèle potentielle. En 1990, il ne restait ainsi qu'une quarantaine de liaisons de service public, destinées au désenclavement de zones isolées. Nombre d'aéroports, qui bénéficiaient d'une telle liaison, ont vu leur trafic augmenter au cours des années 1980 avant de chuter lourdement durant la décennie suivante. Le cas de Bergerac est à cet égard très significatif. Entre 1980 et 2001, le trafic de l'aéroport périgourdin a en effet connu une hausse de 504 % ! Pourtant, force est de constater que, si le nombre de passagers accueillis sur cet aéroport a augmenté de 1 668 % entre 1980 et 1990, il a ensuite connu une baisse de 66 % entre 1990 et 2001. Et

la situation est exactement la même pour Épinal (+ 96 % entre 1980 et 1990, puis - 37 % entre 1990 et 2001), Périgueux (+ 951 % entre 1980 et 1990 et - 31 % entre 1990 et 2001) et Rodez (+ 56 % entre 1980 et 1990 et - 16 % entre 1990 et 2001).

Surtout, de nombreux aéroports français ont subi, à partir de la fin des années 1990, le contrecoup de la restructuration du transport aérien. Les multiples changements d'actionnaires de celui qui devait constituer le deuxième pôle aérien français (TAT-AOM-Air Liberté) et les déboires de son dernier actionnaire en date, le groupe Swissair, ont entraîné de multiples suppressions de lignes, au détriment de plusieurs aéroports. Ainsi, avec une baisse de 21 % de son trafic passagers en 2001 par rap-

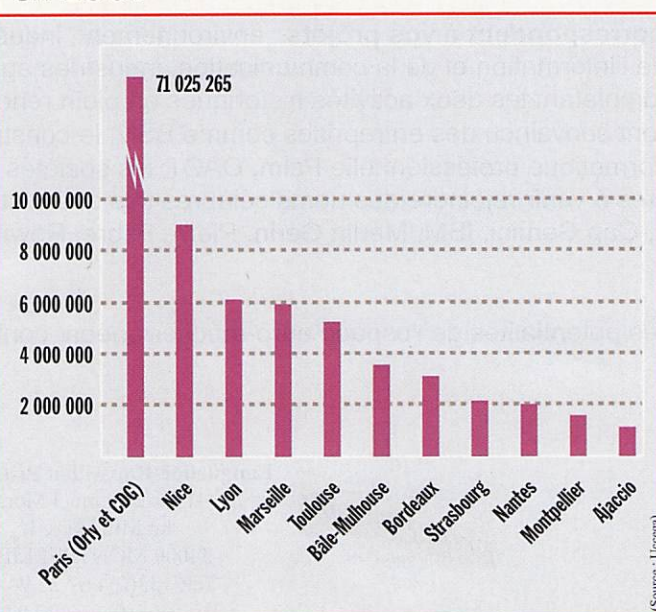
port à 2000, Toulon a été le plus affecté par la déconfiture du pôle. Et les plates-formes de Bordeaux, Marseille, Montpellier et Perpignan ont elles aussi connu une réduction de voilure en 2001.

Les dégâts dans les DOM

Mais les déboires d'AOM-Air Liberté ont avant tout fait des dégâts dans les DOM-TOM, des régions éloignées de la métropole et dépendant fortement du tourisme. En 2001, le trafic sur ces destinations a connu une baisse de 9,3 %. Certaines compagnies régionales, souvent contrôlées par les collectivités territoriales, ont certes pris efficacement le relais d'AOM-Air Liberté : Air Tahiti Nui en Polynésie, Air Calin en Nouvelle-Calédonie, et Air Austral à la Réunion. En revanche, aux Antilles et en Guyane, la situation est moins favorable : aucune compagnie régionale n'a jamais pu y fonctionner durablement. Les capacités offertes par la seule Air France sur ces destinations sont faibles, ce qui renchérit le prix des billets. Résultat : les aéroports de Pointe-à-Pitre et Fort-de-France, qui occupent pourtant les dixième et onzième rangs français, ont vu leur trafic lourdement chuter en 2001.

Cette situation de monopole affecte également la métropole. En 1999 et 2000, Air France a pris le contrôle de la plupart des petites compagnies régionales (Brit Air, Flandre Air, Regional Airlines, Proteus Airlines). « Et quand les régulateurs sont faibles, la libéralisation finit par

Trafic des aéroports métropolitains supérieur à 1 million de passagers en 2001



aboutir à un monopole de fait », souligne Jacques Sabourin, secrétaire général de l'Uccea (l'Union des chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroports). Or, cette situation de monopole a amené Air France à restructurer son offre, pénalisant ainsi certaines plates-formes. L'aéroport du Havre a été la principale victime de cette stratégie : dès l'année 2000, de nombreuses liaisons (Lyon, Amsterdam, Bruxelles...) ont été supprimées et le mini-hub havrais a été sacrifié sur l'hôtel de l'économie. L'aéroport de Saint-Étienne a subi un sort identique. La ville était en effet le siège du hub de Proteus, mais en mettant la main sur cette compagnie, Air France a décidé de supprimer définitivement ce hub, au profit de celui du voisin lyonnais. Pour les mêmes raisons stratégiques, Air France a choisi de privilégier l'aéroport de Montpellier au détriment de ceux de Nîmes et de Perpignan. Résultat : le trafic de ces deux aéroports est aujourd'hui inférieur à ce qu'il était en 1990 ! Même l'aéroport de Clermont-Ferrand n'a pas été épargné : entre 1999 et 2001, plusieurs liaisons ont été abandonnées (Pau, Toulon, Caen, Limoges, Munich...), et l'ancien hub de Regional Airlines a vu son trafic passagers chuter de 8 % en 2001. À cet égard, Jean-Michel Plasse, directeur de l'aéroport de Clermont-Ferrand-Auvergne, ne cache pas que cette infrastructure pourrait traiter quotidiennement trois fois plus de passagers : « Nous accueillons entre ➔

Trafic des aéroports métropolitains

AÉROPORT	NOMBRE DE PASSAGERS		ÉVOLUTION (en %)
	EN 1980	EN 2001	
Paris (Orly et Charles-de-Gaulle)	26 445 831	71 025 265	168,6
Nice	3 140 059	8 997 193	186,5
Lyon	2 692 428	6 115 814	127,1
Marseille	3 745 831	5 932 029	58,4
Toulouse	1 273 190	5 244 402	311,9
Bâle-Mulhouse	909 754	3 536 585	288,7
Bordeaux	1 181 642	3 077 658	160,5
Strasbourg	523 171	2 114 592	304,2
Nantes	482 764	1 981 438	310,4
Montpellier	358 295	1 546 213	331,5
Ajaccio	602 418	1 102 348	83,0
Lille	420 064	970 391	131,0
Bastia	613 014	877 438	43,1
Clermont-Ferrand	139 823	863 975	517,9
Biarritz	190 606	790 631	314,8
Brest	180 424	719 774	298,9
Pau	191 907	600 084	212,7
Toulon	204 884	557 371	172,0
Perpignan	170 547	433 002	153,9
Beauvais	87 710	423 520	382,9
Tarbes-Lourdes	381 055	418 621	9,9
Rennes	71 618	399 373	457,6
Metz-Nancy-Lorraine	-	331 266	-
Nîmes	205 337	319 378	55,5
Calvi	123 070	262 087	113,0
Figari	27 718	251 045	805,7
Grenoble	263 963	224 145	-15,1
Lorient	95 781	216 950	126,5
Carcassonne	39 656	215 313	443,0
Quimper	50 828	145 885	187,0
Limoges	71 762	132 504	84,6
Saint-Étienne	71 034	126 968	78,7
Avignon	-	125 763	-
Chambéry	74 445	121 958	63,8
Caen	10 892	100 198	819,9
Dinard	92 076	87 795	-4,6
La Rochelle	47 863	76 681	60,2
Béziers	56 626	73 340	29,5
Lannion	32 309	71 711	122,0
Rodez	54 027	71 113	31,6
Poitiers	33 696	65 814	95,3
Le Havre	17 887	60 409	237,7
Annecy	10 397	60 065	477,7
Rouen	-	35 345	-
Périgueux	3 893	28 185	624,0
Agen	23 109	27 044	17,0
Dijon	7 675	20 589	168,3
Bergerac	3 301	19 934	503,9
Deauville	18 201	18 388	1,0
Brive	5 989	17 679	195,2
Aurillac	9 035	17 097	89,2
Saint-Brieuc	26 641	12 349	-53,6
Épinal	9 131	11 303	23,8
Roanne	7 573	8 150	7,6
Ouessant	6 545	7 917	21,0
Cherbourg	22 354	7 889	-64,7
Le Puy	7 723	7 605	-1,5
Saint-Nazaire	33 789	5 845	-82,7
Reims-Champagne	22 777	4 440	-80,5
Châteauroux	6 087	3 614	-40,6
Dole	12 386	3 446	-72,2
Tours	27 447	3 304	-88,0
Le Mans	5 472	3 062	-44,0
Troyes	3 104	2 105	-32,2
Valence	59 978	1 858	-96,9
Colmar	48 742	1 767	-96,4
Le Touquet	51 986	1 240	-97,6
Cognac	4 008	1 202	-70,0
Vichy	7 020	965	-86,3
Morlaix	10 492	580	-94,5
Total	45 830 860	121 141 007	164,3
Total hors Île-de-France	19 385 029	50 115 742	158,5

(Source : Uccea)

Souvent, deux aéroports proches l'un de l'autre apparaissent comme concurrents alors qu'ils sont en fait complémentaires.

→ 3000 et 3500 passagers et nous desservons chaque jour vingt-neuf liaisons. Nous avons franchi en novembre 2002 la barre du million de passagers, ce qui nous place devant Lille et Ajaccio. Mais nous sommes tout juste arrivés au seuil de rentabilité. Il ne faudrait pas que le nombre d'avions, qui est actuellement de 15,5 par jour contre 18,5 auparavant, soit remis en cause. » De plus, le regroupement des compagnies régionales dans le giron d'Air France a frappé de plein fouet les liaisons de service public ainsi que les aéroports qu'elles desservaient.

La concurrence du TGV

En dehors de cette libéralisation mal maîtrisée, le transport aérien français souffre également depuis vingt ans de la concurrence d'autres modes de transport. La construction d'autoroutes, par exemple, a entraîné la dégradation du trafic des aéroports de Reims, de Tours et de Deauville. De même, Le Touquet bénéficiait naguère d'un trafic aérien trans-Manche d'autant plus important qu'il était directement desservi par

la « flèche d'argent », ce train qui le reliait à Paris. Le coup porté à l'aéroport du Touquet par la suppression de cette liaison ferroviaire fut rude. Mais, depuis une vingtaine d'années, il est avant tout concurrencé par les modes de transport maritime (transbordeur et aéroglisseur) et par le TGV qui relie désormais le Royaume-Uni au vieux continent.

Un TGV qui vient souvent affronter les dessertes aériennes sur leur principal terrain, c'est-à-dire les lignes reliant Paris aux grandes villes de province. Déjà, en 1991, l'aéroport de Nantes était passé en deçà du seuil du million de passagers (qu'il avait franchi trois ans auparavant) à cause de l'arrivée du TGV dans la ville. De même, le trafic de l'aéroport de Bordeaux avait accusé en 1991 une chute de 13,5%. Au fil de la dernière décennie, le trafic de ces deux aéroports a certes ré-augmenté progressivement, mais certainement moins rapidement que s'ils n'avaient pas eu à subir la concurrence du TGV. Les mêmes causes produisant souvent les mêmes effets, il

est possible d'imaginer que les aéroports situés sur le tracé du nouveau TGV Méditerranée subiront le contre-coup de cette nouvelle concurrence. Et cela a déjà commencé : Air France ayant réduit ses fréquences quotidiennes entre Orly et Marseille, l'aéroport phocéen a vu son trafic chuter de 18% entre 2000 et 2001. De plus, la capacité de la plupart des avions au départ de Paris et à destination du Sud-Est est aujourd'hui inférieure à ce qu'elle était avant l'arrivée du TGV Méditerranée.

Il existe également une véritable rivalité entre les aéroports, parfois même à peine distants d'une quarantaine de kilomètres. Ainsi, si la hausse du trafic paloïs a été importante au cours des vingt dernières années (+ 213%), elle est restée nettement inférieure à la moyenne nationale à Tarbes (+ 10%). De même, entre 1980 et 2001, la croissance du trafic de l'aéroport d'Annecy s'est révélée exponentielle (+ 478%) alors que celle de son voisin de Chambéry n'a été que mesurée (+ 64%). Quant à la Bretagne, elle ne compte pas moins de

huit aéroports, dont les zones d'attraction ne peuvent que se superposer : l'aéroport de Morlaix a ainsi été totalement phagocyté par celui de Brest, l'aéroport de Lorient est largement concurrencé par celui de Quimper et les aéroports de Saint-Brieuc, Dinard et Lannion ont des difficultés à lutter contre celui de Rennes, le plus important de la région.

L'aéroport, puissant outil d'aménagement du territoire

Pourtant, chacun de ces aéroports semble avoir une utilité. La multiplicité des aéroports bretons permet en effet de desservir correctement une région dans laquelle les infrastructures routières et ferroviaires ne favorisent guère la rapidité des déplacements. De même, les équipements d'Annecy et de Chambéry desservent deux vallées différentes, ce qui laisse supposer que tous deux sont plus complémentaires que concurrents. Quant aux aéroports de Pau et Tarbes, force est de constater qu'ils reçoivent deux catégories de trafic différentes : pour Pau, celui du pôle économique local (principa- →

Les collectivités territoriales volent au secours des aéroports

Depuis plusieurs années, certaines CCI tentent d'associer les collectivités locales à la gestion et à l'exploitation des équipements aéroportuaires, ces dernières venant en effet au secours d'aéroports déficitaires ou nécessitant des travaux d'aménagement que les CCI ne peuvent supporter seules. Au point que, en 2002, un quart des membres de l'Ucgea ne sont plus consulaires : les aéroports d'Agen, Biarritz, Châteauroux, Lannion, Rodez et Valence sont désormais gérés par des syndicats mixtes, et ceux du Tou-

quet et de Tours par des sociétés d'économie mixte. Ce mouvement de décentralisation pourrait même connaître un nouvel élan dans les années à venir. Adoptée en février dernier, la loi dite « de démocratie de proximité » autorise en effet les collectivités locales demanderesse à gérer elles-mêmes les aéroports situés sur leur sol, à titre expérimental et jusqu'au 31 décembre 2006. Certaines collectivités locales vont même au-delà de la gestion des équipements. Le conseil général de Seine-Maritime, par

exemple, a pris en juin dernier le contrôle d'Air Atlantique, une compagnie aérienne basée à La Rochelle. L'objectif ? relancer le trafic aérien de l'aéroport du Havre, mis à mal depuis octobre 2000 par l'abandon de certaines liaisons par Air France. Si les collectivités locales prennent ainsi le relais d'une initiative privée parfois défailante, comme c'est déjà le cas dans les DOM-TOM, la décentralisation pourrait ne plus être un vain mot au sein du transport aérien français. P.M.

Il est délicat de mesurer l'utilité d'un aéroport à l'aune de la seule rentabilité.

Aéroports de l'Union européenne ayant acheminé plus de 3 millions de passagers en 1999

AÉROPORT	PAYS	NOMBRE DE PASSAGERS	PART DU TOTAL (EN %)
Londres Heathrow	Royaume-Uni	62 263 365	8,9
Francfort-sur-le Main	Allemagne	45 838 864	6,6
Paris Charles-de-Gaulle	France	43 597 194	6,2
Amsterdam	Pays-Bas	36 772 015	5,3
Londres Gatwick	Royaume-Uni	30 559 227	4,4
Madrid	Espagne	27 994 193	4,0
Paris Orly	France	25 349 112	3,6
Rome	Italie	24 029 326	3,4
Munich	Allemagne	21 282 906	3,0
Zurich	Suisse	20 875 311	3,0
Bruxelles	Belgique	20 005 122	2,9
Palma de Majorque	Espagne	19 018 075	2,7
Manchester	Royaume-Uni	17 760 065	2,5
Barcelone	Espagne	17 421 267	2,5
Copenhague	Danemark	17 402 800	2,5
Stockholm	Suède	17 364 309	2,5
Milan	Italie	16 973 765	2,4
Dusseldorf	Allemagne	15 926 202	2,3
Dublin	Irlande	12 802 031	1,8
Vienne	Autriche	11 204 366	1,6
Berlin	Allemagne	9 603 676	1,4
Hambourg	Allemagne	9 458 608	1,4
Londres Stansted	Royaume-Uni	9 452 906	1,4
Grande-Canarie	Espagne	9 214 054	1,3
Tenerife	Espagne	8 732 966	1,2
Lisbonne	Portugal	8 667 589	1,2
Nice	France	8 661 183	1,2
Helsinki	Finlande	8 604 649	1,2
Malaga	Espagne	8 515 207	1,2
Stuttgart	Allemagne	7 688 951	1,1
Birmingham	Royaume-Uni	7 027 118	1,0
Genève	Suisse	6 963 103	1,0
Glasgow	Royaume-Uni	6 810 077	1,0
Milan Linate	Italie	6 629 961	0,9
Marseille	France	6 016 796	0,9
Cologne	Allemagne	5 990 197	0,9
Lyon	France	5 500 548	0,8
Alicante	Espagne	5 371 618	0,8
Édimbourg	Royaume-Uni	5 114 052	0,7
Hanovre	Allemagne	5 084 710	0,7
Toulouse	France	5 068 160	0,7
Lanzarote	Espagne	4 763 715	0,7
Faro	Portugal	4 523 654	0,6
Ibiza	Espagne	4 170 117	0,6
Gothenburg	Suède	3 925 070	0,6
Venise	Italie	3 808 946	0,5
Naples	Italie	3 660 341	0,5
Bâle-Mulhouse	Suisse-France	3 571 584	0,5
Bologne	Italie	3 315 187	0,5
Fuerteventura	Espagne	3 273 049	0,5
Belfast	Royaume-Uni	3 038 049	0,4
Newcastle	Royaume-Uni	3 021 771	0,4
Total		699 687 127	

(Source : DRI - Wefia)

→ lement sur Paris et Lyon), et pour Tarbes celui des pèlerinages à Lourdes.

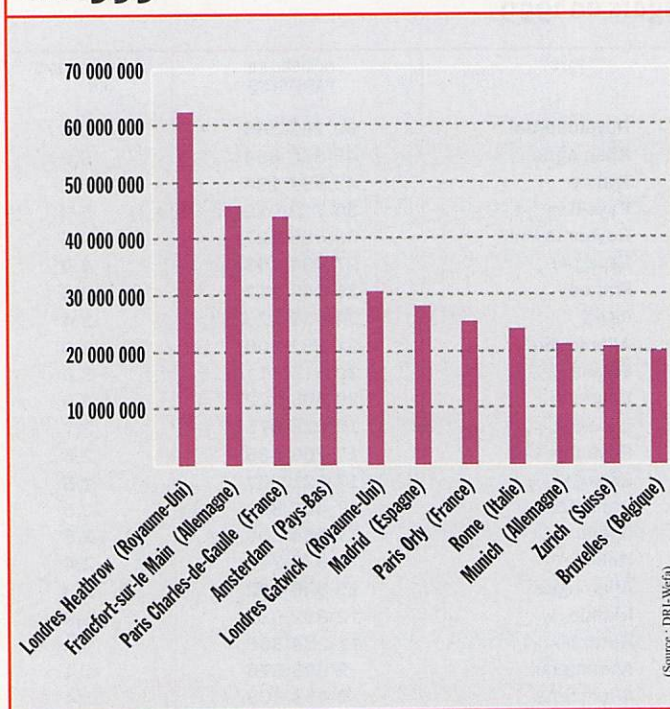
Tous les aéroports français seraient-ils donc réellement nécessaires ? « *Ceux qui paraissent inutiles aujourd'hui pourraient bien ne plus l'être dans les années à venir, lorsqu'il faudra faire face à de nouveaux besoins de déplacement* », répond Jacques Sabourin. Alors que la troisième plate-forme parisienne semble à nouveau tombée aux oubliettes, certaines structures de province pourraient par exemple accueillir, dans les années à venir, une partie du trafic des aéroports surchargés d'Orly et de Roissy. Par ailleurs, certains aéroports peuvent avoir une utilité simplement ponctuelle. Le trafic de Colmar connaît ainsi depuis 1980 une chute inexorable. Mais, au cours de l'année 2000, il a soudain connu une brutale augmentation (son trafic a été multiplié par 38 en un an !), avant de redescendre, dès l'année suivante, à un niveau inférieur à celui de 1999. À cela une explication : au cours de l'été 2000, l'aéroport voisin de Strasbourg a été fermé pour travaux durant plusieurs semaines, et celui de Colmar a accueilli la majeure partie de son trafic. Quoi qu'il en soit, il paraît difficile de mesurer l'utilité d'un aéroport à l'aune de la seule rentabilité. « *L'équilibre d'exploitation d'un aéroport est atteint lorsqu'il dispose d'un trafic compris entre 300 000 et 500 000 passagers par an*, explique le secrétaire général de l'Uccea. *Mais cette notion de taille critique doit abso-* →

Le trafic de certains aéroports relève de l'anecdote.

Ils répondent néanmoins à un réel besoin de l'économie locale.

lument être complétée par celle de service de proximité! » Les aéroports constituent de puissants outils d'aménagement du territoire, essentiels au développement économique de leur zone d'attraction. Ainsi, avec un trafic de 71 000 passagers en 2001, l'aéroport de Lannion n'apparaît qu'au 39^e rang des aéroports français, et sa croissance entre 1980 et 2001 est restée inférieure à celle de l'ensemble des aéroports de province. Pourtant, la ville de Lannion ne constituerait certainement pas un pôle économique aussi important en matière de télécommunications si les entreprises du secteur ne disposaient pas d'un aéroport à proximité. De même l'aéroport de La Rochelle – dont le trafic n'a que très faiblement augmenté au cours des vingt dernières années – sa disparition n'entraînerait-elle pas le départ de nombreuses entreprises, notamment d'Alstom Transport, qui a implanté son site d'essais au cœur du chef-lieu de la Charente-Maritime? Mieux : aujourd'hui, le trafic de certains aéroports relève purement et simplement de l'anecdote. Mais ces équipements correspondent néan-

Trafic des aéroports européens supérieur à 20 millions de passagers en 1999



700 millions de passagers pour les aéroports européens

Maintenant, si l'on se penche sur les équipements européens, seuls cinquante-deux aéroports européens dépassent la barre des 3 millions de passagers annuels, soit un total de près de 700 millions de passagers (voir tableau page 27). Si l'on y ajoute les trafics des petits aéroports, le nombre de passagers transportés chaque année correspond à peu près au double de la population de l'Europe des Quinze (375 millions d'habitants environ).

Selon une première approche, on peut penser que le nombre de passagers des aéroports est relativement corrélé avec la population de l'agglomération considérée. L'agglomération de Londres, qui compte 9,2 millions d'habitants, transporte 102,3 millions de passagers sur ses trois aéroports, dont 62,3 millions à Heathrow, le premier aéroport européen. Le rapport entre le nombre de passagers et la population de l'agglomération de Londres est de 11,2. Paris, en additionnant Charles de Gaulle et Orly, se place en deuxième position avec 69

moins à un besoin réel de l'économie locale. Ainsi, entre la suppression de la ligne aérienne régulière Paris-Valence, survenue en 1994, et le développement du TGV, le trafic de l'aéroport de Valence connaît depuis quelques années une chute vertigineuse : le nombre de passagers y est passé de près de 60 000 en 1980 à moins de

2000 en 2001! Pourtant, cet aéroport conserve une utilité majeure pour les entreprises locales : Thalès Avionics a implanté dans la ville son établissement principal et la plate-forme de la Drôme permet, via une aviation d'affaires, de relier les salariés de ce groupe au reste du monde. Ainsi en est-il de bien d'autres aéroports...

Châteauroux : ne pas se fier aux apparences

En apparence, Châteauroux appartient à cette catégorie d'aéroports promis à un sombre avenir : entre 1980 et 2001, son trafic passagers n'a cessé de décroître, pour atteindre 3 614 personnes en 2001. L'aéroport berrichon ne dispose, il est vrai, d'aucune ligne régulière de transport de passagers et de seulement quelques vols charters saisonniers. Mais les apparences sont parfois trompeuses : en effet, l'aéroport de Châteauroux est presque intégralement dédié au fret. Avec

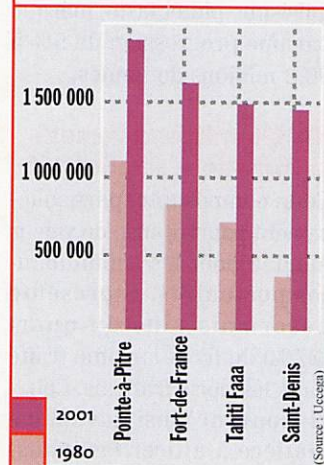
1 959 tonnes de fret embarqué et débarqué en 2001, il figure au onzième rang français en la matière. Il se positionne même comme le complément idéal d'Aéroports de Paris, auquel il est d'ailleurs lié par un accord de partenariat depuis 1999. L'aéroport de Châteauroux, qui fut entre 1951 et 1967 une base arrière importante pour l'US Air Force, appartient aussi au réseau Galaxy, qui rassemble les plus grands aéroports mondiaux dédiés au fret. Avec son hall industriel de 16 000 m², il

constitue en outre une escale de maintenance technique de haut niveau pour les avions. L'aéroport de Châteauroux est enfin le premier site européen pour la formation des pilotes, qu'ils appartiennent à des compagnies privées ou à l'armée française. Il présente en effet des conditions techniques d'entraînement de tout premier ordre, notamment une piste exceptionnellement longue (3 500 mètres) et une topographie sans obstacle.

P.M.

La Suisse, petit pays de 7 millions d'habitants, compte trois aéroports de plus de 3 millions de passagers, mais aucun à Berne, la capitale.

Trafic des aéroports des DOM-TOM supérieur à 1 million de passagers



→ millions de passagers transportés. La population francilienne étant légèrement supérieure à celle de Londres, le rapport ne s'établit qu'à 7. Mais, si l'on considère les agglomérations comptant plus de 2 millions d'habitants, la corrélation est démentie. Par exemple, le rapport passagers sur population résidente est de seulement 1,2 à Naples (3,7 millions de passagers et 3 millions d'habitants).

Facteurs politiques

Le classement dans les premières places de Londres et Paris s'inscrit dans le contexte de pays centralisés, dont les autres réseaux de transport favorisent les aéroports de la capitale nationale. En revanche, le caractère fédéral de l'Allemagne et la répartition des fonctions essentielles entre plusieurs villes explique un nombre élevé d'aéroports (huit) comptant plus de 5 millions de passagers, soit dans

Trafic aéroportuaire des DOM-TOM

AÉROPORT	NOMBRE DE PASSAGERS		ÉVOLUTION (EN %)
	EN 1980	EN 2001	
Pointe-à-Pitre	1 108 213	1 896 044	71,1
Fort-de-France	828 340	1 624 197	96,1
Tahiti Faaa	717 229	1 489 667	107,7
Saint-Denis	362 849	1 453 128	300,5
Noumea	281 500	630 114	123,8
Cayenne	154 172	408 964	165,3
Moorea	249 688	300 004	20,2
Bora-Bora	92 587	257 703	178,3
Raiatea	93 712	190 559	103,3
Huanine	77 614	165 729	113,5
Saint-Barthélemy*	-	163 419	-
Lifou*	-	105 422	-
TOTAL	3 965 904	8 684 950	119,0

* Aéroports mis en service entre 1990 et 2001

(Source : Ucega)

l'ordre décroissant : Francfort, Munich, Dusseldorf, Berlin, Hambourg, Stuttgart, Cologne et Hanovre. Le caractère confédéral de la Suisse – petit pays qui dépasse à peine 7 millions d'habitants – explique en partie l'existence de trois aéroports comptant plus de 3,5 millions de passagers (Zurich, Genève et Bâle-Mulhouse), et aucun aéroport civil pour la capitale politique : Berne. Les fonctions internationales de Genève, siège de plusieurs organisations de l'ONU et de l'OMC, expliquent un chiffre proche de 7 millions de passagers. Enfin, l'appartenance de l'Irlande du Nord (1,7 million d'habitants) au Royaume-Uni justifie partiellement le poids relativement important du trafic à Belfast, plus de 3 millions de passagers, malgré une économie modeste.

Facteurs géographiques

Outre les facteurs politiques, il faut considérer les facteurs géographiques. Ces derniers contribuent à mettre Londres en première place, puisque cette ville est la capitale d'une « île », comme le rappelait André Siegfried, et, en tant

que telle, moins rapidement accessible par les autres modes de transport, bien que le tunnel sous la Manche ait modifié la situation pour certains territoires de l'Europe continentale. On trouve ainsi, parmi la liste des cinquante-deux plus grands aéroports des Quinze, des noms dont la présence tient à une géographie ilienne (l'archipel espagnol des Canaries, qui compte 1,6 million d'habitants) additionnée au tourisme, soit, en ordre décroissant, Palma de Majorque (19 millions de passagers), Grande Canarie (9,2 millions), Tenerife (8,7 millions), Lanzarote (4,8 millions de passagers, presque autant que Toulouse), Ibiza (4,2 millions) et Fuerteventura (3,3 millions). En outre, le rapport passagers sur population est plus élevé à Rome qu'à Paris ou Madrid, en raison du poids de l'économie du tourisme et des pèlerinages dans la capitale italienne.

La complémentarité géographie-tourisme s'exerce évidemment à Paris, mais a une importance relative plus grande dans des sites où le tourisme est très important, mais où l'éloignement géographique favorise le trans-

port aérien, les autres modes d'accès (routier, autoroutier et ferroviaire) étant plus pénalisants. Entrent dans cette catégorie Nice, dont l'aéroport est le cordon ombilical qui relie une Côte d'Azur assez enclavée au reste du monde, Malaga et Alicante en Espagne. Faro dans l'Algarve, capitale portugaise et européenne du golf, offre également un excellent exemple.

Facteurs économiques

Aux facteurs politiques, démographiques et géographiques s'ajoutent les facteurs économiques. La quatrième place européenne d'Amsterdam dans le trafic aérien illustre le rôle des Pays-Bas dans le commerce international, et la dixième place de Zurich, agglomération de dimension démographique très moyenne, s'explique par l'importance de cette place financière en Europe. À l'opposé, Berlin, seulement à la vingt et unième place, ne compte que 9,6 millions de passagers alors que Francfort, à la deuxième, en compte 45,8 millions et Munich 21 millions. Berlin est certes redevenue la capitale politique de l'Allemagne, mais cette ville demeure un nain économique par rapport aux deux agglomérations allemandes citées, et compte d'ailleurs moins de passagers que Vienne, capitale d'un autre État fédéral européen, l'Autriche, de dimension démographique nettement moindre. Selon la même logique, le trafic de Naples est relativement faible, l'activité économique de la ville l'étant elle aussi. ● **Pascal Mateo et Gérard-François Dumont**