

- 16 -

"Aéroports du Futur, défi du présent, enjeu du futur"

Symposium ANAÉ ( Nov 1995)



## AÉROPORTS DU FUTUR,

### DÉFI DU PRÉSENT, ENJEU DE L'AVENIR

Jacques Villiers  
Ingénieur Général Honoraire de l'Aviation Civile  
ANAÉ  
Président du Comité de Programme

#### 1 - Aéroport , efficacité, capacité

L'aéroport moderne est soumis à des contraintes à la fois d'efficacité et de capacité :

- a) - efficacité de l'accès et du transit des passager, du traitement du fret et des opérations de l'exploitant aérien,

*mais aussi*

efficacité des investissements et de la gestion aéroportuaire

*mais surtout et de plus en plus*

efficacité dans l'emploi de l'espace terrestre( pistes, aires de manoeuvre, aérogares et accès à la ville ) et de l'espace aérien ( terminal et en route )

- b) capacité, car ces ressources d'espace sont désormais si durablement rares que les aéroports principaux européens sont dorés et déjà saturés ou en voie de l'être .....

..... alors qu'on s'accorde à considérer que le trafic aérien recèle pour longtemps encore de très fortes potentialités de croissance .

En revanche, de nombreux aéroports de moindre importance sont encore à la recherche de leur trafic .

Au travers de l'efficacité de l'aéroport c'est toute l'efficacité du développement à long terme du transport aérien qui est mise en cause .

Comment en est-on arrivé là ?  
Quelles en sont les conséquences ?  
Quelles sont les perspectives ?

Telles sont les questions essentielles que nous nous poserons au cours de ces trois journées .

## 2- L'aéroport, un système complexe

L'aéroport est au carrefour d'innombrables techniques .

L'objectif de notre rencontre n'est pas d'en établir l'inventaire, mais

- de faire le point de leur évolution probable,
- dans une perspective à la fois multidisciplinaire et à long terme
- d'en pressentir les potentialités et les limites
- afin d'être en mesure de tenter de répondre à la question que nous nous sommes posée :

" L'essor et l'efficacité du transport aérien seront-ils contraints par la capacité des aéroports ? " .

Pour planter le décor dans lequel se déroulera ce Symposium et baliser le chemin qui nous mènera à la table ronde, il paraît intéressant de rappeler les étapes essentielles qui ont amené les aéroports à occuper la place centrale qui est aujourd'hui la leur au centre le plus névralgique de l'économie du transport aérien .

## 3- La place de l'aéroport au sein du système du transport aérien

Le rôle et l'importance de l'aéroport ont en effet considérablement évolué au cours des années de forte croissance du transport aérien que nous avons connues avec continuité depuis de nombreuses années .

Un bref flash back permet de mettre en perspective et d'apprécier le chemin parcouru .

On peut ainsi distinguer plusieurs étapes successives essentielles :

- a) - le temps des pionniers : un champ plus ou moins aménagé dans les banlieues encore agricoles des grandes villes suffisait pour prouver que ces drôles de machines pouvaient prendre leur envol .  
L'avion était le problème et quel problème !
- b) - le temps des <sup>l'aviation commerciale</sup> ~~commerçants~~ : l'aéroport, se distingue encore relativement peu de celui de la phase précédente : une piste en dur, un abri pour les usagers, un moyen de recueil goniométrique,
- c) - le temps des bâtisseurs : beaucoup de génie civil et un peu d'électronique .....  
mais aussi le temps des visionnaires qui ont eu le mérite de réserver à temps les terrains nécessaires pour l'avenir )
- d) - le temps de la technique et des grands systèmes aéroportuaires
- e) - le temps de l'entreprise : avec la croissance exponentielle, les grands aéroports atteignent leur équilibre d'exploitation .  
Ils deviennent des entreprises à part entière nécessitant une gestion d'entreprise .  
Les redevances aéronautiques stricto sensu ne constituent même plus la part majoritaire de leurs recettes .

Les managers d'aéroport souhaitent dès lors voir leur autonomie reconnue, et l'aéroport considéré comme un maillon indépendant dans la chaîne de transport aérien .

C'est alors que vinrent :

- f) - le temps des contraintes : la ville tend en effet à rejoindre l'aéroport, donnant ainsi naissance à des incompatibilités croissantes (utilisation des espaces urbains, péri-urbains et aériens, nuisances ) ; les aéroports ne se révèlent plus extensibles sans limite .
- g) - le temps de la dérèglementation du transport aérien : ce dernier phénomène devient si fondamental pour le devenir des aéroports qu'il vaut qu'on s'y attarde un instant .

Au moment où ils croyaient leurs vœux exaucés, les managers d'aéroports doivent prendre acte de ce que leur entreprise, placée au coeur même de l'économie du transport aérien, constitue un enjeu dont ils ne pouvaient plus revendiquer d'assurer à eux seuls la maîtrise .

#### 4- La dérèglementation du transport aérien

C'est le transport aérien qui a inauguré en 1978 aux Etats-Unis l'ère de la dérèglementation . Celle-ci s'y est progressivement étendue à l'ensemble des services d'utilité publique .

Cette vague s'est ensuite propagée au Royaume-Uni puis, par la force militante de nos amis britanniques, à l'ensemble de l'Union Européenne . Il convient de prendre acte de ce contexte, quelle que soit l'opinion que les uns et les autres puissent se faire de son opportunité et sa pertinence .

Ce symposium se placera bien entendu dans le cadre de la dérèglementation quasi-achevée du marché aérien intérieur européen, en gardant en tête le fait qu'il n'existe cependant encore aucune politique extérieure commune en ce domaine .

Il en résulte que la véritable bataille concurrentielle entre les compagnies européennes se joue sur le long courrier international dont le transport aérien intra-européen constitue le dispositif d'appoint . Sur les grands aéroports, le trafic en correspondance vers le long courrier tend à constituer la part majoritaire du trafic intérieur intra-européen total .

#### 5- L'avion, l'aéroport et la productivité

La forte croissance du trafic aérien a été entretenue pendant de très longues années par les gains de productivité des générations successives d'avions

Pour l'essentiel, cette manne est en passe de se tarir : les gains de coûts d'exploitation sont obérés par un coût croissant des avions eux-mêmes, tandis que la réduction de la taille des avions - conséquence directe de la dérèglementation - tend à faire augmenter les coûts au siège produit .

Parallèlement, les coûts des aéroports et de l'utilisation de l'espace aérien croissent avec l'intensité du trafic tandis que leur " coût généralisé " - incluant les coûts directs et indirects de la congestion - s'accroît dans des proportions et avec une rapidité inquiétantes .

Nul ne saurait donc s'étonner de ce que la réduction des coûts sous la pression de la concurrence tende désormais à se reporter sur le domaine social .

## 6 -Services d'utilité publique, dérèglementation et infrastructures

La dérèglementation du transport aérien, en Europe comme aux Etats-Unis, n'a pas suivi la même démarche que la dérèglementation dans les autres services d'utilité publique .

Elle s'est effectuée sans considération préliminaire des problèmes d'infrastructure, alors que c'est au contraire de la réflexion préalable approfondie sur l'accès aux infrastructures que l'approche de la dérèglementation de tous les autres services d'utilité publique a commencé :

a) Le premier volet de la dérèglementation de tous les autres services d'utilité publique consiste d'abord à séparer la gestion des infrastructures ( en raison de son caractère monopolistique ou quasi-monopolistique ) de celle de leur utilisation que l'on se propose de livrer à la concurrence ( trains, courant électrique, signaux téléphoniques audio ou digitaux, services d'information à valeur ajoutée , gaz ..... ) .

Le problème n'est pas aisé comme on peut encore le constater dans le cas de l'électricité, des chemins de fer ou du gaz par exemple où on n'en est en général qu'au stade de la seule séparation comptable des activités d'infrastructure et des activités de transport ! En revanche, ce problème ne se posait en effet guère pour le transport aérien puisqu'il n'avait pas donné lieu ( sauf en URSS ) à une intégration de l'exploitation de l'infrastructure et de l'exploitation du service de transport lui-même .

b) Une fois cette séparation effectuée, le deuxième volet consiste à garantir à tous les prestataires de service en concurrence un accès égal à ces infrastructures (cf l'Open Network Provision dans le cas des PTT)

Or, il se fait que la réflexion préalable sur ce deuxième volet de la démarche , à savoir l'accès libre et égal (ou équitable) à ces infrastructures par toutes les Compagnies aériennes a été escamoté dans le cas du transport aérien, ce qui peut d'autant plus surprendre a posteriori que parmi les infrastructures de services d'utilité publique, seules celles du transport aérien sont strictement saturables ( cf. les autoroutes de l'information, les voies nouvelles et gares de TGV etc . ) . Leur capacité était implicitement jugée illimitée sous la seule réserve que soit dégagé le financement relativement modeste des investissements nécessaires .

Le législateur n'avait pas estimé à sa juste mesure le fait que ces infrastructures présentent une saturabilité inquiétante ... et, comme

