

Le paysage aéroportuaire français en forte évolution

Propos recueillis par Francine Loiseau, Amarcande, auprès d'Hubert du Mesnil (69), directeur général d'ADP, et Jacques Sabourin, délégué général, UCCEGA

Qu'il s'agisse de leur statut, de leur gestion ou de leur évolution en termes de trafic passagers et de fret, de sûreté ou d'accessibilité, les aéroports français – et les autres... – ont dû faire face depuis quelques années à des bouleversements sans précédent. Pour mieux comprendre les évolutions en cours, les effets de la décentralisation et la place particulière qu'occupe en France Aéroports de Paris : tour d'horizon avec Hubert du Mesnil, directeur général d'Aéroports de Paris (ADP) et Jacques Sabourin, délégué général de l'Union des chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroport (UCCEGA).

LES (GRANDS) AÉROPORTS ont dû se mettre *en mouvement* selon Hubert du Mesnil, directeur général d'Aéroports de Paris, et doivent s'adapter, y compris dans leur mode de gestion, parce que les compagnies aériennes, leur principale clientèle, ont elles-mêmes beaucoup évolué. Comme d'ailleurs les clients des compagnies qui passent dans les aéroports et ceux qui expédient fret ou colis express par avion cargo. *Les aéroports doivent faire face, depuis quelques années, non seulement à une forte croissance de la demande de mobilité, à une très vive concurrence nationale et internationale, mais ils doivent aussi prendre en compte – fait nouveau – la fragilité du transport aérien et s'adapter à des situations de crise, aussi bien des tempêtes de neige que des incidents de sûreté, des menaces d'épidémie... , qui nécessitent une mobilisation très rapide de tout le "système" aéroport.*

Évolution du trafic aéroportuaire

Dans le monde, l'année 2003 a été difficile, même si, selon *Aéroports Magazine*¹, elle s'est terminée sur une note optimiste – qui se confirme d'ailleurs en France pour 2004.

Le trafic aéroportuaire mondial, de l'ordre de 3,5 milliards de passagers, soit 1,7 milliard de voyageurs (1 voyageur = 2 passagers aéroportuaires) est en baisse de 1 à 3 % selon les modes de comptabilisation. Dans ce contexte, marqué par la guerre en Irak et le Sras, le trafic français a malgré tout assez bien résisté en 2003 (- 1,1 %) ; il représente 127,6 millions de passagers dont 118,2 millions en métropole et 9,4 millions outre-mer. Aéroports de Paris réalise la grande majorité de ce trafic avec 70,7 millions de passagers, les aéroports régionaux totalisant 47,6 millions de passagers.

Les disparités sont donc grandes, fait remarquer Jacques Sabourin, délégué général de l'UCCEGA² entre les aéroports français. De la bonne performance d'Aéroports de Paris à celles, variant fortement d'un aéroport régional à l'autre, qui ont globalement connu une baisse de 4,3 % du trafic national, alors que l'international s'est mieux comporté (+ 5,3 %) en raison de l'apport de trafic des compagnies à bas coûts. À Nice, par exemple, 2^e aéroport en trafic passagers après ADP avec 9,2 millions de passagers, la présence de 11 compagnies à bas coûts (30 % du trafic de l'aéroport) a permis de compenser la disparition d'Air Lib, d'Aéris et d'Air Littoral ; à Lyon (+ 2,9 %), la situation est tout autre : le "hub" d'Air France renforce l'activité de ce troisième aéroport français (5,9 millions de passagers).

Étrangeté française par rapport au reste de l'Europe, note J. Sabourin, à quelques exceptions près (une ou deux lignes à Nice), le trafic intercontinental est pratiquement inexistant dans les aéroports régionaux, tout ce trafic se concentrant sur Paris et sur d'autres "hubs" européens.

1. Hors série, mai 2004.

2. La France dispose de 500 aérodromes, dont 320 (publics) sont ouverts à la circulation aérienne et susceptibles de recevoir du trafic commercial ; sur ce nombre, les 190 aéroports français exploités par les 115 membres de l'UCCEGA reçoivent 100% du trafic.



Compagnies à bas coûts et développement local

Grâce aux compagnies à bas coûts, apparues au milieu des années 1990, qui sont devenues un élément structurant du transport aérien, le trafic des aéroports dits "de proximité" s'est développé de manière spectaculaire en France en 2003. Comme à Beauvais qui en 1999 n'accueillait que 388 000 passagers et où le trafic a crû de 43 % en 2003, de sorte qu'il jouera dans la cour des grands aéroports (plus de 1 million de passagers) dès 2004 ou à Rodez (+ 78 %), Bergerac (+ 84,3 %) et Dinard (+ 16,9 %), les trois derniers entrant dans la famille de ceux au trafic supérieur à 100 000 passagers.

À Carcassonne, dont on se demandait encore il y a quelques années s'il fallait le maintenir ouvert avec son petit 6000 passagers, pointe Jacques Sabourin, le trafic atteint aujourd'hui 250 000 à 300 000 passagers (+ 34,2 % 03/02) qui se répartissent entre plusieurs liaisons, sachant qu'une ligne représente entre 80 000 et 100 000 passagers. Puisque ce trafic est à 80 % à l'import, il a donné un formidable élan économique local (tourisme, commerces, BTP...) et a même permis dans certains endroits comme le Limousin ou le Poitou de maintenir ouvertes des classes dans les écoles, un certain nombre de Britanniques s'étant installés à demeure, faisant la navette une ou deux fois par semaine avec leur pays d'origine et travaillant le reste du temps à distance!

Autre élément qui a modifié le paysage aéroportuaire français mais en sens inverse, la concurrence du TGV

qui n'a pas toujours été compensée par l'apport de trafic des quelque 25 compagnies à bas coûts (dont aucune n'est française...). Il en va ainsi de l'aéroport de Nîmes.

Fret

Avec 1 793 106 tonnes, le fret aérien embarqué et débarqué sur les aéroports de métropole augmente de 4,8 %. Évolution due surtout, pour Jacques Sabourin, aux résultats d'ADP (+ 5,2 %) représentant 88,6 % du fret total, soit 1 589 260 tonnes en 2003, qui accentuent l'écart entre Paris (Roissy-Orly) et les aéroports régionaux, ces derniers totalisant 200 000 tonnes en 2003, soit moins que le seul aéroport de Liège ou de Luxembourg fermé la nuit.

Après Paris, c'est Toulouse qui consolide sa deuxième position en 2003 avec 47 000 tonnes de fret (+ 5,2 %), tandis que Marseille reste en troisième position avec près de 39 000 tonnes; Lyon-Saint-Éxupéry se positionne à la 4^e place en matière de fret avec 30 000 tonnes (+ 8,7 %).

En fret, souligne Hubert du Mesnil, Aéroports de Paris se développe à un rythme soutenu (+ 4,4 % par an) et dépasse aujourd'hui Francfort en taux de croissance (+ 2,2 %), malgré la contrainte que représente l'interdiction des nouveaux vols de nuit et la stagnation du fret postal³ (- 0,1 % en 2003). Il continue à s'accroître, surtout à Roissy où Air France Cargo et Fedex sont les principaux opérateurs, sachant que plus de la moitié du fret est transportée par les avions de passagers.

La nécessité de réduire au minimum les nuisances des aéroports pour les riverains (bruit, interdiction des vols de nuit...), tout en conservant les emplois liés au fret, a conduit les opérateurs comme Air France Cargo, les grandes compagnies aériennes et les constructeurs à rechercher l'optimisation de l'exploitation par des avions gros porteurs au rayon d'action plus large que leurs prédécesseurs et surtout aux capacités d'emport en fret et en passagers plus importantes. Le Boeing 777ER, mis en ligne par Air France en mai 2004 par exemple, peut emmener 35 tonnes de fret avec 385 passagers à bord et l'Airbus A380, avion tout-cargo, dont l'entrée en service est prévue pour 2007 ou 2008, emmènera 145 tonnes de fret.

Autre étrangeté française qui découle de la première – manque de liaisons longs courriers au départ des aéroports régionaux – selon Jacques Sabourin, le fret, activité à haute valeur ajoutée, emprunte surtout la route qui, il est vrai, relie en moins d'une nuit de camion toutes les villes françaises et européennes. Ailleurs en Europe, la proximité n'empêche pas les aéroports comme Manchester et Liverpool par exemple – 40 minutes par autoroute – d'enregistrer un fret important et d'enregistrer 2 millions de passagers par an pour la première et 3,5 millions pour la seconde. En Allemagne et même en Italie et en Espagne, l'équilibre fret routier et aérien est meilleur qu'en France. Même Air France Cargo ne réalise d'ailleurs que 25 % de ses recettes cargo sur le marché export de l'Hexagone; à Roissy, 50 % du fret provient des autres pays européens et 25 % de pays du monde entier. Même chose aux Pays-Bas, notait Les Échos⁴ dans un dossier consacré au mariage d'Air France et de KLM, où le marché national ne représente que 15 % du fret KLM. Par le système intégré des "multi-hubs" créés par ce mariage, on peut penser trouver dorénavant moins de camions sur les routes, du moins entre Paris et Schiphol, près d'Amsterdam, comme le notait dans

3. Pour se conformer aux décisions gouvernementales du 25 juillet 2002, limitant le trafic des aéroports parisiens entre 0 h et 5 h, La Poste a dû revoir à la baisse la part de l'aérien dans son système de distribution (source UCCEGA).

4. Les Échos du 5 avril 2004.

ce même dossier Claude Elbaz, responsable du développement du fret international à ADP.

Réformes et décentralisation

Pour Hubert du Mesnil, *Le modèle unique d'aéroport en vigueur depuis très longtemps a disparu. Il y avait partout en Europe de grandes compagnies nationales et publiques utilisant des aéroports eux-mêmes nationaux et publics avec un lien très fort et une grande stabilité. On a vu apparaître, à côté des compagnies traditionnelles, d'un côté des alliances s'appuyant sur des "hubs", de l'autre des entreprises nouvelles, les "low cost" qui se situent sur le marché des courtes distances. Ce transport se distingue du modèle aérien traditionnel, haut de gamme et plutôt prestigieux, par la rapidité, la simplicité, les bas prix et les bas coûts!*

Pour toutes ces raisons il a donc bien fallu s'adapter à ces différentes demandes.

La Commission de Bruxelles a en quelque sorte "légalisé" les aides accordées par des aéroports ou des Régions aux compagnies à bas coûts pour l'ouverture de nouvelles lignes ce qui a permis à celles-ci de devenir des acteurs à part entière du transport aérien. En France, enfin, avec la promulgation de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, dite loi de décentralisation, le paysage aéroportuaire changera de manière considérable. Après les ports⁵, il s'agit maintenant de transférer la compétence aéroportuaire, de manière différente selon qu'il s'agit des grands aéroports français, des autres plates-formes régionales ou d'ADP.

Il s'agit grosso modo du même texte que celui soumis au Parlement dans le cadre des lois Defferre des années 1980 qui, à l'époque, avait été retiré, précise Jacques Sabourin, satisfait que les grandes lignes du livre blanc des aéroports régionaux publié par l'UCCEGA en décembre 2002 aient été retenues, notamment en matière de création de sociétés, d'allongement des concessions à quarante ans et du rôle important accordé aux collectivités locales en matière aéroportuaire.



Le TGV arrive directement à Roissy 1 et 2.

Grands aéroports régionaux

Pour la douzaine de grands aéroports régionaux et d'outre-mer dont le trafic est supérieur à 1 million de passagers – Bordeaux, Fort-de-France, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Nice, Pointe-à-Pitre, Saint-Denis de la Réunion, Strasbourg, Toulouse et peut-être Cayenne – le projet de loi de novembre 2004 prévoit la possibilité pour les chambres de commerce détentrices des concessions d'État de créer avec celui-ci de véritables sociétés aéroportuaires de droit privé, responsables de leur gestion. Selon Jacques Sabourin, on passerait ainsi d'un système de concessions attribuées par l'État aux chambres de commerce, gestionnaires uniques, à un système d'entreprises qui permettrait l'entrée de nouveaux acteurs à côté des CCI, comme les collectivités locales mais

aussi ultérieurement de partenaires du secteur privé. L'État, qui garderait ainsi sa compétence, resterait propriétaire du foncier; les CCI, en tant qu'opérateurs historiques, demandent à conserver une minorité de blocage. Quant aux personnels qui travaillent dans les aéroports, élément essentiel du dispositif de production, les agents publics dépendant des CCI seront mis à disposition des nouvelles sociétés pour dix ans, les autres salariés de ces mêmes gestionnaires, de droit privé, relèveront de l'article L122.12 du code du travail et seront tous repris par les nouvelles entreprises aéroportuaires. L'UCCEGA lance les travaux d'une convention collective des aéroports français ce qui devrait conduire à rassurer les personnels et organisations syndicales.

5. Voir le numéro précédent de *La Jaune et la Rouge*.



Hall avec moniteurs et voyageurs en partance.

Les autres aéroports régionaux

Pour les aéroports de province ayant moins d'un million de passagers par an, appartenant eux aussi à l'État, et dont l'exploitation est généralement, là encore, concédée aux chambres de commerce, il s'agit, selon la loi de décentralisation, d'organiser le transfert intégral de leur périmètre aux collectivités locales ou à leurs groupements. Dans ce cadre, ces dernières deviendront propriétaires du domaine, elles reprendront les droits et obligations de l'État et devront préciser le régime de gestion qu'elles souhaitent appliquer.

Cette opération de transfert de l'État aux collectivités devra être terminée, selon le projet de loi, au 1^{er} janvier 2007. Elle se concrétisera par la signature de conventions entre l'État et les collectivités locales.

Aéroports de Paris

Contrairement aux autres aéroports français qui sont des concessions de l'État, ADP est un établissement public, émanation directe de l'État, titulaire depuis sa création du droit d'exploiter les aéroports parisiens. Selon le projet de loi adopté par le Sénat le 11 novembre 2004 et qui passera à l'Assemblée nationale en février 2005, Aéroports de Paris

sera transformé en société anonyme où l'État restera majoritaire mais qui pourra ouvrir son capital à partir de l'été 2005. Elle deviendra propriétaire de tous ses actifs, domaine foncier compris et l'État lui maintiendra son droit d'exploiter ; le personnel d'ADP, qui est de droit privé, pourra garder son statut.

Évolution d'Aéroports de Paris

Aéroports de Paris, qui retrouve son niveau de trafic d'avant la crise du 11 septembre 2001⁶ et a de nouveau connu en 2003 un chiffre d'affaires en hausse, a commencé à se transformer dès 2002.

D'une organisation traditionnelle par métiers, nous sommes passés progressivement à l'organisation par activités, indique Hubert du Mesnil. À côté de notre mission première de gestionnaire d'aéroport c'est-à-dire l'exercice de la mission d'autorité aéroportuaire – qui restera d'ailleurs notre cœur de métier – nous nous sommes organisés pour assurer notre développement autour de nos unités d'affaires et de nos activités commerciales et immobilières : la plate-forme aéroportuaire doit être capable de recevoir des immeubles de toute nature, sauf l'habitat, bien entendu. Nous souhaitons valoriser de même nos activités d'opérateur des télécommunications, nos services d'ingénierie, et poursuivre notre présence dans le management d'autres

aéroports, en Europe et sur les autres continents. Nous recomposons ainsi un ensemble structurel qui, tout en passant au statut de société anonyme en 2005, restera une entreprise publique où l'État conservera la majorité parce que la dimension nationale d'ADP est forte.

Ce nouveau statut nous permettra d'accueillir d'autres actionnaires et donc de faire appel au marché pour trouver des fonds afin d'assurer notre développement, investir et mieux nous positionner face à nos voisins et concurrents les plus proches : Londres, Francfort et Schiphol.

Ces aéroports ont un statut de SA depuis longtemps, même si leur capital s'est ouvert plus ou moins au privé selon les pays.

Une privatisation a été réalisée à 100 % et d'un seul coup en Grande-Bretagne dans le cadre de la politique de M^{me} Thatcher, alors que Francfort et Schiphol n'ont ouvert leur capital que très progressivement et sont restés majoritairement publics.

En Espagne la situation est encore différente puisque, au lieu d'avoir une société par aéroport, une société – entièrement publique – gère l'ensemble des aéroports de la péninsule.

De nouvelles attentes de la clientèle

Ce qui importe, c'est de transformer ADP en véritable entreprise de services comme le notait déjà Pierre Graff, président d'Aéroports de Paris, dans *Les Échos*⁷. Là où avant la réforme les aéroports avaient pour mission de construire et entretenir leurs installations, nous enregistrons aujourd'hui, à chaque sondage, des attentes qualitatives de plus en plus importantes, note Hubert du Mesnil. Notre clientèle veut pouvoir accéder facilement aux aéroports, en voiture ou en transport public, elle veut des parkings accueillants, de la musique pour se distraire, des fauteuils pour dormir et des boutiques pour faire des achats. Nous devons répondre à cette

6. Selon le directeur général de l'aviation civile (DGAC), Michel Wachenheim, qui s'exprimait en 2003 : *La crise issue du 11 septembre 2001 a coûté quatre ans de croissance à l'activité aérienne française.*

7. *Les Échos* du 10 octobre 2004.



Aérogares plus accueillantes.

demande de service, d'aide à une procédure d'enregistrement, de cheminement à travers l'aéroport pour rendre la traversée de celui-ci aussi légère, aussi rapide et aussi agréable que possible. C'est un élément de changement essentiel qui explique la réorganisation d'ADP, qui met nos clients au centre de notre démarche.

L'accessibilité des aéroports de Paris...

Parmi les problèmes que les voyageurs placent au premier rang de leurs préoccupations, il y a l'accessibilité, c'est-à-dire la manière (difficile) dont ils peuvent accéder aux aéroports.

Nous sommes là en plein paradoxe, constate Hubert du Mesnil, puisque la région Île-de-France qui a le meilleur réseau de transport public au monde enregistre le pourcentage le plus faible du nombre de voyageurs prenant les transports collectifs pour rejoindre les aéroports de Roissy et d'Orly, alors que le trajet en voiture est très incertain. Tous les autres grands aéroports euro-

peens ont réalisé des transports publics dédiés aux seuls voyageurs aériens et aux personnels qui y travaillent, avec des départs cadencés, des trajets directs et rapides. En région parisienne le RER est peu prisé des étrangers, et pour l'heure, 80 000 véhicules accèdent chaque jour à CDG, y amenant par un réseau routier engorgé 80 % des voyageurs aériens et 90 % des 75 500 personnes qui y travaillent. D'où l'intérêt du futur CDG Express, liaison ferroviaire dédiée, cadencée au quart d'heure qui partira des gares de l'Est et du Nord dès 2011 et mettra moins de 20 minutes pour rejoindre Roissy. Après le grand débat public de 2003, notamment sur le tracé, le projet existe et figure au dossier de Paris pour les Jeux Olympiques de 2012. Porté par ADP, RFF et la SNCF, il vise à attirer 40 % des passagers.

De plus, la RATP met en projet une ligne de tramway de 11 kilomètres devant relier Villejuif à Athis-Mons qui desservira Rungis et Orly regroupant plus de 70 000 emplois; elle sera reliée à la ligne 7 du métro et au RER C et mise en service en 2009.

... posée dès 1944 par une note au général de Gaulle

En s'interrogeant sur le projet d'entreprise d'ADP et sur la stratégie à mettre en œuvre pour relever les défis d'un monde qui change de plus en plus vite, Hubert du Mesnil a retrouvé dans les archives d'ADP une note rédigée en 1944 par un certain M. BOZEL pour le général de Gaulle à Londres. C'était l'idée d'un homme doublement visionnaire qui, non seulement, voulait faire œuvre de paix et de reconstruction, mais était surtout persuadé qu'après-guerre, si la France voulait jouer un rôle de "porte d'entrée de l'Europe" il lui fallait construire très rapidement un aéroport pouvant accueillir voyageurs et marchandises, l'entrée principale sur le territoire ne s'effectuant plus par la mer mais par les airs. Dans sa note M. BOZEL décrit même la "ville aéroportuaire" où les gens pourraient trouver des services, des commerces, des hôtels, des restaurants, autour d'une sorte de plate-forme multifonctions à laquelle les voyageurs devraient pouvoir accéder par un "train spécial" à partir de Paris. Le général de Gaulle accepte l'idée, Aéroports de Paris est créé en 1947 et développe les aéroports du Bourget, puis d'Orly, puis de Roissy. La réussite est là, mais subsistent des points faibles... dont l'accès aux aéroports. Il nous a donc fallu plus d'un demi-siècle pour revenir en quelque sorte aux origines, retrouver cet acte fondateur, relancer ce service dédié et, plus largement, nous mettre au service du public, afin que le temps passé dans les aéroports soit un temps utile et agréable et non pas un temps perdu. ■