



**LES DOSSIERS
DE
L'OBSERVATOIRE
TRANSPORTS / EUROPE**

Dossier n°8

Les stratégies aéroportuaires en Europe

**Observatoire des politiques et des
stratégies de transport en Europe**

Mars 2007

*Conseil National des Transports
34, avenue Marceau
75008 Paris*

PRESENTATION

L'observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe inscrit chaque année quelques thèmes prioritaires à son programme de travail, sur proposition de la section permanente du CNT. Les principaux résultats des réflexions qui en découlent sont diffusés dans le bulletin *Transports/Europe*, distribué sous une forme imprimée à tous ses abonnés et également disponible et téléchargeable, en français et en anglais, sur le site Internet du CNT : www.cnt.fr.

Toutefois le bulletin, pour rester bref et aisément lisible, ne saurait reprendre toute la richesse d'information des contributions dont il se nourrit. C'est pour mettre ce matériau à la disposition de tous les utilisateurs qui en auront l'usage (que ce soit dans un cadre professionnel, politique ou académique) que sont constitués les *Dossiers de l'Observatoire*. Ils rassemblent les travaux des experts de l'OPSTE, en se contentant d'en unifier autant que possible la présentation mais sans en altérer le contenu ni en modifier le statut : il s'agit bien d'informations recueillies par des spécialistes indépendants, s'exprimant à titre personnel.

*

Le dossier n° 8 est consacré aux « *Stratégies aéroportuaires en Europe* » et répond aux préoccupations suivantes : comment s'organisent les principaux aéroports en réponse à la concurrence (rôle de hub, spécialisation dans le trafic national ou international, importance du fret et des voyageurs, développement des low cost, devenir des compagnies nationales, liaisons avec les autres modes ...) ? quel statut ont-ils (public, privé, en partenariat) ?

Sur ce thème comme sur d'autres précédemment abordés, la comparaison de situations diverses s'avère particulièrement féconde, elle éclaire à la fois les enjeux et les marges de choix, quitte à ce que la sélection des solutions les mieux adaptées à une situation précise relève d'études plus approfondies. Pour le mode de transport aérien, l'échelle nationale n'est plus pertinente. C'est à l'échelle politique de l'Union que se fixent les principales lois de la concurrence du transport aérien (sans compter des accords bilatéraux et multilatéraux plus vastes), mais c'est aussi à l'échelle économique et géographique de l'Europe et du monde que circulent les voyageurs et les marchandises, que se mettent en place les réseaux des transporteurs.

Dans ce jeu, les aéroports ont cessé de n'être que de simples moyens du système de transport aérien, ils deviennent des acteurs et développent des stratégies actives. Ils ne se contentent pas de s'adapter aux variations de la demande, ils s'efforcent d'anticiper sur ses changements ou même d'en provoquer les évolutions. À cette fin, ils cherchent à renforcer leur polyvalence et la synergie entre fonctions ou, au contraire, à trouver leur dynamisme dans une spécialisation originale, dans des « niches » de marché. Eux aussi sont confrontés à un mouvement international, et en premier lieu européen, où le comportement de chacun doit prendre en compte celui des autres : les aéroports sont aujourd'hui, bien plus que naguère, dans une situation de concurrence et, dans ce contexte, quelques-uns constituent des réseaux renforçant les spécialisations et les complémentarités.

Chaque expert dont la liste figure en fin de dossier a fait l'analyse d'un pays d'Europe et le texte intégral de cette contribution est reproduit ci-après. Cette suite de dossiers est précédée d'un cadrage quantitatif sur l'évolution du transport aérien de passagers et de fret ces dix dernières années dans toute l'Europe. **Catharina Horn**, du fait de ses recherches sur ce thème, a été tout particulièrement sollicitée pour participer à l'élaboration de ce Dossier.

Une lecture transversale des contributions des experts permet de mettre en évidence quelques orientations majeures du système de transport aérien et du rôle qu'y jouent les aéroports :

- **Développement et transformation des marchés du transport aérien**

Après la chute de 2001, le trafic aérien mondial a repris sa croissance. La hausse du pétrole, les préoccupations de développement durable, etc. font cependant peser quelques incertitudes sur l'avenir de ce mode à plus long terme.

A côté du transport de voyageurs par les compagnies historiques qui misent sur l'effet réseau, se développent les compagnies low cost et les charters, assurant des dessertes point à point.

Le fret aérien (hors soutes d'avion de passagers qui représentent 50% du trafic de fret) se partage entre le general cargo et l'express et est en pleine expansion. Cette activité passe par des implantations aéroportuaires spécifiques moins coûteuses que les grandes plates-formes de voyageurs.

- **Concentration des trafics et hiérarchisation des réseaux**

Les grandes compagnies historiques, dont le nombre se restreint par faillite et par regroupement (Sabena et Swissair ont disparu et Swiss est repris par Lufthansa, KLM et Air France ont fusionné, Alitalia est en survie, etc.), organisent leurs réseaux de manière hiérarchisée, selon la formule du **hub**. Ce phénomène de concentration a toutefois ses limites, puisque la plupart des grands aéroports sont confrontés à une insuffisance de capacité d'expansion.

- **Concurrence entre aéroports**

Pour certains trafics, les aires de marché (hinterland) des aéroports tendent à se recouvrir et ils entrent en concurrence. Celle-ci est liée à la différenciation des services qu'ils offrent (pour le fret comme pour les voyageurs) et à l'amélioration des liaisons terrestres (notamment avec un raccordement au TGV).

- **Evolution du statut et du mode de gestion des aéroports**

Naguère gérés comme des infrastructures publiques, les aéroports tendent à acquérir une plus grande **autonomie** dans un jeu à acteurs multiples. Une gamme variée de situations apparaît dans un contexte marqué par deux tendances fortes : la **décentralisation** et la **privatisation**.

Le Royaume-Uni est à cet égard un grand laboratoire : la gestion des aéroports, initialement du ressort national ou municipal, relève désormais du secteur privé, l'Etat conservant un contrôle via le permis de construire, la régulation économique du système et la sécurité de la circulation aérienne.

- **Stratégies de développement**

Les aéroports se comportent comme de véritables **acteurs** qui ont leur propre stratégie, qu'il s'agisse des grands **hubs** (Francfort, Roissy, Amsterdam, Heathrow...) cherchant à renforcer leur hégémonie, ou des aéroports plus spécifiques qui développent des stratégies très ciblées

par type de trafic (*low cost*, fret) ou sur des aires géographiques précises (Madrid avec l'Amérique latine par exemple). Leur développement passe également par un accord avec les populations riveraines, tenant compte des effets positifs du développement économique et des nuisances liées au trafic.

- **Politiques publiques de transport**

Dans ce contexte de libéralisation, les pouvoirs publics conservent une responsabilité dans la transposition au niveau national des directives ou des décisions prises désormais à l'échelle européenne (interopérabilité des systèmes, agence européenne de sécurité, négociation des droits de trafic...). La planification des infrastructures lourdes reste de leur compétence, ainsi qu'une fonction générale de régulation du système de transport. La situation du transport aérien en Europe n'est nullement stabilisée, et nous espérons que ce dossier contribuera à saisir les politiques et les stratégies qui se déploient, et souvent s'affrontent, dans cette reconfiguration.

Michel Savy
Christine Aubriot

SOMMAIRE

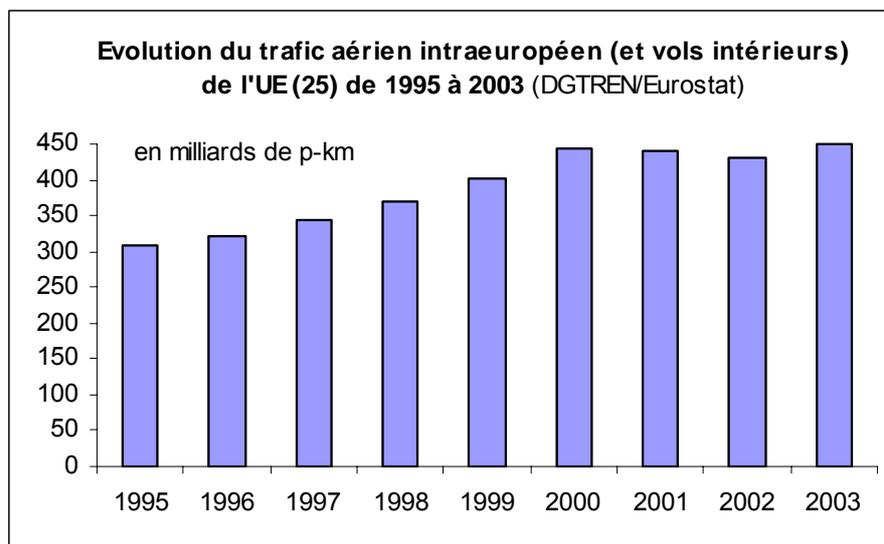
DONNEES DE CADRAGE	8
ALLEMAGNE	12
1. Réseau des aéroports et trafic.....	12
1.1. Trafic.....	12
1.2. Rôle des aéroports de Berlin et conséquences sur le réseau des aéroports.....	13
1.3. Les grands hubs de Francfort et de Munich.....	14
2. Statut et gestion des aéroports.....	18
3. Cadre juridique.....	19
4. Stratégies des aéroports.....	19
4.1. Essor des compagnies low cost.....	20
4.2. Aéroport de Francfort : coopération avec l'aéroport de Hahn, problèmes environnementaux et intermodalité.....	21
BELGIQUE	25
1. Réseau des aéroports et trafic.....	25
2. Statut et gestion des aéroports.....	25
3. Stratégies des aéroports.....	27
3.1. Aéroport national de Zaventem.....	27
3.2. Aéroport de Charleroi.....	28
3.3. Aéroport de Liège.....	28
3.4. Les autres aéroports : Anvers, Ostende, Chièvres.....	29
ESPAGNE	30
1. Réseau des aéroports et trafic.....	30
2. Statut et gestion des aéroports.....	31
2.1. Gestion publique et centralisée.....	31
2.2. Débat sur l'évolution du statut des aéroports.....	32
3. Les stratégies des aéroports.....	32
3.1. Développement des infrastructures.....	33
3.2. Rapports entre Iberia et l'AENA.....	33
4. Abertis – groupe privé de gestion d'infrastructures de transport.....	34
FRANCE	36
1. Réseau des aéroports et trafic.....	36
1.1. Trafic.....	36
1.2. Les profils très contrastés des aéroports.....	37
2. Statut et gestion des aéroports.....	39
2.1. Vers une révision de la place centrale de l'Etat.....	39
2.2. Evolution du cadre législatif.....	39
2.3. Le nouveau statut d'ADP.....	40
2.4. Les aéroports de province.....	41
3. Politiques publiques.....	42
3.1. Aéroports et politique d'aménagement du territoire.....	42
3.2. L'actualisation des redevances aéroportuaires.....	44
4. Stratégie des aéroports parisiens – de nouvelles ambitions.....	44
4.1. Les visées internationales d'ADP.....	44
4.2. De nouveaux acteurs issus du privé.....	44
4.3. Position du transport aérien face au TGV.....	45
4.4. Opportunités et risques des low cost.....	45

GRECE	46
1. Réseau des aéroports et trafic.....	46
1.1. Hiérarchie du réseau.....	46
1.2. Catégories d'aéroports.....	47
1.3. Le produit touristique comme force motrice du transport aérien.....	47
2. Statut et gestion des aéroports.....	48
3. La stratégie aéroportuaire.....	48
3.1. Les grandes lignes de la politique aéroportuaire.....	48
3.2. Les grandes plates-formes.....	49
3.3. Le rôle des compagnies aériennes.....	49
ITALIE	51
1. Réseau des aéroports et trafic.....	51
1.1. Demande de transport aérien.....	51
1.2. La situation d'Alitalia.....	53
2. Politiques publiques.....	54
3. Statut et gestion des aéroports.....	55
4. Stratégies des aéroports.....	55
4.1. Décentralisation des services, fragmentation du réseau.....	55
4.2. Les compagnies low cost.....	58
4.3. Le marché cargo.....	60
Conclusion.....	61
PAYS-BAS	63
1. Réseau des aéroports et trafic.....	63
2. Statut de l'aéroport Schiphol/Amsterdam et politiques publiques.....	63
3. La stratégie de l'aéroport Schiphol/Amsterdam.....	65
POLOGNE	67
1. Réseau des aéroports et trafic.....	67
1.1. La demande de transport aérien.....	67
1.2. L'infrastructure aéroportuaire.....	70
2. Statut des aéroports et politiques publiques.....	73
3. Stratégies de développement et investissements.....	74
3.1. Plans de développement.....	74
3.2. Gestion des aéroports.....	76
3.3. Investissements dans les aéroports régionaux.....	76
Conclusion.....	77
ROYAUME-UNI	79
1. Statut et gestion des aéroports – une grande diversité.....	79
2. Le contexte étatique national.....	79
3. Les principaux aéroports et leurs stratégies.....	80
3.1. Heathrow, Gatwick et Stansted.....	81
3.2. Londres Luton.....	83
3.3. Manchester.....	83
3.4. East Midlands.....	84
3.5. Birmingham.....	84
3.6. Newcastle.....	85
3.7. Edimbourg, Glasgow et Aberdeen.....	85
3.8. Belfast.....	85
4. Les perspectives de développement.....	86
SUISSE	90
1. Politiques et stratégies des aéroports.....	91

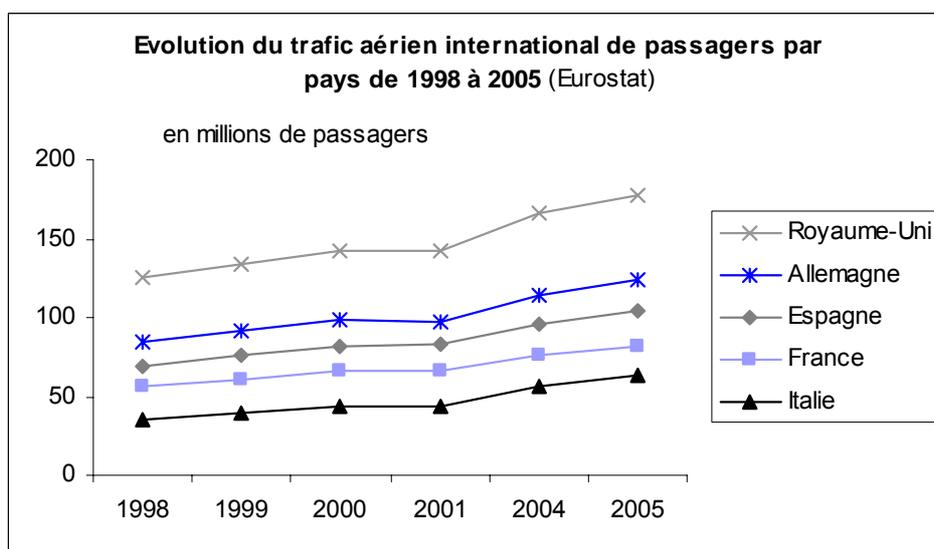
1.1. Zurich	91
1.2. Genève.....	94
1.3. Bâle.....	96
2. Evolution de la compagnie nationale	99
3. Régulation du transport aérien	100
3.1. Nouvelles concessions.....	100
3.2. Nouveaux règlements d'exploitation	100
3.3. Planification nationale : Plan sectoriel de l'infrastructure aérienne.....	101
3.4. Monitoring national : la politique aéronautique 2004.....	101
3.5. Restructuration de l'Office fédéral de l'aviation civile.....	102
Conclusion.....	103
<i>POUR EN SAVOIR PLUS.....</i>	<i>105</i>
ALLEMAGNE.....	105
FRANCE	106
ITALIE.....	106
ROYAUME-UNI	107
SUISSE	107
 <i>PRESENTATION DE L'OBSERVATOIRE DES POLITIQUES ET DES STRATEGIES EN EUROPE.....</i>	 <i>110</i>
 <i>COORDONNÉES DES RESPONSABLES DE L'OBSERVATOIRE ET DES EXPERTS AYANT CONTRIBUÉ À RÉALISER CE DOSSIER.....</i>	 <i>111</i>

DONNEES DE CADRAGE

I - Le transport aérien de passagers en Europe : évolution du trafic depuis 2000¹

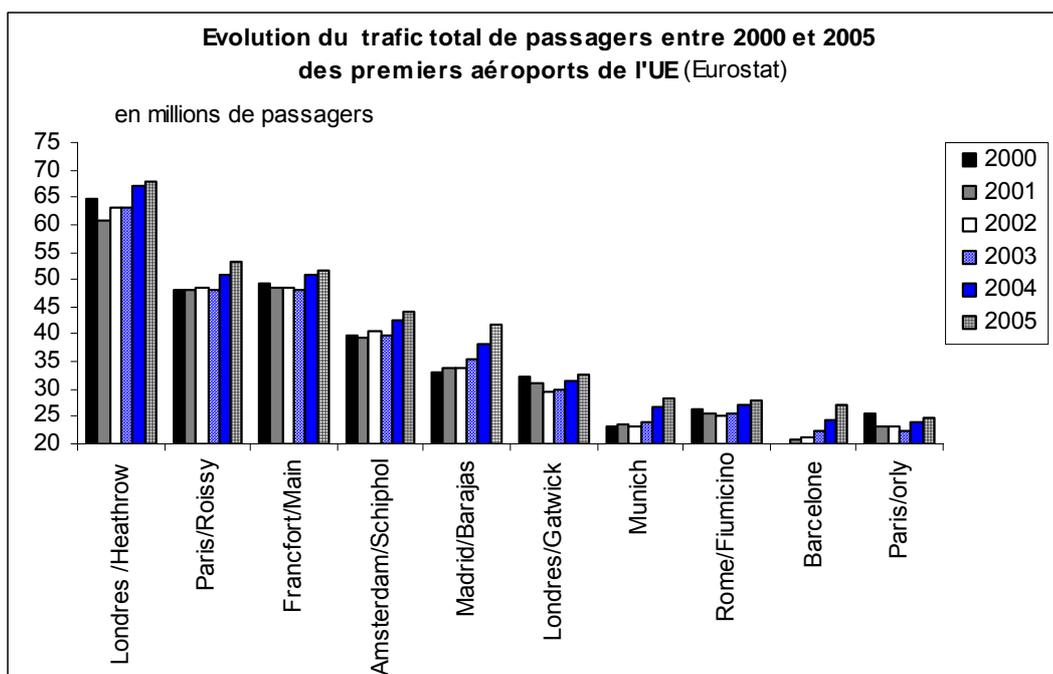


Après une forte progression de 1995 à 2000, on observe un fléchissement jusqu'en 2002 du trafic aérien intracommunautaire des 25 pays de l'UE. En 2003, le trafic est de nouveau à la hausse (449 milliards de p-km), atteignant un niveau légèrement supérieur à celui de 2000.



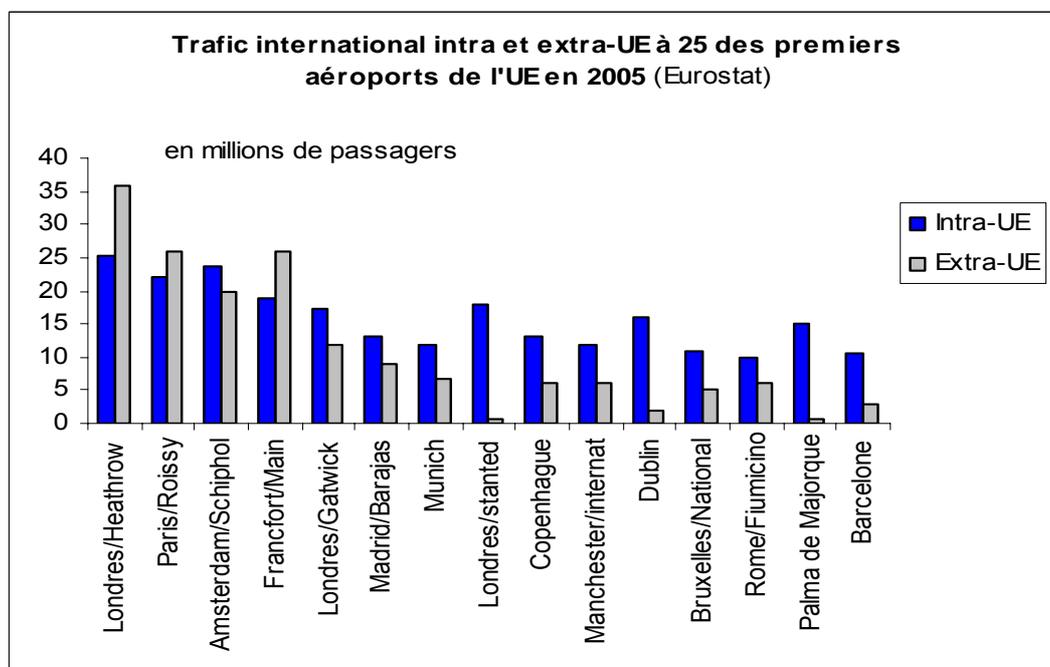
Depuis 2004, le trafic international poursuit sa progression dans les différents pays de l'UE. On remarque de même, ci-après, une reprise du trafic total dans les principaux aéroports depuis 2003 (Londres, Paris, Francfort et Amsterdam).

¹ Cf. Bulletin *Transports / Europe* n°11 de mars 2004 sur les données antérieures

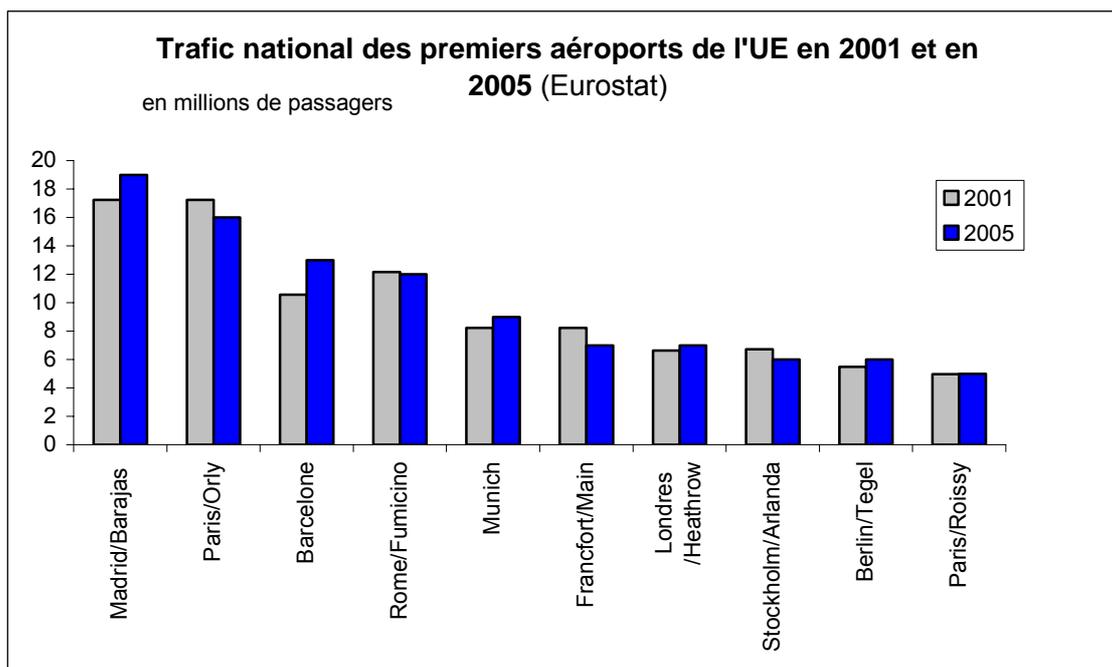


Avec un trafic total de 53 millions de passagers en 2005, l'aéroport de Roissy est le deuxième aéroport européen après Londres/Heathrow (68 millions).

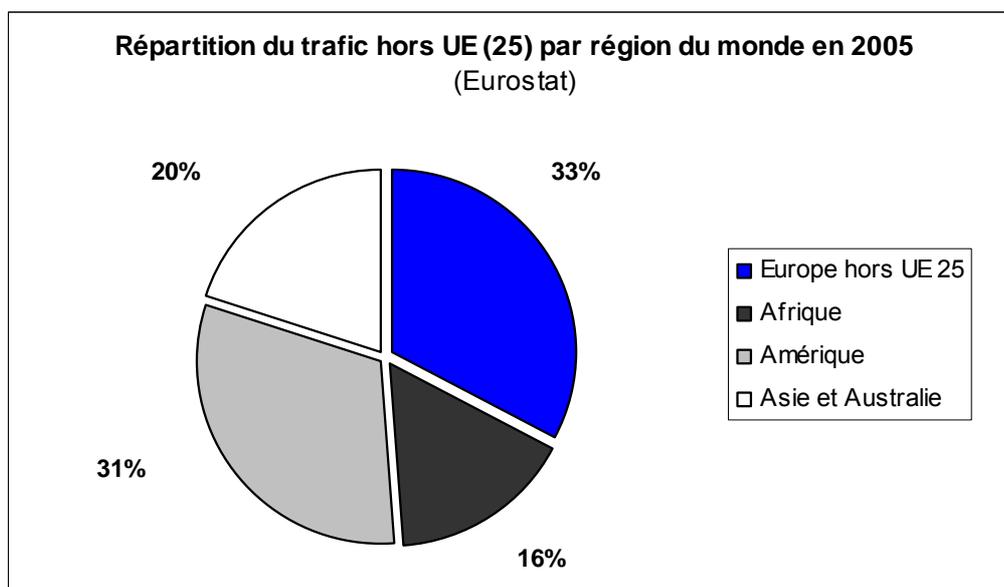
Dans l'UE des 25, le transport aérien (total) de passagers a augmenté de 8,5 % entre 2004 et 2005. Pendant cette même période, celui de l'aéroport de Roissy a suivi une progression de 4,8 %. En 2005, le trafic de l'aéroport d'Orly est de 25 millions de passagers, devançant largement celui de Nice, premier aéroport de province avec 10 millions de passagers.



En 2005, Londres /Heathrow est l'aéroport le plus fréquenté en trafic international (61 millions de passagers). Comme à Francfort et Roissy, son trafic extracommunautaire (59 % de l'international) dépasse largement l'intracommunautaire.

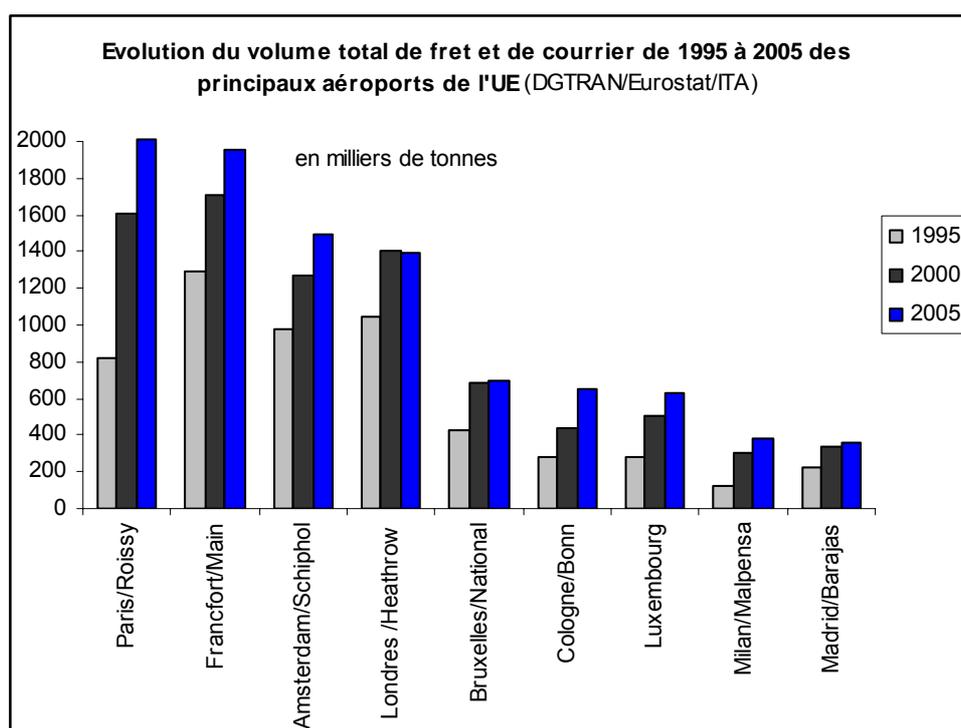


Paris/Orly, qui était en 2001 le premier aéroport européen en trafic national, est devancé en 2005, suite à un fléchissement de son trafic, par l'aéroport de Madrid/Barajas.



Le trafic extracommunautaire, estimé à 244 millions de passagers en 2005 pour les 25 pays de l'UE, se fait principalement et dans des proportions similaires avec le reste de l'Europe et l'Amérique.

II - Le transport aérien de fret en Europe de 1995 à 2005



L'aéroport de Roissy est devenu le premier aéroport de fret de l'UE. Son volume de fret et de courrier transporté a plus que doublé en 10 ans (+144 %) et dépasse, en 2005, les 2 millions de tonnes. Roissy, Francfort, Amsterdam et Londres concentrent l'essentiel du trafic européen de fret (6,8 millions de tonnes).

Répartition en 2005 du transport de fret et de courrier dans les pays de l'UE

Pays	Part du transport national par pays	Part du transport intra-UE(25)	Part du transport extra-UE (25)	Total du volume de fret en milliers de tonnes
Allemagne	3%	20%	76%	3 006
Royaume-Uni	5%	18%	76%	2 451
France	12%	15%	73%	2 297
Pays-Bas	0%	3%	97%	1 551
Italie	9%	36%	55%	754
Luxembourg	0%	36%	64%	625
Total UE 25	7%	14%	79%	11 774

Source : Eurostat

Parmi les 25 pays de l'UE (25), l'Allemagne réalise le plus important trafic de fret mesuré en tonnes (les aéroports de Cologne/Bonn et Munich totalisent un trafic de près d'un million de tonnes). La France en troisième position conserve une part de trafic national élevée, tandis que les Pays-Bas, en quatrième place, ont la part de transport extracommunautaire la plus forte.

ALLEMAGNE

Le système aéroportuaire allemand comprend 19 aéroports internationaux et une quarantaine d'aéroports régionaux.² La distinction entre les deux groupes n'est pas tout à fait claire : le terme « aéroport régional » n'est pas mentionné dans la loi et connaît différentes définitions. Selon l'ADV, ce terme se réfère aux aéroports ayant un trafic public et régulier dans la mesure où ceux-ci ne sont pas des aéroports internationaux. Pour autant, une partie des aéroports régionaux est également desservie par des services aériens internationaux. Jusqu'en 2003, la distinction entre les deux apparaissait au niveau de la sécurité de la navigation aérienne. Les aéroports internationaux étaient les seules plates-formes auxquelles l'Etat fédéral reconnaissait le besoin d'assurer la sécurité de la navigation aérienne et payait donc ses coûts à travers la DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, ancienne autorité fédérale transformée, en 1993, en société de droit privé. Toutefois, cette distinction n'est plus valide depuis que la DFS s'est chargée, en 2003, pour la première fois, de la sécurité de la navigation aérienne d'un aéroport régional (aéroport Niederrhein).³

Aujourd'hui, la différenciation entre les aéroports internationaux et les aéroports régionaux s'explique plutôt par leur position dans la hiérarchie du système de transport aérien. Sont retracées ci-après les évolutions que les aéroports allemands ont connues ces dernières années, en ce qui concerne la structure des trafics, leur rôle au sein du système aéroportuaire, leur statut juridique et les conditions dans lesquelles ils exercent leur activité.

1. Réseau des aéroports et trafic

Parmi les plates-formes internationales se trouvent des aéroports comme ceux de Francfort et de Munich – les deux aéroports allemands les plus importants. Ils figurent également parmi les plus grands aéroports européens.⁴

1.1. Trafic

En 2004, en matière de transport de **passagers**, Francfort était avec 50,7 millions de voyageurs le troisième aéroport en Europe (juste derrière les aéroports de Paris Charles de Gaulle et de Londres Heathrow). Atteignant 26,6 millions de passagers, l'aéroport de Munich figurait au huitième rang. Un autre aéroport allemand se trouve au 21^{ème} rang : celui de

²Selon l'association des aéroports civils allemands (ADV Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen e.V.), les aéroports suivants sont considérés comme « aéroports internationaux » : Berlin Schönefeld, Berlin Tegel, Berlin Tempelhof, Brême, Dortmund, Dresde, Düsseldorf, Erfurt, Francfort/Main, Hahn, Hambourg, Hanovre, Cologne/Bonne, Leipzig/Halle, Munich, Münster/Osnabrück, Nuremberg, Sarrebruck, Stuttgart. <http://www.adv-net.org/eng/gfx/index.php>

³ Depuis 2004, l'aéroport de Hahn est classé par l'ADV comme « aéroport international » même si la DFS n'est pas responsable de la sécurité de la navigation aérienne sur cet aéroport. Voir : http://www.adv-net.org/de/gfx/themen_flugsicherung.php, 13/09/2005

⁴ Les chiffres se réfèrent à l'Union Européenne des 25 plus la Suisse et la Norvège. Voir : De La Fuente Layos, L. 2006. "Le transport aérien en Europe en 2004." Pp. 12 in *Transports - Statistiques en bref*. Luxembourg: Eurostat.

Düsseldorf avec 15,1 millions de passagers. L'aéroport de Berlin Tegel n'a enregistré que 11 millions de voyageurs en 2004 et figure ainsi en 25^{ème} position parmi les aéroports européens les plus fréquentés.

En termes de transport de **fret**, l'aéroport de Francfort était avec 1,9 million de tonnes en tête des aéroports européens. L'aéroport de Munich se retrouvait avec 206 000 t au 14^{ème} rang derrière celui de Cologne/Bonn qui atteignait avec 637 000 t de fret en 2004 et occupait la sixième place.⁵

Concernant le nombre de **mouvements d'avions** (décollage et atterrissage), l'aéroport de Francfort se trouve en troisième position totalisant près de 462 000 (derrière les aéroports de Paris Charles de Gaulle et de Londres Heathrow), l'aéroport de Munich figure à la sixième place avec 366 000 tandis que les aéroports de Düsseldorf et de Cologne/Bonn ne sont que le 17^{ème} et le 25^{ème} aéroport européen avoisinant respectivement 188 000 et 133 000 mouvements d'avions.

1.2. Rôle des aéroports de Berlin et conséquences sur le réseau des aéroports

- **Aéroports de Berlin : Tegel, Schönefeld et Tempelhof**

Trois aéroports desservent la capitale : **Berlin Tegel** dans le nord-ouest de la ville, **Berlin Tempelhof** au centre-ville et **Berlin Schönefeld** au sud. Ce dernier était d'ailleurs l'aéroport de Berlin-Est, l'ancienne capitale de la RDA tandis que les deux autres aéroports étaient destinés à desservir Berlin-Ouest. L'aéroport de Tegel totalise un certain volume de passagers mais il n'est que quatrième aéroport allemand en matière de transport de voyageurs. Les deux autres aéroports Schönefeld et Tempelhof, avec respectivement 1,6 million d'euros de chiffre d'affaires et 450 000 passagers en 2003 et 3,5 millions et 440 000 passagers en 2004, n'ont pas connu de grande affluence. Le trafic de fret des aéroports berlinois est tout à fait négligeable : environ 12 500 tonnes ont été chargées ou déchargées sur chacun des aéroports de Tegel et de Schönefeld. A Tempelhof, il n'y a pratiquement pas de transport de fret.

Pour des raisons historiques et politiques, en tant que ville divisée et surtout à cause de l'emplacement de Berlin-Ouest sur le territoire de la RDA, les aéroports de Berlin n'ont pas connu le même développement que celui des pays où le trafic aérien se concentre sur la capitale.

Cependant, le système aéroportuaire de Berlin a enregistré une forte croissance depuis la réunification en 1990 qui a rendu à Berlin son statut de capitale, de siège institutionnel, de centre économique, culturel et de formation ainsi que de nœud de trafic. En 2004, le nombre total de passagers embarqués ou débarqués s'élevait déjà à 14,7 millions de personnes, à la limite de capacité des trois aéroports berlinois (15,5 millions de passagers). Cependant, pour 2012, on s'attend à 23 millions de passagers et encore à une augmentation jusqu'à 30 millions

⁵ Selon European Union/European Commission : *Energy & Transport in Figures 2005*, Tab. 3.4.5. : En termes de fret, l'aéroport de Paris Charles de Gaulle se trouve, avec 1,88 millions de tonnes chargées et déchargées, en tête des aéroports européens, suivi de l'aéroport de Francfort avec 1,84 millions de tonnes.

de voyageurs en 2030.⁶ Par conséquent, il s'est avéré nécessaire de réfléchir au développement du système aéroportuaire.

- **Le nouvel aéroport Berlin Brandebourg International**

En 1996, la construction d'un nouvel aéroport Berlin Brandebourg International (BBI) sur le site de l'aéroport de Schönefeld a été décidée en même temps que la fermeture à terme des plates-formes de Tegel et de Tempelhof : Tempelhof en 2006, l'année du début des travaux, et Tegel en 2011 lors de la mise en service du nouvel aéroport BBI. Cette décision s'explique par l'impossibilité⁷ d'agrandir les aéroports de Tegel et de Tempelhof enclavés à l'intérieur de la ville de Berlin. A la suite de nombreuses plaintes contre le projet du grand aéroport BBI Berlin Brandebourg International, la cour de justice a été saisie. Selon un jugement du 16/03/2006, les travaux de construction pourront enfin débuter mais l'activité de l'aéroport sera soumise à un couvre-feu entre minuit et 5h du matin.⁸

- **Développement des autres plates-formes**

En raison des particularités de Berlin au sein du paysage aéroportuaire, d'autres plates-formes ont connu un développement important, notamment Francfort, l'aéroport d'attache de Lufthansa. C'est à Francfort que Lufthansa a installé son *hub* international qui sert aussi de *hub* pour l'activité de l'alliance stratégique, « Star alliance ». En 2004, 112 compagnies aériennes ont desservi 300 destinations en 109 pays depuis l'aéroport de Francfort. Etant donné les limites de croissance de l'aéroport, Lufthansa a opté pour une stratégie s'appuyant sur deux *hubs* : l'aéroport de Munich a été choisi comme deuxième plate-forme tournante.

1.3. Les grands hubs de Francfort et de Munich

Francfort et **Munich** sont de grands aéroports avec un trafic de transit considérable. Selon le tableau 1, en 2000/2001, Lufthansa a réalisé presque les deux tiers des *slots* à l'aéroport de Francfort tandis que sa part de marché n'est que de 50 % à Munich. On constate également qu'à Francfort, les créneaux horaires des autres compagnies aériennes ne dépassent pas les 3 %. A l'aéroport de Munich, British Airways réalise quand même 12,4 % des vols et Air Dolomiti presque 5 %.

⁶ <http://www.berlin-airport.de/bbi/rubEnglish/rubProjekt/rubPrognosen/index.html>, 07/09/2005

⁷ <http://www.berlin-airport.de/bbi/rubEnglish/index.html>, 07/09/2005

⁸ 2006b. "Urteil : Berlin-Schönefeld darf ausgebaut werden." in *Süddeutsche Zeitung*, 16/03/2006.

Tab. 1 : Distribution de *slots* aux aéroports de Francfort et Munich en 2000/2001 (en fonction du nombre de départs réguliers)

Aéroport	Compagnie aérienne	Part de marché	Aéroport	Compagnie aérienne	Part de marché
Francfort	Lufthansa	62,4 %	Munich	Lufthansa	49,2 %
	British Airways	2,9 %		British Airways	12,4 %
	Air France	2,1 %		Air Dolomiti	4,7 %
	SAS	2,0 %		LTU	3,5 %
	Condor	1,8 %		Air France	2,3 %

Note : BA y compris Deutsche BA

Source : Zonneveld (2001), Fig. 44, p. 37

- **Les aéroports de Francfort et de Munich à l'égard de Star Alliance**

Compte tenu des alliances stratégiques auxquelles les différentes compagnies aériennes participent, on observe que Star Alliance (autour de Lufthansa) domine le trafic aérien des aéroports de Francfort et de Munich. On observe également la bonne position de Star alliance par rapport aux alliances concurrentes.

Tab. 2: Comparaison des alliances par rapport à leurs parts de marché aux grands aéroports européens

Aéroport	Star Alliance	Oneworld	SkyTeam	Wings	Qualifyer
Francfort	69,7 %	5,9 %	3,7 %	1,3 %	3,1 %
Munich	52,7 %	4,9 %	3,7 %	1,9 %	4,4 %
Vienne	69,2 %	3,2 %	4,0 %	2,8 %	9,3 %
Copenhague	54,0 %	3,4 %	1,9 %	1,2 %	5,6 %
Stockholm	53,3 %	10,0 %	1,6 %	1,1 %	3,0 %
Londres Heathrow	26,8 %	48,0 %	3,5 %	2,3 %	4,0 %
Manchester	19,4 %	54,4 %	3,8 %	4,3 %	5,2 %
Paris CDG	13,0 %	8,2 %	55,4 %	2,1 %	3,1 %
Bruxelles	11,4 %	7,5 %	4,6 %	1,1 %	59,8 %
Zurich	11,2 %	4,6 %	3,3 %	1,3 %	72,1 %
Milan Malpensa	11,1 %	5,3 %	3,1 %	2,2 %	6,1 %
Amsterdam	7,9 %	7,0 %	2,4 %	55,1 %	3,3 %
Dublin	7,4 %	50,7 %	3,3 %	0,0 %	1,4 %
Lisbonne	4,0 %	7,3 %	3,3 %	1,3 %	66,2 %
Madrid	3,4 %	56,3 %	3,8 %	1,0 %	4,4 %
Paris Orly	0,5 %	5,3 %	54,3 %	0,5 %	33,4 %
Londres Gatwick	0,0 %	70,9 %	3,1 %	1,0 %	0,7 %
Milan Linate	0,0 %	6,0 %	2,4 %	1,2 %	1,2 %

Source : Zonneveld (2001), Tab. 45, p. 38

En effet, Star alliance a des parts de marché supérieures à 50 % dans trois autres aéroports européens en plus de Francfort et Munich : Copenhague, Stockholm et Vienne. Elle réalise 27 % des *slots* à l'aéroport de Londres Heathrow. Elle possède aussi entre 10 et 20 % des créneaux horaires dans cinq aéroports : Paris CDG, Zurich, Bruxelles, Manchester et Milan Malpensa. Au total, Star alliance a donc des parts de marché supérieures à 10 % du trafic aérien dans onze aéroports en Europe. Elle est mieux positionnée que ses concurrentes Oneworld (avec des parts de marché supérieures à 10 % seulement dans six aéroports en Europe), Qualifyer (avec des parts de marché supérieures à 10 % seulement dans quatre aéroports en Europe), SkyTeam (avec des parts de marché supérieures à 10 % seulement dans deux aéroports en Europe) et Wings (avec des parts de marché supérieures à 10 % seulement dans un aéroport en Europe).

Cette position forte de Star alliance a également des répercussions sur les trafics aériens à longue distance⁹ des aéroports de Francfort et Munich.

Tab. 3 : Les 5 aéroports les plus importants selon le nombre de passagers embarqués et la part de passagers en transit

Aéroport	Nombre de passagers embarqués (en millier)							
	A destination de l'Allemagne			A destination de l'étranger			Au total	dont en transit
	Au total	dont en transit provenant du pays/de l'étranger	%	Au total	dont en transit provenant du pays/de l'étranger	%		
Francfort	3 650	2 000	55 %	21 640	11 190	52 %	25 290	52 %
Munich	4 330	940	22 %	8 980	3 350	37 %	13 310	32 %
Düsseldorf	1 750	100	6 %	5 800	200	3 %	7 550	4 %
Berlin Tegel	2 890	25	1 %	2 610	27	1 %	5 500	1 %
Hambourg	2 160	35	2 %	2 740	41	2 %	4 900	2 %
Ensemble des 19 aéroports internationaux	21 090	3 320	16 %	57 270	15 100	26 %	78 360	24 %

Source : Statistisches Bundesamt. 2005. Tab. 3.1.3.1.

En se référant au tableau 3, on observe qu'en 2004, au total, 78,4 millions de passagers ont embarqué sur les 19 aéroports internationaux allemands. Parmi ces passagers, 38,6 millions de voyageurs ont utilisé les aéroports de Francfort ou de Munich (ce qui correspond à 49 %). Au total, 18,4 millions de passagers embarqués n'ont pas commencé leur voyage à l'aéroport de départ mais y ont changé d'avion. Parmi ces derniers, 72 % ont effectué la correspondance à l'aéroport de Francfort et 23 % à celui de Munich.

L'aéroport de Francfort connaît avec 52 % un taux de passagers en transit bien supérieur à celui qu'enregistrent les autres grands aéroports *hub*. Aux aéroports d'Amsterdam, de Londres Heathrow et de Paris Charles de Gaulle, la part de voyageurs en correspondance s'élève respectivement à 42 %, 36 % et 31 %.¹⁰ L'aéroport de Munich se situe avec un taux de passagers en transit de 32 % à la quatrième place – juste derrière l'aéroport de Londres Heathrow et devant même l'aéroport de Paris Charles de Gaulle.

Les alliances ont subi d'importants changements. Actuellement, seulement trois alliances subsistent : Star alliance, oneworld et SkyTeam.¹¹ En revanche, le *Qualifyer Group* s'est

⁹ Zonneveld, G. 2001. "European airlines review: The good, the bad and the ugly." Pp. 129. London: WestLB Panmure.

¹⁰ Fraport AG. 2005. "Geschäftsbericht 2004: Drehscheibe in die Zukunft." Pp. 153. Frankfurt/Main.

¹¹ *Star Alliance* a été fondée en 1997 par United Airlines, Air Canada, Lufthansa, Thai Airways International and SAS-Scandinavian Airline. Aujourd'hui, elle comprend 16 compagnies aériennes plus trois membres régionaux: VARIG Brazilian Airlines, Air New Zealand, All Nippon Airways, Austrian Airlines Group (rejoint comme Austrian Airlines, Lauda Air et Tyrolean Airways : Austrian Airlines et Lauda Air renommées comme "Austrian" et Tyrolean Airways comme « Austrian arrows-operated by Tyrolean »), Singapore Airlines, bmi british midland, Asiana Airlines, Spanair, LOT Polish Airlines, US Airways, TAP Air Portugal et les trois membres régionaux Blue1, Adria Airways and Croatia Airlines. Ansett Airlines and Mexicana Airlines se sont retirées tandis que South African Airways (SAA) and Swiss International Air Lines (SWISS) ont été acceptées comme nouveaux membres. *Oneworld*, fondée par American Airlines, British Airways, Canadian Airlines, Cathay Pacific Airways and Qantas Airways. 8 compagnies aériennes

dissous en 2002 après la faillite des deux compagnies aériennes Sabena et Swissair autour desquelles cette alliance s'était construite. L'alliance entre Northwest et KLM (souvent appelée *wings*) n'existe plus. KLM ayant fusionné avec Air France a rejoint, comme Northwest, SkyTeam en 2004. Il serait donc très intéressant de poursuivre cette analyse en utilisant la base de données 2005 (qui n'est pas encore disponible) pour déterminer les conséquences de ces changements sur les parts de marché des alliances dans le trafic des grands aéroports.

- **Munich : Lufthansa et sa stratégie de deux hubs**

Compte tenu des limites de croissance de l'aéroport de Francfort et de l'importance de l'aéroport de Munich au sein de Star alliance, avant même sa position de deuxième *hub* à côté de Francfort, Lufthansa avait choisi de participer au financement du nouveau terminal de l'aéroport munichois. Ce dernier a été mis en service fin juin 2003.

Cette participation était le premier investissement d'une compagnie aérienne dans un aéroport allemand et a permis à Lufthansa d'intervenir sur la planification et la réalisation du terminal. Cette coopération a permis aux deux partenaires de garantir et d'améliorer la qualité de la correspondance et des installations aéroportuaires ainsi que l'accessibilité. En contrepartie, ce partenariat, en privilégiant une seule compagnie ou alliance¹² crée une grande dépendance de l'aéroport.

A Munich, Lufthansa et ses partenaires de Star Alliance réalisaient déjà, en 2002, 65 % du trafic européen. Deux ans plus tard, ils contrôlent également la majorité des liaisons intercontinentales. Selon le tableau 4 ci-dessous, on constate que Star alliance dessert au total à peu près le même nombre de destinations que l'ensemble des autres compagnies aériennes. Cependant, c'est moins le nombre de destinations que le niveau des fréquences qui a évolué. En 2002, Star Alliance intervenait sur les liaisons européennes avec une fréquence moyenne de 23,6 vols par destination par semaine. En 2004, cette fréquence est passée à 25,1 vols par destination tandis que les autres compagnies affichaient seulement une fréquence moyenne de 15,6 vols par destination (contre 13,3 vols par destination en 2002). La part de marché de Star Alliance mesurée en nombre de fréquences est d'environ 65 %. En liaisons intercontinentales, le renforcement de la position de Star Alliance est encore plus apparent : de 47,6 % en 2002 sa part de marché est passé à 62,9 % en 2004.

membres: Finnair, Iberia, Aer Lingus and LAN Airlines ont rejoint l'alliance tandis que Canadian Airlines s'est retirée en 2000 après être rachetée par Air Canada. Malev a pris des premières mesures pour rejoindre Oneworld. *SkyTeam*, fondée en 2000 par Air France, Delta, AeroMexico and Korean Airlines (June 2000). CSA Czech Airlines, Alitalia, KLM, Continental Airlines and Northwest Airlines ont rejoint l'alliance plus tard. D'autres compagnies comme Aeroflot, China Southern Airlines, Air Europa, Copa Airlines, Kenya Airways and Tarom sont intéressées de rejoindre l'alliance.

Source: Tourism Futures International : Industry Issues and Trends - Airline Alliances, <http://www.tourismfuturesintl.com/special%20reports/alliances.html>, 15/09/2005.

¹² Albers, S., B. Koch, and C. Ruff. 2005. "Strategic alliances between airlines and airports - theoretical assessment and practical evidence." *Journal of Air Transport Management* 11(2):49-58.

Tab. 4: La part de marché de la Star Alliance dans le service régulier de l'aéroport de Munich

Destina- tion	Nombre de destinations				Nombre de fréquences				Part de la Star Alliance	
	Star Alliance		D'autres compagnies aériennes		Star Alliance		D'autres compagnies aériennes		Fréquences	
	2002	2004	2002	2004	2002	2004	2002	2004	2002	2004
Europe	79	83	73	71	1861	2085	972	1107	65,7 %	65,3 %
Intercon- tinentale	19	25	26	26	48	90	53	53	47,5 %	62,9 %
Total	98	108	99	97	1909	2175	1025	1160	65,1 %	65,2 %

Source: Albers; Koch; Ruff (2005), Table 4 : Development of scheduled services at Munich (2002-2004), p. 56 selon des données OAG pour janvier 2002 et janvier 2004

2. Statut et gestion des aéroports

Quant à leur statut, les aéroports allemands ont connu une évolution importante ces dernières années. Désormais, la plupart d'entre eux ont le statut d'entreprise privée même si le secteur public (c'est-à-dire l'Etat fédéral, les Länder et/ou les communes) reste toujours propriétaire ou détient au moins des participations importantes. Par exemple, la société d'exploitation de l'aéroport de Munich, la **Flughafen München GmbH**, est une société à responsabilité limitée appartenant à trois associés publics, l'Etat fédéral (26 %), l'Etat libre de Bavière (51 %) et la ville de Munich (23 %).

Même dans le cas des premiers aéroports partiellement privatisés (comme Francfort/Main, Düsseldorf, Hambourg, Hanovre, Hahn, Sarrebruck), les propriétaires publics sont toujours associés majoritaires :

Fraport AG, la société propriétaire et gestionnaire de l'aéroport de Francfort/Main, est une société anonyme où l'Etat fédéral (18,3 %) était jusqu'en octobre 2005 à côté du Land de la Hesse (31,9 %) et des « *Stadtwerke* » (c'est-à-dire des services techniques de la ville de Francfort avec 20,4 %) un des grands actionnaires bien que 29,4 % des actions soient détenues par le grand public. Depuis, l'Etat a cédé une participation de 11,6 %. Les actions restantes seront vendues à travers l'émission d'un titre échangeable. En revanche, Lufthansa, la compagnie aérienne dominante à l'aéroport, a pris une participation de 4,95 % dans les capitaux de Fraport.¹³ Cette dernière est de 10 % actuellement.¹⁴ Après son engagement financier dans la construction du nouveau terminal de l'aéroport de Munich mis en service fin juin 2003, c'est la première participation d'une compagnie aérienne dans une société gestionnaire d'aéroport. Fraport elle-même possède des participations dans les aéroports de **Hanovre** (30 % Fraport AG, 35 % la Basse-Saxe et 35 % la ville de Hanovre), de **Sarrebruck** (51 % Fraport AG, 48 % la Sarre et 1 % la ville de Sarrebruck) et de **Hahn** (65 % Fraport, 17,5 % la Rhénanie-palatinat et 17,5 % la Hesse).

Flughafen Düsseldorf GmbH appartient pour moitié à la ville de Düsseldorf et pour moitié à Airport Partners GmbH. Cette dernière regroupe Hochtief Airport GmbH (40 %), Hochtief Airport Capital KGaA (20 %) et Aer Rianta International (40 %). Aer Rianta, société gestionnaire de l'aéroport de Dublin, a été renommé le 01/10/2004, selon le State Airports Act

¹³ 2005. "Lufthansa will beim Frankfurter Flughafen mitbestimmen." in *Handelsblatt*, 28/10/2005.

¹⁴ 2006a. "Lufthansa sichert sich mehr Einfluss." in *Handelsblatt*, 27/03/2006.

2004, Dublin Airport Authority plc. L'autorité aéroportuaire de Dublin a repris ainsi tous les arrangements contractuels conclus par Aer Rianta.

Cette dernière détient également des participations dans l'aéroport de Hambourg : **Flughafen Hamburg GmbH** société anonyme à responsabilité limitée appartient à 51 % à la ville de Hambourg et à 49 % à HAP Hamburg Airport Partners GmbH & Co. KG (une coopération entre Hochtief Airport GmbH et Aer Rianta International).

3. Cadre juridique¹⁵

La loi relative au trafic aérien (LuftVG)¹⁶ et le règlement sur l'admission au transport aérien (LuftZVO)¹⁷ fixent le cadre juridique de l'activité des aéroports.

Concernant la réglementation des prix, le § 43 LuftVZO prévoit que le gestionnaire d'aéroport doit demander à l'administration compétente son autorisation pour ce qui touche aux redevances relatives au décollage, à l'atterrissage et au stationnement des avions ainsi que sur les taxes des voyageurs. Toutefois, la loi ne détermine que le champ d'application des prix mais pas leur montant. Selon ce paragraphe, les Länder sont compétents en matière de régulation même si le ministère des transports conserve son droit d'opposition. Les Länder sont à la fois propriétaires et régulateurs des aéroports. Dans la pratique, les aéroports demandent l'autorisation pour de nouveaux tarifs. L'autorité de l'aviation civile du Land – en tant que régulateur selon le § 42 LuftVZO – ne peut pas modifier les tarifs, elle peut seulement y faire opposition.

Il n'y a pas d'autorité réglementaire de l'aviation civile au niveau fédéral.¹⁸

En 2000, le gouvernement allemand a publié sa vision politique et stratégique pour les aéroports.¹⁹ Mais les Länder sont toujours compétents en matière de régulation des aéroports, et l'Etat – bien que co-propriétaire de certaines plates-formes – connaît des difficultés pour mettre en place une politique aéroportuaire cohérente puisqu'il n'existe pas d'autorité réglementaire au niveau fédéral.

4. Stratégies des aéroports

En dehors de l'émergence des deux grands *hubs* de Francfort et de Munich (cf. 1-3), d'autres évolutions ont marqué le transport aérien ces dernières années : le développement des compagnies *low cost* et la nécessité de prendre en compte les problèmes environnementaux.

¹⁵ Beckers, T., J.-S. Fritz, C. von Hirschhausen, and S. Müller. 2003. "Privatisierung und Re-Regulierung der deutschen Flughäfen unter Berücksichtigung internationaler Erfahrungen." Pp. 86. Berlin: Tu Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik.

¹⁶ Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

¹⁷ Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO)

¹⁸ L'office fédéral de l'aviation civile (Luftfahrtbundesamt) n'exerce pas de responsabilités au niveau de la régulation aéroportuaire.

¹⁹ Jansen, P. and K.-H. Weimar. 2000. *Zukunft der deutschen Verkehrsflughäfen: im Spannungsfeld von Verkehrswachstum, Kapazitätsengpässen und Umweltschutzelastungen*. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung (Veranstaltung am 12. Dezember 2000, Leipzig).

4.1. Essor des compagnies low cost

A côté des compagnies aériennes « traditionnelles », les compagnies à bas coûts (dites compagnies *low cost*) ont connu une forte expansion. En 2003, une douzaine de compagnies *low cost* ont desservi le marché allemand dont cinq compagnies allemandes²⁰ : Air Berlin, Germania Express, Germanwings, Hapag Lloyd Express et la DBA.

- **Segment de marché en croissance**

En 2002, les aéroports allemands comptaient environ 8,2 millions de passagers appartenant à ce segment de marché, ce qui correspond à 6 % du trafic aérien total. Entre 2002 et 2003, le nombre de voyageurs est passé à 16,9 millions pour atteindre 10 % du trafic aérien total en Allemagne – contre 15 % de part de marché des compagnies *low cost* à l'échelle européenne pour la même année. Entre 2003 et 2004, la part de marché des compagnies *low cost* a atteint 16 %²¹ du total du trafic aérien allemand.

- **Répartition du trafic low cost sur les différentes plates-formes**

La majorité des voyageurs *low cost* (13 millions de passagers) utilisait les aéroports internationaux tandis que les 4 millions restants empruntaient les aéroports régionaux. En effet, ce segment du marché se concentre sur un nombre limité d'aéroports. En 2003, 78 % du trafic relève de 4 aéroports (23 % à l'aéroport de Cologne/Bonn, 20 % à l'aéroport de Munich, 18 % à l'aéroport de Berlin-Tegel et 17 % à celui de Hahn). Les autres aéroports profitant du trafic des compagnies *low cost* sont Düsseldorf (6 %), Hambourg (4 %), Stuttgart (4 %), Berlin-Schönefeld (3 %), Lübeck (2 %) et Dortmund (1 %). Depuis avril 2004²², l'aéroport de Berlin-Schönefeld devrait avoir gagné des parts de marché grâce à l'accueil des compagnies Germanwings et Easyjet.

- **Division des tâches entre les aéroports de Francfort et de Hahn**

Quelques compagnies à bas coûts desservent l'aéroport de Francfort bien que Fraport, société gestionnaire de l'aéroport, vise une division des tâches entre les deux aéroports de Francfort et de Hahn en privilégiant le trafic de fret et des *low cost* à Hahn. Les compagnies *low cost* représentent la quasi-totalité du trafic de passagers de l'aéroport de Hahn.

- **Aéroports avec un trafic low cost important**

²⁰ Parmi les compagnies étrangères figurent BMI Baby, easyjet, Intersky, Ryanair, Sky Europe, Welcome Air...

²¹ Pompeo, L. and J. Kohlsaat. 2005. "Billigflieger in Europa - eine Boombranche vor dem Wendepunkt." Pp. 16. Frankfurt: McKinsey&Company.

²² Reinhardt-Lehmann, A. 2004. "Aktuelle Entwicklungen im deutschen und europäischen Billigflugmarkt." *Internationales Verkehrswesen* 56(4):140-143.

A l'aéroport de Cologne/Bonn (où se trouve la base de Hapag Lloyd Express HLE et Germanwings) la part des *low cost* s'élève à 52 % du trafic. Elle est de 25 % aux aéroports de Berlin-Tegel et de Dortmund et de 12,5 % à l'aéroport de Berlin-Schönefeld.

- **Poursuite de la croissance ? Conséquences sur les aéroports ?**

Compte tenu de la croissance des compagnies *low cost* ces dernières années, on s'attend, dans un avenir proche, à une concentration.²³ Déjà, on a pu constater le retrait de HLE de certains axes desservis en parallèle par Germanwings et Easyjet a renoncé à reprendre DBA. Seules les compagnies *low cost* Easyjet, Ryanair et Air Berlin ont commandé au total 300 avions à l'horizon 2012 (avec des options sur 350 avions supplémentaires).²⁴ On peut donc s'attendre à une hausse importante des capacités – sans doute trop importante par rapport à l'augmentation du trafic prévu pour les années à venir.

La croissance de la part du marché des compagnies *low cost* nécessite une meilleure adaptation aux besoins de ce segment de marché. Ce segment de marché est d'ailleurs intéressant pour les aéroports car il contribue à l'élargissement de leur zone de chalandise en attirant des voyageurs qui viennent de loin pour rejoindre l'aéroport de départ.

4.2. Aéroport de Francfort : coopération avec l'aéroport de Hahn, problèmes environnementaux et intermodalité

- **Répartition du trafic**

A Francfort, le trafic de passagers est orienté vers quatre marchés principaux : l'Europe hors Allemagne (46,8 % du total de passagers en 2004), l'Asie (15,9 % des passagers, surtout vers l'Extrême-Orient), l'Amérique du Nord (14,6 %) et l'Allemagne (14,4 %).²⁵ Au niveau du fret, le trafic est focalisé sur seulement deux marchés : l'Asie avec 48,9 % du trafic total de fret et l'Amérique du Nord avec 24,3 % en 2004.²⁶ Un autre segment important est le transbordement du courrier (141 000 t en 2002). Ce dernier a connu des changements structurels : le courrier international (dont 37,8 % intercontinental) augmente tandis que la part du courrier national (43,1 % en 2002) est en baisse. Un recul de 10 % entre 2002 et 2003 résulte surtout des restructurations du réseau postal nocturne opérées par la Deutsche Post.²⁷

- **Revenus**

Les revenus de Fraport proviennent essentiellement de l'aviation et du *ground handling*. Fraport en tant que société gestionnaire de l'aéroport est également très impliquée dans le

²³ Ibid.

²⁴ Pompeo, L. and J. Kohlsaat. 2005. "Billigflieger in Europa - eine Boombranche vor dem Wendepunkt." Pp. 16. Frankfurt: McKinsey&Company.

²⁵ Fraport AG. 2005. "Geschäftsbericht 2004: Drehscheibe in die Zukunft." Pp. 153. Frankfurt/Main., p. 63

²⁶ Ibid., p. 64

²⁷ Fraport AG. 2004. "Geschäftsbericht 2003: Substanz und Potenzial." Pp. 127. Frankfurt/Main.

ground handling. Ceci explique aussi pourquoi la part des activités commerciales n'est que d'environ 20 % dans le chiffre d'affaires. En 2004, les différents postes budgétaires ont été regroupés avec l'objectif de concentrer les activités de commerce, de location et de commercialisation de surfaces au sein d'une unité. En revanche, toutes les participations non intégrées dans les activités sur le site de Francfort ont été regroupées dans un poste intitulé « activités extérieures ». Les chiffres présentés dans le tableau ci-dessous tiennent compte de ces changements mais ne permettent pas la comparaison avec les années antérieures.

Tab. 4 : Chiffre d'affaires de la Fraport AG

	2003		2004	
	En millions d'€	Part	En millions d'€	Part
Aviation	551,7	30 %	626,2	31 %
Retail & Properties	369,0	20 %	373,9	19 %
Ground Handling	570,7	31 %	608,1	31 %
External Activities	342,9	19 %	389,9	19 %
Total	1834,3	100 %	1998,1	100 %

Source: Fraport AG (2005), p. 67-70

- **Coopération entre Francfort et Hahn**

Concernant les stratégies aéroportuaires, on constate une coopération entre les plates-formes de Francfort et Hahn. Fraport, société gestionnaire de l'aéroport de Francfort détient une participation majoritaire (65 %) dans l'aéroport de Hahn. Ainsi, elle souhaite développer en complémentarité les deux sites.

Ceci signifie surtout une répartition des trafics en réservant l'aéroport de Hahn au trafic *low cost* tandis que l'aéroport de Francfort, centre économique important, se concentre sur son rôle de *hub* et sur le trafic de voyageurs d'affaires. Ainsi Ryanair – installée à Hahn depuis 1999 – a choisi l'aéroport comme son *hub* continental²⁸ en 2001/2002. Concernant le fret, Hahn profite des capacités suffisantes et surtout d'un fonctionnement 24/24h sans restrictions d'horaires. Aeroflot, British Airways World Cargo et Qantas Freight figurent parmi les clients importants.

- **Restrictions de vols**

Par contre, l'aéroport de Francfort est soumis à des restrictions de mouvements d'avions, entre 20 h et 8 h,²⁹ devenues de plus en plus strictes, même s'il n'existe pas de véritable couvre-feu. Lors de la mise en vigueur des horaires des vols (été 2002), un contingentement de l'émission du bruit a été introduit. En se basant sur les 7 catégories d'avions différenciées selon le niveau sonore, chaque mouvement d'avion consomme des « points de bruit » qui sont ainsi déduits d'un compte qui représente un avoir maximal de points.

Lors des démarches administratives entreprises en 2003 par Fraport en vue de l'élargissement des capacités de l'aéroport, le gestionnaire aéroportuaire a demandé l'ouverture d'une nouvelle piste d'atterrissage/décollage en acceptant l'interdiction totale du trafic entre 23 h et

²⁸ Ne pas confondre avec la notion de *hub* lorsqu'on se réfère aux grandes plaques tournantes du trafic (comme Francfort, Paris, Londres ou Amsterdam).

²⁹<http://www.ausbau.flughafen-frankfurt.com/cms/default/rubrik/5/5902.nachtflugbeschraenkung.htm>; 20/02/2006

5 h et une limitation à 150 mouvements d'avions entre 22 h et 23 h ainsi qu'entre 5 h et 6 h. Ceci correspond aux recommandations de la médiation entre l'aéroport et les riverains. Les compagnies aériennes – surtout Lufthansa – s'y opposent. Lufthansa voit surtout la rentabilité de sa filiale cargo assurant aussi des livraisons jusqu'au lendemain matin compromise – même chez des clients aux Etats-Unis, ce qui n'est possible que grâce au décollage à 1 h 45. 40 % des vols réalisés par Condor (filiale charter de Thomas Cook AG dans laquelle Lufthansa détient une participation de 50 %) seraient concernés par un couvre-feu selon les horaires des services aériens, été 2005. Pour rentabiliser, il est nécessaire d'utiliser les avions au moins 18 heures par jour, ce qui correspond à trois rotations sur la liaison Francfort – Palma de Majorque et à deux rotations sur la liaison Francfort – Fuerteventura. Les avions desservant les liaisons à trois rotations et 75 % des liaisons à deux rotations arrivent forcément entre 23 h et 5 h à l'aéroport de Francfort. Une nouvelle piste d'atterrissage/de décollage créerait les capacités nécessaires surtout en début et en fin de journée.

- **Développement de l'intermodalité**

Presque toutes les grandes plates-formes aéroportuaires en Europe sont concernées par des restrictions de trafic et plus ou moins menacées par un couvre-feu (partiel ou total). Fraport accorde donc depuis quelques années une grande importance au développement de l'intermodalité, surtout de passagers. En 2004, déjà 18 % des passagers utilisaient les trains de grande distance pour rejoindre l'aéroport de Francfort desservi par 163 trains IC/ICE.³⁰

Ainsi le **projet « AIRail Service »**³¹ a été mis en oeuvre par Fraport, Lufthansa et la Deutsche Bahn sur les liaisons Stuttgart–Francfort–Stuttgart et Cologne–Francfort–Cologne. Ceci permet aux passagers de se rendre à l'aéroport de Francfort en train pour y prendre un vol international – de préférence longue distance - avec un seul billet. L'enregistrement des bagages se fait à la gare et les billets pour tous les vols en correspondance et pour le train y sont également délivrés. L'interconnexion de l'aéroport avec d'autres modes de transport fait intervenir trois dimensions : technique, commerciale et « politique » en associant différents acteurs. Le projet « AIRail Service » est un vrai succès : 7 trains sur la liaison Stuttgart-Francfort (73 minutes de parcours) depuis mars 2001 et 16 trains sur la liaison Cologne-Francfort (57 minutes) depuis le printemps 2003. 10 mois après l'inauguration du « AIRail Service » sur la liaison Francfort-Cologne 50 % des passagers³² ont opté pour le train.

La Deutsche Bahn coopère depuis 1992 – dans le cadre du **programme « Rail&Fly »**³³ – avec des compagnies aériennes (aujourd'hui Lufthansa et 86 autres compagnies aériennes³⁴)

³⁰ Fraport AG. 2005. "Geschäftsbericht 2004: Drehscheibe in die Zukunft." Pp. 153. Frankfurt/Main., p. 15

IC... Intercity, ICE... Intercity-Express (ce dernier est un train à grande vitesse)

³¹ Plus d'information sur le site : <http://www.bahn.de/p/view/mobilitaet/flug/airrail.shtml>

³² 2004. "Flughafen-Bahnhof Köln/Bonn vor der Fertigstellung - Ab 12. Juni mit ICE und Regionalzügen nach "CGN" - AIRail Frankfurt-Köln: 80.000 Passagiere - 90 Airlines und 30 Veranstalter bieten Rail&Fly, vom 09/05/2004." in *Rheinstrecken.de*, http://rheinstrecken.de/artikel.cfm?artikel_id=1187894372; 25/02/2006.

³³ Fraport AG. 2006. "2005 über 1,6 Millionen "Rail & Fly"-Passagiere, Pressemitteilung 07/06 vom 18/01/2006." Pp. 1. Frankfurt.

³⁴ Comme American Airlines, ANA, Bulgaria Air, Cathay Pacific Airways, China Airlines, China Eastern Airlines, Croatia Airlines, CSA Czech Airlines, Cyprus Airways, Delta Air Lines, Egypt Air, Emirates, Gulf Air, Iberia, Japan Airlines, LTU, Middle East Airlines, QANTAS Airways, Royal Air Maroc, Singapore, Airlines, SN Brussels, South African

et des tour-opérateurs (une trentaine à présent³⁵) pour permettre aux voyageurs d'utiliser leur billet d'avion pour se rendre en train à l'aéroport de départ. En 2005, environ 1,6 million de passagers de l'aéroport de Francfort ont profité de cette offre. « *Rail&Fly* » fonctionne, également pour les aéroports de Düsseldorf, de Leipzig/Halle, de Berlin-Schönefeld et de Cologne/Bonn qui disposent de leur propre gare ferroviaire. Une telle coopération a été mise en place entre la Deutsche Bahn et les compagnies aériennes Eva Airways, China Airlines, China Southern Airlines, Garuda Indonesian, Martinair, Air India et Air Astana pour la desserte de l'aéroport d'Amsterdam Schiphol depuis les gares de Cologne et de Hanovre.

Depuis 2001, la Deutsche Bahn a même signé un **accord de partage de réservations** avec les compagnies aériennes American Airlines, ANA, China Airlines et TAP Portugal. Celui-ci permet la réservation du trajet en train sous le numéro de vol de la compagnie aérienne. Sur les 163 trains IC/ICE desservant l'aéroport de Francfort par jour, 120 disposent d'un numéro de vol qui leur est attribué dans le cadre de ce système de réservation électronique intégrée.

Ces deux offres se différencient du projet « *AIRail Service* » car elles ne permettent pas l'enregistrement des bagages à la gare de départ ni la délivrance des billets. Elles représentent une première étape vers l'intégration de l'aéroport dans le réseau ferroviaire.

Airways, Syrian Arab Airlines, TAP Portugal, Tunisair, US Airways etc. (Mise à jour : 01/2006, plus d'informations : <http://www.bahn.de> → Mobilität&Service → Bahn&Flug → Rail&Fly)

³⁵ Comme TUI, L'TUR, Thomas Cook (plus d'informations : <http://www.bahn.de> → Mobilität&Service → Bahn&Flug → Rail&Fly ; mise à jour : 06/2004, 25/02/2006)

BELGIQUE

La politique aéroportuaire a été régionalisée, et ce sont les autorités publiques de la Région Flamande et de la Région Wallonne qui en sont responsables. Toutefois, l'aéroport national de Zaventem, bien qu'il soit localisé en territoire flamand, relève du gouvernement fédéral. En plus de l'aéroport de Zaventem, les principaux aéroports commerciaux belges sont situés à Anvers et à Ostende en région flamande, et à Bierset (Liège) et Gosselies (Charleroi) en région wallonne. Chacun a sa spécificité, ce qui n'exclut pas une concurrence parfois agressive.

1. Réseau des aéroports et trafic

- **Zaventem – aéroport national**

- 15,6 millions de voyageurs et 580 000 tonnes de fret en 2004.

- **Aéroport d'Ostende**

- 111 000 passagers et 98 000 tonnes de fret en 2004.

- **Aéroport d'Anvers :**

- 152 000 passagers et 4 300 tonnes de fret en 2004.

- **Aéroport de Bierset (Liège)**

- 384 000 tonnes de fret et 210 000 passagers en 2004

- **Aéroport de Gosselies (Charleroi)**

- 1 900 000 passagers en 2004

2. Statut et gestion des aéroports

- **Zaventem – aéroport national**

- **Autorité responsable des plans :** Etat Fédéral en collaboration avec « Brussels International Airport Company » (BIAC)

- **Autorité responsable principalement du financement de l'infrastructure** : l'Etat fédéral
- **Autorité responsable principalement de la maintenance** : BIAC, la société gestionnaire de l'aéroport dont l'actionnaire majoritaire était l'Etat Fédéral jusque récemment. C'est une société anonyme dont l'actionnaire majoritaire est maintenant le groupe australien « Macquarie Airport ».

- **Aéroport d'Ostende**

- **Autorité responsable des plans** : Région Flamande
- **Autorité responsable principalement du financement d'infrastructure** : Région Flamande. En fait, la Région Flamande est pratiquement la seule source. Un partenariat privé-public est en préparation pour un gros investissement à l'aéroport d'Anvers qui a besoin d'allonger sa piste.
- **Autorité responsable principalement de la maintenance** : Région Flamande. Quelques dépenses de maintenance sont financées par les ressources propres de l'aéroport (environ 10 %).
- **Autorité déléguée à la gestion, l'exploitation, et la concession** : Ministère des transports de la Région Flamande (Division des aéroports) avec un statut particulier pour la gestion semi-autonome des aéroports.

- **Aéroport d'Anvers :**

- **Autorités de financement et de gestion** : idem Ostende

- **Aéroport de Bierset (Liège)**

- **Autorité responsable des plans** : Région Wallonne
- **Autorité responsable principalement du financement d'infrastructure** : Région Wallonne via la Société Wallonne des Aéroports Régionaux (SOWAER).
- **Autorité pouvant être appelée à contribuer au financement** : Liège Airport SAB, la société de gestion
- **Autorité déléguée à la gestion, l'exploitation, et la concession** : Liège Airport SAB, société privée dont l'actionariat est composé de la S.L.F., Société Liégeoise de Financement (50 %), de la SOWAER (25 %), et de l'ADPM Aéroports de Paris Management (25 %).

- **Aéroport de Gosselies (Charleroi)**

- **Autorité responsable principalement du financement d'infrastructure** : Région Wallonne, via la SOWAER
- **Autorité pouvant être appelée à contribuer au financement** : Union Européenne dans le cadre du programme de développement régional du Hainaut « Objectif 1 ».
- **Autorité déléguée à la gestion, l'exploitation, et la concession** : Brussels South Charleroi Airport (BSCA) est une société anonyme (de droit privé) à laquelle est concédée la gestion de l'aéroport. Son actionnaire majoritaire est la société holding Sambrinvest, société anonyme qui gère les programmes d'investissements publics de la Région de

Charleroi en faveur des PME (Objectifs 1 et 2, INTERREG, et Région Wallonne).

- La gestion et le financement de l'aéroport de Gosselies ont donné lieu à des controverses et à une enquête de la Commission Européenne. La compagnie *low cost* RYANAIR, principal utilisateur de l'aéroport, a dû rembourser certaines aides financières jugées excessives qu'elle avait reçues de la Région wallonne.

3. Stratégies des aéroports

3.1. Aéroport national de Zaventem

- **Après la faillite de SABENA**

L'aéroport national de Zaventem a perdu le trafic de la SABENA lors de la faillite de cette compagnie. SABENA a été remplacée partiellement par la SN Brussels, mais celle-ci s'est concentrée essentiellement sur les vols européens continentaux. Le trafic de passagers a approximativement diminué de 25 % par rapport à l'année 2000 (avant la faillite de la Sabena). SN Brussels a toutefois relancé certaines lignes africaines rentables, sur lesquelles SABENA jouissait d'une certaine popularité. Certains autres vols transcontinentaux sont disponibles à Zaventem via des compagnies étrangères, mais le plus souvent il est nécessaire de transiter via un autre aéroport européen comme Paris, Francfort ou Amsterdam. Jusqu'à ce jour, l'aéroport n'est pas encore revenu à ses niveaux de trafic passagers de l'année 2000. SN Brussels est actuellement légèrement rentable, mais envisage à terme de se faire racheter.

- **Proximité de l'agglomération bruxelloise – inconvénient et avantage**

L'autre problème auquel est confronté Zaventem est sa proximité de l'agglomération bruxelloise et le bruit que les décollages et atterrissages causent à la population bruxelloise. Dans un contexte de discordance linguistico-communautaire, ce dossier est la source de deux problèmes : la répartition des vols au-dessus de l'agglomération et de ses divers quartiers à populations linguistiques différentes, et le niveau d'activité tolérable en particulier durant la nuit.

Le premier problème est loin d'être résolu malgré plusieurs années de discussions et contestations politico-juridiques. En effet, une solution doit être trouvée qui satisfasse trois parties : le gouvernement fédéral, la région flamande où se situe l'aéroport, et la région bruxelloise qui peut imposer des pénalités aux compagnies qui dépassent les normes de bruit fixées.

Le deuxième problème persiste également tant qu'un accord sur la répartition des vols et les normes de bruit n'est pas négocié. Toutefois, un de ses impacts est la décision récente prise par DHL de délocaliser son *hub* principal de Bruxelles vers Leipzig. En effet, DHL avait planifié une forte extension de ses opérations à Bruxelles, avec de nombreux vols de nuit, qui n'ont pu être acceptées dans le contexte des discordances politiques actuelles sur la répartition des vols et des normes de bruit.

Cela étant, Zaventem jouit d'un marché avantageux à Bruxelles et dans ses alentours où sont localisées de nombreuses activités internationales, parmi lesquelles celles de la Commission Européenne. Zaventem a certainement un avenir favorable comme aéroport important sur le marché européen. Sur le plan intercontinental, par contre, il est coincé entre Paris et Schiphol

(Amsterdam) qui ont développé de nombreuses liaisons extra-européennes. Il reste cependant la possibilité d'offrir une alternative intéressante pour une compagnie aérienne étrangère, par exemple américaine, qui ne voudrait pas affronter les difficultés d'aéroports dominés par des compagnies nationales.

De nombreux investissements ont été réalisés assez récemment dont une extension des terminaux et des parkings de voitures. Son accessibilité ferroviaire est en passe d'être améliorée avec des liaisons directes avec le nord du pays (Liège, Louvain et Anvers). Il est prévu également d'y faire passer les trains TGV Thalys.

- **Concurrence des aéroports de Liège et de Charleroi**

Il convient aussi de mentionner la concurrence que Zaventem subit des deux aéroports régionaux wallons, Bierset (Liège) et surtout Gosselies (Charleroi).

3.2. Aéroport de Charleroi

L'aéroport de Charleroi est situé à une demi-heure de Bruxelles en voiture et donc offre une alternative à Zaventem, en particulier pour la population du sud-est de Bruxelles. L'offre de vols de Charleroi est essentiellement celle de Ryanair qui propose de nombreuses destinations en Europe en vols directs. Ce sont souvent des destinations touristiques et vers des aéroports un peu plus éloignés des grandes villes européennes. Par contre, ses tarifs sont extrêmement concurrentiels pour des vols relativement courts sur lesquels les services à bord ne sont pas très recherchés. L'aéroport et Ryanair connaissent donc un réel succès auprès d'un certain type de clientèle. Pendant quelque temps, on peut dire que Ryanair a boudé l'aéroport, à cause des difficultés qu'il a rencontrées venant de la Commission Européenne. Mais cela semble être terminé car Ryanair vient d'annoncer une extension de ses vols et un plan de développement à long terme à partir de Charleroi. Une nouvelle aérogare est en construction.

Notons également la présence depuis peu de la compagnie polonaise WIZZAIR, qui propose des vols de/vers Varsovie et Budapest, ainsi que de l'italienne Air Service Plus qui dessert Pescara.

3.3. Aéroport de Liège

L'aéroport de Liège s'est développé surtout comme aéroport de fret, même s'il a aussi une activité de vols charters à destination touristique. Cet aéroport est devenu le *hub* principal du logisticien express TNT, filiale de la poste néerlandaise, lorsqu'elle a quitté l'aéroport de Cologne pour des raisons de limitation des nuisances sonores. D'autres compagnies aériennes cargo utilisent l'aéroport : Cargo Airlines, Emirates Sky Cargo, Emerald Airways, Icelandair et Air Limo. La plupart des compagnies charters qui couvrent le marché belge organisent des départs à partir de Liège.

Le gouvernement de la Région wallonne, qui soutient fortement le développement de l'aéroport dans le cadre du redéploiement régional, a adopté un plan de rachat et d'insonorisation de maisons dans le voisinage de l'aéroport. Une nouvelle aérogare vient d'entrer en service.

3.4. Les autres aéroports : Anvers, Ostende, Chièvres

L'aéroport d'Anvers est d'importance plus réduite. Il peut difficilement allonger sa piste pour accueillir de grands avions car il est trop proche de la ville et des voies de communications. C'est surtout un aéroport au service de la communauté des affaires anversoises. Un plan existe pour un petit allongement de la piste, mais il se heurte à des difficultés environnementales et de financement public/privé. Récemment, le ministre des travaux publics flamands a émis l'idée de la construction d'un nouvel aéroport régional au service de la région d'Anvers et de Zélande (Pays-Bas).

L'aéroport d'Ostende connaît aussi une activité réduite, surtout centrée sur le fret. Plusieurs compagnies cargo l'utilisent comme point de pénétration européenne : Egypt Air, Saudi Arabian Airlines et MK (UK).

L'aéroport de Chièvres, en Wallonie mais proche de Bruxelles et de la Flandre, est parfois cité pour remplacer Zaventem car il est situé dans une zone de faible densité de l'habitat. C'est un aéroport qui sert de base militaire aérienne pour l'OTAN.

Il est peu vraisemblable qu'un tel projet puisse se matérialiser dans un avenir proche pour diverses raisons : la capacité encore disponible à Zaventem, les rivalités régionales, le coût élevé, les objections environnementales et l'utilisation militaire actuelle.

ESPAGNE

1. Réseau des aéroports et trafic

En 2003, 17 aéroports ont enregistré un trafic supérieur à un million de voyageurs, représentant 94 % du trafic total aéroportuaire espagnol. Parmi ces 17 plates-formes, quatre se caractérisent par un trafic supérieur à 10 millions de voyageurs, totalisant 58 % du trafic sur le réseau géré par l'AENA.

Tableau 1 : Trafic de passagers des principaux aéroports espagnols (2003)

Aéroport	Nombre de voyageurs (milliers)
Madrid Barajas	35.398
Barcelone	22.482
Palma de Mallorca	19.185
Málaga	11.467
Gran Canaria	8.986
Tenerife-Sur	8.702
Alicante	8.147
Lanzarote	5.214
Ibiza	4.116
Fuerteventura	3.802
Tenerife-Norte	2.920
Bilbao	2.855
Menorca	2.690
Valencia	2.422
Sevilla	2.251
Girona	1.429
Santiago	1.336
La Palma	894
Vigo	842
Reus	833
Asturias	832
Jerez de la Frontera	800
Almería	759
San Javier	544
A Coruña	542
Granada	508
Pamplona	304
San Sebastián	279
Santander	251
Zaragoza	229
Melilla	224
Valladolid	198
Hierro	132
Vitoria-Gasteiz	99
Badajoz	47
León	32
La Gomera	28
Salamanca	22

Source : Ministerio de Fomento : Anuario 2004.

En termes de fret, les six premiers aéroports représentent 87 % du trafic de l'ensemble des aéroports espagnols ; les quatre premiers concentrent à eux seuls 73 % de ce trafic.

Tableau 2 : Trafic de fret des principaux aéroports espagnols (2003)

Aéroport	Trafic fret (milliers de tonnes)
Madrid Barajas	302,769
Barcelone	70,542
Vitoria-Gasteiz	44,03
Gran Canaria	38,938
Tenerife-Norte	24,011
Palma de Mallorca	20,523
Tenerife-Sur	9,235
Valencia	8,923
Zaragoza	7,744
Málaga	6,803
Lanzarote	6,595
Alicante	5,23
Santiago	4,953
Bilbao	3,829
Fuerteventura	3,637
Ibiza	3,542
Menorca	3,098
Sevilla	3,083
La Palma	1,533
Vigo	1,116
A Coruña	0,567
Melilla	0,522
Asturias	0,449
Girona	0,287
Valladolid	0,211
Pamplona	0,188
Jerez de la Frontera	0,161
Hierro	0,15
Granada	0,104
San Sebastián	0,103
San Javier	0,073
Almería	0,07
Santander	0,045
Reus	0,005
La Gomera	0,005
León	0,001

Source : Ministerio de Fomento : Anuario 2004.

2. Statut et gestion des aéroports

2.1. Gestion publique et centralisée

Les aéroports ayant un trafic commercial sont publics et gérés de manière centralisée par un établissement public de l'État (Ministère de *Fomento*) : l'AENA, acronyme dérivé d'Aéroports Espagnols et Navigation Aérienne.

L'AENA gère, à l'heure actuelle, 48 aéroports dits d'intérêt général dont plusieurs bases aériennes militaires ouvertes au trafic civil et un héliport (à Ceuta). Deux autres aéroports

devraient être ouverts prochainement. Le trafic est fortement concentré : les aéroports de Madrid, Barcelone et Palma de Mallorca accueillent à eux seuls plus que la moitié du trafic. En matière de fret, Madrid, Barcelone et Vitoria-Gasteiz concentrent presque les trois quarts du trafic.

L'organisation centralisée des aéroports espagnols empêche que ceux-ci jouissent d'une autonomie de gestion. Le modèle actuel est une conséquence des deux monopoles qui ont présidé au développement du transport aérien espagnol : celui des aéroports et celui de la compagnie Iberia.

En effet, le résultat du réseau aéroportuaire centralisé, au-delà de la péréquation en faveur des plates-formes déficitaires, a été le renforcement du *hub* madrilène qui absorbe des ressources plus importantes que celles correspondant à son trafic, au détriment des aéroports les plus fréquentés par le tourisme international (insulaires et Málaga) et même de l'aéroport de Barcelone.

2.2. Débat sur l'évolution du statut des aéroports

Le débat sur l'évolution du statut des aéroports s'insère dans le débat plus large de l'évolution du modèle territorial de l'État espagnol où les Communautés autonomes devraient renforcer leurs pouvoirs avec la réforme des Statuts d'autonomie en cours. Le débat sur la privatisation (ou la fin du monopole public) est également présent.

D'un modèle public et centralisé, on est à la recherche d'une autonomie de gestion aéroportuaire, à l'image de celle obtenue par les ports de commerce, de même que de l'ouverture vers les collectivités territoriales et des intérêts privés. Ce modèle peut être considéré comme un modèle de gestion partagée et mixte (public privé). D'autres prônent tout simplement le transfert des aéroports vers les Communautés autonomes afin que celles-ci puissent appliquer leur propre modèle de gestion.

Au milieu de ce débat, une nouvelle donne apparaît : la promotion privée ou par une collectivité locale ou une Communauté autonome de nouveaux aéroports (Ciudad Real Don Quijote, Castelló, Murcia), ce qui n'était pas prévu par la législation aéroportuaire espagnole. Par conséquent, une réforme s'impose où le concept même d'intérêt général va évoluer (actuellement cela veut dire une gestion publique et centralisée).

De même, l'aménagement des espaces aéroportuaires et de leurs alentours est un sujet d'actualité. Les conflits d'intérêt entre l'État, titulaire de l'aéroport, la Communauté autonome et les communes se sont accrus par la pression foncière et par l'apparition de nouvelles stratégies des acteurs locaux.

3. Les stratégies des aéroports

Dans le modèle d'organisation actuelle, c'est l'État qui fixe la stratégie. Ceci peut évoluer dans les prochaines années, et on verra apparaître sans doute des politiques aéroportuaires diverses selon les Communautés autonomes. On observe déjà ces politiques dans les associations ou lobbies pour la promotion des aéroports catalans ou des Baléares ou dans la décision de construire un nouvel aéroport en Région Murcia.

3.1. Développement des infrastructures

La stratégie de l'État est explicitée dans le PEIT (Plan Stratégique des Infrastructures et Transport). En outre, le PEIT propose l'élaboration d'un Plan sectoriel du Transport aérien à l'horizon 2012. Le PEIT contient une liste de priorités pour la période 2005-2008 :

- Système de nœuds multipolaire, fondé initialement sur Barcelone et Madrid afin d'éviter la congestion dérivée d'une excessive concentration (à Madrid). Correction de l'excessive centralisation du système aéroportuaire.
- Développement de l'intermodalité, notamment avec des liaisons TGV.
- Développement de nœuds logistiques aéroportuaires à Barcelone et Vitoria-Gasteiz qui viendraient compléter le nœud de Madrid.

En outre, d'importants travaux sont en cours, notamment à Madrid et Barcelone :

- Le 5 février 2006, le nouveau terminal T4 de l'aéroport de Madrid a été mis en service. Son coût est estimé à 6,3 milliards d'€, financés par l'AENA. 90 % de la capacité du terminal ont été attribués à la compagnie Iberia et ses alliées. Ce nouveau terminal de voyageurs a fait passer la superficie totale des terminaux de 200 000 m² à plus de 900 000 m² et le nombre de positions pour avions avec des passerelles (*finger*) de 35 à plus de 104. La plate-forme madrilène a également gagné en nombre de pistes qui est passé de 2 à 4. Le tout, pour en faire la « porte atlantique de l'Europe » et promouvoir une activité économique considérable afin d'augmenter sa contribution au PIB régional qui est actuellement de 13 %.
- Sur la plate-forme barcelonaise, après l'ouverture de la troisième piste, on travaille sur la construction d'un nouveau terminal de voyageurs (de 250 000 m²) et d'une zone d'activités logistiques dans le but de devenir le « grand nœud de liaison de l'arc méditerranéen ».

3.2. Rapports entre Iberia et l'AENA

Les accusations d'entente entre Iberia et AENA sont à l'ordre du jour bien que cette dernière devrait être neutre vis-à-vis des opérateurs aériens car elle qui distribue les droits de décollage et d'atterrissage (*slots*). L'AENA et Iberia favorisent ainsi l'aéroport de Madrid au détriment des ambitions d'autres aéroports espagnols.

• L'AENA

Dans le cadre de l'AENA, les aéroports n'ont pas d'autonomie de gestion et la marge de manœuvre pour réagir à la suppression de routes ou au retrait de compagnies reste étroite. De même, les décisions d'investir dans les aéroports sont prises par l'AENA qui les finance à partir des recettes provenant du trafic et des activités commerciales de l'ensemble des aéroports.

Les résultats économiques par aéroport ne sont pas publiés officiellement. Tandis que le discours appelle à la péréquation entre les plates-formes qui sont excédentaires et celles qui sont déficitaires, en réalité, les bénéficiaires des aéroports à forte vocation touristique ont financé les travaux d'élargissement de la plate-forme madrilène de Barajas. Depuis la création de

l'AENA en 1991, Barajas a concentré 60 % de l'investissement tandis que son trafic correspondait, en 2005, à 23 % de l'ensemble des aéroports espagnols.

Dans ce contexte, le Parlement espagnol a approuvé une résolution qui engage le gouvernement central à négocier avec le gouvernement catalan sa participation à la gestion des aéroports catalans, ce qui pourrait devenir le début d'une évolution de l'AENA vers une plus large décentralisation, en même temps que certaines activités de gestion aéroportuaire verraient l'entrée d'opérateurs privés.

- **Iberia**

Iberia, l'ancienne compagnie publique espagnole, a été privatisée en 2000/2001. Depuis quelques mois, elle a entrepris une restructuration de l'offre, répondant à une stratégie de concentration sur les lignes les plus rentables ainsi que sur les vols entre Madrid et l'Amérique Latine. De plus, elle vient d'annoncer sa participation à une nouvelle compagnie *low cost* dont le *hub* principal sera Barcelone et qui devrait lancer ses opérations en octobre 2006.

Les plans annoncés par Iberia ont provoqué de fortes inquiétudes : les institutions catalanes l'accusent de favoriser Madrid au détriment de Barcelone ; le syndicat des pilotes SEPLA y voit un repli de la compagnie en faveur de la nouvelle compagnie *low cost*, avec des salaires plus bas.

Tableau 1 : Actionnaires d'Iberia au 31 décembre 2005 :

British Airways et American Airlines	10,00 %
6 banques et caisses d'épargne espagnoles	17,39 %
Logista	6,49 %
El Corte Inglés	2,90 %
<i>Total noyau stable</i>	<i>36,76 %</i>
SEPI (société de l'État des participations industrielles)	5,2 %

Source : <http://grupo.iberia.es>

4. Abertis – groupe privé de gestion d'infrastructures de transport

L'entreprise Abertis affiche comme objectif de devenir un grand opérateur européen d'infrastructures pour la mobilité et les communications (autoroutes, aéroports, plates-formes de fret, réseaux de télécoms), avec le volume et la masse critique nécessaires pour entreprendre des activités aux Etats-Unis, en Amérique Latine et en Asie.

La stratégie d'internationalisation a débuté en janvier 2005 par l'achat de l'entreprise britannique TBI de gestion aéroportuaire. TBI est présente sur huit aéroports internationaux (en concession ou en propriété) : trois au Royaume-Uni (London Luton, Belfast International et Cardiff International), en Suède (Stockholm Skavsta), aux Etats-Unis (Orlando Sanford International) et en Amérique Latine (La Paz, Santa Cruz et Cochabamba, les trois aéroports principaux de Bolivie).

L'internationalisation d'Abertis s'est poursuivie en février 2006 par l'achat d'une partie de la SANEF, concessionnaire d'autoroutes en France. Après ces incorporations, la moitié du chiffre d'affaires du groupe se fait à l'extérieur de l'Espagne.

Abertis est présente dans 15 pays, compte plus de 11 000 salariés et gère directement plus de 3 300 km d'autoroutes. Actuellement, la composition de l'actionnariat est la suivante :³⁶

ACS (principal groupe espagnol BTP) : 24,8%
Groupe La Caixa : 23,3%
Caixa Catalunya : 6%
SITREBA : 5,5%
Autres : reste

En avril 2006, un processus de fusion entre Abertis et Austostrade, le principal concessionnaire d'autoroutes en Italie, avait été envisagé pour la fin de l'année, mais confronté à des obstacles imprévus (du côté italien) ce processus est pour l'heure remis en cause.

³⁶ Source : <http://www.abertis.com>

Après la libéralisation du Ciel, la dévolution des aéroports.

Inchangé depuis plus de cinquante ans, le statut des aéroports français vient de faire l'objet d'une nouvelle législation adoptée par le Parlement en mars 2005. Elle devrait remédier à un décalage croissant entre le droit et les faits. Complétée par la décentralisation des aéroports régionaux, c'est l'ensemble de la gestion des sites aéroportuaires qui est mis à plat pour les ouvrir aux collectivités locales et très prochainement au secteur privé. Les textes reproduisent la très forte hiérarchisation des aéroports entre ADP (Aéroports de Paris) qui est mué en société anonyme, les grands aéroports régionaux et ceux des DOM demeurant propriété de l'Etat et gérés par des sociétés aéroportuaires, et enfin les aéroports de proximité confiés aux collectivités qui le souhaitent. Le désengagement de l'Etat s'explique en grande partie par son incapacité à répondre aux besoins de financement d'une multitude d'infrastructures dont il a la charge, et son souhait de laisser aux acteurs locaux l'opportunité de leur développement.

En dehors de la gestion, on peut toutefois souligner le caractère très libéral de la politique d'aménagement du territoire qui met en concurrence acteurs politiques et sites sans véritable plan d'aménagement d'ensemble. Le rééquilibrage souhaité par la DATAR au profit des aéroports régionaux pour déconcentrer les sites parisiens et assurer une bonne accessibilité des métropoles régionales a peu de chance de voir le jour. Les nouvelles capacités d'ADP, le réseau des TGV et la venue de l'A380 plaident plus que jamais pour le renforcement de Roissy, alors que les grandes villes françaises ne présentent pas l'aire d'attraction suffisante pour alimenter des trafics intercontinentaux.

En quelques années le paysage aéroportuaire français est donc appelé à se diversifier profondément, selon les potentiels dont chaque site bénéficie. On passe d'un fort encadrement formel à une option qui se préoccupe moins des grands équilibres politiques et environnementaux que du développement économique de l'activité concurrentielle. Ce contexte est donc globalement favorable à l'initiative des collectivités et des entreprises privées. Les aéroports s'inscrivent toutefois dans une situation d'oligopole qui leur est défavorable. Ce sont les compagnies aériennes, au nombre particulièrement réduit en France, qui détiennent le véritable pouvoir de décision et peuvent faire jouer à leur profit une concurrence entre aéroports, sans jamais avoir à investir elles-mêmes dans des infrastructures rarement rentables.

1. Réseau des aéroports et trafic

1.1. Trafic

- **Une très forte concentration parisienne**

Sur les 180 aéroports ouverts au trafic commercial, 60 % des passagers aériens (soit 75 M) transitent par les aéroports parisiens, cette part s'élève à 90 % pour le fret. Aéroports de Paris (ADP) qui jouit d'un monopole dans un rayon de 60 km autour de la capitale était jusqu'en juillet 2005 un établissement public de nature spécifique. Depuis ADP a été transformé en

société anonyme et une partie mise en bourse. La société gère sur 6.600 hectares le plus grand domaine aéroportuaire d'Europe, composé majoritairement des plate-formes de Roissy, d'Orly et du Bourget et d'une douzaine d'aéroports. Air France y représente **53,4 % des mouvements d'avions**, la deuxième compagnie étant Lufthansa avec seulement 3,3 % des mouvements. Les aéroports parisiens occupent un poids économique croissant dans la région parisienne et comptent parmi les plus grands employeurs régionaux.

	Passagers 2004	Evolution	Rang mondial
Londres Heathrow	67,1 millions	+ 6,2 %	4
Paris Charles de Gaulle	51,26 millions	+ 6,56 %	7
Francfort	51,1 millions	+ 5,6 %	8
Amsterdam	42,5 millions	+ 6,5 %	9

Source : Les Echos 10/02/2005

Le *hub* d'Air France impose son modèle centralisateur pour le trafic domestique. Les disparitions récentes de compagnies aériennes ou leur rachat ont encore accru la dépendance des aéroports de province vis-à-vis de Paris et d'Air France. L'offre régionale est quasi-inexistante en matière de liaisons internationales extra-européennes ; les aéroports régionaux ne peuvent ainsi compter qu'avec des liaisons intra-européennes, ce qui suppose une dépendance accrue vis-à-vis des compagnies à bas coût. L'exemple de Bâle-Mulhouse avec Easy Jet est à cet égard très significatif ou l'évolution récente de Strasbourg-Entzheim qui a perdu les trafics de Ryanair au profit de sa voisine allemande, Baden.

- **Aéroports régionaux en comparaison avec les aéroports parisiens**

Aéroports	Trafics passagers 2004 (en millions)	Trafic fret avionné 2004 (en 1000 t)
Roissy	51,3	1876,9
Orly	24,0	116,1
Nice	9,34	11,8
Lyon	6,24	32,0
Marseille	5,76	43,06
Toulouse	5,61	46,2
Bordeaux	2,92	88,3
Bâle-Mulhouse	2,55	93,3
Strasbourg	1,94	0,6
Nantes	1,94	8,7
Point à Pitre	1,86	15,7
Fort de France	1,61	13,0
St Denis (Réunion)	1,60	28,3
Tahiti	1,45	13,4
Montpellier	1,33	12,4
Ajaccio	0,98	4,5
Vatry	-	19,1
Châteauroux	-	5,3

Source : ADP, UCCEGA

1.2. Les profils très contrastés des aéroports

- **ADP : les atouts et les quelques faiblesses du *hub* majeur**

La puissance d'Air France et de SkyTeam réserve un potentiel parisien accru par la connexion au système TGV. Les réserves foncières sont importantes. Les réserves techniques de capacité du pôle parisien ont été revues à la hausse³⁷. Elles offrent un indéniable atout pour ADP qui dispose de contraintes moindres que ses concurrents. Pour réduire la gêne, les couloirs aériens ont été retracés. En Ile-de-France, plus de deux millions de personnes sont survolées à moins de 3 000 mètres. Toutefois, la question de gêne sonore et de saturation qui avait été évoquée à plusieurs reprises ne semble pas être un frein : l'augmentation de la taille des appareils et l'amélioration de leurs performances techniques permet de rester à des seuils de nuisance comparables aux années précédentes. De fait, l'abandon du troisième aéroport parisien exigeait la levée de l'hypothèque capacitaire.

Le point faible du système est celui de la desserte du site : la question récurrente d'une liaison dédiée vers la capitale (CDG Express) est à l'étude, alors que le RER représente moins de 20 % des acheminements ! Et l'on évoque même l'interconnexion ferroviaire entre les sites de Roissy et Orly, une plate-forme qui s'est fragilisée dans le dispositif parisien avec la concentration d'Air France sur CDG.

Sur la plate-forme même, l'enjeu actuel est de développer les autres fonctions du groupe pour devenir une puissante entreprise de services : Paris Charles-de-Gaulle n'offre encore que 510 m² de commerce par million de passagers quand Heathrow propose 900 m².

- **La faiblesse relative des aéroports régionaux**

Attachés aux principales villes françaises, ces aéroports ont beaucoup de mal à s'affirmer hors de l'orbite parisienne qui a longtemps été la destination privilégiée. La concurrence avec le TGV ne cesse de se renforcer et leur fait perdre des parts de marché, d'où la nécessité de se développer vers les vols charters ou les destinations européennes. D'autant que leur aire de chalandise est limitée par une médiocre accessibilité ferroviaire. L'aéroport de Nantes est un bon exemple de cette nécessaire reconversion. La fragilité des fonctions de *hub* national est particulièrement marquée, liée aux turbulences qu'a traversées le monde aérien français. Ces dernières années, la disparition de nombreuses compagnies a ainsi durement affecté l'activité de Montpellier-Méditerranée, de Nice (Air Littoral en dépôt de bilan) ou de Clermont (Regional Airlines rachetée par Air France et menacée par l'attraction lyonnaise). Lyon (*hub* secondaire d'AF) a du mal à émerger. Seul l'aéroport de Nice, premier aéroport de province, dispose de vols intercontinentaux : il est à la fois plus éloigné de la capitale et offre une destination touristique majeure.

- **Les aéroports de proximité**

S'ils sont nombreux à rester dans une position très modeste, de petits aéroports ont su tirer leur épingle du jeu (Carcassonne, Dinard, Cahors, Bergerac). Les vols d'affaires qui ont été leur vocation initiale sont aujourd'hui dépassés pour certains d'entre eux par l'atout des *low*

³⁷ Techniquement selon la Cour des Comptes, « la capacité annuelle des pistes de Roissy Charles de Gaulle est estimée entre 750 000 et 900 000 mouvements ou encore de 85 à 100 millions de passagers, suivant que l'on retient une capacité de 120 mouvements par heure, ou, au vu de l'expérience d'aéroports étrangers comparables, un chiffre encore plus élevé. » in *Les aéroports de Paris*, p. 390 et suivantes, Cour des Comptes, *Rapport annuel* 2003.

cost – enjeu de développement touristique, ou zone pour l’entretien des petits appareils. Dans bien des cas, même non rentable, l’aéroport est soutenu par les CCI qui le conçoivent comme un élément d’aménagement du territoire. Ainsi les infrastructures du Sud-Ouest ont-elles contribué à l’accueil des Anglais et des Néerlandais dont les achats de résidences ont fait flamber l’immobilier. Il faut ici rappeler que certaines lignes intérieures sont financées par le FIATA (Fonds d’Investissement des Aéroports et du Transport Aérien).

- **Les aéroports de délestage**

Dans l’orbite parisienne, les aéroports de Beauvais – Vatry (200 km de Paris) – Châteauroux (260 km de Paris), les deux derniers pour le fret, misent sur la saturation des aéroports parisiens et jouent sur l’attractivité de leurs coûts et une accessibilité assurée 24h/24. L’abandon du 3^{ème} aéroport parisien leur laisse toute leur chance. A l’origine ancien aéroport de l’OTAN racheté par le Conseil Général de la Marne et constitué en société, Vatry a été raccordé à l’A26 et la nouvelle LGV Est passera à une vingtaine de km (gare de Reims). Son développement est important et le site se situe en 3^{ème} position pour le fret avionné derrière les aéroports parisiens. Son potentiel n’a pourtant pas su retenir le choix des expressistes FEDEX et plus récemment DHL qui s’est installé à Leipzig. On peut aussi rappeler qu’à CDG, 50 % du fret est en correspondance et la même proportion transportée dans des soutes d’avions de ligne, deux composantes qui peuvent handicaper des sites isolés dédiés au fret.

2. Statut et gestion des aéroports

2.1. Vers une révision de la place centrale de l’Etat

La séparation entre l’État régulateur et l’opérateur agissant pour son propre compte n’était pas assurée jusque là. Hormis la tutelle de cinq ministères, les aéroports sont soumis à un mélange complexe de responsabilités de l’Etat qui assure simultanément plusieurs fonctions : régulateur, concédant, propriétaire des terrains et des installations, contrôleur des redevances aéronautiques, contrôleur et garant des emprunts, responsable de services (police, douanes, sûreté...) etc. De ce fait, les responsabilités sont imbriquées et mélangées entre le concédant et le concessionnaire. De plus, l’Etat a été longtemps l’unique actionnaire d’Air France.

Mais l’omniprésence de l’Etat est aussi un handicap de par sa faible capacité d’investissement (moins de 10 % sur les 15 dernières années).

2.2. Evolution du cadre législatif

La législation relative aux aéroports français était obsolète. Le cadre juridique commun résultait d’une loi aéroportuaire de 1933 avec des textes réglementaires de 1955, qui concédait aux chambres de commerce et d’industrie la gestion et le développement de l’aéroport, dans le cadre de concessions de longue durée (cinquante ans). Ces concessions ont été en partie modifiées en 1997, remplacées à leur extinction par des concessions de très courte durée (entre 3 et 10 ans), dans l’attente que l’Etat redéfinisse un nouveau régime. Les parties étaient par ailleurs liées financièrement, les sociétés n’ayant pas la libre disposition des bénéfices tirés de l’exploitation aéroportuaire et l’Etat restant le garant ultime de l’endettement des

sociétés.

Le statut particulier d'Aéroports de Paris (ADP) n'avait pas évolué depuis 1945. Les structures semblaient inadaptées aux nouvelles conditions d'exploitation des infrastructures et aux défis auxquels elles doivent répondre. Les modifications du statut d'ADP ont occupé l'essentiel du texte et largement les enjeux du débat. Ce n'est que dans un second temps que le législateur a adjoint le cas des principaux aéroports nationaux. Les modifications de la législation s'articulent autour de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports³⁸ qui concerne ADP et les aéroports non décentralisés (principaux aéroports régionaux et des DOM). Les aéroports secondaires (aéroports décentralisés) sont quant à eux concernés par la loi d'août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, visant à favoriser le transfert des infrastructures aux collectivités locales.

2.3. Le nouveau statut d'ADP

La raison essentielle du **changement de statut d'ADP** est financière. ADP est aujourd'hui à la limite du ratio entre la dette nette et les capitaux propres. De l'ordre de 500 à 600 millions d'euros par an, l'investissement devrait atteindre 600 à 700 millions d'euros pour les deux années à venir. La capacité de financement d'ADP ayant été en 2003 de 353 millions d'euros, ADP est confronté à un besoin de financement de l'ordre de 150 à 350 millions d'euros par an. L'augmentation de son capital se heurte à l'insolvabilité de son unique actionnaire, l'Etat. Or de très lourds engagements financiers sont à prévoir pour qu'ADP puisse maintenir sa position européenne :

- rénovation du terminal 1, mise aux normes pour l'accueil à partir de 2006 de l'A380 (300 millions d'euros),
- extension des capacités d'accueil (charters),
- reconstruction du Terminal E dont la voûte s'est effondrée (750 ME investis – coûts pris en charge par les assurances),
- mises en service d'un nouveau satellite S3 en 2007 d'une capacité de 9 millions de passagers/an et, en 2008, du terminal 2G à vocation régionale d'une capacité de 3 millions de passagers par an,
- enfin, des investissements sont nécessaires pour développer les recettes non aéronautiques de l'entreprise, notamment pour valoriser son patrimoine immobilier et accroître ses surfaces commerciales.

Pour attirer les investissements extérieurs, il faut aussi assurer une bonne rentabilité, aujourd'hui plus faible à Paris que dans les aéroports de même envergure. L'amélioration des performances passe par des gains de productivité et aussi par la recherche plus forte d'activités marchandes hors transport. Il faut se réorienter d'un simple service vers une activité entrepreneuriale diversifiée. Appliquer la vérité tarifaire en ce qui concerne les redevances aériennes et développer les sources immobilières permettrait d'accroître les recettes de 56 millions d'euros par an d'ici 2007. **Améliorer la rémunération des fonds propres est un impératif**³⁹.

³⁸ <http://www.senat.fr/rap/l04-049/l04-0491.pdf> et <http://www.senat.fr/rap/a04-054/a04-0541.pdf>

³⁹ Ainsi, selon la direction de l'entreprise, la rentabilité des grands aéroports européens est en moyenne de 7,5 %. Le ROCE du groupe Aéroports de Paris, malgré une amélioration de 1,6 point en 2003, atteint seulement 5,3 %.

La transformation d'ADP en **société anonyme** dont l'Etat reste détenteur à 100 % dans un premier temps avant de s'ouvrir aux capitaux des collectivités franciliennes ou privées s'aligne sur l'évolution de ses concurrents (BAA⁴⁰, Fraport et Amsterdam-Schipol).

La transformation en société lève les contraintes du principe de spécialité (art.6). En revanche, le statut de droit privé des personnels n'est pas touché par le texte. D'après ses promoteurs, la loi préserve intégralement les actuelles missions de service public d'ADP qu'un « cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat » doit préciser. Il peut s'appuyer sur la détention de la majorité du capital, le contrôle maintenu sur les terrains par le biais d'un droit d'opposition à leur vente et la définition d'un cahier des charges que devra respecter ADP. Il n'existe en revanche aucune garantie pour l'Etat de pouvoir récupérer des terrains aménagés. L'Etat conserve le contrôle des tours de contrôle, certains équipements techniques tels que les radars. On peut enfin souligner que cette mutation statutaire a été effectuée en concertation avec la direction d'ADP.

2.4. Les aéroports de province

La propriété des aéroports est diverse. Certaines CCI (aéroports de Béziers, St Etienne, La Rochelle par ex.) et certaines collectivités territoriales (aéroports de Grenoble⁴¹, Chambéry, Biarritz, Vatry etc.) disposaient déjà en propre de leurs infrastructures. Les premières sont directement gérées par les CCI ; les collectivités ont recours à des Sociétés d'Economie Mixte ou font appel à des opérateurs privés. A côté de cela, l'essentiel des aéroports français (151) demeure la propriété de l'Etat qui en avait très majoritairement confié l'exploitation aux CCI. Ce sont surtout ces derniers dont le statut va évoluer. Une dévolution des infrastructures est en cours, dans la logique de l'acte 2 de la Décentralisation.

Pour ces aéroports civils encore contrôlés par l'Etat, les nouvelles dispositions législatives prévoient deux grands cas de figure dont on peut ici donner les contours :

- **Les aéroports régionaux non décentralisés (Loi du 20 avril 2005) ; la création de sociétés aéroportuaires**

Il s'agit des principaux aéroports régionaux (une douzaine dont Bordeaux, Nice, Marseille etc.) et des aéroports d'Outre-Mer. Du fait de leur importance pour l'aménagement du territoire, la propriété des installations et du site est transférée à une société aéroportuaire de droit privé. **Son capital est réparti à hauteur de 60 % pour l'Etat, 25 % pour les CCI et 15 % pour les collectivités locales** (certaines trouvent ce montant trop faible). Il ne s'agit que d'une répartition initiale appelée à évoluer au profit des collectivités, mais aussi des investisseurs privés. La pérennité du noyau dur public n'est donc pas assurée. Les modalités d'ouverture sont encore sujettes à discussion⁴². Les concessions font une dérogation à la règle (loi Sapin) puisque les CCI peuvent choisir de prolonger leur concession sans appel d'offre

⁴⁰ British Airports Authority - BAA (Heathrow, Gatwick, Stansted, Glasgow, Edinburgh, Aberdeen, Southampton)

⁴¹ La ville de Grenoble a par exemple opté pour une délégation de service public privée de 5 ans au profit de Kéolis, Vinci.

⁴² Les CCI plaident ainsi pour un droit de préemption sur les parts de l'Etat, à leur profit et à celui des collectivités locales. Car aujourd'hui, rien ne semble précisé sur l'entrée future des partenaires privés dans le capital des aéroports français. La création de ces nouvelles sociétés et l'attribution automatique de la concession pose par ailleurs des problèmes juridiques d'ouverture de principe des marchés publics.

public. Le rôle des CCI, à la fois concédant et concessionnaire, peut cependant poser problème. Le transfert des personnels CCI vers les sociétés aéroportuaires est prévu avec une période de transition de 10 ans.

- **Les aéroports décentralisés (Loi du 13 août 2004) ; un transfert gratuit vers les collectivités**

La propriété du site et des infrastructures est transférée à titre gratuit aux collectivités qui en font la demande. Au même titre que les 17 ports d'intérêt national, la loi de décentralisation d'août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales prévoit pour les 151 aéroports et aérodromes le transfert vers les collectivités territoriales de la propriété, du mode d'exploitation et du choix de l'exploitant. Elles peuvent se prononcer avant juillet 2006 pour un transfert effectif au 1/1/2007. Le transfert de ces infrastructures souvent peu rentables est compensé par le versement financier au titre de la dotation globale de décentralisation (DGD). Or, la plupart de ces aéroports sont fortement déficitaires. Ainsi plusieurs cas peuvent se présenter :

- si une seule collectivité se manifeste, le transfert lui est accordé,
- si plusieurs souhaitent reprendre le même site, le Préfet désignera « l'autorité la plus compétente », en fonction du rayonnement de l'aéroport,
- enfin, pour les sites où aucune demande n'est formulée, le Préfet désigne l'autorité la plus pertinente et lui impose la reprise (libre à elle ensuite de fermer le site).

Une entière liberté de gestion sera laissée aux collectivités concernées.

Tant pour le transfert que pour la concession, des transformations à plusieurs vitesses sont donc à prévoir en fonction des enjeux économiques et politiques des aéroports concernés. Les CCI qui craignent de perdre la gestion soulignent que les collectivités vont être tentées d'utiliser le foncier à d'autres fins que le transport. Pour une cinquantaine d'aéroports, cela ne devrait pas poser de problème, car les collectivités exercent déjà toutes les compétences au titre de la mutation domaniale.

Sans chef de file identifié (comme cela est de règle dans la décentralisation française), se dessine le risque de concurrence entre les trois niveaux de collectivités et les établissements publics locaux pour le contrôle de l'infrastructure (à savoir les villes ou communautés d'agglomération, les départements et les régions) qui disposent de compétences en matière de développement économique et/ou d'aménagement du territoire. Certaines régions ont opté pour la coordination régionale (Bretagne), ailleurs cela peut conduire à une concurrence entre projets (aéroport de Perpignan)⁴³, mais aussi à des partages (cf. Lourdes). Toutefois, les sociétés aéroportuaires assurent en principe la possibilité d'une ouverture à tous les échelons de décision locale.

3. Politiques publiques

3.1. Aéroports et politique d'aménagement du territoire

- **Echelle nationale**

⁴³ *Ville & Transport* du 01/06/2005.

Le concept d'un **réseau aéroportuaire** se substituerait au « troisième aéroport parisien », s'appuyant à la fois sur les aéroports du Grand Bassin parisien et sur l'affirmation des grands aéroports régionaux (Lyon-Satolas, projet de l'aéroport de Notre-Dame des Landes près de Nantes en 2012). Mais jusqu'à présent cette perspective tarde à se structurer effectivement. L'unique alternative d'offre de liaison transatlantique depuis Satolas a été abandonnée après quelques mois de mise en œuvre. Le système TGV et les perspectives de l'A380 semblent confirmer la place centrale de CDG. La notion de réseau avait été déjà défendue par le Conseil Economique et Social, mais reste sans véritable effet. Le projet structurant du CIADT de la DATAR de 2003 qui cherchait à améliorer l'accessibilité des métropoles régionales pour des destinations européennes ne semble pas non plus avoir eu l'effet escompté. Le rapport allait jusqu'à évoquer l'avantage d'escale pour des compagnies européennes et une articulation plus systématique air/grande vitesse ferroviaire⁴⁴.

Faut-il alors penser que le développement à venir des sites parisiens empêche l'accroissement des aéroports de province ? Comment assurer la montée en puissance d'un aéroport comme Lyon-St Exupéry ?

Enfin, il faut rappeler que l'accessibilité aéroportuaire du territoire national a des zones d'ombre. Elles correspondent pour l'essentiel au Bassin Parisien et à ses franges, ainsi qu'à certaines zones de massifs. A cet égard, on peut mesurer l'importance du rôle joué par le FIATA pour le désenclavement des territoires grâce à des aéroports comme Agen, Aurillac, Bergerac, Castres, Cherbourg, La Rochelle, Le Puy, Périgueux, dont ne dispose pas « l'auréole du vide » autour de la capitale.

• Echelle locale

L'investissement des acteurs locaux, collectivités et CCI, est très fort et conduit souvent à une surenchère : une fois l'investissement réalisé, il faut subventionner les trafics en les justifiant par des retombées économiques.

La loi du 23 février 2004 instaure les **communautés aéroportuaires**⁴⁵ comme « l'outil d'une meilleure gouvernance du territoire d'influence des grands aéroports ». Les missions de la communauté aéroportuaire dont le financement sera principalement assuré par le Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires, le produit des sanctions prononcées par l'autorité de contrôle des nuisances sonores et par la contribution volontaire des entreprises et des collectivités seront de 3 ordres :

- corriger les atteintes à l'environnement et à la qualité de vie des riverains (aide à l'insonorisation des logements, limitation des nouvelles constructions),
- permettre aux riverains de bénéficier des retombées économiques de l'aéroport en termes d'emplois, par le renforcement des moyens de formation et des moyens de transport,
- mener une politique de communication et d'information en direction des riverains.

Précédant la loi, ADP⁴⁶ a lancé des initiatives sur 109 communes et 4 départements pour entamer un dialogue et prévenir les conflits avec les riverains en assurant le développement économique du pôle aéroportuaire (pays de Roissy, plan de déplacements d'établissement et

⁴⁴ DATAR, *Pour un rayonnement européen des métropoles françaises*, CIADT, déc. 2003

⁴⁵ Voir http://www.assemblee-nationale.fr/12/dossiers/communautes_aeroportuaires.asp

⁴⁶ Aéroports Magazine n°344, déc. 2003

projets de développement local autour de CDG).

3.2. L'actualisation des redevances aéroportuaires

Le dernier point essentiel du projet de loi consiste en la **modernisation du calcul et du recouvrement des redevances aéroportuaires**. Celles-ci pourront désormais intégrer la rémunération des capitaux investis par les exploitants des aéroports, ce qui permettra une clarification et un assainissement de leur situation économique et financière. Jusqu'alors annuelle, la négociation des redevances pourra faire l'objet d'un contrat pluriannuel avec l'Etat (jusqu'à 5 ans), donnant une meilleure visibilité aux exploitants d'aéroports et aux compagnies aériennes. Les modulations tarifaires ne devraient pas reposer sur les horaires (garantissant le fonctionnement du *hub* d'Air France) mais sur des domaines tels que l'impact environnemental, la capacité des avions ou leur stationnement sur les parkings.

4. Stratégie des aéroports parisiens – de nouvelles ambitions

4.1. Les visées internationales d'ADP

En France, le choix explicite est de conforter le développement de l'aéroport d'Ile de France face aux autres *hubs*. S'il existe un plafonnement du nombre de mouvements, une certaine tolérance semble être accordée pour les vols de nuit malgré les efforts de restriction entre 0h00 et 5h00. Un transfert de ces vols vers des aéroports du grand bassin parisien ne semble pas avoir abouti. Selon la Cour des Comptes, la capacité annuelle des pistes de Roissy-Charles de Gaulle est estimée entre 750 000 et 900 000 mouvements. En 2004, on a dénombré 526 707 mouvements : la marge de croissance reste grande.

Le groupe Aéroports de Paris via sa filiale **ADPM** (ADP management) a signé un nouveau contrat avec l'Aéroport International de Pékin dont elle détient 6,6 % depuis 2000. ADPM est aussi active au Mexique, en Egypte, en Algérie, au Cambodge, en Belgique et en Guinée.

ADPi (ingénierie et architecture), concepteur et aménageur d'aéroports et de grands équipements publics (66 % par ADP et 34 % par Vinci), a été créé en 2000. Son activité qui s'est développée en Asie (Opéra de Pékin) s'étend au Proche Orient (Emirats du Golfe).

4.2. De nouveaux acteurs issus du privé

Kéolis : la filiale de la SNCF gère déjà l'aéroport d'Agen, de Grenoble et d'Angers depuis 1998. Elle a cédé sa participation au capital de Vatry qu'elle détenait aux côtés de l'aéroport de Montréal, du groupe canadien Lavallin et de Sogaris des CCI régionales. Elle assure en partie la desserte en bus des parkings de CDG.

Véolia Environnement assure le nettoyage des plates-formes aéroportuaires.

Vinci Airports intervient aux côtés d'ADP à l'étranger et souhaiterait s'implanter en France. Vinci est présente dans les services aéroportuaires depuis plus longtemps et participe aux activités de fret et d'assistance à l'international (Francfort, Bangkok). Elle détient en commun avec ADP une partie du capital d'ADPi. N°1 mondial des concessions, de la construction et

des services associés, Vinci Airports est un acteur important dans le domaine aéroportuaire, capable de prendre en charge la concession complète d'un aéroport dans toutes ses dimensions financières, techniques et commerciales et d'apporter un service adapté aux compagnies aériennes, grâce à son expertise en matière de services au sol. N°3 mondial des services au sol et leader mondial de l'assistance cargo, Vinci Airports (20 000 salariés dans le monde) gère directement ou en partenariat 17 aéroports, est présent dans plus d'une centaine d'aéroports et offre à près de 300 compagnies aériennes une gamme complète de services aéroportuares⁴⁷. En France, Vinci gère les aéroports de Grenoble (2003) et de Chambéry (2004), mais c'est aussi un candidat à l'ouverture du capital des grands aéroports français, au premier rang desquels ADP.

4.3. Position du transport aérien face au TGV

A l'inverse de l'Allemagne, la plupart des aéroports français sont mal desservis par la grande vitesse ferroviaire. La SNCF fondait son offre de grande vitesse en opposition à l'aérien. Lille est le meilleur exemple d'une métropole disposant d'une très bonne accessibilité sans aéroport significatif. La desserte par TGV a surtout un intérêt de complémentarité pour un *hub* continental. La desserte de l'aérogare 2 dont peut se prévaloir CDG est un indéniable atout pour l'extension des aires de chalandise qui profite d'abord à Air France. Localement, l'arrivée du TGV a bouleversé la donne aérienne dans la vallée du Rhône et aura bientôt des effets dans les régions desservies par le TGV Est. Par rapport à l'offre aérienne, l'aire de pertinence de la grande vitesse ferroviaire se limite à 1000 km et 4 h, au-delà son impact reste très faible.

4.4. Opportunités et risques des low cost

Aujourd'hui, moins de 10 % du trafic est assuré en France par les compagnies *low cost*. Le TGV limite leur pénétration et Air France a pu anticiper les risques de concurrence. Leur progression pourrait aussi être ralentie par l'augmentation du prix du carburant. Mais si les compagnies *low cost* soulignent qu'elles s'adressent à une nouvelle clientèle, les litiges tarifaires et juridiques opposent régulièrement les deux types de compagnies aériennes. L'ancrage territorial des *low cost* reste très volatil : ainsi Ryanair a quitté Clermont et Reims. Les petits aéroports sont soumis à une plus forte dépendance, tandis que les plus importants cherchent une diversification des trafics, à l'exception de Nice où EasyJet représente plus du quart des passagers. Il y a, en outre, peu de chance que ces compagnies à bas coûts développent des participations financières dans des aéroports, hormis dans un *hub*.

⁴⁷ <http://www.vinci-airports.com>

1. Réseau des aéroports et trafic

La Grèce possède un réseau de 44 aéroports civils, relativement dense par rapport à la taille de ce pays d'environ 10 millions d'habitants. Pourtant, la densité du réseau s'explique par la géographie du pays et surtout par le nombre très important d'îles. Pour la desserte des îles, le transport aérien constitue la seule alternative au transport maritime et, par comparaison, il est moins dépendant des conditions climatiques en hiver. Ainsi, parmi les 44 aéroports du réseau grec, 27 sont situés sur les îles (24 sur les îles de la mer Egée et 3 sur les îles Ioniennes). A titre comparatif, le transport maritime côtier s'appuie sur un réseau de 138 ports de toute taille dont 96 ports se situent sur les îles.

Le système du transport aérien du pays est complété par un réseau de 88 hélicoptères, essentiellement situés sur des îles qui ne possèdent pas d'aéroport. Les hélicoptères soutiennent le besoin d'un total d'environ 1 500 vols par an pour des raisons d'urgence (transfert rapide de personnes pour des soins médicaux, etc.).

1.1. Hiérarchie du réseau

Parmi les 44 aéroports grecs, 26 sont internationaux. En fonction de leur rôle dans le système du transport aérien, une typologie hiérarchique en trois niveaux peut être établie :

1^{er} niveau : Les « portes » d'entrée/sortie du pays

Cette catégorie comprend trois aéroports: « Eleftherios Venizelos » d'Athènes, « Macédoine » de Thessalonique et « N. Kazatzakis » d'Héraklion en Crète. L'aéroport d'Athènes est le *hub* principal du réseau et le site de transit primordial vers les destinations finales. L'aéroport de Thessalonique constitue un *hub* secondaire national, tourné vers les Balkans tandis qu'Héraklion s'appuie sur sa dynamique touristique propre.

2^{ème} niveau : Les destinations de forte dynamique touristique

Cette catégorie comprend plusieurs aéroports desservant des destinations touristiques principales dont le trafic présente une saisonnalité forte. Il s'agit des aéroports de Rhodes, Corfou, la Canée, Mykonos, Santorin, Cos, Naxos, Lesbos, Chios, Skiathos, Samos, Lemnos, Céphalonie, Zakynthos, Préveza. Cette catégorie comprend aussi les aéroports de certaines villes moyennes du pays comme Kavala, Alexandroupolis, Ioannina, Kozani et Kalamata.

3^{ème} niveau : Les petits aéroports d'intérêt local

Il s'agit d'aéroports avec une infrastructure minimale, destinés à servir de petits appareils. Ils sont essentiellement situés dans les petites îles périphériques d'accessibilité problématique.

1.2. Catégories d'aéroports

Le trafic aérien de passagers en Grèce croît fortement tant pour le transport international que pour le transport domestique. Dans l'ensemble, le pays compte environ 40 millions de passagers par an tandis que la part du fret est très réduite. Il faut noter que le trafic de transit est limité à environ 2 millions de passagers par an.

Selon le trafic de passagers, on peut diviser les aéroports grecs en trois catégories:

- a) *Aéroports avec un trafic de passagers supérieur à 5 000 000 de passagers :*
Cette catégorie comprend les aéroports d'Athènes (environ 15 millions de passagers) et d'Héraklion de Crète (environ 5 millions).
- b) *Aéroports avec un trafic de passagers entre 1 000 000 et 5 000 000 de passagers :*
Cette catégorie comprend les aéroports de Thessalonique, Rhodes, Corfou, Kos, La Canée, Zakyntos.
- c) *Aéroports avec un trafic de passagers inférieur à 1 000 000 de passagers :*
Tous les autres aéroports appartiennent à cette catégorie. De plus, il n'y a que les aéroports de Lemnos, Ioannina et Karpathos qui enregistrent un trafic de plus de 100 000 passagers.

L'analyse du trafic révèle la forte hiérarchie du réseau grec avec la dominance d'Athènes – et secondairement de Thessalonique et Héraklion – et une répartition très étendue de petites parts de trafic sur les aéroports périphériques.

1.3. Le produit touristique comme force motrice du transport aérien

Le constat que le trafic aérien en Grèce est très saisonnier (environ 80 % de l'activité annuelle se concentre sur la période entre avril et octobre) révèle son lien fort avec le produit touristique. A l'exception d'Athènes et de Thessalonique – dont la part du trafic pour motifs professionnels est importante – et les aéroports des villes moyennes de la Grèce continentale, le trafic des autres aéroports est presque exclusivement lié au tourisme. Les analyses récentes ont montré que plus de 80 % des touristes provenant d'autres pays qui visitent la Grèce utilisent le transport aérien. Au niveau de l'Union Européenne, ce pourcentage s'élève à 96 %.

Le fait que la Grèce est géographiquement éloignée de la plupart des pays européens (distances supérieures à 1 000 km et dans plusieurs cas autour de 3 000 km) explique en grande partie cette part modale. Mais au-delà des spécificités géographiques, le produit touristique est très dépendant des stratégies des tour-opérateurs qui offrent des paquets de services de plus en plus intégrés. Le secteur des tour-opérateurs se concentre mondialement et crée une situation d'oligopole. Réalisant des économies d'échelle importantes, les tour-opérateurs acquièrent un pouvoir de négociation considérable avec la possibilité de réservations massives. Ainsi, ils exercent une pression énorme sur les prix d'hébergement hôtelier, des services touristiques divers et notamment sur les prix de services de transport. Dans ce marché compétitif par les prix, l'activité des tour-opérateurs influence considérablement le choix des destinations touristiques et, notamment, favorise la croissance des vols charters. Dans les aéroports touristiques grecs (Héraklion, Rhodes etc.), le trafic

charter est supérieur au trafic régulier. Plus généralement, les schémas de flux de transport aérien sont très influencés par les dynamiques touristiques et donc très sensibles à tout changement de stratégie du secteur des tour-opérateurs.

2. Statut et gestion des aéroports

Les aéroports ont été créés par des fonds publics et possèdent un statut public. Le nouvel aéroport d'Athènes « Eleftherios Venizelos » constitue le seul exemple de projet développé sur la base d'un partenariat public privé (PPP). Sa gestion est concédée à un consortium international pour 30 ans (durée des travaux comprise) sous le *leadership* du constructeur allemand *Hochtief*. Le nouvel aéroport « Eleftherios Venizelos » a remplacé l'ancien aéroport « Helliniko » d'Athènes, qui n'a plus d'activité. Le déménagement s'est effectué en une nuit, au début des années 2000, pour pouvoir accueillir le trafic lié aux Jeux Olympiques de 2004.

Le Service de l'Aviation Civile, un organisme public sous la tutelle du Ministère des Transports, est responsable de la planification, du développement, de la maintenance et des modalités de fonctionnement des aéroports.

3. La stratégie aéroportuaire

3.1. Les grandes lignes de la politique aéroportuaire

La politique aéroportuaire fixée par le Service de l'Aviation Civile et le Ministère des Transports répond aux objectifs suivants :

- Fonctionnement d'un réseau de transport aérien dense et régulier afin d'assurer la cohésion géographique et sociale du pays ;
- Encouragement et développement du tourisme qui constitue une des sources primordiales du revenu national ;
- Promotion de la politique communautaire sur l'intégration des régions périphériques d'accessibilité problématique, notamment des îles, et développement d'un territoire européen intégré ;
- Développement de l'infrastructure aéroportuaire et augmentation de sa capacité de service pour satisfaire une demande future et créer les conditions d'une attractivité plus forte ;
- Inscription de cette politique dans une politique intégrée d'aménagement du territoire et de l'environnement.

Ainsi, le développement d'un réseau aéroportuaire relativement dense – par rapport à la taille et à la population du pays – relève plutôt d'une nécessité sociale et nationale : le besoin de la cohésion géographique et sociale de ce pays présentant une dispersion de la population sur une multitude d'îles dans l'archipel de l'Égée et de la mer Ionienne.

Ce critère a défini, en partie, la politique du transport aérien. Plusieurs lignes régulières liant Athènes ou Thessalonique aux petites et moyennes îles, non viables en termes d'économie de marché, sont subventionnées par l'Etat. Le transport aérien présente donc un sens fort de

« service public ». Cette politique s'inscrit aussi à l'actif de la politique européenne des transports concernant les lignes de service transport d'intérêt national.

3.2. Les grandes plates-formes

Au-delà de la dimension « publique » du transport aérien, toute autre stratégie est essentiellement liée au rôle du nouvel aéroport d'Athènes et, secondairement, aux aéroports de Thessalonique et d'Héraklion. L'ambition de l'aéroport d'Athènes est de constituer un *hub* important entre l'Europe d'une part, l'Asie et le Moyen Orient d'autre part. Pourtant, cette ambition n'est pas concrétisée pour l'instant. Parmi les explications possibles, on peut citer les tarifs plutôt élevés de l'aéroport pour la prestation des services terrestres, ce qui semble une nécessité du concessionnaire pour amortir les fonds privés. Par ailleurs, l'aéroport « Eleftherios Venizelos » d'Athènes subit la forte concurrence des aéroports de Milan (Malpensa) et d'Istanbul.

Quant à l'aéroport de Thessalonique, le renforcement des liens économiques entre la Grèce et les autres pays des Balkans après leur intégration dans une économie de marché lui a donné plus d'importance. Les conditions sont favorables pour que cet aéroport devienne un *hub* secondaire tourné vers les Balkans.

L'aéroport d'Héraklion par contre ne constitue pas un *hub*. En revanche, la Crète est une île de taille considérable avec une forte dynamique économique et démographique ainsi qu'une grande attractivité, ce qui a permis à l'aéroport d'Héraklion de devenir un noeud important de liaisons aériennes internationales.

Pour appliquer cette politique, le gouvernement a développé un programme essentiellement axé sur ces trois aéroports :

- La création du nouvel aéroport d'Athènes « Eleftherios Venizelos » sur une stratégie PPP présentée ci-dessus ;
- Des travaux d'extension de capacité et de modernisation des aéroports de Thessalonique et d'Héraklion ont été inscrits au 3^{ème} Cadre Communautaire de Support pour la période 2000-2006.

Parallèlement, des travaux de modernisation d'envergure plus modérée sont prévus pour un certain nombre d'autres aéroports du pays.

Une contribution communautaire de 50 % (3^{ème} Cadre Communautaire de Support) est prévue pour le financement des travaux des aéroports de Thessalonique (coût total des travaux d'environ 245 millions d'euros) et d'Héraklion (coût total des travaux d'environ 14,7 millions d'euros). Par contre, les travaux de modernisation des petits aéroports ainsi que les travaux de maintenance sont financés essentiellement grâce à une redevance instaurée par le Service de l'Aviation Civile et perçue sur tous les billets vendus.

3.3. Le rôle des compagnies aériennes

Les stratégies aéroportuaires sont évidemment liées aux stratégies des compagnies aériennes. A ce propos, il faut évoquer l'exemple de Lufthansa, qui a été considérée comme un partenaire potentiel important, mais n'a pas pour l'instant modifié considérablement le fonctionnement de son réseau pour investir à l'aéroport d'Athènes.

Actuellement, le pavillon grec comprend deux compagnies aériennes : *Olympic Airlines*, qui est établie depuis très longtemps, et *Aegean Airlines*, qui est présente depuis plus d'une décennie. Toutes les deux utilisent comme *hub* central l'aéroport d'Athènes et partagent presque à égalité le trafic domestique. A la suite d'un appel d'offre international, Olympic a aussi pris en charge les lignes non viables d'intérêt national qui sont subventionnées.

- **Olympic Airlines**

Olympic a été très longtemps la compagnie aérienne « nationale » même si elle appartenait à l'armateur Onassis jusqu'au milieu des années 1970 quand l'Etat l'a « nationalisée ». Au-delà de son réseau étendu à l'échelle nationale, européenne et intercontinentale, Olympic avait le monopole des services aéroportuaires terrestres (*handling*) des aéroports grecs. Pourtant, ceci n'est plus le cas du nouvel aéroport d'Athènes depuis son ouverture. Depuis plus de deux décennies, la compagnie connaît des problèmes économiques importants, liés en grande partie aux coûts fixes très élevés face à une concurrence accrue aux niveaux national et mondial. Comptant plus de 7 000 employés (toutes catégories confondues), les accords de travail conclus avec l'administration de la compagnie pendant sa « période d'or » et les employés ont été très avantageux pour ces derniers. Depuis, il s'avère extrêmement difficile pour l'administration de procéder à un mode de gestion plus souple, entièrement adapté aux critères d'économie du marché; les syndicats de la compagnie sont forts et leur résistance à plusieurs tentatives de réforme des statuts salariaux et de la gestion en général a été considérable. Les gouvernements ont eu du mal à assumer le coût politique de ces tentatives.

Depuis longtemps, Olympic Airlines est une Société Anonyme dont l'actionnaire est l'Etat. La politique de l'Etat consiste, depuis quelques années, à privatiser la compagnie. A la recherche d'un investisseur stratégique, deux appels d'offre internationaux n'ont pas donné de résultats satisfaisants. Le gouvernement est en train d'élaborer un nouveau projet de réforme de la compagnie ayant pour but la privatisation.

- **Aegean Airlines**

Aegean est fondée sur des capitaux privés. Elle opère sur presque toutes les lignes du réseau national, exerçant une concurrence forte sur Olympic. Elle a aussi développé un réseau européen, offrant essentiellement des liaisons entre la Grèce, l'Italie et l'Allemagne. La compagnie est dynamique sur les marchés national et européen. Récemment, elle a conclu un accord de partage de codes de vol avec Lufthansa.

L'Italie est un des premiers pays en Europe pour la demande de transport aérien de passagers et de marchandises. Mais les opérateurs italiens, soit au niveau des compagnies aériennes, soit au niveau des infrastructures de service, n'ont pas su en profiter pour gagner une position de « leader ».

1. Réseau des aéroports et trafic

1.1. Demande de transport aérien

Le voyageur italien est très disposé à utiliser le mode aérien pour quatre raisons principales :

- les grandes distances entre le Nord et le Sud (comprenant les grandes îles de Sicile et de Sardaigne), le mauvais service proposé par les chemins de fer – une situation qui s'est détériorée vers la fin de 2005,
- la délocalisation de nombreuses unités de production vers l'Europe de l'Est, la Chine, le Maghreb,
- la tendance de plus en plus forte des Italiens à passer leurs vacances à l'étranger.

Le marché domestique de passagers est le plus grand au niveau européen en termes d'offre de places (places disponibles par semaine en 2003: 730 000 par rapport à 674 000 en Grande Bretagne et 660 000 en Allemagne), mais la compagnie nationale, qui pendant longtemps a pu jouir d'un monopole, se trouve en grande difficulté et risque de finir comme Sabena ou Swissair.

Le marché du cargo et notamment le marché du fret express sont semblables à ceux de l'Allemagne mais à peu près 60 % des flux de marchandises utilisent les aéroports suisses, français, allemands ou belges.

En termes de trafic total (national + international + transit), après les trois grands aéroports de Milan Malpensa, Rome Fiumicino et Milan Linate se situent Venise et Catania avec plus de 5 millions de passagers et Bergamo Orio al Serio, Naples ainsi que Rome Ciampino avec plus de 4 millions.

⁴⁸ Rédigé par Sergio Bologna, Fondazione Micheletti di Brescia, avec la collaboration de M.me Nadia Di Paola et M. Fedele Iannone, Logica (Naples).

Tableau 1 : Les aéroports italiens

PASSAGERS (Janvier à Décembre 2005)													
N°	Aéroport	National	%	International	%	Transit	%	Trafic commercial total	%	Aviation générale	%	TOTAL	%
1	Alghero	632.019	10,2	441.032	5,2	5.620	18,0	1.078.671	8,1	1.172	3,1	1.079.843	8,1
2	Ancône	195.112	-4,8	269.425	-7,0	13.858	-44,4	478.395	-7,9	7.534	-14,7	485.929	-8,0
3	Bari	1.234.331	-4,2	376.077	-13,1	45.418	-8,5	1.655.826	-6,5	3.497	-56,1	1.659.323	-6,7
4	Bergame	542.149	32,5	3.784.518	30,3	25.467	18,0	4.352.134	30,5	4.009	14,9	4.356.143	30,5
5	Bologne	1.164.326	31,4	2.456.449	25,0	70.178	24,7	3.690.953	26,9			3.690.953	26,9
6	Bolzano	48.051	18,5	14.479	64,8			62.530	26,4	5.573	-25,2	68.103	19,7
7	Brescia	110.664	352,1	292.747	-6,9	3.011	-39,5	406.422	18,1	3.518	9,7	409.940	18,1
8	Brindisi	654.861	1,3	125.510	17,5	12.097	11,2	792.468	3,7	1.910	18,2	794.378	3,7
9	Cagliari	2.118.449	2,1	223.081	13,7	10.786	34,4	2.352.316	3,2	3.480	0,4	2.355.796	3,2
10	Catane	4.182.881	1,5	984.484	2,4	21.773	-4,5	5.189.138	1,7	3.559	0,6	5.192.697	1,7
11	Crotone	81.380	-4,8	1.835	-88,0			83.215	-17,4	2.006	1,3	85.221	-17,0
12	Cuneo	5.296	-81,9	3.865	10,0	557	-85,5	9.718	-73,5	9.224	-10,6	18.942	-59,6
13	Florence	615.712	23,9	1.077.048	9,0			1.692.760	14,0	10.543	3,5	1.703.303	13,9
14	Foggia	5.741	-21,4					5.741	-21,4	1.968	-6,1	7.709	-18,0
15	Forlì	228.742	-37,0	331.152	-24,1	3.009	-66,1	562.903	-30,3	2.438	3,7	565.341	-30,2
16	Gène	645.276	-0,8	355.579	-12,0	3.783	-70,4	1.004.638	-5,8	8.650	8,6	1.013.288	-5,7
17	Lamezia T.	925.952	-13,1	229.342	15,2	6.943	-18,6	1.162.237	-8,8	884	-31,7	1.163.121	-8,8
18	Milan LIN	6.594.694	3,6	2.491.305	-3,5	2.608	2,9	9.088.607	1,6			9.088.607	1,6
19	Milan MXP	3.121.155	-9,7	16.378.003	9,5	131.356	-1,4	19.630.514	5,8			19.630.514	5,8
20	Naples	2.547.823	-1,7	2.003.538	0,9	26.930	-39,3	4.578.291	-1,0	10.404	8,4	4.588.695	-0,9
21	Olbia	1.116.329	-6,3	494.354	45,0	34.770	16,5	1.645.453	5,3	25.765	8,8	1.671.218	5,4
22	Palerme	3.068.914	-1,5	738.684	15,1	21.708	-10,6	3.829.306	1,3	2.570	2,1	3.831.876	1,3
23	Parme	42.648	-11,3	14.062	3,2	242	-45,2	56.952	-8,4	4.477	-25,1	61.429	-9,8
24	Perugia	23.738	-12,8	28.483	7,6	35	-86,4	52.256	-3,1	2.559	7,4	54.815	-2,7
25	Pescara	100.834	14,0	244.047	1,2	49		344.930	4,6	5.547	9,0	350.477	4,7
26	Pisa	393.191	-17,4	1.925.135	25,2	9.774	-6,9	2.328.100	15,0	6.743	-16,9	2.334.843	14,9
27	Reggio Cal.	392.301	44,4	5.788	607,6			398.089	46,1			398.089	45,9
28	Rimini	38.395	-1,9	226.782	-25,7	14.457	105,4	279.634	-20,4	3.858	10,8	283.492	-20,1
29	Rome CIA	308.543		3.880.786	54,5	3.867	-8,3	4.193.196	66,6	41.803	8,3	4.234.999	65,7
30	Rome FCO	12.080.147	-3,6	16.127.893	7,0	475.400	-5,9	28.683.440	2,0	16		28.683.456	2,0
31	Sienne	732	-31,6	1.704	-25,3			2.436	-27,3	10.071	-25,2	12.507	-25,6
32	Torino	1.705.492	-3,6	1.412.884	4,3	20.382	121,5	3.138.758	0,2	10.049	9,6	3.148.807	0,2
33	Trapani	385.612	0,7	2.194	-88,5	845	-90,1	388.651	-5,3	1.084	144,1	389.735	-5,2
34	Trévise	113.748		1.177.659	33,2			1.291.407	46,1	8.891	-11,9	1.300.298	45,4
35	Trieste - Ronchi dei L.	363.835	-5,0	237.784	-7,0	9.408	-9,0	611.027	-5,8	4.732	1,4	615.759	-5,8
36	Venise	1.751.642	-12,1	4.030.453	5,1	30.315	-1,1	5.812.410	-0,8	13.089	7,0	5.825.499	-0,8
37	Vérone	900.186	-0,9	1.707.507	-1,3	35.469	-20,6	2.643.162	-1,5	6.493	30,6	2.649.655	-1,4
	Total		-0,4		10,6		-5,7		5,5		-1,6		5,5
		48.440.901		64.095.668		1.040.151		113.576.684		228.116		113.804.800	

Source : Assoaeroporti 2006

1.2. La situation d'Alitalia

Alitalia, quand elle se trouvait dans une position monopoliste, n'a pas su ou voulu profiter des grandes opportunités offertes par une demande domestique que seulement les compagnies *low cost* ou les compagnies nationales étrangères ont été capables de stimuler ou de « découvrir » dans les dernières années.

- **L'Autorité Antitrust contre la prédominance d'Alitalia**

En 2001, les mesures de l'Autorité Antitrust contre la position dominante d'Alitalia ont permis l'établissement d'une concurrence sur de nombreuses liaisons nationales sur lesquelles se sont lancées d'autres compagnies, dans une guerre de prix agressive. Pendant la période 2002 - 2003, la forte concurrence sur le marché national a déterminé une situation d'excès de l'offre, qui a mis en difficulté les acteurs, tous plus ou moins déjà affaiblis par des taux de rentabilité négatifs. Selon une étude de la société de recherche CERTET, qui portait sur les bilans de 2002, aucun opérateur n'arrivait à couvrir ses coûts avec les recettes du trafic. En particulier, Alitalia, Meridiana et AirOne, présentes sur l'axe Milan - Rome, pouvaient présenter un bilan positif seulement grâce à la gestion extraordinaire.

La prise de position des Autorités Antitrust touchait la compagnie nationale dans une phase très difficile de son existence. L'entrée en service du *hub* de Malpensa, longuement contesté par les autorités de l'Union Européenne, imposait à la compagnie nationale une réorganisation de ses services.

- **Modèle de deux *hubs***

Obligée pour des raisons politiques de se positionner sur deux *hubs* (Rome Fiumicino et Milan Malpensa), bloquée sur la défense de la ligne Milan - Rome, qui lui apporte les 20 % de ses recettes, Alitalia était confrontée à un scénario de l'offre qui changeait radicalement avec l'apparition sur le marché italien de plus de 20 compagnies *low cost*, qui ont rapidement élargi leur réseau de destinations.

La défense de la part d'Alitalia de sa position dominante sur la ligne Milan - Rome a compliqué les problèmes d'utilisation du *hub* de Malpensa, parce que la pression des autorités locales a convaincu la compagnie de continuer à utiliser pour cette ligne l'aéroport de Milan Linate, avec une dispersion des ressources contraire à la philosophie du « *hub and spoke* ».

Finalement, Alitalia intervient sur deux *hub* au niveau national (à la place d'un seul, comme Air France avec CDG, Lufthansa avec Francfort, British Airways avec Londres); un des deux *hub*, Milan Malpensa, est un demi *hub*, parce que la ligne la plus rentable de Alitalia, Milan - Rome, utilise l'autre aéroport de Milan, Milan Linate. Les liaisons *feeder* entre les aéroports régionaux et Fiumicino/Malpensa sont un autre élément de faiblesse. La compagnie a perdu enfin son monopole sur la ligne Milan - Rome qui est desservie maintenant par trois opérateurs dont un, qui n'est pas à proprement parler une compagnie *low cost* – AirOne contrôlée par Lufthansa –, a une part de marché importante (environ 35 %).

Etant un marché national prometteur, un marché international très dynamique compte tenu de l'attraction touristique du pays et un marché avec une ouverture retardée mais très permissive, le territoire italien est devenu une niche, envahie par les compagnies *low cost*. En 2003, 30 compagnies aériennes étaient présentes sur le marché italien, par rapport à 18 sur le

marché français, 29 sur le marché allemand et 18 sur le marché anglais. Mais trois seulement avaient une part de marché supérieure à 14 %.

Il suffit de rappeler ces conditions de base pour en comprendre les effets au niveau des aéroports.

2. Politiques publiques

Avec le Décret du 8 septembre 2004, n° 237 concernant des « mesures urgentes » pour la réorganisation du secteur de l'aviation civile, le gouvernement italien a traduit en norme nationale la volonté du Parlement Européen et du Conseil d'« ouvrir le ciel » à la concurrence selon les règlements CE n° 549/2004, n° 550, 551 et 552/2004 du 10 mars 2004.

Le 9 novembre 2004 la conversion en loi (n° 265) du décret a apporté certaines modifications concernant aussi la gestion des aéroports.

La loi n° 265 fixe donc le cadre réglementaire fondamental pour l'organisation des opérations aéroportuaires.

Au niveau gouvernemental, les compétences du Ministère des Infrastructures et des Transports comprennent :

- la vigilance sur les organismes responsables des opérations, ENAC (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile), ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo) et Aero Club d'Italia,
- l'exécution des contrats de programme avec les organismes cités,
- l'approbation des taxes, des droits et des redevances aéroportuaires,
- l'évaluation du plan des investissements,
- la veille sur le marché et le recueil de données statistiques,
- les concessions pour les services aériens de ligne,
- la vigilance sur le respect des normes et des paramètres de sécurité,
- l'orientation et la vigilance sur l'activité de certification.

La modification la plus importante par rapport aux normes précédentes (loi n° 144 du 17 mai 1999 et décret n° 250 du 25 juillet 1997) concerne l'attribution des compétences de l'Autorité de Vigilance exclusivement à ENAC (réglementation technique, contrôle, certification, licences etc.) même pour les activités d'assistance au vol, tandis que ENAV devait se limiter aux prestations de services.

Les mouvements des véhicules à terre et la gestion des espaces d'arrêt des avions dans les aéroports étaient confiés aux sociétés de gestion des aéroports.

Un autre élément important de la nouvelle législation concerne la vérification par l'ENAC du respect des obligations prévues par les actes de concession (investissements, amélioration de la qualité du service, sécurité etc.) de la part des sociétés de gestion et, dans le cas où les engagements pris avec l'Etat ne soient pas respectés, l'émission de sanctions et la renégociation des conditions de concession.

La loi n° 265 renvoie à une nouvelle initiative législative en matière de propriété des aéroports et des espaces autour des aéroports.

3. Statut et gestion des aéroports

De nombreux aéroports sont gérés par des sociétés contrôlées par les administrations locales (communes, provinces, régions) ou par les chambres de commerce. Selon certains observateurs, la gestion de la part des communautés locales serait un obstacle à la privatisation, parce qu'elles ne sont pas disposées à renoncer à une source importante de revenu. En effet, certaines gestions privées ont été critiquées pour leur manque d'efficacité et des gestions publiques/privées – comme celle de l'aéroport de Venise – ont été portées comme exemple de bonne administration, soit du point de vue du « *business* », soit du point de vue du service public.

La Commune de Milan détient 84,56 % du capital de la SEA (Società di Gestioni Aeroportuali), gestionnaire de Milan Malpensa et Milan Linate et présent aussi à Bergame Orio al Serio avec 49,98 % du capital de la société de gestion SACBO. Les 14,56 % restants de la SEA sont contrôlés par la Province de Milan. SAVE est la société de gestion des aéroports de Venise qui détient aussi la majorité des actions des sociétés de gestion de Trévise et de Padoue. Le principal actionnaire de SAVE est Marco Polo Holding (famille Benetton); le restant est partagé entre la Commune de Venise, la Province de Venise et de petits actionnaires. La privatisation la plus importante a concerné les deux aéroports de Rome, dont la société de gestion AdR (Aeroporti di Roma) a comme principaux actionnaires Leonardo srl (50,8 %) et le fond d'investissement Macquarie Airport Luxembourg (44,68 %). Un autre cas intéressant est Naples, géré par une société dont le principal actionnaire (65 %) est British Airports (BAA). La Commune de Naples et la Province de Naples ont 12,50 % chacune. Avec 5 % du capital la SEA de Milan est présente à Naples aussi.

Les formes de gestion prévues par la législation italienne sont les trois suivantes :

- gestion directe par le Ministère des Transports,
- gestion en concession partielle, où est confiée à la société concessionnaire la perception des droits d'embarquement des passagers et des taxes sur la marchandise (mais pas des droits aéroportuaires),
- gestion en concession totale, la plus fréquente (Rome, Milan, Bergame, Venise, Gêne, Turin, Ancône, Bologne, Brescia, Lamezia Terme, Olbia, Palerme, Perugia, Pescara, Pisa, Reggio Emilia, Trévise, Vérone, Bari, Brindisi, Foggia, Taranto, Naples Florence).

L'organisme qui administre le système des concessions est l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) suivant les règles de la loi 9 novembre 2004 n° 265.

4. Stratégies des aéroports

4.1. Décentralisation des services, fragmentation du réseau

La situation de départ présentait déjà une grande fragmentation : sur une centaine d'escales enregistrées, 43 ont le statut d'aéroport communautaire.

Rome Fiumicino et Milan Malpensa sont les deux aéroports considérés à un niveau international mais l'attraction touristique d'une ville comme Venise a permis à son aéroport d'attirer un trafic international aux dimensions considérables. Tandis que la politique des compagnies étrangères, qui n'étaient pas satisfaites des conditions d'exercice de Malpensa,

ont intensifié les services directs pour les aéroports régionaux, qui représentent des bassins très intéressants de clientèle, comme Bologne.

Le phénomène de décentralisation des services vers les aéroports régionaux s'est intensifié indépendamment des stratégies des compagnies *low cost*. D'une part, la forte tendance de la clientèle à utiliser un aéroport à proximité, la poussée vers l'autonomie au niveau des infrastructures des provinces du Nord, qui sont au centre d'importants « districts industriels » et ont un revenu par habitant très élevé, comme Turin, Vérone, Brescia, Trévise. La localisation proche des centres d'attraction touristique comme Florence, Pise ou Naples, a attiré vers leurs aéroports des services internationaux plus développés que les services domestiques. D'autre part, Bari, Palerme, Catania, Cagliari, Olbia sont des aéroports caractérisés par des concentrations importantes de services intérieurs, car leur fonction est essentiellement de rapprocher les citoyens du Midi et des îles de la capitale ou des centres de l'économie et de la finance comme Milan. Bari est au centre de la région du Midi la plus performante en termes économiques, Palerme et Catania sont au service des liaisons avec la Sicile, Cagliari et Olbia gardent la même fonction pour la Sardaigne. Les aéroports des grandes îles et les compagnies aériennes qui les desservent ont aussi des obligations de service public.

Bien avant l'arrivée massive des compagnies *low cost*, la tendance fondamentale en Italie visait donc la décentralisation des services et des flux au détriment des aéroports majeurs et accentuait une situation de fragmentation préexistante.

Le tableau suivant, concernant le trafic de passagers en 2005, donne une vision très claire de ce que l'on vient de dire. Observons le nombre de passagers des vols *internationaux* dans les aéroports suivants :

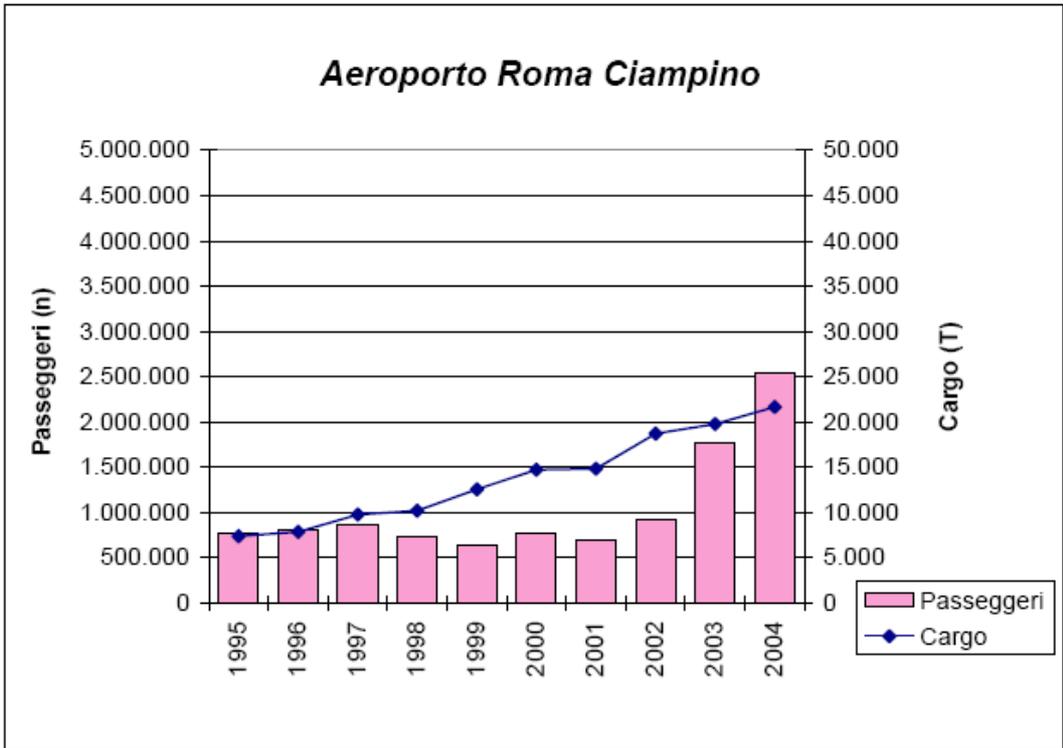
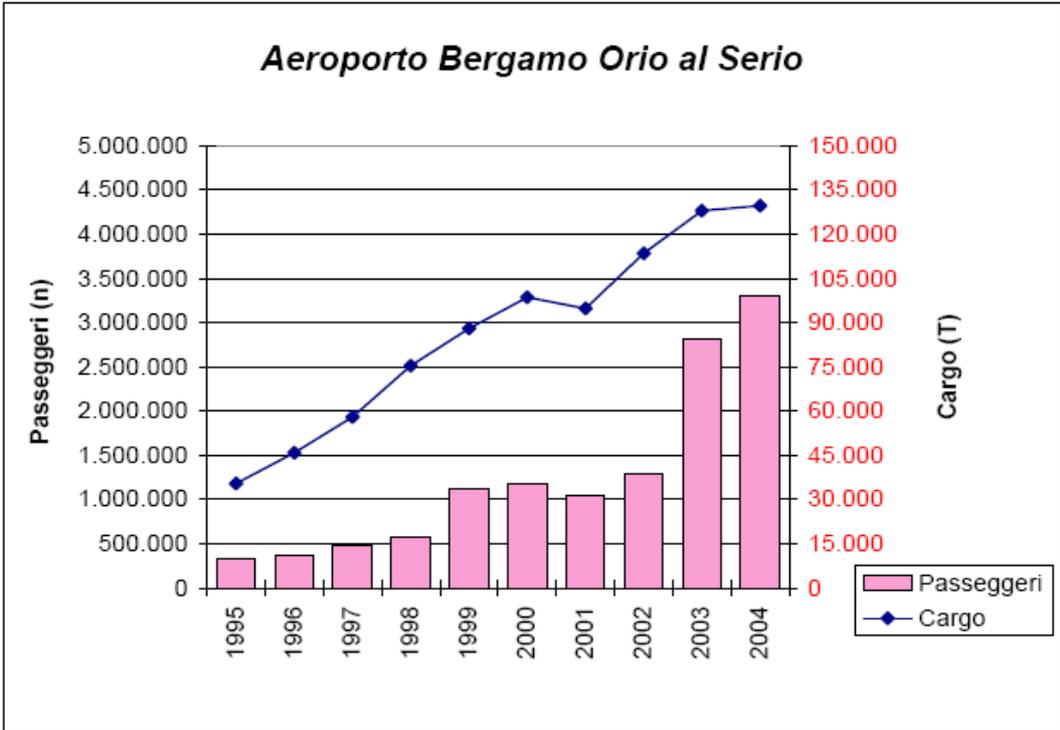
Bologne :	2 456 449 (+ 20 % par rapport à 2004)
Naples:	2 003 538 (+ 0,9 %)
Pise:	1 925 135 (+ 25 %)
Vérone:	1 707 507 (- 1,3 %).
Turin:	1 412 884 (+ 4,3 %)
Trévise :	1 177 659 (+ 33,2 %)
Florence :	1 077 048 (+ 9 %)

Les taux de croissance les plus élevés enregistrés par Pise et Trévise s'expliquent par la présence de Ryanair. Observons aussi les taux de croissance très importants des aéroports qui sont devenus *hubs* des compagnies *low cost* (2005/04) :

Bergame Orio al Serio :	3 784 518 (+ 30,3 %) pour Milan
Rome Ciampino:	3 880 786 (+ 54,5 %) pour la capitale.

Au contraire, Milan Linate avec 2 491 305 passagers internationaux perd 3,5 % par rapport à 2004.

Figure 1 : Les compagnies *low cost* à Bergame et Rome Ciampino



Source : ENAC

Le bassin de trafic le plus important reste la région de Milan. Les trois aéroports de Milan Malpensa, Linate et Orio al Serio ont totalisé en 2005 plus de 33 millions de passagers, un peu plus que le bassin de la capitale qui, avec Rome Fiumicino et Rome Ciampino, est arrivé à 32,8 millions. Sur les trois aéroports de Milan se concentrent 63 % du trafic cargo total (2004).

Mais le système aéroportuaire de la région de Milan s'est élargi récemment avec l'entrée en service pour les opérations civiles de l'aéroport militaire de Brescia Montichiari, qui devrait être dédié aux services tout cargo. Le premier opérateur spécialisé qui a choisi Brescia comme base d'opérations est Ocean Airlines.

Rome Fiumicino, avec ses 28,6 millions de passagers en 2005, reste largement le plus grand aéroport d'Italie. Milan Malpensa, qui avait l'ambition de dépasser les 40 millions, n'arrive pas à 20 millions. Il est pourtant le premier aéroport italien pour le trafic cargo, suivi de Rome Fiumicino. Bergamo Orio al Serio est le premier pour le trafic charter, suivi de Vérone.

Tableau 2 : Passagers sur la route Rome - Milan (année 2004)

Rome Fiumicino/Milan Linate	1 296 847
Milan Linate/Rome Fiumicino	1 258 403
Rome Fiumicino/Milan Malpensa	312 267
Milan Malpensa/Rome Fiumicino	306 224

Source: ENAC

4.2. Les compagnies low cost

Selon la dernière édition de l'Annuaire Statistique de ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), par rapport aux compagnies traditionnelles, les compagnies *low cost* auraient les parts de marché suivantes (année 2004): 9,10 % des passagers dans le trafic international et 2,78 % des passagers dans le trafic national, pour un total de 6,5 millions de passagers. On a pourtant la sensation que ces chiffres sous-estiment le phénomène, on devrait plutôt considérer les parts de marché selon les grandes lignes ou grandes destinations.

Tableau 3 : Les compagnies low cost par rapport aux compagnies traditionnelles

	Passagers National	%	Passagers International	%
Compagnies low cost	1.346.833	2,78 %	5.206.266	9,10 %
Compagnies Traditionnelles	47.073.331	97,22 %	52.032.377	90,90 %
Total	48.420.164	100,00 %	57.238.643	100,00 %

Source : Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Figure 2 : La part de marché des compagnies *low cost*



Source : Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Les compagnies les plus importantes sont Ryanair et EasyJet.

Ryanair a choisi l'Italie pour implanter deux de ses onze bases principales, la première à Bergame Orio al Serio et la deuxième à Rome Ciampino. Les autres aéroports desservis par Ryanair sont Forlì, Pescara, Ancône, Bari, Brindisi, Alghero, Gêne, Lamezia Terme, Brescia, Parme, Torino, Palerme, Trieste, Pisa, Trévis. Les cinq premiers sont localisés tout au long la dorsale adriatique, Alghero et Palerme sont placés dans les deux grandes îles, Pise pour des raisons touristiques, Brescia et Trévis pour des raisons économiques sont des aéroports régionaux en plein essor.

La saison d'été 2004, Ryanair offrait déjà le même nombre de places qu'Alitalia sur les liaisons intra-européennes en provenance et à destination de l'Italie. Sa part du marché se monte à 15 %.

En mars 2006, les destinations suivantes sont desservies par Ryanair, selon son site internet, au départ de :

- Orio al Serio : Francfort/Hahn, Rome/Ciampino, Bruxelles/Charleroi, Hambourg/Lübeck, Glasgow/Prestwick, Londres/Luton, Girona (Barcelone), Londres/Stansted, Paris/Beauvais, Liverpool, Saragoza, Bratislava, Stockholm/Skavsta, Valencia, Sevilla, Oslo/Torp, Dublin, Newcastle, Eindhoven, Shannon
- Rome Ciampino : Trévis, Bergame, Brescia, Londres/Luton et Stansted, Charleroi, Stockholm/Skvatsa, Francfort/Hahn
- Pise : Bournemouth, Hambourg/Lubeck, Girona/Barcelone, Charleroi, Liverpool, Alghero, Glasgow/Prestwick, Francfort/Hahn, Dublin, Londres/Stansted, Eindhoven
- Trévis: Rome/Ciampino, Londres/Stansted, Francfort/Hahn, Charleroi, Girona/Barcelone, Paris/Beauvais, Liverpool, Dublin

Autres aéroports italiens de départ : Pescara, Alghero, Forlì, Ancône, Gêne, Lamezia Terme, Brescia, Brindisi, Parme, Turin, Bari, Palerme, Trieste.

Les compagnies *low cost* ont permis :

- à des aéroports régionaux d'être desservis par des vols directs pour de grandes destinations,
- à une clientèle qui n'utilisait pas l'avion de l'utiliser régulièrement,
- l'accès à des régions qui étaient en dehors du réseau international.

Un exemple intéressant est représenté par les services de Sky Europe au départ de Bergame Orio al Serio pour les pays de l'Europe de l'Est et notamment pour la Hongrie (Budapest) et la Slovaquie (Bratislava). Cet aéroport est utilisé de plus en plus pour rejoindre Vienne, destination où les tarifs sont encore très élevés, si on les compare avec d'autres capitales européennes. La Slovaquie est devenue une des régions les plus importantes d'Europe comme pôle d'attraction de l'industrie automobile tandis que Budapest joue un rôle toujours plus important comme plate-forme logistique internationale. Les trafics cargo de ces deux aéroports (Budapest et Bratislava), comme celui de Vienne, sont en très forte hausse, la clientèle de passagers est représentée en bonne partie par des cadres techniques et du personnel commercial ou de service des nouvelles installations industrielles.

4.3. Le marché cargo

La distribution des flux est très concentrée sur les deux aéroports principaux mais de plus en plus l'attraction de la région de Milan, là où sont localisées des centaines de plate-formes logistiques, devient déterminante. (En 2004, le trafic cargo à Malpensa a augmenté de 20 % et à Bergame Orio al Serio de 30 % tandis que Rome Fiumicino en a perdu). Milan Malpensa est le premier *hub* cargo d'Italie, Bergame Orio al Serio est le premier *hub* du courrier et le nouvel aéroport de Brescia Montichiari – placé entre Milan et Vérone, qui est le plus important centre logistique multimodal de l'Italie du Nord Est – est en train de devenir un aéroport spécialisé dans le trafic tout cargo.

Pourtant, les marchandises avec origine ou destination l'Italie qui empruntent le mode aérien utilisent massivement (on parle souvent de 50 % à peu près) le camion depuis et vers les aéroports étrangers (allemands, belges, hollandais). Le transport par route se réalise selon la formule des *road feeder services* (en italien « *aviocamionato* »), avec des documents de transport spécifiques. Les agents et les *traders* des pays qui ont un système logistique avancé ont commencé à organiser ce système à partir de la fin des années 70, quand les flux d'exportation de l'Italie pour des destinations de longue distance commençaient à croître et les aéroports italiens n'offraient pas de services directs de longue distance. Favorisés par la petite dimension des entreprises italiennes, ils ont commencé à installer des plates-formes « *off airport* » pour rassembler la marchandise et la transporter vers des aéroports comme Zürich, Francfort, Bruxelles, Amsterdam, Cologne, Munich etc. Aujourd'hui, les exportations italiennes vers la Chine, par exemple, qui utilisent le mode aérien, sont à la deuxième place en Europe après les exportations allemandes en termes de volume. Des ordres de grandeur précis ont été fournis par un opérateur à la 7^{ème} Italian Air Cargo Conference : dans le premier semestre 2005, 32 % du trafic cargo aérien avec l'Italie, courrier exclu, est passé par des aéroports étrangers, ce qui correspond à 145 989 tonnes pour les *road feeder services*.

Dans le trafic de marchandises, la situation est contraire à celle dans le trafic de passagers. Tandis que pour les passagers il y a une grande fragmentation, excessive selon certains observateurs, on assiste à une extrême concentration pour le cargo. Du point de vue de

l'utilisation des ressources, la spécialisation et la concentration sont meilleures que la dispersion et la fragmentation.

Pourquoi les opérateurs n'utilisent-ils les aéroports italiens que pour une part du trafic ? Selon les opérateurs du secteur, les raisons tiennent à la qualité de service : la douane ne travaille pas 24 h sur 24 h, les services de contrôle phytosanitaire et vétérinaire ne sont pas à la hauteur ; la marchandise importée reste dans l'aéroport en moyenne 24 h, tandis que dans les aéroports étrangers trois ou quatre heures suffisent pour débloquer l'expédition. Au moins dix institutions différentes, bureaux, organismes – mal coordonnés entre eux dans les aéroports – ont des compétences en matière de marchandise. Une autre raison : la tarification et les conditions de service du *handling*, qui sont différents d'un aéroport à l'autre et peuvent changer avec une fréquence qui rend difficile une planification et une prévision financière pour les opérateurs. Plusieurs aéroports importants (Pise, Naples, Vérone, Bologne, Turin) n'ont pas libéralisé le service de *handling*. Enfin, il faut citer le manque d'infrastructures dans et en dehors des aéroports, qui en général préfèrent utiliser toutes les ressources existantes pour le trafic passagers plutôt que pour le fret. *Last but not least*, les retards et l'inertie des opérateurs de la filière à utiliser les systèmes télématiques et à se préparer à l'introduction du Cargo Community System au niveau international et à la standardisation des documents de transport (air way bill) jouent un rôle également.

Mais il y a aussi des signes positifs : la rentabilité des compagnies aériennes dans le segment des passagers, suite à la forte concurrence et à l'accroissement des coûts (carburant, entretien, sécurité) est toujours en baisse tandis que le transport de marchandise présente une rentabilité satisfaisante.

Les aéroports italiens sont, aujourd'hui, beaucoup plus performants quant à la disponibilité de liaisons directes de longue distance, les flux – avec la Chine et l'Extrême-Orient en général – sont plus équilibrés. Deux opérateurs privés italiens ont démarré. Le premier, Ocean Airlines, est devenu opérationnel chez le nouveau Cargo Center de l'aéroport de Brescia Montichiari (trois vols par semaine vers Hong Kong, deux vers Shanghai, deux vers Dubaï pour un total de 600/800 tonnes par semaine avec deux avions B747-200F tout cargo). Trois autres avions devront compléter la flotte en 2007. L'autre compagnie, Cargo Italia, a installé sa base d'opérations à Malpensa et devrait démarrer son service fin 2006. Mais l'effort le plus intéressant peut-être concerne Alitalia qui a planifié une reconversion des avions MD-11F en avions tout cargo, qui représentent déjà 38 % de sa capacité (avec 43 % pour les avions passagers et 18,6 % réservés au partenariat avec Nippon Cargo, Korean Air et Cargolux). La flotte tout cargo assure 9 destinations par semaine (5 à l'Extrême-Orient et 5 dans l'Atlantique du Nord), avec un taux de remplissage de 77%. Concernant le réseau *feeder* par camion, 50 destinations sont prévues (10 en Italie, 21 en Europe, 16 en Amérique du Nord, 5 à l'Extrême-Orient). Alitalia est leader pour le marché italien et pour les importations vers l'Italie depuis le Japon et les Etats Unis.

Conclusion

Les difficultés de la compagnie nationale ont ouvert la porte du riche marché italien aux compagnies *low cost*, la marchandise prend la route vers les aéroports étrangers. Le processus de libéralisation et de privatisation des services aéroportuaires doit encore s'accomplir, la multiplicité des pôles d'attraction touristiques ou économiques a favorisé la fragmentation et la dispersion des flux.

Pourtant, il y a aussi des tendances positives, des aéroports considérés comme secondaires gagnent en importance, les voyageurs ont à disposition une offre de services beaucoup plus riche et meilleur marché qu'auparavant, il y a des capitaux disponibles à investir dans le cargo.

Le véritable élément d'insécurité reste le système économique italien qui a présenté en 2005 un bilan proche d'une croissance zéro et un PNB qui n'est pas inférieur à celui de 2004 grâce uniquement au secteur immobilier et à l'intermédiation financière.

Les courtes distances qui caractérisent les Pays-Bas (320 kilomètres entre le nord et la pointe du Limbourg au sud) ne se prêtent pas à un trafic domestique intense. Si on ajoute un réseau ferroviaire et routier dense et cadencé, cela explique le faible trafic intérieur qui est pour la plupart constitué de parcours d'approche du grand aéroport d'Amsterdam, Schiphol.

1. Réseau des aéroports et trafic

Les aéroports néerlandais sont tout entier tournés vers le trafic international de voyageurs ou de marchandises. Schiphol/Amsterdam occupe une place prépondérante, sans comparaison avec les aéroports régionaux.

En 2004, on a enregistré 441 000 vols qui ont transporté 44,6 millions de voyageurs dont 31 millions avec l'Europe et 13,6 millions en vols intercontinentaux. Ces derniers représentent 7 millions de voyageurs avec le continent américain et 4,6 millions avec l'Asie. Les marchandises ont représenté 1,5 million de tonnes.

Sur ce total de 44,6 millions de voyageurs, Schiphol/Amsterdam traite 42,2 millions de voyageurs. Loin derrière se retrouvent Rotterdam avec 1,1 million de voyageurs, Maastricht avec 0,7 million ainsi que Eindhoven et Groningue avec respectivement 228 000 et 119 000 voyageurs. Schiphol est relié à 90 pays et entretient 250 lignes régulières.

Au niveau de l'Europe, Amsterdam/Schiphol se situe au 4^{ème} rang avec un taux de croissance moyen voyageurs de 6,5 % durant la période 1970 - 2004. C'est un taux de croissance inégalé sur le plan européen, parmi les grands aéroports (de plus de 20 millions de voyageurs). En Europe, la liaison Amsterdam - Londres (3,6 millions de voyageurs en 2000) est la deuxième en importance après Londres - Dublin.

Schiphol est le 3^{ème} aéroport de marchandises en Europe et le 15^{ème} sur le plan mondial. 60 % du fret est en transit pour la redistribution. Notons que 50 % de la distribution en Europe des marchandises des Etats-Unis et du Japon passent par Schiphol. L'activité des fleurs et des bulbes est mondialement associée à Amsterdam, 60 % des importations européennes passent par Schiphol.

2. Statut de l'aéroport Schiphol/Amsterdam et politiques publiques

Les stratégies aéroportuaires aux Pays-Bas sont imbriquées dans les politiques des pouvoirs publics. L'Etat possède 75 % des parts de Schiphol, la municipalité d'Amsterdam possède 22,5 % ; le reste appartient à Rotterdam. Les pouvoirs publics restent vigilants car la position de Schiphol au 4^{ème} rang n'est pas une donnée en soi. Au niveau international, la stratégie aéroportuaire des pouvoirs publics est de veiller au renforcement de la libéralisation du transport aérien et au jeu de la concurrence. Suivant cette politique, l'Etat a demandé des

garanties sur l'accès au marché intercontinental avant d'accepter la fusion KLM-Air France. Ceci implique une coopération renforcée avec les pouvoirs publics français.

L'Etat est aussi l'arbitre dans les conflits d'intérêt. S'il est admis que la croissance de Schiphol est une des clés de la croissance économique du pays, des intérêts liés à l'aménagement du territoire et à l'environnement s'y opposent. Les normes de bruit sont strictes et les règles de sécurité renforcées génèrent encore plus de contraintes administratives. Des infrastructures de plus en plus engorgées sont aussi une menace mais cela n'est pas propre à Schiphol. En imposant une halte du TGV Paris - Amsterdam à Schiphol, comme cela est le cas pour les grandes lignes ferroviaires intérieures, les décideurs ont voulu garantir l'accès public à l'aéroport pour l'avenir.

La stratégie actuelle des pouvoirs publics vise à améliorer encore la position de Schiphol face à la concurrence et à lui garantir sa croissance au moins jusqu'à l'année 2030. Comme on l'a indiqué, cela suppose plus que jamais un rôle d'arbitre et de compromis face aux interactions locales. Comment cette stratégie se traduit-elle dans les faits ?

1. Mise en vente des parts minoritaires de l'Etat à un moment jugé propice ; l'Etat prépare un paquet législatif pour garantir que, dans ce cas de figure, les intérêts publics seront protégés.
2. Améliorer les infrastructures afin de garantir l'accès de Schiphol au réseau national et européen ferroviaire et routier. L'aéroport est lui-même responsable des infrastructures sur son site.
3. En matière d'environnement, des règles précises sont imposées et le principe du « pollueur-payeur » est appliqué. L'aéroport et ses utilisateurs sont mandatés pour financer les coûts d'isolation des habitations touchées par le bruit. L'Etat veille à ce que cela n'amène pas de distorsions de concurrence. Le « *polder model* » de négociation sociale fonctionne à plein. Un exemple est la CROS, Commission Régionale de concertation de Schiphol, instituée par le législateur pour offrir à la région et aux secteurs économiques concernés une plate-forme de discussion pour fixer les lignes du développement de l'aéroport.
4. Par une politique d'aménagement du territoire, l'Etat stimule la synergie entre la localisation de nouvelles entreprises dans les environs de l'aéroport et le développement des activités de l'aéroport. Les deux phénomènes s'entretiennent mutuellement.
5. Les aéroports régionaux sont dévolus aux instances régionales qui opèrent dans un cadre législatif fixé par l'Etat (Loi sur le Transport Aérien).
6. L'Etat joue aussi un rôle dans la régulation du développement des activités de l'aéroport. Ce dernier est invité à élargir et diversifier ses activités aux fins d'en faire un pôle économique et un centre d'échanges sur tous les plans : nœud routier et ferroviaire, commerce de détail, congrès etc. Dans cet esprit, Schiphol devient un moteur économique dont les ambitions se développent bien au-delà du transport aérien sec.
7. Il va de soi que cette ambition de l'Etat se traduit par des études et des analyses. Par exemple, sur le plan des marchandises, on peut citer les études menées pour créer un terminal ferroviaire à Hoofddorp dans l'environnement immédiat de Schiphol et pour créer une offre ferroviaire de marchandises légères et périssables (fleurs) sur la ligne à grande vitesse.

3. La stratégie de l'aéroport Schiphol/Amsterdam

Il est clair qu'un tel développement de l'aéroport Schiphol obéit à une stratégie qui n'est pas nouvelle. Cette stratégie vise à faire de Schiphol le pendant du port de Rotterdam, c'est-à-dire un *gate/hub* du marché européen. Il est clair aussi que ce n'est pas la croissance du marché intérieur néerlandais qui a permis un tel élan du trafic de Schiphol. Le rôle moteur est celui du trafic de transit de voyageurs et de marchandises qui fait l'objet de toute l'attention des autorités. La fonction de transit de voyageurs représente plus de 40 % du trafic. Schiphol a une image de marque excellente et a su capter les effets de la croissance économique mondiale sur la mobilité. Le trafic suit la courbe de croissance économique mondiale tandis que l'aéroport comptait moins de 9 millions de voyageurs en 1970 et cela malgré les changements structurels du marché aérien. Cette évolution du trafic est impressionnante si l'on considère la concurrence dans laquelle opère Schiphol et le fait que l'aéroport se situe dans un espace de forte urbanisation, avec des règles de sécurité et de protection de l'environnement strictes.

Sur le plan économique, Schiphol génère directement 60 000 emplois ; si l'on ajoute les emplois indirects, l'impact peut aller jusqu'à 120 000 emplois. A cette donnée s'ajoute l'excellente accessibilité de l'économie néerlandaise au monde des affaires : fréquence des vols élevée, réseaux étendus. Cela se traduit par un pourcentage important d'entreprises générant une valeur ajoutée élevée dans l'environnement de l'aéroport (sièges d'entreprise, centres de distribution, entreprises de services). Les vols d'affaires se combinent parfaitement avec les vols touristiques. Cette dernière activité est soutenue par les compagnies spécialisées (charters) et *low cost*.

La libéralisation du marché aérien a conduit à plus de concurrence et a permis le développement de grandes alliances entre les compagnies en place. La dernière fusion est celle d'Air France et de KLM, deux grandes compagnies nationales. La libéralisation du marché a permis aussi la naissance de nouvelles compagnies compétitives, principalement les *low cost carriers*. Il est intéressant de noter que certaines se sont installées à Schiphol alors que ces compagnies à bas prix ont tendance à rechercher des aéroports dont les taxes sont moins élevées. Ce phénomène peut aussi être observé aux Pays-Bas où les aéroports régionaux jouent le rôle de tampon pour Schiphol. Un nouvel aéroport régional, Lelystad, se profile, peu éloigné de Schiphol, intéressant pour les compagnies *low cost* et les marchandises express.

La question se pose de savoir ce que sera l'effet de la dynamique de libéralisation sur la fusion KLM-Air France. Deux points méritent l'attention : le lien entre la KLM et Schiphol et le rôle de transit qui a permis à l'aéroport d'Amsterdam de s'établir parmi les grands. Va-t-on assister à un renforcement de ce rôle ou à sa dilution ? De même, il n'y a, à notre connaissance, pas ou peu d'études sur les deux synergies voyageurs, KLM+Air France et TGV+avion. Sur le plan du trafic de voyageurs, Schiphol est un aéroport cher mais fiable et de haute qualité de services. Comment va s'opérer la synergie entre les deux grandes compagnies nationales ? Les potentiels sont significatifs mais n'ont reçu que peu de publicité.

Sur le plan du trafic de marchandises, le marché est plus volatil, les menaces existent : le déséquilibre des échanges (importations en majorité), la concurrence des vols directs porte à

porte dès que le volume des échanges le justifie, la concurrence de Francfort pour attirer le marché porteur de l'Europe de l'Est. Schiphol est sensible à la concurrence : tout abaissement de la qualité du service ou toute hausse des coûts peut se traduire par des transferts d'activité. Schiphol doit constamment rechercher à maintenir un écart des niveaux de services par rapport à ses concurrents. Par exemple, le traitement administratif phytosanitaire est impossible le week-end et la nuit, tandis que Francfort est plus flexible et moins cher. La variable temps dans l'offre de service est très importante.

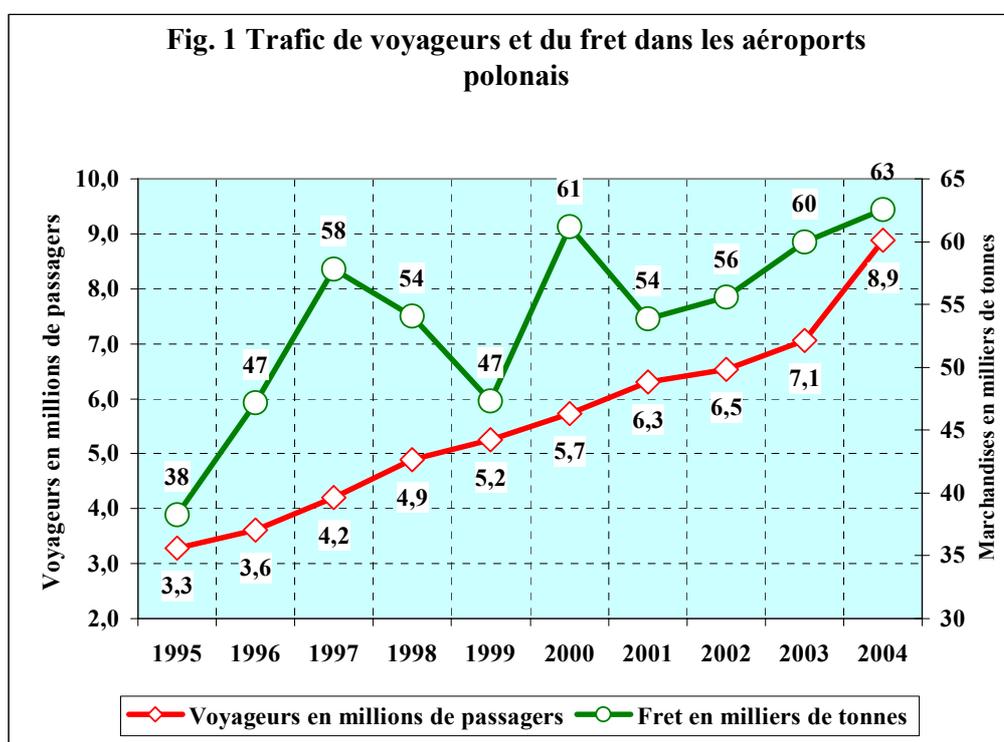
POLOGNE

Les aéroports en Pologne sont une des barrières au développement du trafic aérien qui a connu une croissance très forte depuis la libéralisation de l'accès au marché en 2004. Le nombre d'aéroports desservis par des vols réguliers est très réduit (seulement 11 en 2005⁴⁹) et leur capacité est saturée. Le financement des investissements aéroportuaires est basé, principalement, sur les sources non budgétaires malgré les services ayant un caractère public (liaisons régionales). Une autre difficulté du secteur aérien tient au manque de clarté dans le partage des compétences entre les structures et instances responsables de la gestion des aéroports et du contrôle du trafic aérien.

1. Réseau des aéroports et trafic

1.1. La demande de transport aérien

La demande de services aériens en Pologne reste encore faible en comparaison avec les pays d'Europe occidentale, mais elle est en hausse depuis 2004. La figure 1 illustre le trafic aéroportuaire de voyageurs et de marchandises entre 1995 et 2004.



La demande polonaise du transport aérien reste à un niveau bas : elle s'élève à 0,16 vol par habitant par an. Cet indice situe le pays à la fin de la liste de l'UE-25 (voir le tableau 1). Cette

⁴⁹ Il existe une centaine d'aéroports en Pologne dont la plupart est de caractère militaire.

faible demande est le résultat de la politique de l'ancien régime cherchant à limiter et à bloquer la communication et les déplacements des citoyens. Cette politique favorisait les tarifs très élevés dépassant souvent 300 euros pour un vol régional aller/retour.

Tableau 1 : Transport aérien de voyageurs dans l'UE-25 en millions de passagers 1996-2004

Pays	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Voyageurs par 1 million d'habitants (en 2004)
Chypre							6.2	6.1	6.4	8.79
Malte							2.6	2.6	2.8	6.98
Irlande	9.0	12.0	13.0	15.0	16.0	17.0	18.2	19.9	20.9	5.18
Danemark	13.0	14.0	15.0	16.0	17.0	18.0	19.9	19.6	21.0	3.89
Luxembourg	1.0	1.0	1.0	2.0	2.0	2.0	1.5	1.4	1.5	3.34
Royaume-Uni	105.0	114.0	125.0	133.0	143.0	143.0	168.7	177.9	192.3	3.22
Espagne	57.0	62.0	69.0	76.0	81.0	83.0	112.3	120.3	129.8	3.07
Pays-Bas	27.9	32.0	35.0	37.0	40.0	39.0	40.8	41.2	44.5	2.74
Grèce	18.0	19.0	20.0	22.0	25.0	26.0	28.0	28.2	29.5	2.68
Suède	12.0	13.0	14.0	15.0	16.0	16.0	22.0	20.4	21.7	2.42
Finlande		6.0	7.0	7.0	8.0	8.0	10.3	10.5	11.8	2.26
Autriche	11.0	12.0	13.0	13.0	14.0	14.0	14.9	15.8	18.3	2.25
Portugal	10.0	10.0	12.0	12.0	13.0	14.0	17.4	17.8	18.4	1.76
France	49.0	52.0	56.0	60.0	66.0	66.0	96.5	96.3	102.4	1.71
Belgique	13.0	16.0	18.0	20.0	22.0	23.0	14.3	15.1	17.5	1.68
Allemagne	76.0	82.0	85.0	92.0	99.0	97.0	114.4	121.2	135.9	1.65
Italie	31.0	34.0	35.0	39.0	44.0	46.0	65.2	74.0	82.1	1.42
République tchèque							6.6	7.8	10.0	0.97
Estonie							0.6	0.7	1.0	0.73
Hongrie							4.5	5.0	6.4	0.64
Lettonie							0.6	0.7	1.1	0.46
Slovénie							0.9	0.9	0.9	0.44
Lituanie							0.7	0.7	1.0	0.29
Slovaquie							0.5	0.6	1.1	0.20
Pologne							6.5	4.9	6.1	0.16
EU-25							774.3	809.5	884.4	1.94

Source: EUROSTAT/DG TREN 2005, Statistiques nationales des pays membres de l'UE-25. Elaboré par J.Burniewicz, 2005.

Malgré la croissance des déplacements à longue distance dans le total des déplacements de voyageurs en Pologne, les services du transport aérien sont marginaux – ne dépassant pas 0,1 % du nombre de voyageurs et 3,0 % du nombre des voyageurs-kilomètres en 2004⁵⁰. Ce dernier indice est passé de 2,6 % à seulement 3,0 % durant la période 1996 - 2004. Le tableau 2 illustre le rôle du transport aérien sur le marché polonais des transports de voyageurs.

⁵⁰ En 2004, la motorisation individuelle a assuré 86,7 % des déplacements de voyageurs (mesurés en nombre de déplacements) et 76,4 % des déplacements mesurés en voyageurs-kilomètres en Pologne.

Tableau 2 : Transport de voyageurs en Pologne 1995-2004

Millions de voyageurs	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Taux annuel de croissance
Aérien	3.3	3.6	4.2	4.9	5.2	5.7	6.3	6.5	7.1	8.9	11.7 %
Ferroviaire	466	434	417	402	396	361	332	304	283	272	-5.8 %
Autobus interurbain	1132	1085	1065	1038	1001	955	899	815	823	807	-3.7 %
Motorisation individuelle	4122	4579	5022	5429	5735	6139	6463	6783	6885	7134	6.3 %
Fluvial et maritime	1.7	1.2	1.6	1.6	1.7	1.9	2.2	2.2	2.3	2.0	1.6 %
TOTAL	5725	6104	6510	6875	7139	7462	7702	7911	8001	8225	4.1 %
Milliards de voyageurs-km	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Taux annuel de croissance
Aérien	4.6	4.4	4.9	5.4	5.6	6.0	6.4	6.7	6.9	7.1	4.8 %
Ferroviaire	26.6	26.6	25.8	25.7	26.2	24.1	22.5	20.7	19.7	18.7	-3.9 %
Autobus interurbain	34.0	34.0	33.1	34.0	33.3	31.7	31.0	29.3	30.0	30.1	-1.3 %
Motorisation individuelle	110.7	121.6	132.0	141.1	143.0	149.7	157.7	167.4	172.3	181.4	5.6 %
Fluvial et maritime	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	3.8 %
TOTAL	176.2	186.7	196.1	206.4	208.2	211.8	217.7	224.3	229.0	237.5	3.4 %
Part de l'air dans le total du transport de voyageurs (en voyageurs-km, en %)	2.6	2.4	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0	3.0	3.0	

Source: Données de la GUS „Transport – wyniki działalności” 1996-2005. Elaboré par Jan Burniewicz, 2005.

L'ouverture de l'accès au marché aérien et la mise en place des lignes dites *low cost* ont engendré une croissance sensible de la demande de transport aérien. Entre 2002 et 2004, le trafic de voyageurs dans les aéroports a augmenté : Il est passé de 6,5 à 8,9 millions de passagers. Mais pour atteindre l'indice moyen de l'UE-25 (1,9 vol par habitant par an), le trafic devrait s'élever à 75 - 80 millions de voyageurs par an. Les prévisions des administrations des aéroports pour l'an 2020 ne vont pas aussi loin : en 2004, leurs prévisions étaient de 30 - 32 millions de voyageurs. Il est difficile de savoir si ces prévisions sont pertinentes. Si le taux de croissance du trafic aérien de voyageurs durant la période 1995 - 2004 (12 % par an) se maintient, on atteindra en 2020 74 millions des voyageurs (25 millions de voyageurs à Varsovie et 16 millions de voyageurs à Cracovie).

Comme dans les autres pays européens, le trafic aérien de voyageurs est dominé par les vols internationaux (en moyenne 76,3 % en 2003, 80,0 % en 2004). En 2004, cette prédominance du trafic international était visible surtout à l'aéroport de Katowice (92,0 %) et de Varsovie (85,4 %). Le trafic international est aussi conséquent dans les quatre aéroports régionaux les plus importants : Poznan, Cracovie, Gdansk et Wroclaw (51- 78 %). Dans les autres aéroports régionaux, le trafic international joue un rôle marginal (8 – 20 %⁵¹). On observe pendant la période 1995 – 2004 une lente tendance à la baisse des vols internationaux et des vols réalisés par les compagnies polonaises dans le trafic total de voyageurs (voir le tableau 3). Il est logique qu'après l'ouverture du marché aérien polonais à la concurrence étrangère les compagnies polonaises ne soient pas capables de conserver 60 % du marché, après l'an 2010 leur part peut tomber au-dessous de 50 %.

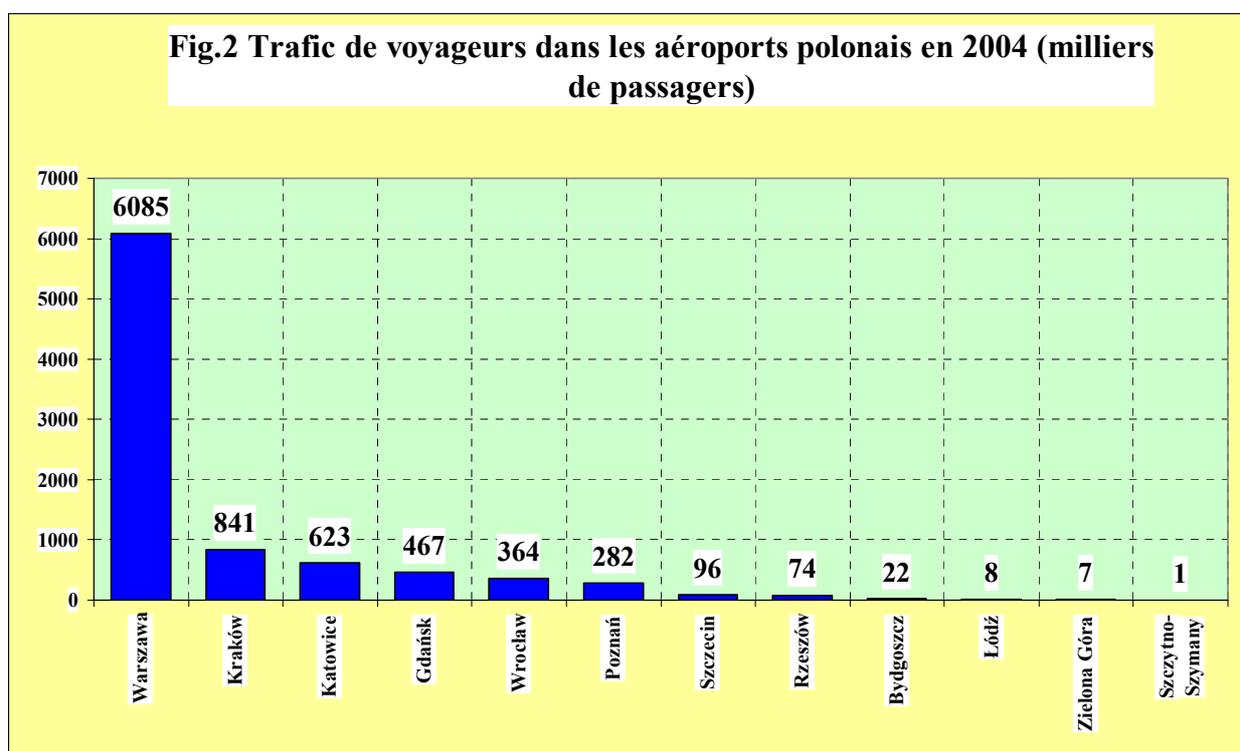
⁵¹ Il s'agit des aéroports de Szczecin, Rzeszow, Bydgoszcz, Lodz et Zielona Gora.

Tableau 3 : Part des vols internationaux et des vols réalisés par les compagnies polonaises dans le trafic aérien total des aéroports polonais

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Part des compagnies aériennes polonaises dans le trafic total de voyageurs (en %)	65.8	65.6	64.3	61.7	58.8	60.0	65.8	67.4	67.9	60.6
Part du trafic international dans le trafic total (en %)	82.0	79.5	80.5	82.3	82.5	81.9	78.8	77.8	76.3	79.9

Source: Transport – wyniki działalności. GUS, Varsovie 1996-2005. Elaboré par Jan Burnewicz, 2005

La plupart des opérations aériennes se concentrent à l'aéroport de Varsovie, quoique son rôle soit en déclin : 83,5 % en 1995 et 68,5 % en 2004. La figure 2 illustre l'importance de l'aéroport de Varsovie par rapport aux autres aéroports polonais.



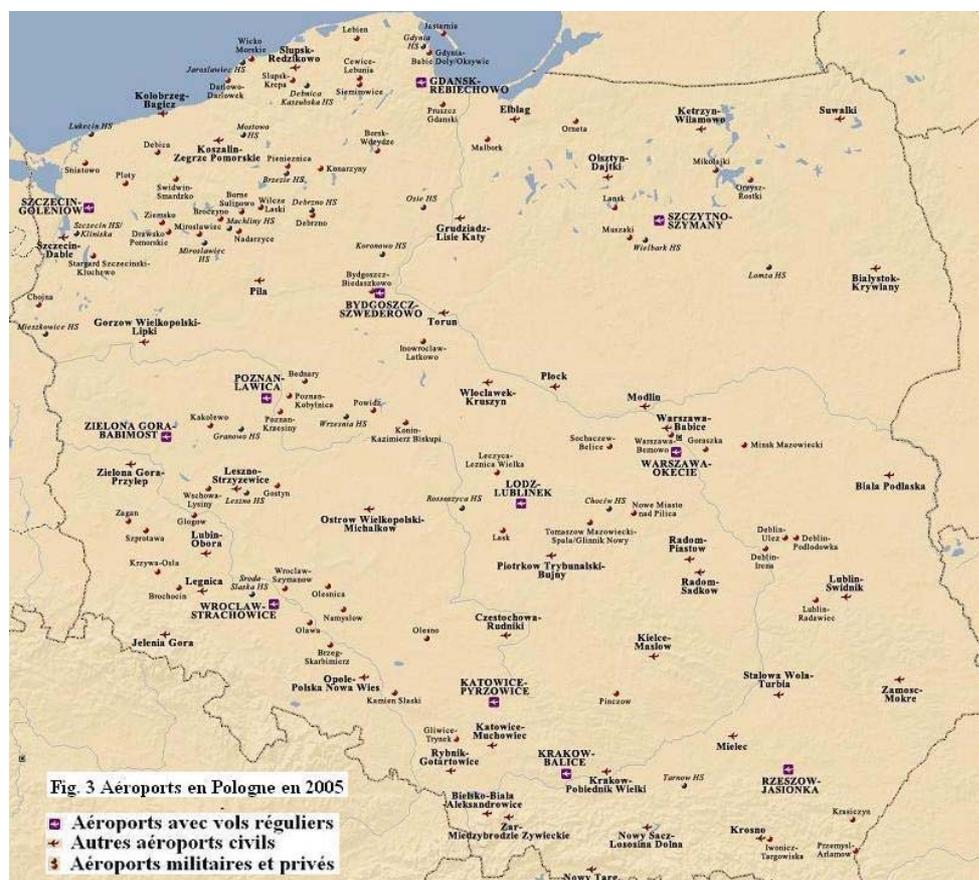
1.2. L'infrastructure aéroportuaire

Face à une faible demande de transport aérien, il n'est pas nécessaire d'avoir un réseau de plusieurs aéroports de haute capacité. Selon les données de 2005, cette infrastructure était composée de 123 aéroports et aires d'atterrissage dont la structure est décrite dans le tableau 4. Cependant, avec ce nombre assez important d'aéroports (tous types confondus), la Pologne se place au 55^{ème} rang parmi 243 pays du monde. En tenant compte des seuls aéroports ayant un code OACI/code IATA, la Pologne se place au 13^{ème} rang parmi les 25 pays membres de l'UE (derrière des petits pays comme la Grèce, le Portugal, la République tchèque et le Danemark). L'aire d'attractivité des aéroports polonais n'est pas comparable à celle des pays comme la Suède ou la Finlande. En 2004, elle était de 3,2 millions de personnes pour un aéroport polonais, de 170 000 à 180 000 personnes en Suède et en Finlande et dans l'UE-25, en moyenne, de 685 000 personnes.

Tableau 4 : Données de base sur les aéroports en Pologne en 2005

Types des aérodromes et des pistes	Total	dont		
		Aéroports civils publics	Aéroports militaires	Aéroports privés
Total	123	48	74	1
Aéroports avec pistes goudronnées (longueur en m)	84	18	65	1
plus de 3047	3	1	2	0
2438-3047	30	9	21	0
1524-2437	40	8	32	0
914-1523	8	0	8	0
moins de 914	3	0	2	1
Aéroports avec pistes non goudronnées (longueur en m)	39	30	9	0
plus de 3047	0	0	0	0
2438-3047	1	0	1	0
1524-2437	4	1	3	0
914-1523	13	9	4	0
moins de 914	21	20	1	0
Aéroports avec un Code OACI	55	54	0	1
Aéroports avec un Code IATA	12	12	0	0
Héliports	3	0	3	0

Source: Données élaborées par Jan Burnewicz [2005] à la base des informations de la CIA (<http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/rankorder/2053rank.html>), Geography IQ (<http://www.aircraft-charter-world.com/airports/europe/poland.htm>), Aviationweb déjà vu (<http://avia-dejavu.net/europwz.htm>), Aircraft Charter World (<http://www.aircraft-charter-world.com/airports/europe/poland.htm>) et Urząd Lotnictwa Cywilnego (http://www.ulc.gov.pl/download/doc/biuletyn_2005.doc)



La figure 3 illustre l'emplacement des aéroports polonais.

Le tableau 5 permet une comparaison entre la Pologne et l'UE-25 au niveau de l'infrastructure aéroportuaire. Si la part de la Pologne dans la population totale et dans la superficie de l'UE-25 se monte à respectivement 8,4 % et 7,9 %, seulement 3,9 % des aéroports de l'UE-25 sont polonais (1,8 % des aéroports avec un code IATA).

Tableau 5 : Les aéroports dans l'UE en 2005

	Pays	Nombre total d'aéroports et d'aérodromes	dont: avec des pistes goudronnées	Dont: avec des pistes non goudronnées	Dont: avec Code OACI	Dont avec Code IATA	Nombre de citoyens par aéroport en 2005 en milliers	Nombre de voyageurs par aéroport en millions
1	France	478	283	195	363	145	418	0.9
2	Royaume-Uni	471	334	137	179	90	667	2.4
3	Allemagne	550	331	219	493	88	938	1.8
4	Italie	134	96	38	111	58	1008	1.8
5	Suède	254	154	100	121	49	184	0.6
6	Grèce	80	66	14	58	43	258	0.8
7	Espagne	156	95	61	58	37	1163	4.4
8	Finlande	148	75	73	77	31	169	0.5
9	Danemark	97	28	69	34	15	361	1.5
10	Pays-Bas	32	20	12	32	13	1254	3.4
11	Portugal	65	42	23	32	13	810	1.6
12	Pologne	123	84	39	55	12	3181	0.7
13	République tchèque	120	44	76	113	12	852	0.8
14	Belgique	49	25	24	49	11	950	1.6
15	Autriche	56	24	32	56	9	912	2.1
16	Irlande	36	15	21	12	9	457	2.4
17	Slovaquie	34	17	17	26	8	673	0.1
18	Estonie	29	14	15	15	5	269	0.2
19	Hongrie	44	18	26	35	5	2020	1.3
20	Chypre	17	13	4	3	3	250	2.1
21	Lettonie	50	26	24	5	3	769	0.3
22	Lituanie	102	28	74	25	3	1142	0.4
23	Slovénie	14	6	8	10	3	666	0.4
24	Luxembourg	2	1	1	1	1	455	1.5
25	Malte	1	1	0	1	1	403	2.8
	Total UE-25	3142	1840	1302	1964	667	689	1.5

Source: élaboré par Jan Burnewicz [2005] à la base des sources citée dans le tableau 5 et données EUROSTAT.

Le nombre d'aéroports polonais avec un Code IATA est cependant suffisant pour répondre à la demande actuelle de trafic de voyageurs. En 2004, la Pologne a enregistré en moyenne 0,7 million de passagers par aéroport tandis que dans l'UE-25 cet indice était de 1,5 million de passagers (en Slovaquie 0,1 million de passagers, en Espagne 4,4 millions de voyageurs). Ces indices doivent être confrontés à l'équipement et à la capacité des aéroports. En effet, les aéroports polonais sont proches de la limite de capacité – plus proches que dans la plupart des pays membres de l'UE. En 2004, l'aéroport de Varsovie, conçu pour 3,5 millions de passagers, a été utilisé par 6,1 millions de voyageurs (Pour 2005, 7,3 millions de voyageurs sont attendus⁵²). Ce problème de capacité n'est pas aussi urgent dans les autres aéroports, récemment modernisés et agrandis (la situation est assez bonne à Cracovie, Katowice,

⁵² Selon les données de l'administration de l'Aéroport F.Chopin à Varsovie, durant les 9 premiers mois de l'an 2005, le nombre de voyageurs embarqués et débarqués était de 5,5 millions. (<http://www.lotnisko-chopina.pl/katalog/statystyki/pl/statystyki.php>).

Poznan, Gdansk et Wroclaw), mais l'explosion du trafic en 2004 et 2005 attire l'attention sur la situation des aéroports régionaux les plus importants.

Depuis 2003, les 55 aéroports sont classés conformément aux normes communautaires en quatre catégories⁵³:

- 1) Aéroport central (angl. *International Connecting Point* - Varsovie-Okęcie, baptisé du nom de F.Chopin)
- 2) Aéroport principal (angl. *Community Connecting Point* - Cracovie-Balice, du nom de Jean-Paul II),
- 3) Aéroports régionaux (angl. *Regional Point* – au nombre de dix : Gdansk, Katowice, Poznan, Wroclaw, Szczecin, Bydgoszcz, Łodz, Zielona Gora et Szczytno),
- 4) Aéroports locaux (angl. *Accessibility Point* – au nombre de 43, dont 8 sous l'administration militaire ou sous l'administration du ministre de l'intérieur)⁵⁴.

Le reste des aérodromes mentionnés dans les informations de la CIA et dans les autres sources Internet n'entrent pas dans la classification nationale. Il s'agit plutôt de pistes de remplacement.

2. Statut des aéroports et politiques publiques

Le secteur aérien en Pologne relève actuellement de la compétence des organismes, institutions et entreprises suivants :

- 1) Le Ministre des Transports et le Ministre de la Défense, autorité dans l'espace aérien national,
- 2) Le Président de l'Office de l'Aviation Civile, organe central de l'administration gouvernementale dans le domaine de l'aviation civile⁵⁵,
- 3) Les entreprises gérant les aérodromes (ayant l'autorisation du ministre),
- 4) L'Agence du Trafic Aérien,
- 5) Les entreprises de transport aérien.

Le Conseil des Ministres, sur la proposition du ministre des transports, accepte le programme de développement du réseau des aérodromes et des installations aériennes comme des éléments d'infrastructure de transport, les attachant aux programmes gouvernementaux, en se basant sur les principes définis dans la loi. Le ministre des transports contrôle l'Office de l'Aviation Civile. Près du ministre des transports, la Commission Nationale Examinatrice d'Accidents Aériens ainsi que le Conseil de la Protection et de Facilité de l'Aviation civile agissent indépendamment.

L'Office de l'Aviation Civile est un organe central de l'administration gouvernementale compétent dans les affaires de l'aviation civile. En plus de la régulation du marché des services aériens, le Président de l'Office est responsable (28 fonctions définies dans la loi de 2002) du fonctionnement de l'administration aérienne, du contrôle aérien, des contrats et du régime international. Il peut participer financièrement à l'extension des infrastructures d'aéroports régionaux, si ces derniers exercent un service public.

⁵³ Conformément aux dispositions des Décisions 1692/96 et 1346/01 de l'UE.

⁵⁴ Données du document „Informacja o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010. Ministère d'Infrastructure. Varsovie 2003, p. 7.

⁵⁵ Selon la Loi aérien de 2002

Les aéroports polonais sont administrés par trois types d'entreprises :

- 1) PPL - l'Entreprise Nationale « Les Aéroports » (Przedsiębiorstwo Państwowe « Porty Lotnicze »), active sur la base de l'acte de 1987,
- 2) les sociétés de droit commercial (SA ou SARL) de capital mixte, avec la participation significative de la PPL,
- 3) d'autres types de sociétés.

L'entreprise PPL est l'établissement le plus important dans le domaine de la gestion et du développement des aéroports. Selon la loi de 1987, l'entreprise PPL est subordonnée au ministre des transports et ne peut pas faire faillite. En 2005, son statut est anachronique par rapport aux principes généraux de fonctionnement de l'économie. Il est étonnant que la nouvelle loi de 2002 sur l'activité du secteur aérien (adaptée aux exigences de l'acquis communautaire) n'ait pas créé de nouvelles formes de gestion aéroportuaire.

La PPL administre directement les trois aérodromes de Varsovie, de Rzeszów et de Zielona Góra et est propriétaire de leurs biens et avoirs. Elle possède aussi 20 % à 85 % des actions dans huit sociétés aéroportuaires régionales. Seul l'aéroport de Łódź-Lublinek est géré par la Société Łódź-Lublinek Airport (SARL) dont la Ville de Łódź et la Voïevodie de Łódź détiennent respectivement 96 % et 4 % des actions. Le tableau 4 présente le statut juridique et les caractéristiques techniques des aéroports polonais.

Le trafic aérien est géré par l'Agence du Trafic Aérien (Agencja Ruchu Lotniczego) appartenant à l'entreprise nationale PPL. Son rôle n'est pas défini par la loi de 2002 sur le transport aérien en Pologne. L'Agence du Trafic Aérien est responsable de la circulation aérienne sur le territoire (FIR Varsovie), limité par les frontières terrestres et couvrant une bonne partie de la Mer baltique. L'agence concentre son activité sur la modernisation et l'agrandissement des systèmes de circulation aérienne et de navigation mais aussi sur la formation du personnel indispensable à cette tâche.

Les entreprises de transport aérien sont au nombre de 35, employant environ 4 200 personnes. L'entreprise la plus grande est la compagnie PLL Lot dont l'Etat possède 67,97%. Etant membre de la Star Alliance et exploitant 50 avions avec 3 672 employés, elle a réalisé un chiffre d'affaires de 725 millions d'euros en 2004⁵⁶. Elle a deux filiales : Centralwings (5 avions) et EuroLOT S.A. (13 avions). Les autres entreprises aériennes offrent des services spécialisés (agricoles, touristiques, etc.)

3. Stratégies de développement et investissements

3.1. Plans de développement

Le développement des aéroports en Pologne n'est pas une priorité dans la politique de transport de l'Etat⁵⁷. En 2001, le gouvernement de L. Miller a publié le document « L'infrastructure – la clé au développement » dans lequel le développement des aéroports

⁵⁶ Données issues du Rapport annuel de la PLL « Lot » 2004.

⁵⁷ Problèmes prioritaires de cette politique sont les suivants: 1) la restructuration du Groupe ferroviaire PKP, 2) la construction des autoroutes et la modernisation du réseau routier.

était décrit de façon très générale, sans préciser les orientations dans le domaine des investissements. Avant les élections de 2005, le ministère de l'infrastructure a élaboré un document intitulé « Politique de transport de l'Etat à l'horizon 2025 » dans lequel les problèmes aéroportuaires étaient traités plus sérieusement. Trois objectifs étaient définis : 1) la modernisation et l'agrandissement des infrastructures des aéroports polonais pour permettre l'accroissement de la demande et ne plus limiter le développement du marché aérien, en améliorant l'accessibilité du transport aérien et en remédiant à l'isolement des régions, 2) l'amélioration de l'accessibilité régionale et locale des aéroports et 3) l'affiliation du réseau d'aérodromes au réseau national et communautaire du transport intermodal, en renforçant leur rôle dans les couloirs européens de transports.

Cependant, ces objectifs n'ont pas fait l'objet d'engagement financier de l'Etat. Après les élections de septembre 2005 et le changement des forces politiques, le document cité a perdu son importance.

La Pologne bénéficie depuis 2004 d'une aide financière de l'UE pour la modernisation des infrastructures de transport. Sous l'influence des experts de la Commission européenne, cette aide est consacrée principalement à deux modes de transport: 1) le mode ferroviaire (27,9 %) et 2) le routier (67,4 %). Par contre, selon le « Programme Opérationnel Transport 2004-2006 » et la « Stratégie du Fond de Cohésion 2004-2006 », aucune aide financière de l'UE n'est prévue pour des projets aéroportuaires.

Dans les travaux d'élaboration du programme opérationnel des investissements de transport dans le cadre de la perspective budgétaire de l'UE 2007 - 2013, le rôle des aéroports polonais est mieux apprécié. En septembre 2005, le ministère de l'infrastructure a déposé le projet de « Programme Opérationnel Compétitivité du Transport »⁵⁸ dans lequel l'amélioration de l'infrastructure aéroportuaire sera réalisée de la façon suivante :

- 1) application du modèle de financement de partenariat public privé (PPP)
- 2) utilisation des moyens financiers communautaires et publics nationaux
- 3) engagement des autorités régionales dans le financement des aéroports
- 4) élimination d'obstacles juridiques liés à la propriété permettant d'attirer les capitaux privés.

Parmi les investissements prioritaires figurent :

- a) la construction d'un deuxième aéroport à Varsovie
- b) la modernisation de l'infrastructure et de la gestion du trafic aérien sur le territoire polonais (tant en espace bas qu'en espace supérieur) et
- c) la réduction des nuisances des aéroports voisins des quartiers d'habitation.

L'engagement des moyens financiers publics dans la modernisation des aéroports deviendra un élément nouveau, puisque auparavant ces tâches étaient à la charge des gestionnaires d'aéroports. Cette bonne perspective financière encourage les sociétés aéroportuaires à préparer des plans d'investissement plus ambitieux.

• Varsovie

L'aéroport actuel à Varsovie sera agrandi, en 2006, grâce à l'édification du Terminal II d'une capacité de 6 millions de passagers par an (au total, l'aéroport de Varsovie sera capable de desservir environ 10 millions de passagers). Comme les prévisions montrent qu'en 2015 le

⁵⁸ Program Operacyjny Konkurencyjność Transportu. Ministerstwo Infrastruktury. Varsovie, septembre 2005.

trafic à Varsovie pourra atteindre 16 millions de passagers, il est évident que la construction du deuxième aéroport est indispensable. Cet aéroport sera localisé probablement entre Varsovie et Łódź, dans une région habitée par 5 millions de personnes. Les travaux liés à la conception de ce nouvel aéroport sont en cours.

3.2. Gestion des aéroports

Concernant la stratégie du développement des aéroports polonais, le changement de système de gestion constitue le problème le plus important. Jusqu'à présent, il existait une tendance à la création, dans chaque grande agglomération, d'une société indépendante administrant l'aéroport. Ces dernières années, la constitution d'un groupe à capital fort administrant tous les aérodromes polonais est en discussion. Dans ce cas, il serait possible de faire subventionner les petits aérodromes par les grands aéroports. Il est aussi possible de privatiser les aéroports régionaux, mais ces perspectives de privatisation sont encore floues.

L'entreprise PPL est actuellement un organisme assez fort du point de vue financier et peut participer au développement des aéroports régionaux dont elle est réellement le propriétaire ou le copropriétaire. En 2004, l'entreprise PPL a enregistré un chiffre d'affaires de 189 millions d'euros et un bénéfice net de 38,4 millions d'euros (20,3 %)⁵⁹. Un des projets à l'étude est la séparation de l'Agence du Trafic Aérien de l'entreprise d'Etat PPL et la création d'une société indépendante. L'entreprise PPL n'a aucun intérêt à accepter cette idée compte tenu de l'importance du chiffre d'affaires de l'Agence (qui représente 52 % des recettes de la PPL).

3.3. Investissements dans les aéroports régionaux

Les sociétés gérant les aéroports régionaux disposent aussi de plans assez ambitieux de modernisation des pistes, des terminaux et des systèmes de gestion du trafic.

- **Cracovie-Balice**

L'aéroport Cracovie-Balice a connu, entre 2004 et 2005, une augmentation du trafic passant de 0,841 à 1,241 million de passagers. Avec une capacité actuelle de 1,3 million de passagers, l'aéroport doit envisager une modernisation et un agrandissement. Les plans d'investissement comprennent le prolongement de la piste de 2 550 m à 2 800 m, la construction d'un nouveau module du terminal adapté aux normes de l'Accord de Schengen permettant de traiter 2 millions de passagers par an et la modernisation des installations techniques de l'aéroport.

- **Katowice**

L'aéroport de Katowice a aussi enregistré une croissance sensible du trafic : entre 2003 et 2004, il est passé de 258 000 à 623 000 passagers. Il atteindra, selon les prévisions, 2,2 millions de passagers en 2015. Le plan de modernisation de cet aéroport a été élaboré en 2001 avant l'arrivée des compagnies aériennes à bas coûts (*low cost*)⁶⁰. Maintenant, il est nécessaire de le réviser et de préparer des investissements à une plus grande échelle.

⁵⁹ Rapport Roczny PPL 2004.

⁶⁰ En 2005, selon les informations de la GTL Katowice, cet aéroport était desservi par : WIZZAIR (H), CENTRALWINGS (PL), SKYEUROPE (SK), SMARTWINGS (CZ), AEGAN

- **Poznan**

L'aéroport de Poznan a connu, entre 2003 et 2005, une croissance du trafic assez modeste (+14 %) ⁶¹, en comparaison avec les aéroports de Cracovie et de Katowice. Pour l'instant, il n'est pas soumis à la pression d'une modernisation urgente. Les plans d'investissement sont cependant ambitieux : a) avant l'an 2010 : l'allongement de la piste de 2 500 m à 2 800 m, l'agrandissement progressif du terminal de passagers et du fret, la construction d'un hélicoptère, la modernisation du parking des avions et des installations techniques diverses, b) avant l'an 2020 : l'extension du terminal de passagers, la construction d'un parking de 2 320 voitures, la modernisation de la piste et des parkings des avions ainsi que la construction de l'« airport city ».

- **Gdansk**

L'aéroport de Gdansk, en croissance rapide ⁶², dispose d'un nouveau terminal de passagers construit en 1997 mais connaît de plus en plus de difficultés de trafic. Les plans de développement comprennent : la construction de jetées couvertes (qui n'existent pas actuellement), l'adaptation technique du terminal aux exigences de l'Accord de Schengen, la modernisation du système de sécurité, l'agrandissement du terminal de passagers de 1 à 2 millions de passagers par an (perspective de 3 - 4 millions de passagers), la construction d'un nouveau terminal de fret.

- **Wroclaw**

L'aéroport de Wroclaw est le cinquième aéroport régional avec un trafic significatif ⁶³. Avec une capacité de 1 million de passagers par an, cet aéroport doit s'adapter à l'arrivée d'une vague de voyageurs de l'ordre de 2 millions par an. Pour les années à venir, on planifie : l'allongement de la piste de 2 500 m à 3 000 m, l'agrandissement et la modernisation du terminal de passagers pour pouvoir traiter 1,8 million de personnes par an, l'agrandissement du parking des avions, la construction d'un parking de voitures, la modernisation des installations techniques de l'aéroport. Il y a aussi de grands projets de développement à l'horizon 2025, au niveau de l'extension de l'aéroport et de l'amélioration de la qualité de services.

Conclusion

En Pologne, le transport aérien connaît depuis 2000 une accélération de son développement, ce qui a engendré un changement dans la politique de transport de l'Etat, une intensification des investissements dans les aéroports et dans le système de gestion du trafic ainsi qu'un changement dans la structure d'organisation du secteur. Le réseau aéroportuaire, qui est composé actuellement de l'aéroport central de Varsovie, cinq grands aéroports régionaux et

AIRLINES (EL), AIR TRAN (USA), AERLINGUS (IE), AIR BERLIN (D), EASYJET (UK), RYANAIR (UK), NORWEGIAN (NO), HELIOS AIRWAYS (EL), HAPAG-LLOYD EXPRESS (D), AIR EUROPA (ES), VOLARE (I).

(<http://www.gtltravel.com.pl/index.php?page=przewoznicy>)

⁶¹ Croissance de 247 000 à 282 000 passagers.

⁶² Entre 2000 et 2004, le trafic de passagers à Gdansk a augmenté : Il est passé de 254 000 à 465 000 personnes.

⁶³ Entre 2000 et 2004, le trafic de passagers à Wroclaw a augmenté de 211 000 à 360 000 personnes.

six autres aéroports régionaux, sera complété, à l'avenir, par quelques nouveaux aéroports localisés dans les régions non desservies par le transport aérien et à forte demande (l'Est de la Pologne). Dans tous les aéroports qui se caractérisent actuellement par un trafic de plus de 400 000 passagers, la capacité commence à manquer pour répondre à des taux de croissance annuels dépassant 12 %. Depuis 2004, les plans de développement de ces aéroports ont été fortement révisés et complétés par des programmes d'investissement assez ambitieux.

1. Statut et gestion des aéroports – une grande diversité

Avant 1986 les aéroports principaux étaient nationaux ou municipaux. British Airports Authority (BAA), société nationale, très présente à Londres (Heathrow, Gatwick, Stansted), s'était agrandie par l'acquisition d'autres aéroports nationaux ou municipaux, à Edimbourg, Glasgow ou Aberdeen. La loi de 1986 relative aux aéroports (Airports Act 1986) a privatisé BAA. Elle exigeait aussi que les grands aéroports municipaux, comme Manchester ou Birmingham (ceux dont le chiffre d'affaires était supérieur à 1,5 million d'euros à l'époque) se transforment en *public airport companies* – sociétés aéroportuaires publiques. Les collectivités restaient propriétaires et gérantes mais les activités de leur aéroport étaient distinctes juridiquement et au plan budgétaire (comme dans le cas des EPIC français).

En 1993, le gouvernement décide de réduire le montant « visible » de la dette publique : il interdit aux collectivités d'emprunter des fonds publics pour développer leur aéroports. Les collectivités, obligées de rechercher des financements auprès du secteur privé trouvent des réponses diverses : certaines, comme Luton, conservent le statut de propriété publique de leur aéroport comme mais passent un contrat de concession avec des partenaires privés ; d'autres, comme Birmingham, vendent 51 % de leurs actions à des investisseurs afin de devenir juridiquement société du secteur privé ; d'autres, comme Bristol, Liverpool ou East Midlands (autour de Nottingham), le vendent carrément. Ainsi, on voit une diversité de statuts, qui d'ailleurs ne dépendent pas de l'importance de l'aéroport.

2. Le contexte étatique national

Le rôle de l'Etat est volontairement restreint dans les affaires opérationnelles des aéroports. Le gouvernement a peu de pouvoir direct sur les aéroports ou les compagnies aériennes. L'actuel gouvernement, comme ses prédécesseurs, considère que la libre concurrence conduit aux meilleurs résultats en ce qui concerne la qualité de l'offre aux clients, l'efficacité économique ou l'innovation.⁶⁴

Néanmoins, l'Etat intervient dans les affaires des aéroports de manière stratégique (voir la Figure 1, en annexe), en orientant les actions des opérateurs vers des buts économiques, sociaux et environnementaux nationaux et même internationaux :

- Le ministre des transports doit veiller à ce que les activités aéroportuaires britanniques obéissent aux accords négociés au niveau européen ou international sur le trafic aérien lui-même ou sur les nuisances induites par ce trafic.
- Le ministre des transports en coopération avec le ministre de l'environnement établit le cadre de développement aéroportuaire par le biais de la planification des sols: c'est lui qui accorde le permis de construire des pistes et des terminaux, en arbitrant entre les demandes des opérateurs, le besoin économique national ou régional, les intérêts des

⁶⁴ Department of Environment, Transport and the Regions. Livre vert : *The Future of Air Transport*, 2000, § 27.

habitants et l'impact sur l'environnement. L'Etat ne décide pas du développement d'un aéroport ; il ne peut pas décréter un projet mais il impose des contraintes aux opérateurs en leur indiquant préalablement les critères d'un bon projet selon l'Etat.

- La Civil Aviation Authority (CAA) établissement public, contrôle depuis 30 ans l'espace aérien britannique. Le ministre des transports est le ministre de tutelle de la CAA, en coopération avec le ministre de la défense et le ministre des finances: c'est le ministre des transports qui nomme le président de la CAA. La première fonction de la CAA est d'assurer la sécurité du trafic aérien, avec comme outil le National Air Traffic Service, NATS (les aiguilleurs du ciel), lui-même mi-national, mi-privatisé en 2001 par la vente à 7 compagnies aériennes, BA, Virgin, Easyjet.... Plus récemment, BAA a acheté des participations, lorsque NATS manquait d'argent après le désastre du 11 septembre 2001 que les compagnies aériennes n'étaient pas en mesure de l'aider.

En ce qui concerne les aéroports, la CAA est, depuis la loi de 1986 relative aux aéroports, le régulateur économique des activités des quatre aéroports monopolistiques : les trois de Londres qui appartiennent à BAA et celui de Manchester dans le Nord-ouest, grand aéroport municipal. La CAA décide des charges d'atterrissage que les opérateurs font payer aux compagnies aériennes, avec l'objectif, comme tout régulateur économique, de limiter l'enrichissement abusif de l'opérateur mais en l'encourageant quand même à développer ses prestations. Elle veille à ce que ces quatre aéroports traitent de manière équitable tous les usagers et qu'ils ne nuisent pas aux autres aéroports. Elle n'a pas de compétence dans le domaine de l'environnement.

La CAA fixe les charges aéroportuaires des quatre aéroports en collaboration avec la Competition Commission (autorité qui veille sur les pratiques monopolistiques ou des projets de fusion). Les charges, annoncées tous les cinq ans, suivent le formule $RPI \pm X$ (le taux d'inflation plus ou moins x %). Jusqu'à maintenant, la CAA fait ses propositions à la Competition Commission indépendamment des compagnies aériennes puis, les compagnies font appel à la Competition Commission, le cas échéant. Les compagnies aériennes se plaignant beaucoup de la hausse des charges à Heathrow pour la période 2003-2008, la CAA propose désormais d'entendre les argumentations des compagnies avant de décider de nouvelles charges en 2008.

Plus important pour les aéroports de BAA, la CAA a aussi décidé en 2003 de changer la méthodologie de sa régulation. D'une part, les cas de Heathrow, Gatwick et Stansted sont décidés indépendamment ; en principe la BAA ne peut pas 'subventionner' un développement à Stansted avec des bénéfices gagnés à Heathrow. D'autre part, la CAA a mis fin au system de *single till* (une seule caisse) où les charges d'atterrissage sont subventionnées par les magasins et d'autres activités commerciales. D'après la CAA, 1) « la caisse unique » n'incite pas à un développement efficace des activités aéroportuaires et 2) ce n'est pas à elle de contrôler les activités non monopolistiques des aéroports.

3. Les principaux aéroports et leurs stratégies

Il y a 71 aéroports britanniques dont une vingtaine assurent des vols internationaux. Douze aéroports sont décrits brièvement ici pour illustrer la diversité des aéroports et leurs stratégies.

3.1. Heathrow, Gatwick et Stansted

Heathrow, Gatwick et Stansted, les trois aéroports londoniens les plus importants, appartiennent à BAA, l'ancienne entreprise nationale privatisée en 1987.

Il paraît que les trois aéroports BAA constituent un système aéroportuaire semblable en termes de vols ou de voyageurs par jour à celui des deux aéroports parisiens, sans pour autant être en mesure d'offrir la même capacité de *hub* que Charles de Gaulle, Schiphol ou Francfort.⁶⁵

Ces trois aéroports londoniens se distinguent par leur type de trafic, comme on le voit en examinant le pourcentage de voyageurs internationaux et le nom des compagnies les plus présentes dans chaque aéroport (voir Tableau 1 en annexe).

- **Londres Heathrow**

BAA, et BA aussi, veulent bien faire de Londres Heathrow un *hub* efficace. Elles se trouvent en face de deux grands problèmes :

- Heathrow travaille en limite de capacité et se caractérise par une gestion des pistes efficace : il n'y a pas de possibilité d'organiser des vagues d'atterrissage, puis des vagues de décollage. On traite 67 millions de voyageurs dans les lieux conçus pour 50 millions.
- BA n'a pas assez de *slots* pour améliorer les transferts à la même hauteur que d'autres compagnies nationales (Air France...), qui dominent leur marché national : l'Etat a introduit la concurrence à Heathrow en faisant partager les *slots* soi-disant « britanniques » entre trois concurrentes nationales : BA, Virgin Atlantic et BMI. BA ne dispose que de 40 % des *slots*.

D'après les chiffres de l'IATA, en 2000, le taux de correspondances à Heathrow est deux fois moins élevé qu'à Charles de Gaulle ou à Schiphol et toujours inférieur à celui à Francfort.⁶⁶ Cela dit, Heathrow, en tant qu'entreprise, est une réussite : « l'aéroport où les compagnies aériennes font de l'argent » (d'après Air Canada) ; BAA fait presque un milliard d'euros de bénéfices (avant impôts).

Cependant, le manque de capacité de BA (la première compagnie aérienne britannique) a des retombées sur les aéroports régionaux et leurs usagers en raison de l'annulation des vols entre Heathrow et ces aéroports afin d'y substituer des liaisons internationales. Ainsi Heathrow, pour devenir *hub* international a perdu sa vocation de *hub* national, sans pour autant être un *hub* efficace avec sa taille actuelle. Il faut aussi ajouter que, si le gouvernement souhaitait que les vols régionaux soient remplacés par le train (afin de réduire le taux d'émission de CO2), le réseau ferroviaire ne pourrait pas s'adapter facilement à la demande supplémentaire, compte tenu du niveau de trafic déjà très important.

La CAA a permis, en 2003, à BAA d'imposer des charges plus lourdes (+ 6,5 % par an 2004-2008) à Heathrow, en contrepartie d'une amélioration des infrastructures (le nouveau terminal T5 actuellement en construction sera livré en 2008). BAA a passé des accords avec BA, puis

⁶⁵ Voir le rapport de Mott MacDonald de 2003 qui offre un aperçu comparatif de Charles de Gaulle, de Schiphol, de Francfort et de Heathrow.

⁶⁶ Mott MacDonald (2003)

Star Alliance (BMI, Lufthansa), puis Virgin Atlantic et finalement Sky Team Alliance sur l'affectation des différents terminaux par étapes (BA déménage en T5, ses locaux seraient aménagés pour Star Alliance et ainsi de suite). Evidemment, les compagnies autres que BA se plaignent du montant des charges qui profite en premier lieu à BA.

Heathrow transporte beaucoup de fret, mais par l'intermédiaire des gros avions de voyageurs de BA et d'autres compagnies. Dans le passé BA avait des avions spécifiques fret mais il n'y a plus de place maintenant à l'aéroport ; d'ailleurs l'activité fret de l'aéroport East Midlands, mieux situé par rapport à la géographie du pays, est en pleine expansion.

Heathrow et BA sont chers et encombrés, et les voyageurs britanniques sur longue distance préfèrent commencer par un court courrier à Amsterdam ou à Paris CDG.

- **Londres Gatwick**

Londres Gatwick n'a pas beaucoup de place, non plus ; on dit qu'il a déjà le plus grand trafic du monde parmi les aéroports à une seule piste ; il manquera de capacité en 2015, cependant l'Etat s'est mis d'accord avec les collectivités pour ne pas construire une deuxième piste avant 2019.

Gatwick est plutôt utilisé pour le trafic de charters, et aussi pour les correspondances régionales. Le marché de charters est en déclin en Grande Bretagne, sans pour autant interrompre la croissance des vols, car les voyageurs, une fois habitués à aller à l'étranger, se débrouillent seuls pour réserver le vol *low cost*, assorti ou pas d'un choix d'hôtels.

- **Londres Stansted**

Les grandes compagnies aériennes et leurs clients n'aiment pas Londres Stansted, plus petit, situé à l'extérieur de l'agglomération au nord-est de Londres. Son trafic est largement *low cost* ; Ryanair y poursuit sa forte croissance depuis 1985. Compte tenu des problèmes de capacité à Heathrow, Stansted devient un *hub* de fait : les usagers organisent leurs propres correspondances *low cost* à Stansted bien que les transferts ne soient pas garantis. Le trafic de fret et de voyageurs, partant toutefois d'un niveau plus bas, augmente beaucoup plus vite qu'à Heathrow ou Gatwick.

- **Desserte en transports en commun des aéroports londoniens**

Stansted est le moins bien desservi par les transports en commun. La desserte est assurée par un train classique (il faut 45 minutes Stansted - centre-ville). Gatwick est desservi jusqu'à maintenant par sa propre navette, le Gatwick Express (30 minutes depuis le centre de Londres). Cependant, Network Rail voudrait la transformer en train classique avec arrêts afin d'augmenter la capacité aux heures de pointe.

A Heathrow, BAA améliore les transports en commun à chaque agrandissement de l'aéroport pour convaincre ses opposants. Le métro arrive sur place aux quatre terminaux toutes les 5 à 10 minutes mais met 40 minutes pour atteindre le centre de Londres. Le Heathrow Express, construit et géré par BAA, met 15 à 20 minutes, avec une fréquence de 15 minutes, mais coûte plus cher. BAA construit une nouvelle ligne qui sera prête avant l'ouverture, en 2008, de la cinquième aérogare (terminal T5).

A Heathrow, 35 % des voyageurs prennent actuellement le train ou le bus : BAA se fixe un objectif de 40 % en 2007. A Gatwick, 30 % utilisent les transports en commun ; l'objectif est de 40 % en 2008. BAA a dû faire de grands efforts à Heathrow, d'abord pour faire aboutir le permis de construire de T5 - elle a promis la nouvelle liaison ferroviaire. Puis, elle ne pouvait pas construire de 3^{ème} piste, si elle ne réussissait pas à réduire le nombre de passagers arrivant en voiture, car le taux d'émissions nocives autour de l'aéroport risque d'atteindre les plafonds européens (en raison du trafic non aéroportuaire dans cette banlieue).

- **Les autres plates-formes gérées par BAA**

BAA est propriétaire et gestionnaire d'autres aéroports britanniques plus petits : les trois plus importants en Ecosse (Edimbourg, Glasgow, Aberdeen, voir ci-dessous) et Southampton dans le sud d'Angleterre. Elle gère quelques aéroports étrangers, intégralement ou en partie, aux Etats-Unis et en Australie. Elle participe à 65 % de GESAC, opérateur à Naples.

3.2. Londres Luton

Londres Luton (40 km au nord-ouest de Londres) appartient à la ville de Luton. En 1998, la ville a passé un contrat de concession de 30 ans avec TBI, opérateur privé britannique (aussi à Belfast) et deux banques d'investissement britanniques. TBI devient concessionnaire majoritaire en 2001 ; en 2002-2003 il fait des bénéfices de 18 millions d'euros sur un chiffre d'affaires de 80 millions d'euros. Il est racheté, en janvier 2005, par l'entreprise espagnole ACDL dont les propriétaires sont Abertis, constructeur espagnol (90 %), et Aena, autorité aérienne nationale espagnole (10 %). Ainsi, le concessionnaire est majoritairement espagnol.

A Luton, 70 % du trafic est *no-frills* (ou *low cost*), assuré surtout par Easyjet, qui y a sa base opérationnelle. Ryanair et la filiale BA (BA CitiExpress) ainsi que d'autres compagnies charters comme Monarch proposent une cinquantaine de destinations tous les jours. Parmi ces destinations on trouve : Glasgow, Edimbourg, Amsterdam, Belfast, Dublin, Genève, Malaga, Paris ; on voit le caractère régional et court-courrier du trafic de Luton.

La gare ferroviaire de Luton (25 minutes à Londres) était sommaire et vétuste. Il y a quelques années, Railtrack a construit une nouvelle gare proche du terminal. Luton fait pression sur Network Rail afin qu'une nouvelle liaison est-ouest prévue entre Felixstowe et Oxford passe par Luton au lieu de Bedford plus au nord. Il y a peu de chances que ce projet aboutisse.

3.3. Manchester

Manchester dans le Nord-Ouest est un grand aéroport international et municipal : le 3^{ème} aéroport britannique par le nombre de décollages ou de voyageurs. Il est trop loin au nord pour rivaliser avec Londres (c'est le contraire de Birmingham, par exemple). Le trafic concerne surtout le segment des charters.

Manchester Airport Group (MAG) est une entreprise publique dont toutes les actions sont détenues par les 10 communes de l'agglomération de Manchester. A Manchester, les charges sont régulées par la CAA. Pendant cinq ans, de 2003 à 2008, l'aéroport est obligé à réduire ses charges de 5 % par an en prix réels.

Jusqu'en 2001, MAG se trouvait hors compétition. Le trafic *low cost* progressait grâce aux efforts des compagnies aériennes ; l'activité des charters stagnait. En 2001, MAG a acheté East Midlands et deux petits aéroports du même groupe, en souhaitant améliorer sa gestion. Depuis 2002, le conseil d'administration s'est radicalement restructuré. Il a réduit les effectifs et réformé les méthodes de travail. En 2004, les bénéfices ont grimpé de 48 % pour atteindre 120 millions d'euros.

Tout comme à Heathrow et à Gatwick, près d'une centaine de compagnies aériennes offrent des vols depuis Manchester vers 115 destinations : par ordre de nombre de voyageurs internationaux : BA, Monarch, BMI, Lufthansa, KLM, Air France . L'aéroport offre toute la gamme de vols long-courrier et moyen-courrier classique, *low cost* et charters, mais peu de fret – la croissance du fret se fait par sa « filiale » de East Midlands.

Les experts financiers disent que les aéroports municipaux à 100 % ne sont pas performants. Ils le seraient une fois leur gestion partagée avec le secteur privé. Bristol était dans cette situation avant qu'il soit géré par Macquarie (investisseur australien dans les aéroports de Sydney, Rome, Birmingham...). Manchester prouve que ce n'est pas le caractère public ou privé de l'opérateur qui compte finalement, c'est le comportement.

3.4. East Midlands

L'aéroport municipal de East Midlands a été vendu en 1993 à National Express, opérateur de bus et de trains, qui investit énormément dans l'infrastructure puis le vend à Manchester, en 2001, pour 300 millions d'euros. Manchester a payé plus que le prix demandé par National Express car trois autres opérateurs voulaient l'acheter (TBI, Copenhagen Airports et l'Australien Macquarie).

Son activité de fret est en pleine expansion (de 30 000 tonnes à 227 000 tonnes en 10 ans), en grande partie parce qu'il est bien situé au centre de la Grande Bretagne mais à l'extérieur des grandes agglomérations. Manchester Airports Group encourage la spécialisation entre Manchester même et East Midlands. Les collectivités donnent leur accord pour des vols fret 24 heures sur 24 (pour le fret il est important de décoller la nuit non seulement pour la livraison en début de journée en Europe mais aussi pour arriver aux Etats-Unis à l'heure préférée des distributeurs). DHL, TNT, UPS et la Poste britannique font de East Midlands leur *hub* britannique.

3.5. Birmingham

Birmingham est, en 1986, un aéroport géré par un syndicat de communes. En 1995, comme indiqué plus haut, il a réduit ses participations à 49 % afin d'accéder à des fonds d'investissement privés. Air Rianta (irlandais) et Macquarie (australien) détiennent chacun 24% des actions, les employés 3 % à travers un *trust* (la municipalité est minoritaire comme il est demandé par la loi, mais le secteur privé est lui aussi minoritaire dans l'entreprise).

L'aéroport est situé près des *hubs* ferroviaire et autoroutier britanniques : la gare ferroviaire est à 2 minutes de l'aérogare par un « people-mover » autrichien. Il y a un train toutes les heures à destination de Londres (80 minutes), ce qui est un avantage mais aussi un handicap

pour l'aéroport (les voyageurs habitant autour de Birmingham sont tentés de se rendre aux aéroports de Londres).

3.6. Newcastle

Newcastle, comme Manchester, est un aéroport dont le propriétaire se compose des communes de l'autorité urbaine. En 2001, elles cherchent un moyen financier d'améliorer l'infrastructure de l'aéroport. Manchester aurait bien voulu l'acheter. Enfin, Newcastle vend 49 % de ses participations à l'entreprise nationale danoise Copenhagen Airports : la contrepartie que Copenhague demande avant la conclusion d'un accord sur le développement des services techniques est un partenariat public privé. Le DG est britannique, le directeur financier est danois. Le conseil d'administration est composé du PDG et du PDG adjoint de l'aéroport de Copenhague et de deux conseillers municipaux. L'équipe de gestion est britannique.

3.7. Edimbourg, Glasgow et Aberdeen

Edimbourg, Glasgow et Aberdeen sont trois aéroports écossais gérés par BAA mais leurs orientations divergent en raison des besoins des usagers. Edimbourg est la capitale écossaise, dominée par l'élite politique, parlementaire, intellectuelle et juridique. Glasgow est une grande ville industrielle. Les trois-quarts des voyageurs en provenance de l'aéroport d'Edimbourg prennent les vols intérieurs surtout vers Londres (pour Glasgow c'est la moitié). Le fret à Edimbourg se constitue surtout de la poste et des paquets express vers Londres. A Glasgow, c'est du fret plus général et plus international. Aberdeen s'est développé rapidement pendant les années 80 grâce à la proximité des champs pétrolifères. C'est également un héliport doté de trois pistes d'hélicoptères. Sa croissance va-t-elle se poursuivre car l'épuisement des champs pétrolifères approche ? C'est sans doute pour cette raison que la municipalité a levé son veto sur les vols de nuit.

3.8. Belfast

A Belfast, chef lieu de l'Irlande du Nord, se trouvent deux aéroports soutenus par le trafic domestique de voyageurs. Belfast City dont le trafic est presque entièrement intérieur aux Iles britanniques (y compris la république d'Irlande) est depuis 2003 la propriété de Ferrovial, opérateur espagnol. Belfast International, propriété de l'espagnol ACDL, propose 18 liaisons britanniques, 5 à horaires fixes avec les villes européennes assez proches et une soixantaine de destinations par vols de charter.

Belfast, ainsi qu'Edimbourg et Glasgow, assurent quelques vols aidés par des fonds publics. Le nouveau gouvernement écossais a constaté qu'il y avait peu de liaisons internationales directes depuis les aéroports écossais. Il a créé, en 2003, un fonds sur trois ans pour le développement des vols internationaux. En 2005, il subventionne deux vols long-courrier : le premier service jamais vu d'Edimbourg aux Etats-Unis (Continental) et un autre de Glasgow à Dubaï.

L'agence de développement régional de l'Irlande du Nord a suivi. Elle subventionne un vol aux Etats-Unis (Continental toujours) et d'autres court-courriers effectués par Easyjet à Paris, Nice et Genève.

Dans le Livre blanc de 2003, *The Future of Air Transport*, le gouvernement britannique incite les régions ainsi que Cardiff, capitale galloise, à faire de même. Il semble que 17 liaisons, assurées par huit compagnies, soient subventionnées actuellement. La CAA n'apprécie pas ces distorsions de concurrence ; elle pense que le développement des aéroports régionaux s'est bien réalisé jusqu'à présent dans un marché libre.

4. Les perspectives de développement

Le Livre Blanc de 2003 propose des perspectives assez étonnantes pour l'année 2030 : un trafic de deux à trois fois celui d'aujourd'hui (entre 400 et 600 millions de voyageurs par an au lieu de 200 millions), bien que les prévisions nationales ne permettent pas d'aller d'une manière fiable au-delà de 2020. Le Livre Blanc explique comment une croissance à 470 millions de passagers pourrait être répartie entre les aéroports principaux. Cette approche est très critiquée par les spécialistes extérieurs au monde aérien et vue comme un retour vers l'ancienne stratégie de « *predict and provide* » (prévoir et fournir) que le gouvernement dit avoir abandonnée afin de limiter l'augmentation des effets négatifs environnementaux. Il est difficile de comprendre pourquoi le gouvernement planifie à si long terme, sauf si c'est pour faire accepter une nouvelle expansion des aéroports de Londres dans un proche avenir (le débat sur l'aérogare T5 de Heathrow, en construction actuellement, est toujours vif).

Le Livre Blanc identifie les perspectives du développement aérien région par région et commente les options relatives à chaque aéroport, y compris l'accessibilité par les transports en commun et les effets sur l'environnement local (nuisances sonores...). Ainsi, il est favorable à une nouvelle piste à Birmingham et peut-être à Glasgow ainsi qu'à un prolongement de la piste à Newcastle mais pas à une nouvelle piste à East Midlands. Il propose un agrandissement de l'aérogare de Manchester, Newcastle, Glasgow et Liverpool mais à Aberdeen il propose d'augmenter la capacité petit à petit, en fonction de la demande.

Le gouvernement accepte que les aéroports régionaux se développent car, d'une part, la demande provinciale croît encore plus vite que celle du sud-est d'Angleterre (où le marché est plus mûr) et, d'autre part, les aéroports londoniens éprouvent des difficultés à faire face à la demande internationale.

Le Livre Blanc annonce deux nouvelles pistes proches de Londres avant 2030 : la première à Stansted vers 2012 et la deuxième à Heathrow, vers 2015, si les conditions environnementales (air et bruit) le permettent. Sinon on envisagera une piste plus large à Gatwick après 2019. L'Etat avait conclu antérieurement un accord avec le comté où se situe Gatwick, consistant à ne pas construire de nouvelle piste avant 2019, et tient à respecter les règles de cet accord.

Il n'est pas possible de dire si tout cela se fera dans l'ordre prévu par le ministre des transports. Le ministère des finances préfère Heathrow où la demande internationale est plus forte et les compagnies paient volontiers les charges. Il a fait des calculs qui montrent qu'il n'est pas possible pour BAA de financer une nouvelle piste à Stansted avant 2012 avec les bénéfices de cet aéroport (document interne présenté au tribunal saisi par des collectivités autour de Stansted). Or, d'après la réglementation, les trois aéroports londoniens de BAA devraient être autonomes en matière de charges, de comptes et d'expansion de leurs activités. Le régulateur économique (CAA) insiste pour que toute expansion d'un aéroport soit payée par ses clients et traite indépendamment (« *stand-alone* ») le développement des trois

aéroports. BAA a admis, en 2005, qu'il n'était pas possible de construire une nouvelle piste à Stansted dans les délais prévus sans faire appel aux charges payées à Heathrow. Son argument est que toute l'économie londonienne va profiter de l'expansion de Stansted et qu'il faut considérer, pour cette raison, trois aéroports comme un seul système. Ryanair et EasyJet ne veulent pas payer des charges plus élevées à Stansted pour « construire un nouveau Taj Mahal pour BAA » afin d'alléger les problèmes de Heathrow et demandent au moins un nouveau projet beaucoup plus léger. Virgin Atlantic n'a pas l'intention de payer des charges plus élevées à Heathrow afin de développer Stansted. Virgin et British Midland, puis British Airways, demandent que BAA soit subdivisée (ses aéroports séparés) afin de faire obstacle à cette péréquation. Il est donc vraisemblable qu'on aura d'abord une troisième piste et une sixième aérogare à Heathrow. En juin 2005, BAA a commencé à acheter les habitations dont la valeur serait minorée par l'expansion prévue.⁶⁷

⁶⁷ *Independent* 19 mai 2005, 3 juin 2005 ; *Financial Times*, 6 juin 2005

Figure 1 : Gouvernance d'aéroports britannique

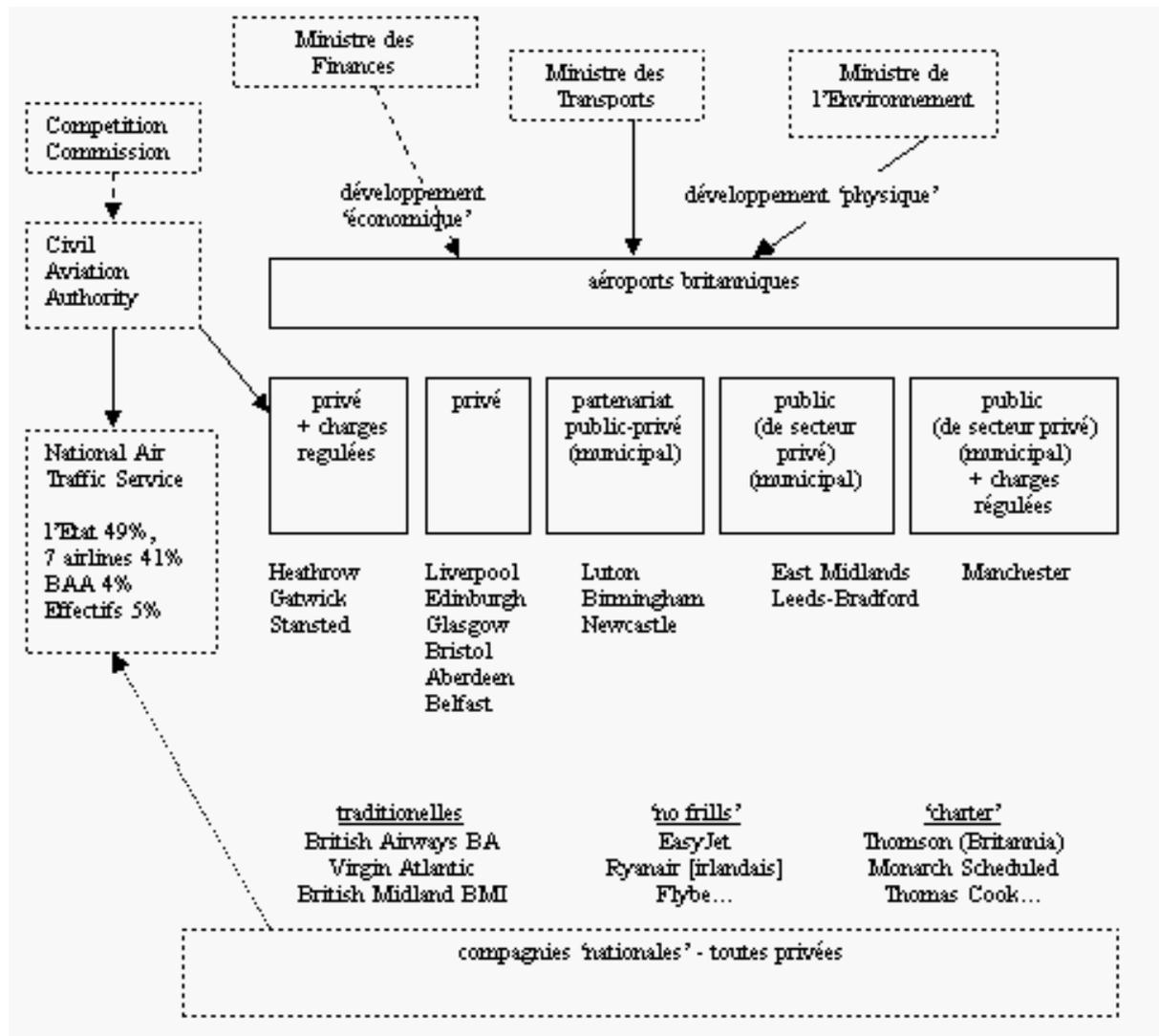


Tableau 1 : Exemples d'aéroports britanniques

	Vols (décol + att) en milliers		Voyageurs (arr + dep) en millions		Fret (sans poste) milliers de tonnes		Propriétaire/ opérateur	Trafic de voyageurs	Compagnies les plus présentes et destinations desservies
	1993	2003	1993	2003	1993	2003			
Londres Heathrow (régulé)	396	457	47.6	63.2	846	1223	BAA (1966) privé	90 % internat. HUB	88 compagnies, 186 destinations BA (40 % <i>slots</i>), BMI, Virgin
Londres Gatwick (régulé)	175	234	20.1	29.9	197	223	BAA (1966) privé	77 % internat.	90 compagnies, BA, Easyjet (29 routes), Charter Gpe de 5 (25%)
Londres Stansted (régulé)	48	169	2.6	18.7	61	199	BAA (1966) privé	86 % internat + Vols Fret	33 compagnies, 157 destinations Ryanair, de facto <i>hub low cost</i>
Londres Luton	20	58	1.8	6.8	21	23	Commune + ACDL (Sp) en concession	75 % internat.	8 compagnies, 50 destinations tj, Easyjet, Ryanair, BA Citi, TUI...
Manchester (régulé)	135	192	12.8	19.5	84	123	Manchester Airport Gpe = etab. public 10 communes	84 % internat charters	90 compagnies, 115 destinations. BA, Monarch, BMI, Lufthansa
Birmingham	69	116	4.1	8.9	17	12	Communes (49%) + gpe IRL (24%) + gpe AUS (24%)	84 % internat	42 compagnies : Flybe, BA, KLM, Lufthansa, Ryanair, Continental
East Midlands	27	54	1.4	4.3	30	227	Manchester AG	73 % internat + Vols Fret	Le fret sur 24 heures: DHL, TNT, UPS, Post Office
Newcastle	36	42	2.0	3.9			SEM + PPP: communes (51%) + Copenhagen AP (Dk)	64 % internat	17 compagnies, 39 destinations. BA, Easyjet, KLM, Flybe, SAS
Edimbourg	59	105	2.7	7.5			BAA (1971) privé	26 % internat + poste	39 compagnies, 63 destinations Flyglobespan
Glasgow	77	88	5.0	8.1	18	5	BAA (1975) privé	43 % internat, fret internat.	43 compagnies, 78 destinations. <i>No- frills, long- haul</i> , charters, vols 24 heures
Aberdeen	93	77	2.0	2.5			BAA (1975) privé	40 % internat	18 compagnies, 35 destinations. hélicoptère de 3 pistes (champs pétrole)
Belfast International	35	40	2.2	4.0	24	30	ACDL (espagnol)	25 % internat	5 compagnies, 23 destinations (5 Europe, New York) BA, Continental

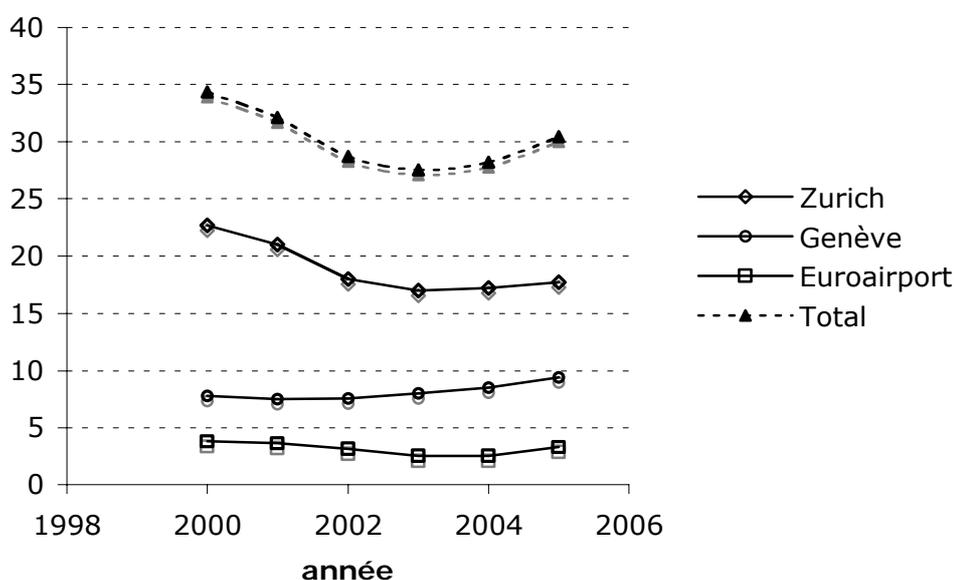
SUISSE

Zurich abrite, dans les faits, la compagnie Swiss et elle se bat pour conserver une fonction de plaque tournante, Genève propose des destinations européennes et des liaisons internationales point à point, Bâle assure des liaisons européennes et remplace progressivement la capacité allouée à Swiss par des prestations pour les compagnies « low cost ».

La faillite du groupe SAir a profondément bouleversé le paysage aéronautique suisse, non seulement par l'écroulement de la compagnie aérienne Swissair, mais aussi parce que de nombreuses opérations (bagages, catering) ont changé de mains. Une partie de l'exploitation aérienne a été transférée dans la nouvelle société "Swiss" dont la voilure de départ était bien inférieure à celle de Swissair. Les difficultés d'exploitation de Swiss, dont les finances font l'objet d'une attention toute particulière, ont toutefois forcé la direction à réduire encore plus les effectifs, le nombre de destination et d'appareils entre 2002 et 2006.

Graphique 1 : Flux de passagers aux aéroports de Suisse entre 2000 et 2005. Le volume total de l'an 2005 se situe entre 2001 et 2002

Passagers - vols commerciaux



Le gouvernement fédéral a procédé à une évaluation de la politique aéronautique suisse (Rapport sur la politique aéronautique suisse, 2004), au travers de laquelle il ressort que (p. 20) l'importance pour l'économie nationale⁶⁸ des aéroports de Zurich, Genève, Bâle, et, dans une nettement moindre mesure, Berne-Belp, Lugano-Agno et St-Gall- Alternrhein, a été, pour 2002, de l'ordre de 13.3 milliards d'Euros (20 mrd. CHF). Ces entreprises comptent au total 154'000 employés. Selon ce rapport, ce sont surtout les régions limitrophes des aéroports qui profitent de cette valeur ajoutée.

⁶⁸ Calcul sur la base de leur valeur ajoutée

Tableau 1: Importance pour l'économie suisse des six aéroports observés (2002)

<i>Effet</i>	<i>Valeur ajoutée [mrd CHF] et [%]</i>		<i>Employés [milliers] et [%]</i>	
<i>Direct</i> ⁶⁹	4,3	(21,5%)	29,8	(19%)
<i>Indirect</i> ⁷⁰	1,4	(7%)	11,3	(7%)
<i>Induit</i> ⁷¹	8,1	(40,5%)	64,1	(42%)
<i>Catalytique</i> ⁷²	6,2	(31%)	48,9	(32%)
<i>Total</i>	20,0	(100%)	154,1	(100%)

L'étude rappelle que l'OACI estime qu'un chiffre d'affaires de 100 \$ dans le domaine de l'aviation civile engendre une demande d'une valeur de 325 \$. 100 emplois dans ce secteur engendreraient 610 emplois dans les autres branches de l'économie.

Ces chiffres sont plus faibles que ceux fournis par le York aviation study (2004), selon laquelle un million de passagers par an engendre en moyenne 950 emplois dans des entreprises fournissant des prestations d'exploitation pour l'aéroport.

1. Politiques et stratégies des aéroports

1.1. Zurich

Le point le plus remarquable de l'aéroport de Zurich est son importance en tant qu'interface modale en Suisse : chaque jour, 75 000 personnes y passent, soit comme passagers de l'un des 370 avions soit simplement comme visiteurs, engendrant le déplacement de 20 000 voitures ou empruntant l'un des 600 bus et 340 trains qui desservent la gare totalement intégrée à la plate-forme. En parallèle à cette mobilité des personnes, ce ne sont pas moins de 1 000 tonnes de fret qui transitent quotidiennement par l'aéroport de Zurich. 15 000 personnes travaillent actuellement sur le site, qui a généré en 2005 un chiffre d'affaires d'environ 470 millions d'euros (702,2 millions CHF), dont 60 % est attribué aux activités aériennes.

L'exploitant est une société privée cotée en bourse, nommée « Unique (Flughafen Zürich SA) ». Le canton de Zurich détient 49 % des actions, tandis que la ville de Zurich en possède 5 % et les autres actionnaires moins de 5 %. L'évolution de l'aéroport de Zurich-Kloten illustre de manière tout à fait unique la crise de l'aviation qui a suivi la libéralisation de 1993 en Europe : la stratégie à long terme de la plate-forme principale de Suisse a tout d'abord été la croissance agressive, calquée sur celle du groupe SAir. Peter Brugisser, alors aux rênes du groupe Sair, avait mis au point ce qu'il a nommé la « Stratégie du chasseur », qui consistait à prendre le contrôle de nombreuses compagnies nationales et régionales, et à les utiliser pour alimenter une plaque tournante, l'aéroport de Zurich. Mais les proies se montrèrent plus difficiles à maîtriser que ne l'avait prévu le chasseur, les munitions manquèrent... et c'est

⁶⁹ Les effets directs résultent des activités qui ont lieu à l'aéroport.

⁷⁰ Les effets indirects correspondent aux activités des prestataires situés en amont des activités de l'aéroport.

⁷¹ Les effets induits résultent des effets multiplicateurs des dépenses des personnes employées de façon directe et indirecte et de la réutilisation des bénéficiés.

⁷² Les effets catalytiques sont générés par l'amélioration de la desserte et de l'accessibilité. Bénéficiés pour la population et l'économie.

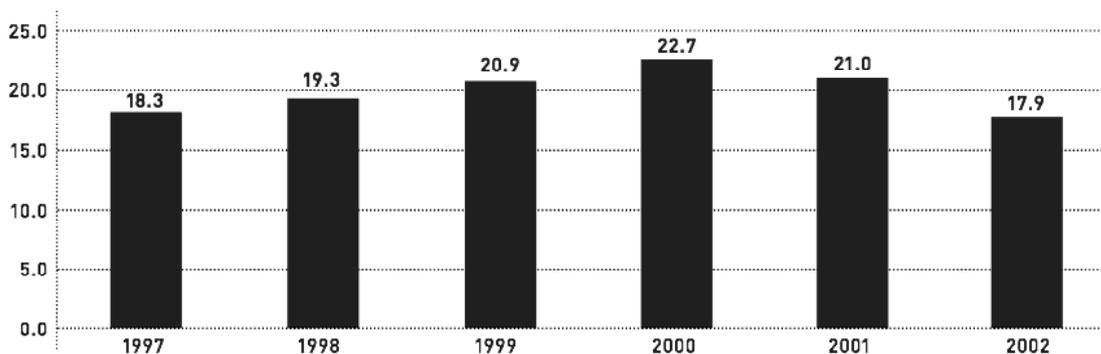
finalement tout le groupe SAir qui s'est retrouvé poursuivi par ses créanciers : il fut mis en faillite, puis liquidé morceau par morceau. L'activité de Swissair, la compagnie aérienne du groupe, dont le siège se trouvait à l'aéroport de Zurich, fut réduite, transférée à la société Swiss, au nouveau domicile officiel de Bâle. Même si Bâle n'a pas eu l'occasion de profiter longtemps de cette opportunité – Swiss ayant décidé en 2006 d'en retirer tous ses vols – ces changements intempestifs et profonds de l'exploitation aérienne ont sérieusement perturbé l'activité des principaux aéroports de Suisse, à commencer par Zurich, administré par la société « Unique ».

- **Passagers**

17,7 millions de passagers ont utilisé l'aéroport de Zurich en 2005. Ce chiffre est supérieur de quelques pour-cent à celui des deux années précédentes, mais il est inférieur de 5 millions à celui de l'année 2000. La compagnie Swissair qui était basée à Zurich s'est écroulée en octobre 2001 et les chiffres de 2000 n'ont plus jamais été approchés, bien que Swiss transporte actuellement (2005) environ 9 millions de passagers au travers des installations zurichoises. Le deuxième *carrier* important du site est Lufthansa, avec un peu moins d'un million de passagers par an.

Graphique 2 : Pic de passagers à l'aéroport de Zurich. Le volume 2005 se situe au niveau de 2002.

Passenger volumes, 1997 to 2002 (in millions)



Source : Aéroport de Zurich, 2004.

Dans les années précédant la chute du groupe SAir, l'aéroport de Zurich s'était engagé dans de très substantiels travaux d'agrandissement. Certains ont été ralentis alors que d'autres, notamment le projet d'un dock au centre du terrain d'aviation, ont été achevés. Vu la baisse de fréquentation, l'aéroport est actuellement surdimensionné et ses moyens d'exploitation dernier cri sont sous-utilisés. Les coûts élevés qui en découlent sont répercutés sur les compagnies aériennes : la taxe passagers y est de loin la plus élevée de Suisse, actuellement de 24 Euros (CHF 36,00 dont 21 pour l'usage des infrastructures, 10 pour la sécurité et 5 pour les mesures anti-bruit). La situation n'est pas en voie d'amélioration car une augmentation de CHF 1,00 a été annoncée pour le 1 janvier 2007 et, en plus, l'exploitant prévoit une augmentation du coût des mesures de sécurité. Genève et Bâle, notamment, offrent des prestations à des tarifs de 30 à 50 % inférieurs.

- **Fret**

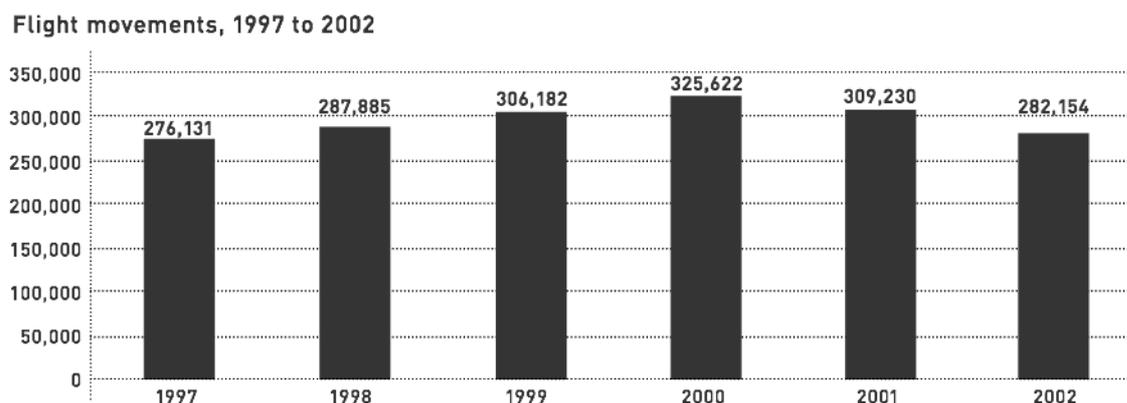
L'aéroport de Zurich dispose d'un terminal fret totalement automatisé, exploité par la société Cargologic SA. La capacité est de 700 000 tonnes sur 33 000 mètres carrés. Durant l'année 2005, environ la moitié de cette capacité a été mise en service pour offrir le transit à 372 000 tonnes de fret.

- **Exploitation**

Avec 267 000 mouvements aériens enregistrés en 2005, l'aéroport de Zurich n'a pas encore retrouvé les chiffres d'il y a dix ans. Même si cela peut en grande partie être attribué au problème de SAir Group, qui est en train d'être résolu, il semble peu probable que les résultats de 2000 (plus de 325 000 vols) soient atteints ces prochaines années car un nouveau problème a surgi : la tolérance du voisinage.

L'aéroport de Zurich a des difficultés à faire accepter les nuisances sonores qu'il engendre à l'étranger : historiquement, la plupart des vols d'approche et les zones d'attentes étaient situées au-dessus de l'Allemagne. Mais les riverains, soutenus par les autorités locales, ont lancé un processus politique qui a abouti à une réduction drastique des vols au-dessus du sol germanique. Le nombre de vols ne doit dorénavant pas dépasser 100 000 par année.

Graphique 3 : Plafonnement des mouvements aériens à l'aéroport de Zurich en 2000. 2005 est légèrement inférieur à 1997.



Source : Aéroport de Zurich, 2004.

La situation a été compliquée par la difficulté de trouver des alternatives acceptables⁷³ car l'espace aérien au sud de Kloten passe à proximité directe de la ville de Zurich, et notamment au-dessus d'une région *Goldküste* dont la qualité environnementale exceptionnelle a attiré depuis des décennies les résidents les plus fortunés du pays. Ces derniers sont maintenant engagés dans des négociations tendues pour préserver la qualité de vie de leur région, donc le report des vols au-dessus de territoires situés plus à l'Ouest. Une procédure de consultation est actuellement en cours.

⁷³ Un accord signé entre Kurt Bodewig, ministre allemand des transports et Mauritz Leuenberger, Président de la Confédération prévoyait un plan de réduction des nuisances qui devait être mis en place en septembre 2001. Mais Unique est parvenu à soulever une opposition suffisante pour que le parlement refuse de ratifier cet accord. Les conditions que l'Allemagne, soutenue par Bruxelles, imposa par la suite s'avèrent maintenant bien plus défavorables pour l'aéroport de Zurich et pour la région que la proposition de 2001.

1.2. Genève

L'aéroport international de Genève a fourni des prestations à environ 9,5 millions de passagers en 2005⁷⁴, ce qui est l'équivalent d'un peu plus de la moitié de Zurich. Le trafic est en hausse de 9,5 % par rapport à 2004, avec un accroissement relativement faible, 3,2 %, du nombre de mouvements d'avions commerciaux (170 000 atterrissages et décollages, donc environ 65 % du chiffre zurichois).

La grande différence entre les deux politiques d'exploitation est qu'Aéroport International de Genève (AIG), la société d'exploitation de l'aéroport, a pu poursuivre une croissance plus régulière car elle n'a été touchée que marginalement par la crise de Swissair. Dans les faits, c'est bien auparavant que Swissair a fortement délaissé AIG (ce qui avait aussi généré une crise à Genève). AIG a ensuite réagi en ouvrant sa plate-forme à de nombreuses compagnies, en allant littéralement chercher les clients potentiels à travers toute l'Europe et en cherchant à élaborer des solutions visant à les fidéliser. Le terrain à disposition de Genève ne permet pas d'envisager la construction d'une seconde piste. Les efforts ont donc été concentrés sur l'optimisation de l'exploitation de cette seule piste et, notamment, l'amélioration des terminaux ainsi que la création d'un terminal *low cost* par réhabilitation d'une ancienne aérogare.

- **Statut et exploitation**

L'aéroport international de Genève est un « Établissement Public Autonome » : il est exploité selon les règles d'une entreprise commerciale, et doit par conséquent financer ses dépenses de fonctionnement et d'investissement par ses recettes aéronautiques et commerciales propres, sans subvention publique. Par contre, il rétrocède la moitié de ses bénéfices à l'Etat.

La société d'exploitation AIG emploie environ 550 employés et plus de 6 500 personnes travaillent sur le site. La piste principale, la seule piste en « dur » mesure 3 900 m. En parallèle, on trouve une petite piste en gazon, 700 mètres, destinée aux vols privés. L'aéroport se trouve à seulement 5 km du centre ville.

- **Fret**

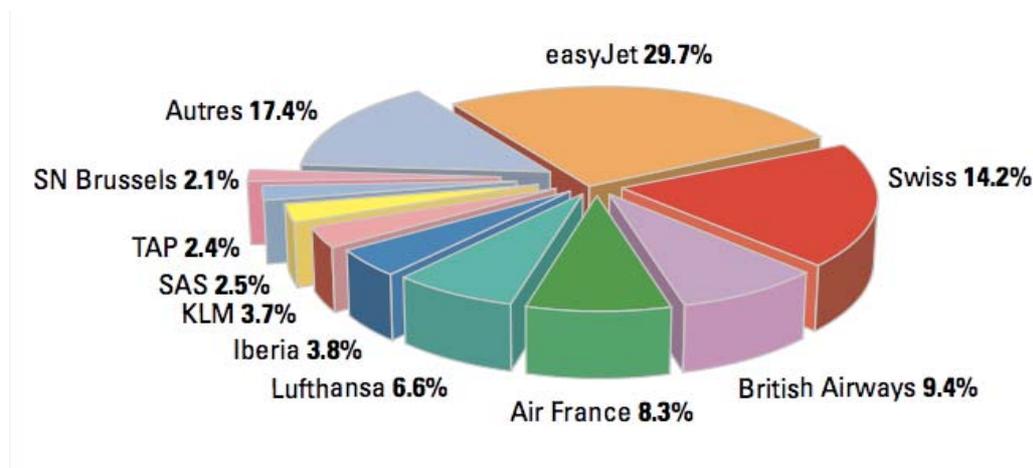
L'AIG offre des prestations pour l'acheminement du fret. Il dispose d'une capacité de 100 .000t/an et d'une surface de traitement de 24 000 m² mais cette activité reste modeste par rapport à Zurich. Le volume traité en 2005 a été de 51 543 tonnes, mais parmi celles-ci seules 32 436 t ont pris l'avion car 18 107 t ont été affrétées par camion (source : AIG, site Internet, 2006).

- **Compagnies aériennes**

Le principal « carrier » de l'aéroport de Genève est Easy Jet, avec environ 30 % du marché. Il est suivi par Swiss et British Airways (env. 10 % et 8 %).

⁷⁴ AIG a recensé 9.411.105 passagers en 2005.

Graphique 4 : Parts de marché du trafic de ligne, avec nette prédominance d'Easy Jet.



Source : Aéroport International de Genève, Rapport annuel 2005, 2006.

AIG estime que sa capacité maximale peut atteindre, avec la pleine exploitation du nouveau terminal *low cost*, environ 13 millions de passagers (B. Buss, Agefi, 5.8.04) par année, soit un peu plus de 70 % de la capacité utilisée actuellement à Zurich. Le nombre de passagers pourrait certes encore être augmenté si les compagnies parviennent à optimiser les créneaux horaires et le remplissage des avions, mais la piste unique limite le nombre de mouvements quotidiens.

- **Finance**

L'analyse des recettes de l'AIG est intéressante : elle montre certes la prédominance des redevances de passagers, qui comptent pour plus du tiers (34 %), puis les revenus commerciaux, pour un quart (23,9 %), mais on voit aussi que les recettes de parking occupent la troisième place (12 %), et donc qu'elles précèdent les redevances d'atterrissage (10,2 %).⁷⁵ Cet ordre montre bien la politique AIG qui consiste à rendre l'aéroport de Genève attractif pour les compagnies aériennes par des coûts très compétitifs.

- **Nouvelle stratégie d'offre et de tarifs**

AIG cherche à fidéliser les compagnies aériennes qui prendront des engagements contractuels de durée oscillant entre 3 et 5 ans : celles-ci pourront bénéficier de ristournes en fonction de leur croissance de trafic ; ces ristournes pourront aller jusqu'à 40 % du montant annuel perçu par les taxes de passager. Les frais de sûreté (CHF 8,00/ 5 €) ne sont pas considérés dans cette offre car ils ne sont pas négociables.

AIG vient de réaménager une aérogare, ce qui lui permet de segmenter ses prestations aéroportuaires entre un service « standard », par le terminal principal (T1) et un service simplifié par le terminal réaménagé (T2). Les prestations simplifiées seront facturées moins cher et seront disponibles pour toutes les compagnies (pas réservées aux *low cost*). La taxe de passager en classe simplifiée sera de CHF 14,00 contre CHF 22,00 en « standard » (environ 10 € et 15 €). Les deux taxes comprennent les mêmes frais de sûreté (CHF 8,00).

⁷⁵ Source : Aéroport International de Genève, Rapport annuel 2005, 2006.

- **Amélioration du rôle d'interface modale**

La part des personnes se rendant à l'aéroport en utilisant les transports publics – personnel travaillant sur le site et passagers – était d'environ 20 % en 2001. Lors du renouvellement de sa concession fédérale cette année-là, l'Aéroport International de Genève a pris l'engagement de faire en sorte que la proportion d'accès écologique (transports publics, vélo, marche) atteigne 45 % en 2020.

Pour réaliser ce changement, l'AIG fait bénéficier l'ensemble des personnels du site aéroportuaire d'un abonnement de transport public régional à un prix inférieur aux tarifs des parkings de l'aéroport. L'abonnement est combiné avec des prestations de *car sharing*. Par ailleurs, des navettes spéciales (NPA) sont organisées pour les employés qui prennent leur travail très tôt ou le quittent très tard.

Ces prestations sont financées par une hausse des tarifs des parkings du personnel du site aéroportuaire (hausse de 20 euros/mois).

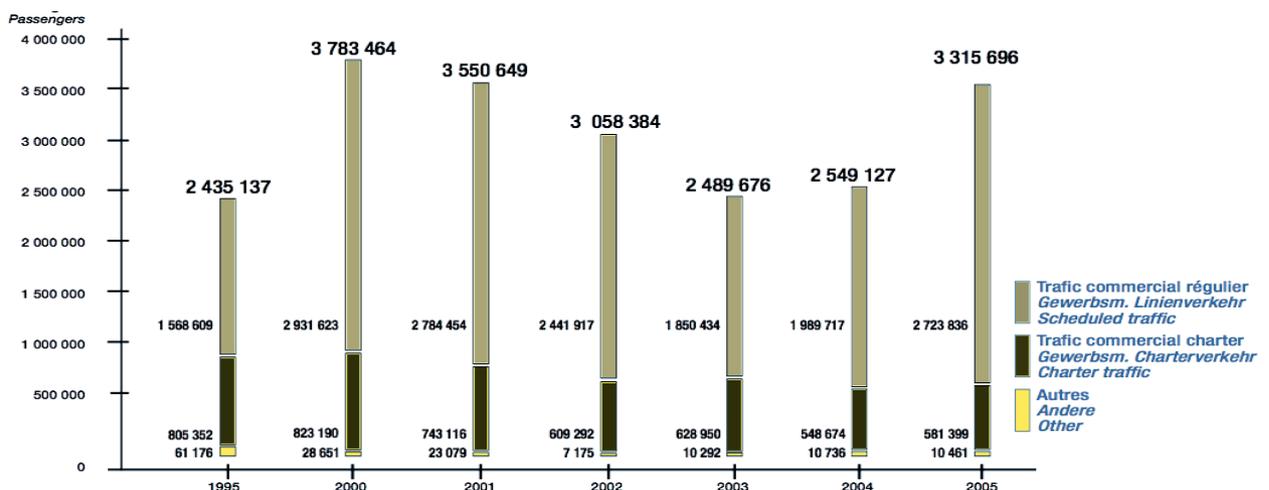
1.3. Bâle

Bâle-Mulhouse se trouve sur territoire français ; la société EuroAirport l'exploite toutefois selon un accord franco-suisse. Les 3,3 millions de passagers transportés en 2005 situent EuroAirport au rang de « troisième » aéroport national en Suisse. Ce chiffre est le tiers de Genève et le cinquième de Zurich. La société Swiss siège officiellement à cet endroit et y emploie environ 800 personnes. Dans les faits, l'essentiel des activités de Swiss se déroule néanmoins à Zurich-Kloten.

L'activité cargo est un peu plus importante que Genève (83 000 tonnes contre 51 000), mais elle montre un recul de 6 % par rapport à l'année précédente.

Comme Zurich, EuroAirport a été touché de plein fouet par la débâcle de Swissair. Le trafic de passagers, bien qu'en hausse de 30 % par rapport à l'année précédente, n'est pas encore revenu à la hauteur des années 2000.

Graphique 5 : Evolution du trafic passagers à l'EuroAirport entre 1995 et 2005



Source : EuroAirport, 2006.

- **Résultats financiers**

Le chiffre d'affaires en 2005 est de 63,6 millions d'€, soit une augmentation de 9,7 %. Ce résultat est proche du niveau atteint en 2002 (64,1 M€). L'excédent brut d'exploitation est de 24,6 millions d'€ et le résultat net est à nouveau positif à 4,1 M€ contre -2,7 M€ en 2004.

Dans son rapport sur la politique aéronautique, le Conseil fédéral a indiqué qu'il souhaitait une poursuite de l'exploitation franco-suisse de l'aéroport. Dans cette perspective, Bâle-Mulhouse doit pouvoir se développer conformément à sa dimension trinationale (CH, F, D). Ce développement implique, entre autres d'améliorer les modalités d'approche.

- **Offre de prestations**

EuroAirport dessert plus de 90 destinations directes et propose chaque semaine 420 vols réguliers vers 47 aéroports (dans 43 villes) ainsi qu'une vingtaine de vols vacances.

Ces vols sont assurés par environ 20 compagnies aériennes en vols réguliers.

Les compagnies aériennes membres de Star Alliance, One World et SkyTeam relient l'EuroAirport aux principaux hubs européens (Copenhague, Francfort, Londres, Munich, Paris, Vienne et Zurich) et donnent ainsi accès au réseau intercontinental.

Comme Genève, EuroAirport poursuit une stratégie de développement sur la base d'offres de prestations différenciées à des tarifs différenciés (standard ou *low cost*) et il s'efforce aussi de fidéliser les compagnies. Les faits semblent confirmer l'efficacité de cette stratégie : EasyJet a très fortement développé ses activités sur la plateforme rhénane. La compagnie a créé une base qui a généré une centaine d'emplois directs. Ceci compense une partie de la perte due à la décroissance de Swiss et à son repliement sur Zurich.

Tableau 2 : Principales compagnies aériennes desservant l'EuroAirport (% passagers)

	2001	2002	2003	2004	2005
easyJet Airline Ltd.	-	-	-	13	34,2
Air France	25,3	28,3	35,4	32,2	23,4
Swiss International Air Lines Ltd.	-	54,7	41,5	27,7	14
Deutsche Lufthansa AG	4,4	6,7	9,6	9,7	8,1
Hapag-Lloyd Flug GmbH	5,6	6,5	9,2	8,8	7,7
British Airways	-	-	-	-	4,6
Autres / Andere / Other	-	-	-	2,9	8

Source : EuroAirport, rapport annuel 2005, 2006

Les chiffres sont néanmoins éloquentes : l'année de sa création, Swiss transportait pratiquement 55 % des passagers empruntant l'EuroAirport. Mais, en moins de 3 ans cette part est passé à 14 % seulement ! (Changement d'autant plus important que le nombre total a diminué.) En 2005, suite à l'acquisition par Lufthansa, la direction de Swiss a déclaré qu'elle abandonnait la desserte d'EuroAirport (tout en conservant des vols en *code-sharing*). Mais fin 2006, elle annonce vouloir y maintenir une certaine activité.

- **Marchés**

EuroAirport était historiquement connu comme point de départ et d'arrivée pour les vols *charter*, mais ce marché laisse progressivement la place aux vols réguliers dont le volet

low cost offre une alternative réelle : sur les 3,3 millions de passagers comptés en 2005, 82 % (2,7 millions) ont utilisé les vols réguliers, ce qui représente une augmentation de 37 % par rapport à l'année précédente. Pour accompagner ce changement de marché qui exige des infrastructures plus efficaces, EuroAirport a entrepris un programme d'extension, qui a été achevé en 2005 avec la mise en service du Terminal Sud. Les tarifs de l'EuroAirport sont à peu près similaires aux prestations standard de Genève.

- **Fret**

Le secteur fret express reste stable avec un peu plus de 24 000 tonnes (2005), tandis que le fret camionné, un peu plus de 51 000 tonnes, baisse légèrement (5 %) et le trafic fret tout cargo, environ 8 000 tonnes, chute de pratiquement 20 %. EuroAirport attribue cette baisse à « l'interruption des vols de Korean Air pendant 6 mois et [à] la situation difficile du fret aérien en général » (EuroAirport, rapport annuel 2005).

Par ailleurs, EuroAirport déclare qu'il va réexaminer comment développer le fret express.

- **Mouvements**

Le nombre de mouvements (décollages et atterrissages) durant l'année 2005 atteint 82 142, en augmentation de 6 % par rapport à l'année précédente, tandis que la croissance des mouvements de passagers atteint 24 %. EuroAirport l'attribue à deux facteurs : un taux de remplissage plus élevé des avions et l'utilisation d'appareils de plus grande capacité.

L'augmentation d'efficacité est même plus importante car, parmi les mouvements enregistrés, environ 20 000 (un quart) ne concernent pas le trafic commercial, or le taux d'occupation de ce trafic privé est beaucoup plus stagnant.

- **Exploitation aérienne multinationale**

Les avions atterrissent principalement par le nord (plus de 90 % des atterrissages en provenance par Allemagne - France) et décollent vers le sud, en direction de la Suisse (plus de 65 % des décollages). Ce faisant, ils empruntent la piste 16, qui est équipée d'un système d'aide au pilotage « ILS ».

Pour des raisons de sécurité, les mouvements doivent se faire face au vent. Ainsi, si le vent du nord est trop fort, les avions doivent atterrir par le sud (5 % à 9 % des atterrissages) et décoller vers le nord (15 % des décollages). Or la piste n'est pas équipée d'ILS dans ce sens : les avions sont guidés par radar jusqu'au voisinage de la piste, puis ils effectuent un virage à vue avant de se poser. Dans le but de permettre une exploitation sud-nord dans de meilleures conditions et augmenter la fiabilité du service – notamment pour éviter de devoir dérouter les avions vers d'autres aéroports lorsque les conditions sont défavorables – EuroAirport projette d'équiper la piste principale d'un ILS dans les deux sens.

Une consultation a été lancée auprès des riverains français et suisses, selon une nouvelle disposition de droit français visant l'application de la « Convention d'Espoo⁷⁶ », où la population des cantons concernés (BS, BL, SO, BE, JU) a pu donner son avis (mais la décision appartient à EuroAirport, avec voies de recours selon le droit français).

⁷⁶ Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontalier.

Officiellement, les modalités d'utilisation des approches par le sud ne changeront pas avec l'ILS car il est prévu qu' EuroAirport n'augmentera pas le nombre total d'approches par le sud dans les années à venir. Avec des fréquences annuelles entre 2 800 et 4 400, les approches par le sud représentaient un peu moins du dixième du total sur la période 2000 - 2004 (5,6 % à 9,3 %). Néanmoins, une fois la piste équipée, rien n'empêche, techniquement, de reporter une bien plus grande partie du trafic sur la Suisse. Il ne s'agirait alors que de négociations dans le contexte de droit français, éventuellement européen.

Les nouveaux itinéraires rendus possibles par l'ILS 34 exposeront davantage de personnes au bruit des avions : le nombre des personnes survolées par des avions volant à moins de 1 000 mètres d'altitude passerait de 18 000 à 23 000 et environ 48 000 personnes seraient survolées par des avions volant entre 1 000 et 2 000 mètres d'altitude. Les nuisances sonores seront toutefois mieux réparties, globalement plus faibles et, surtout, les secteurs aujourd'hui fortement exposés aux nuisances de l'approche finale seront partiellement soulagés.

L'échec récent des négociations entre l'aéroport de Zurich et l'Allemagne, que la presse a régulièrement attribué à une détermination zurichoise⁷⁷ issue d'une vision irréaliste des conditions actuelles, reste dans les mémoires et il constitue une issue que l'exploitant de l'aéroport aussi bien que les pouvoirs politiques veulent éviter.

Lors de la consultation sur l'ILS, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a pris une position favorable, en soulignant les aspects positifs de cet équipement pour la sécurité, mais l'Office fédéral a « néanmoins toujours insisté dans les pourparlers avec les autorités françaises pour que l'ILS ne soit utilisé [que ...] lorsque les conditions de vent l'exigent, et non pour augmenter le nombre d'approches par le sud » (OFAC, 2005).

• Perspectives

L'EuroAirport s'attend à accueillir plus de 4 millions de passagers en 2006, ce qui signifierait une croissance de près de 30 %, pour un nombre de vols équivalent, voire moindre à 2005.

Suite à la publication le 21 mai 2006 dans le Journal Officiel de la République Française de l'arrêté⁷⁸ sur la mise en oeuvre du système d'atterrissage aux instruments en piste 34 (ILS 34), l'EuroAirport a entrepris les procédures de consultations en vue de l'exécution des travaux. La mise en service du système ILS 34 à est prévue pour fin 2007.

2. Evolution de la compagnie nationale

Les aéroports offrent des prestations aux compagnies aériennes, mais ces dernières n'ont guère de comptes à rendre : par tradition, elles n'ont pas à remplir d'exigences de fidélité au-delà d'un, voire trois mois. Par conséquent, pour saisir les stratégies des aéroports suisses, il faut tenir compte du comportement d'un acteur de taille, la société Swiss, qui a subi pas moins de quatre restructurations en trois ans, précédées de la faillite et du démantèlement du groupe SAir.

⁷⁷ Un premier accord visant à limiter les nuisances en Allemagne avait été conclu entre les ministres des transports suisse et allemand, mais, sous la pression zurichoise, le parlement a refusé de le ratifier. Les conditions qui ont par la suite été imposées par l'Allemagne, soutenue par la loi européenne, se sont avérées bien plus désavantageuses pour Unique et pour les riverains suisses.

⁷⁸ Publication accompagnée d'un avis relatif à l'accord franco-suisse du 10 février 2006 sur les modalités d'utilisation des pistes et de suivi des mesures visant à réduire l'impact sur l'environnement.

Swiss est le nom de la nouvelle compagnie créée en mars 2002 à partir des restes de Swissair, l'exploitant aérien de SAir Group, qui a été greffée sur l'ancienne compagnie régionale Crossair, dont le siège était l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse. Crossair était de taille modeste, mais en bonne santé. Cette opération financière et médiatique a permis de sauver environ 30.000 emplois, mais elle laisse aussi les créanciers se partager une coquille vide. Toutefois, même recapitalisée pour plus de 2,5 milliards d'euros (4 milliards de CHF) Swiss reste en difficulté, ne parvenant ni à trouver un marché porteur (oscillant entre luxe et *low cost*), ni à juguler les problèmes de personnel. La compagnie supprime 300 emplois en novembre 2002, puis 700 en janvier 2003, puis 3 000 en juin 2003. En été 2004, un ex-cadre de Lufthansa, Christoph Franz, est nommé à la direction de Swiss. Un an plus tard, il annonce entre 800 et 1 000 licenciements dans l'année à venir, puis, le 18 mai 2005, il annonce que Swiss sera vendue à Lufthansa pour quelques dizaines de millions d'euros alors que, selon des analystes, (E. Garessus, *Le Temps*, 19.3.2005) sa valeur en bourse était d'environ 350 millions d'euros et sa valeur de liquidation 600 millions d'euros. Mais la décision était aussi hautement politique : il fallait trouver un repreneur rapidement car la Confédération tenait absolument à éviter de devoir recapitaliser encore une fois la Swiss (T. Meyer, *Le Temps*, 26.3.2005). Dans ces circonstances, on comprend que la tâche de planification des activités des aéroports s'avère particulièrement délicate : ils ne peuvent pas compter sur la stabilité d'une compagnie nationale car celle-ci non seulement a changé de stratégie et de tactique plusieurs fois par année, mais encore elle a perdu une bonne part des ses moyens. Finalement, elle doit renoncer à son indépendance, mais elle n'est pas encore en mesure d'établir des perspectives à moyen terme.

3. Régulation du transport aérien

3.1. *Nouvelles concessions*

L'organe régulateur du transport aérien est l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), qui fait partie du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Les exploitants des aéroports doivent obtenir de ces autorités une concession qui leur confère le droit de prélever des taxes en échange de leurs prestations. La concession ne comporte aucune disposition sur les futures modalités opérationnelles de l'aéroport, par contre elle oblige l'exploitant à mettre à la disposition des usagers (passagers, compagnies, autres clients) l'infrastructure nécessaire.

Le 31 mai 2001, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a octroyé de nouvelles concessions d'exploitation aux aéroports de Genève et Zurich. D'une durée de cinquante ans, elles ont pris effet le 1^{er} juin 2001. Un aspect intéressant est que pour obtenir ces concessions, les exploitants ont dû établir un programme de développement écologique de la mobilité pour le personnel et les passagers.

3.2. *Nouveaux règlements d'exploitation*

Les modalités opérationnelles de l'aéroport sont définies par le concessionnaire dans un « règlement d'exploitation » qui doit être approuvé par l'OFAC. Ce règlement régit tous les aspects opérationnels de l'aéroport, notamment son organisation, ses heures d'ouverture, les procédures d'approche et de décollage, l'utilisation des installations par les passagers, les

avions, les véhicules terrestres. Il peut être modifié à tout moment pendant la durée de validité de la concession.

Le nouveau règlement d'exploitation pour Genève a été octroyé, par contre celui de Zurich est encore en phase de définition car les modalités d'approche évitant de survoler le territoire allemand ne sont pas encore figées.

3.3. Planification nationale : Plan sectoriel de l'infrastructure aérienne

La stratégie nationale s'exprime au travers du Plan sectoriel de l'infrastructure aérienne (PSIA). Le PSIA est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération en matière d'aviation civile. Instrument relevant de l'aménagement du territoire, le PSIA comporte aussi une partie conceptuelle de politique aéronautique, ce qui en fait également un instrument de la politique des transports.

3.4. Monitoring national : la politique aéronautique 2004

Le « rapport sur la politique aéronautique 2004 » (2005) dresse un panorama des outils dont dispose le Conseil fédéral dans le domaine de l'aviation. Il présente la vision de la Confédération et sa concrétisation sous forme de « principes directeurs » touchant le transport aérien, les aéroports, les services de la navigation aérienne, l'industrie et la formation aéronautiques.

• Priorités

Le gouvernement argumente que la politique aéronautique est guidée par des impératifs de développement durable. Il a mis la priorité sur les tâches suivantes :

- Politique des transports coordonnée : la politique aéronautique doit être harmonisée avec la politique d'aménagement du territoire et un système de prévention des conflits devra être mis en place (*ndlr : résoudre le conflit entre Zurich et l'Allemagne*).
- Optimisation de l'infrastructure aéronautique : il convient de mettre en oeuvre tous les moyens techniques pour optimiser les infrastructures existantes et les avions (*ndlr : équipement pour l'accès par la Suisse aux aéroports de Bâle- Mulhouse et de Zurich, ainsi que pour celui de certains aéroports régionaux*)... plutôt que construire de nouveaux équipements.
- Harmonisation avec la politique européenne des transports : la politique suisse de transport aérien doit être harmonisée avec celle de l'Europe. Ceci requiert également une implication active en faveur d'une politique des transports durable en Europe.
- Vérité des coûts : l'aviation civile doit couvrir elle-même ses coûts de fonctionnement et les coûts externes [...].
- Transports publics : la priorité doit être accordée au transport aérien public.
- Solidarité sociale : l'objectif consiste à assurer un raccordement adéquat de toutes les régions du pays, à renforcer la sécurité aérienne et à accorder aux personnes concernées la possibilité d'intervenir sur les questions de transport aérien afin qu'elles puissent faire part de leurs griefs à qui de droit.

Le rapport contient aussi un volet d'application dans le domaine écologique, qui vise à réduire les atteintes aux personnes et à l'environnement, tant au niveau des nuisances sonores, des émissions polluantes que des gaz à effet de serre.

3.5. Restructuration de l'Office fédéral de l'aviation civile

L'OFAC a été fondamentalement restructuré durant la période 2004-2006. Ses activités font maintenant une distinction stricte entre les activités liées à la sécurité, notamment la surveillance, et celles spécifiques à la politique aéronautique.

- **Suisse – Europe**

Les services de navigation aérienne au-dessus du territoire helvétique sont assurés par le prestataire suisse, Skyguide, dont le pouvoir, autrefois monopolistique, a diminué à la suite du renforcement d'Eurocontrol en 1997 et à l'introduction de systèmes communs en Europe. Ce changement a certes engendré une perte de suprématie au niveau national, mais il a aussi permis des diminutions de coûts, allant ainsi dans le sens de la stratégie européenne visant à accroître l'efficacité du système d'exploitation aérienne de toute l'Union.

- **Eurocontrol**

Depuis 1992, la Suisse fait partie d'Eurocontrol, autorité de contrôle des vols internationaux dans l'espace aérien des Etats membres de l'Union européenne. Outre le contrôle proprement dit, Eurocontrol a aussi pour mission d'établir des stratégies de développement à moyen terme, de faciliter l'harmonisation des systèmes européens, de fournir des prestations de formation et de recherche dans le domaine de la gestion du trafic aérien, ainsi que de prélever des redevances de route. La tâche d'Eurocontrol ne se limite pas au trafic civil, mais concerne aussi les activités militaires.

- **Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)**

La Suisse est aussi membre de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) une organisation plus ancienne qu'Eurocontrol, mais dont le rôle principal a été repris par cette dernière. Actuellement, la CEAC exerce n'exerce plus qu'une influence relativement modeste sur la politique européenne, mais elle assume surtout un bon lien avec les nouveaux membres ainsi qu'avec les pays de l'Europe centrale et de l'Est, dont elle compte historiquement de nombreux membres.

- **Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)**

Au-delà de l'Europe, la Suisse est représentée à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) par l'intermédiaire de la communauté d'intérêt appelée Groupe ABIS (Austria-Benelux-Ireland-Switzerland). L'OACI est une organisation des Nations Unies qui compte 188 Etats membres. Son activité touche aussi bien le droit aérien que les techniques de navigation et l'assistance technique.

L'OACI a pour objectif de promouvoir le développement du transport aérien international, d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale. Elle élabore des normes et des recommandations techniques, en harmonisant le droit aérien. Depuis peu, elle assume également des tâches de surveillance des standards de sécurité technique et de prévention du terrorisme.

Conclusion

- **Deux stratégies**

Les trois aéroports internationaux de Suisse (y compris l'installation bi-nationale de Bâle-Mulhouse) poursuivent deux stratégies diamétralement opposées. Genève et Bâle optent pour une croissance basée sur des prestations à fort rapport qualité-prix dans deux marchés, l'accueil « standard » et celui « simplifié », qui est le répondant « exploitant d'aéroport » à la stratégie « *low cost* » des transporteurs. Zurich, par contre, fixe des tarifs élevés pour rentabiliser des installations surdimensionnées et prévoit de poursuivre sur cette voie. Cette stratégie bénéficie en premier lieu des apports de la compagnie Swiss, qui y fait passer plus de 9 millions de passagers par année.

Les raisons de cette stratégie unique sont historiques : Zurich, anciennement siège du groupe SAir qui comprenait l'exploitant Swissair, avait entrepris un programme d'expansion substantiel devant répondre aux attentes d'un groupe SAir qui affichait une ambition puissante en Europe. Mais, les sociétés du groupe SAir ont dû être liquidées et Swissair a été mise en faillite. Une nouvelle société d'exploitation aérienne, nettement plus modeste, Swiss, a été créée, mais son activité ne comble pas, de loin, le vide laissé par Swissair et les sociétés affiliées à l'ex-groupe SAir. Swiss siège officiellement à Bâle, mais c'est à Zurich qu'elle concentre les 4/5 de ses vols. Ce faisant, elle génère plus de la moitié des passagers de Zurich.

- **Variations pour un transporteur aérien**

Swiss a été vendue à Lufthansa au printemps 2005. On peut dès lors se demander, de manière tout à fait théorique, ce qui se passerait si Lufthansa contraignait Swiss à utiliser une plate-forme plus économique : si Swiss quittait Zurich ?

Scénario 1 : *l'expatriation*. Si Swiss déplaçait ses vols de Zurich dans un pays voisin, par exemple à l'aéroport de Munich, en Allemagne, alors l'aéroport de Genève deviendrait le premier aéroport de Suisse, avec 9,5 millions de passagers par an, suivi de Zurich, avec un peu moins de 9 millions, puis Bâle avec environ 3,5 millions.

Scénario 2 : *la répartition nationale*. Swiss pourrait aussi déplacer ses vols sur les deux autres aéroports économiques du pays. En utilisant les prestations « standard » de Genève et Bâle, à 15 euros au lieu de 25, elle dégagerait des économies approchant les 100 millions d'Euros, mais, surtout, si elle recourait partiellement à des services « simplifiés » à 10 euros, par exemple pour une moitié de ses vols, les économies atteindraient pratiquement 150 millions d'euros par an.

Scénario 3 : *le transfert à Bâle*. Si Swiss reportait tous ses vols de Zurich sur Bâle, alors cette plate-forme rhénane deviendrait le plus important aéroport de Suisse, avec environ 13 millions de passagers par an. Le second serait Genève, avec 9,5 millions, et Zurich arriverait en dernière position, avec un peu moins de 9 millions. Les trois aéroports auraient alors une activité relativement similaire.

Le but de ces différents scénarios n'est pas de spéculer sur un avenir que personne ne souhaite, mais plutôt de montrer à quel point le système de transport aérien est sensible à une variable : la localisation principale du *carrier* Swiss. On peut argumenter qu'un tel déplacement est irréaliste. Certes, mais la stratégie qui a conduit à la chute du groupe SAir – pourtant dirigée et exécutée par des professionnels – est décrite (*a posteriori*) par les milieux spécialisés comme irréaliste et les événements qui ont eu lieu ont semblé hallucinants aux yeux des citoyens. Ils se sont pourtant avérés, pour le moins, *possibles*. De même, en optimisant les créneaux horaires et le remplissage des avions, on peut faire passer une quinzaine de millions de passagers à Genève et quelque 8 millions à Bâle (scénario 2) ainsi que (à la limite) 13 millions de passagers à Bâle (scénario 3) étant donné que cet aéroport est en phase de s'équiper d'un système d'aide au pilotage (ILS).

POUR EN SAVOIR PLUS

ALLEMAGNE

- **Références**

2004. "Flughafen-Bahnhof Köln/Bonn vor der Fertigstellung - Ab 12. Juni mit ICE und Regionalzügen nach "CGN" - AIRail Frankfurt-Köln: 80.000 Passagiere - 90 Airlines und 30 Veranstalter bieten Rail&Fly, vom 09/05/2004." in *Rheinstrecken.de*, http://rheinstrecken.de/artikel.cfm?artikel_id=1187894372; 25/02/2006.

2005. "Lufthansa will beim Frankfurter Flughafen mitbestimmen." in *Handelsblatt*, 28/10/2005.

2006a. "Lufthansa sichert sich mehr Einfluss." in *Handelsblatt*, 27/03/2006.

2006b. "Urteil: Berlin-Schönefeld darf ausgebaut werden." in *Süddeutsche Zeitung*, 16/03/2006.

Albers, S., Koch, B. et Ruff, C. 2005. "Strategic alliances between airlines and airports - theoretical assessment and practical evidence." *Journal of Air Transport Management* 11(2):49-58.

Beckers, T., J.-S. Fritz, C. von Hirschhausen, and S. Müller. 2003. "Privatisierung und Re-Regulierung der deutschen Flughäfen unter Berücksichtigung internationaler Erfahrungen." Pp. 86. Berlin: Tu Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik.

De La Fuente Layos, L. 2006. "Le transport aérien en Europe en 2004." Pp. 12 in *Transports - Statistiques en bref*. Luxembourg: Eurostat.

Fraport AG. 2004. "Geschäftsbericht 2003: Substanz und Potenzial." Pp. 127. Frankfurt/Main.

—. 2005. "Geschäftsbericht 2004: Drehscheibe in die Zukunft." Pp. 153. Frankfurt/Main.

—. 2006. "2005 über 1,6 Millionen "Rail & Fly"-Passagiere, Pressemitteilung 07/06 vom 18/01/2006." Pp. 1. Frankfurt.

Jansen, P. and K.-H. Weimar. 2000. *Zukunft der deutschen Verkehrsflughäfen: im Spannungsfeld von Verkehrswachstum, Kapazitätsengpässen und Umweltschutzelastungen*. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung (Veranstaltung am 12. Dezember 2000, Leipzig).

Jünemann, R. 2001. "Verkehrliche Auswirkungen und mögliche Massnahmen bei Einführung eines Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt/Main." Pp. 126.

Mörz Transport Consult. 2001. "Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt/M. mit Hahn und anderen Flughäfen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung, Arbeitspaket 1: Identifikation des Potentials verlagerbarer Verkehre." Pp. 166. München: erstellt im Auftrag des Regionalen Dialogforums Flughafen Frankfurt.

Pompeo, L. and J. Kohlsaar. 2005. "Billigflieger in Europa - eine Boombranche vor dem Wendepunkt." Pp. 16. Frankfurt: McKinsey&Company.

Reinhardt-Lehmann, A. 2004. "Aktuelle Entwicklungen im deutschen und europäischen Billigflugmarkt." *Internationales Verkehrswesen* 56(4):140-143.

Statistisches Bundesamt. 2005. *Luftverkehr auf ausgewählten Flugplätzen 2004*. Wiesbaden.

Zonneveld, G. 2001. "European airlines review: The good, the bad and the ugly." Pp. 129. London: WestLB Panmure.

FRANCE

- **Références**

UCCEGA (Union des Chambres de Commerce et des Établissements Gestionnaires d'Aéroport), www.uccega.aeroport.fr

http://www.jpblazy-depute.org/intervention_privatisation_ADP.htm

M. Jacky Lebrun (pdt de la CCI de l'Oise), *Aéroports de proximité et aménagement du territoire*, Rapport du Conseil Economique et Social, 2002.

MM. J.-F. Poncet et J.-F. Le Grand, *Rapport d'information n° 327 sur l'avenir des dessertes aériennes régionales et sur le fonctionnement du Fonds d'Investissement des Aéroports et du Transport Aérien* (FIATA), Session ordinaire 2000-2001.

Favennec Y., *L'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire*, Rapport de la Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'Assemblée Nationale, Juillet 2003.

ITALIE

- **Sources**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, Assoaeroporti
Assaereo
Anama
Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato
rivista "Italmondo".

- **Sources statistiques**

ENAC
Annuario Statistico 2004
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Compendio Statistico del traffico aereo 2004.

ROYAUME-UNI

- **Bibliographie**

Airport Operators Association
www.aoa.org.uk/ourmem/index.asp (liens aux opérateurs d'aéroports britanniques).

Civil Aviation Authority, *UK Regional Air Services, CAP 754* (2005).

Department for Transport, *The Future of Air Transport* (2003) ;
www.dft.gov.uk/aviation/whitepaper/

Department for Transport, *Transport Statistics Great Britain*, Table 2.2 (2004).

House of Commons Transport Committee, *Aviation*, HC 454 (2003)

Mott MacDonald, *Key European Hubs : Comparison of Aviation Policy* : rapport commandé par la Commission parlementaire des transports (2003)

Voir : www.parliament.uk/parliamentary_committees/transport_committee.cfm

SUISSE

- **Références**

Politique nationale et régulation

Guldemann Werner, *Rapport sur la politique aéronautique suisse*, 1980.

OFAC, *La politique suisse 1993 – 2010 en matière de contrôle de la circulation aérienne*, OFAC, mai 1993.

Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur l'organisation du trafic aérien suisse et la politique suisse des communications aériennes, 1953.

Swiss International Airport Association (SIAA), Rapport « *Importance économique des aéroports nationaux en Suisse* », Zurich/Berne, 2 juin 2003.

York Aviation study: « *The social and economic impact of airports in Europe* », 2004.

Administration fédérale

Source : http://www.admin.ch/cp/f/3b14c720_1@fwsrvq.bfi.admin.ch.html

Restructuration de l'Office fédéral de l'aviation civile

Source : <http://www.aviation.admin.ch/index.html?lang=fr>

Zurich

2005 Environmental report, Zurich, 2006.

www.uniqueairport.com/environment

Unique Cargo Marketing, 2005.

Bâle

Source fédérale :

<http://www.aviation.admin.ch/imperia/md/content/bazl/aktuell/medienmitteilungen/101.pdf>

EuroAirport : textes de l'arrêté ministériel et accord franco-suisse

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/RechercheDernierJo>

<http://www.aviation.admin.ch>

Genève

In : <http://www.geneve.ch/fao/2004/20040507.asp>

In: (<http://www.gva.ch/fr/env/rapport/2002/MESSAGE.pdf>) rapport environnemental,

• Annexe : Objectifs écologiques de la politique aéronautique suisse

(Extrait)

« Il convient de réduire à long terme les atteintes à l'environnement aussi bien à l'échelon local que régional, de préserver les ressources et de contribuer à la baisse de la pollution

Concrètement, il convient de :

- réduire les nuisances sonores occasionnées par le trafic aérien et tenir compte des impératifs concernant l'aménagement du territoire;
- accorder un assouplissement des valeurs limites d'exposition au bruit uniquement au niveau des aéroports concernés par le transport aérien public ;
- réduire les émissions polluantes imputables au trafic aérien (oxyde d'azote NOx, ozone O3, particules fines PM10) ainsi que les rayonnements non ionisants (NIS) ;
- réduire l'imperméabilisation des sols occasionnée par les infrastructures ainsi que les atteintes aux paysages, au cadre de vie et aux cours d'eau ;
- prendre en compte, dès le début et dans sa globalité, la protection de l'environnement au moment de la planification des constructions et des installations ainsi que de l'exploitation des installations aéronautiques ;
- revaloriser sur le plan écologique les surfaces non utilisées dans le périmètre de l'aéroport – en tenant compte des prescriptions de sécurité propres au transport aérien et des exigences en matière d'aménagement ;

- promouvoir – dans les limites des ressources financières octroyées par le Conseil fédéral et le Parlement – la recherche et le développement dans le domaine de l’aviation tout en visant une politique de transport durable ;
- diminuer l’exploitation des sources d’énergie non renouvelables et promouvoir le rendement énergétique ;
- et réaliser les objectifs de Kyoto, c’est-à-dire réduire la pollution atmosphérique par les émissions de CO₂, les émissions d’autres gaz à effet de serre ainsi que les émissions de gaz appauvrissant la couche d’ozone ».

PRESENTATION DE L'OBSERVATOIRE DES POLITIQUES ET DES STRATEGIES EN EUROPE

Si la vocation politique du Conseil National des Transports est évidemment nationale, la base de référence sur laquelle il s'appuie ne saurait se borner aux frontières de la France. L'économie du transport – les mouvements de personnes et de marchandises, l'activité des opérateurs – est déjà d'envergure européenne et parfois mondiale. Quant aux politiques nationales de transport, elles sont largement entraînées par les politiques communautaires, décidées par les États membres à travers les Conseils des ministres de l'Union, ou doivent du moins leur être compatibles. C'est à l'échelle de l'Europe que s'élabore la cohérence de la politique et de l'économie du transport.

C'est pour mieux prendre en compte la montée en puissance des politiques communautaires et l'internationalisation du marché des utilisateurs et des entreprises de transport que le CNT a décidé de se doter d'un dispositif permanent d'observation du transport à l'échelle européenne, l'"Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe".

Il s'agit d'un dispositif léger, fondé sur la participation d'experts indépendants (choisis intuitu personae) et travaillant dans les principaux pays de l'Europe occidentale. Le réseau se charge, d'une part, d'explorer les thèmes prioritaires retenus après l'avis de la section permanente du CNT et, d'autre part, d'établir périodiquement une "chronique des événements marquants" permettant une vision à la fois synthétique et comparative des évolutions du système de transport en Europe, dans toutes ses dimensions.

Le réseau des experts de l'OPSTE se compose actuellement de :

- Michel Beuthe, Facultés Universitaires Catholiques de Mons (Belgique)
- Antoine Beyer, Université de Paris Sorbonne – Paris IV, Paris (France)
- Sergio Bologna, Progetrasporti, Milan (Italie)
- Mme June Burnham, June Burnham Associates, Welwyn (Royaume Uni)
- Jan Burnewicz, Université de Gdansk, (Pologne)
- Bertil Carstam, consultant, Saltsjö-Duvenäs (Suède)
- Tristan Chevroulet, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (Suisse)
- Rafael Gimenez i Capdevila, Institut d'études territoriales de la Généralité de Catalogne, Barcelone (Espagne)
- Mme Catharina Horn, Université technique de Dresde (Allemagne)
- Séraphin Kapros, Université de la mer Egée, Chios (Grèce)
- Fernando Nunes da Silva, Université technique de Lisbonne (Portugal)

L'observatoire édite périodiquement un bulletin, *Transports/Europe*, disponible en français et en anglais sur le site Internet du CNT : www.cnt.fr

La direction et l'animation de l'Observatoire sont assurées par Michel Savy, professeur à l'Université Paris 12 – Val de Marne et Christine Aubriot, chargée de mission au CNT.

COORDONNÉES DES RESPONSABLES DE L'OBSERVATOIRE ET DES EXPERTS AYANT CONTRIBUÉ À RÉALISER CE DOSSIER

Michel Savy, Directeur de l'Observatoire,
Professeur à l'université Paris XII et à l'Ecole Nationale des Ponts et
Chaussées
Université Paris 12 - IUP
Immeuble La Pyramide
61, avenue du général de Gaulle
F 94010 Créteil cedex
e-mail : savy@univ-paris12.fr

Christine Aubriot, chargée de mission au CNT
34, Avenue Marceau
F 75008 Paris
Téléphone : 01.53.23.85.92
Fax : 01.53.23.85.80
e-mail : christine.aubriot@cnt.fr

Michel Beuthe
Facultés Universitaires Catholiques de Mons
Groupe Transport et mobilité
151 Chaussée de Binche
7000 Mons (Belgique)
Téléphone : 00.32.65.32.32.96
Fax : 00.32.65.31.56.91
e-mail : Beuthe@message.fucam.ac.be

Antoine Beyer
Université de Paris Sorbonne – Paris IV
UFR de géographie et aménagement
191 rue Saint Jacques
75005 Paris (France)
Téléphone : 01.43.50.31.10
e-mail : antoine.beyer@yahoo.fr

Sergio Bologna

Progetrasporti Associati
Via Casale 7
20144 Milano (Italie)
Téléphone : 00.39.02.58.10.51.43
Fax : 00.39.02.89.42.85.05
e-mail : Progetrasporti@iol.it

Jan Burnewicz

Université de Gdansk
Département d'analyse comparée des systèmes de transport
Armii Krajowej 119/121
81-824 Sopot (Pologne)
e-mail : jan1947@onet.eu

June Burnham

June Burnham Associates
6 Hertford Road,
Digswel, Welwyn
Herts AL 6 ODE (Royaume-Uni)
Téléphone : 00.44.(0).14.38.71.51.11
Fax : 00.44.(0).14.38.71.51.11
e-mail : J.Burnham@btinternet.com

Tristan Chevroulet et Aymeric Sevestre

Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne ILEMT – LEM
Case postale
CH 1015 Lausanne (Suisse)
Téléphone : 00.41.21.693.28.77
Fax : 00.41.21.693.50.60
e-mail : Tristan.Chevroulet@epfl.ch

Rafael Giménez i Capdevila

Institut d'Estudis Territorials
Universitat Pompeu Fabra
Passeig de Circumval·lació 8
08003 Barcelona (Espagne)
Téléphone : 00.34.93.542.26.32
Fax : 00.34.93.542.25.99
e-mail : rafael.gimenezicapdevila@ietcat.org
[http : //www.ietcat.org](http://www.ietcat.org)

Catharina Horn

Technische Universität Dresden
Lehrstuhl für BWL, insb. Verkehrsbetriebslehre u. Logistik
D-01062 Dresden (Allemagne)
Téléphone : 00.49.35.12.81.57.71
e-mail : catharina.horn@web.de

Séraphin Kapros

Université de la mer Egée
2A rue Korais
82100 Kios (Grèce)
Téléphone : 00.30.16.83.10.94
e-mail : skapros@stt.aegean.gr

Philippe Tardieu (décédé en août 2006)

NEA
PO BOX 1969
2280 DZ Rijswijk (Pays-Bas)
Téléphone : 00.31.70.39.88.369
e-mail : pta@nea.nl
[http : //www.nea.nl](http://www.nea.nl)
