

CESR Champagne-Ardenne

QUEL AVENIR POUR L'AEROPORT DE PARIS-VATRY ?

Enjeux et perspectives

RAPPORT ET AVIS

Séance plénière du 23 avril 2010



Conseil Economique et Social Régional

Groupe de travail présidé par Francis Vérita

Préambule

Impulsé par le Conseil Général de la Marne dans les années 90, le projet de Vatry visait à mettre en valeur un ancien aérodrome militaire de l'OTAN idéalement localisé au barycentre de l'Europe, dans un espace peu dense et à seulement 20 kilomètres de Châlons-en-Champagne. Concrètement, il consistait à créer un aéroport spécialisé dans le traitement du fret aérien et, à partir de cet équipement original, à susciter l'implantation d'activités de transport recourant aux trois modes (air/route/rail), de stockage, de distribution et de commercialisation et d'activités industrielles et de services intéressées par les infrastructures et équipements. Après les travaux de construction et d'aménagements débutés en 1998, au prix d'un investissement public conséquent d'environ 240 millions d'euros, l'aéroport de Paris-Vatry ouvrait à l'exploitation en 2000.

Au cours des dix premières années d'exploitation, l'activité liée au transport aérien de fret a enregistré une progression continue avec un trafic de plus 41 000 tonnes en 2008. L'aéroport de Paris-Vatry était à la troisième place des aéroports de province en matière de fret. Cependant, au cours de l'année 2009, le trafic de fret a lourdement chuté en raison des effets de la crise économique et du départ de la principale compagnie de fret, Avient. Quant au trafic de voyageurs, celui-ci est toujours resté à un niveau marginal. Nonobstant, ce n'était pas la vocation de l'aéroport d'accueillir du passager.

Aujourd'hui, la situation économique et financière de l'aéroport de Paris-Vatry est particulièrement fragile. La pérennité des activités apparaît fortement compromise et l'avenir de la plate-forme demeure très incertain. Il suscite de nombreuses interrogations de la part des acteurs institutionnels, économiques et politiques. Pour autant, l'aéroport représente un enjeu majeur pour la Champagne-Ardenne, tant en termes d'attractivité et d'ouverture du territoire régional, que d'aménagement et de développement économique.

Ce contexte singulier a motivé le CESR à s'interroger sur l'avenir et les perspectives de développement de la plate-forme aéroportuaire et logistique de Paris-Vatry. En effet, dans un environnement économique difficile et ouvertement concurrentiel, l'aéroport de Paris-Vatry a-t-il les capacités, les atouts pour rebondir et capter de nouveaux trafics ? Quels marchés du transport aérien cibler ? Le transport de passagers est-il l'avenir de Vatry ? Faut-il vendre voire fermer l'aéroport à toute exploitation ?

Le rapport du CESR, tenant compte de l'expression des différents acteurs rencontrés lors des auditions, est articulé autour de quatre grandes parties. La première expose les caractéristiques et les principales tendances du transport aérien dans le monde. La seconde apporte un éclairage sur les conditions de développement d'autres aéroports en France et en Europe. La troisième retrace le développement de Vatry et présente ses atouts mais aussi ses faiblesses. Enfin, la quatrième partie explore les perspectives pour le développement de l'aéroport de Paris-Vatry.

Composition du groupe de travail du CESR

Collèges	Membres	Organismes représentés
1 ^{er} collègue	BONENFANT Lucien	CRCI
	CAILLIEZ Jean-Marie	CGPME
	DE MONTGOLFIER Ghislain	Comité Interprofessionnel du Vin de Champagne (CIVC)
	LIEBART Bernard	CRCI
	POSSEME Pierre	MEDEF
2 ^{ème} collègue	LASSAUZAY Didier	CGT / Rapporteur du groupe de travail « Vatry »
	MALTHET Bruno	CFDT
	DUPONT Jérôme	CFDT
	KIMMEL Alain	FO
	MENET Denis	UNSA
3 ^{ème} collègue	CHERAIN Jean-Pierre	CARINNA (Agence pour la Recherche et l'Innovation)
	ROBIN François	Union Régionale des centres sociaux et Entreprises d'insertions
	HEYDECKER Jacques	Personne qualifiée
	VERITA Francis	Personne qualifiée / Président du groupe de travail « Vatry »
	YON Daniel	Comité de liaison de l'Environnement

Les personnes auditionnées par le groupe de travail (ordre chronologique)

- M. SABEH, Directeur de la SEVE (Société d'Exploitation de Vatry Europort) de 2000 à 2009,
- Mme MARCELLIN, Directrice Développement et Performance de l'aéroport de Paris-Vatry,
- M. FRAN CART, Directeur de la CCI de Châlons-en-Champagne,
- Mme BOUFFARD-SAVARY, Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC),
- M. LE BORGNE, Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC),
- M. LAUNEZ, Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC),
- M. CLINCKX, Membre du CESR Ile-de-France,
- M. HANRY, Directeur Général d'Entrepo-Dis,
- M. PINGAT, Président de SNC Lavalin et de la SEVE,
- M. BUSAAN, Directeur Général Adjoint de l'aéroport de Vatry,
- Mme PILLIERE, Présidente du Comité Régional du Tourisme (CRT),
- Mme PREVOT, Directrice du Comité Régional du Tourisme (CRT),
- M. SAVARY, Président du Conseil Général de la Marne,
- Mme VACELLIER, Chargée de mission au département de la Marne,
- M. BACHY, Président du Conseil Régional de Champagne-Ardenne,
- M. ZIV, Professeur titulaire de Chaire Logistique, Transport et Tourisme / CNAM
- M. DUONG, Directeur du cabinet Samarcande / CNAM
- M. SABOURIN, Délégué Général de l'Union des Aéroports Français (UAF),
- M. DARRIAU, Directeur de la SEVE (Société d'Exploitation de Vatry Europort), depuis décembre 2009.

N'ont pas souhaité répondre aux sollicitations du CESR : les représentants d'Aéroports de Paris (ADP) et ceux de l'Aéroport de Beauvais.

SOMMAIRE

Préambule	2
Le groupe de travail du CESR	3
Les personnes auditionnées	3
1^{ère} partie : LE TRANSPORT AERIEN DANS LE MONDE ET EN FRANCE	6
I – L’organisation du transport aérien	7
II – Le trafic de fret et de passagers dans le monde et en Europe	16
III – Le transport aérien en France	24
2^{ème} partie : ETUDE DE SITUATIONS D’AUTRES AEROPORTS	42
I – L’aéroport de Beauvais	43
II – L’aéroport de Liège	50
III – L’aéroport de Francfort Hahn	55
3^{ème} partie : L’AEROPORT DE PARIS-VATRY	62
I – Vatry, une longue histoire	63
II – Un investissement public conséquent	63
III – La qualité des infrastructures et des équipements	66
IV – L’exploitation de l’aéroport	72
V – L’impact sur le territoire	77
VI – Forces et Faiblesses de l’aéroport de Paris-Vatry	78
4^{ème} partie : PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE L’AEROPORT DE PARIS VATRY	82
I – Les perspectives en matière de fret	85
II – Les perspectives en matière de voyageurs	88
III – D’autres perspectives	89
AVIS DU CESR	92
Annexes	108

1^{ère} partie

LE TRANSPORT AERIEN DANS LE MONDE ET EN FRANCE

I – L'organisation du transport aérien

1 – Le transport de Fret aérien

1.1 – Les types de fret aérien

a. Les grandes caractéristiques du fret aérien

50% du fret aérien est embarqué à bord des appareils qui transportent des passagers. En moyenne, un passager est assis sur environ 20 kilos de fret (autre que ses bagages). Pour les compagnies aériennes, la commercialisation des soutes contribue à rentabiliser les lignes aériennes régulières. Pour les opérateurs, cette organisation permet de profiter du réseau et de la fréquence des vols proposés par les compagnies aériennes. Toutefois, la sécurisation du transport aérien n'autorise que certains types de marchandises.

Le trafic de fret aérien international ne représente que 2 à 3% du tonnage mondial. Mais en valeur, il représente plus de 40% du trafic international. La valeur ajoutée du fret aérien est donc très forte. Aussi, la nature des marchandises transportées par air est fixée par la concurrence des autres modes. Le transport aérien est environ 10 fois plus cher que la route et 100 fois plus cher que le transport maritime (coût direct). Le trafic de fret aérien se décompose pour 70% de produits à forte valeur ajoutée : textiles, cosmétiques, produits chimiques et pharmaceutiques, etc. et pour 30% de produits périssables : soit par nature (ex : animaux vivants, fruits et légumes), soit par fonction (ex : presse, expositions, fret postal, etc.).

b. Le fret Express

Il traite essentiellement des petits colis dans des délais assez courts, de 24 à 48 heures. Contrairement au fret tout cargo, le fret Express dispose de moyens dédiés (avions cargo). Les marchandises sont traitées sur la totalité de leur acheminement par le même dispositif d'information qui assure le suivi des colis en temps réel. Les opérateurs qui sont spécialisés dans ce type d'organisation se dénomment des intégrateurs. Ces derniers cumulent deux fonctions (séparées dans le fret aérien cargo) : la fonction de transporteur et la fonction de commissionnaire.

Dans le monde, quatre intégrateurs dominent le marché. Leur réseau est organisé autour d'un Hub. Par exemple, à l'échelle européenne, FedEx (Fédéral Express) est installé sur l'aéroport de Paris – Roissy, UPS est à Cologne et TNT Express à Liège. Ils utilisent aussi des camions pour le pré et post acheminement, des avions court et long courrier, et ont développé un système de traçabilité mondial par satellite.

c. Le fret cargo

Il traite des lots importants dans des délais de traitement qui varient de 3 à 6 jours en moyenne. Les produits transportés sont d'une très grande diversité et se caractérisent soit par une forte valeur ajoutée ou par l'urgence : par exemple des composants électroniques, des produits chimiques ou pharmaceutiques, des pièces détachées automobiles ou encore des fleurs coupées, des produits frais agricoles ou de pêche, ainsi que des animaux vivants.

Pour assurer le transport du fret, les grands opérateurs disposent soit des soutes des avions mixtes, soit des avions tout cargo. Les soutes des avions mixtes long-courriers offrent des capacités élevées (par exemple entre 20 et 33 tonnes pour des B 777 ou des A330-A340 selon les versions et les rayons d'action). L'exploitation de

ces avions est rentabilisée par le transport de passagers. La compagnie peut donc facturer le transport du fret au coût marginal. De plus, un éventuel déséquilibre du trafic de fret entre les deux sens est moins problématique pour ce type de vol (fret et voyageurs) que pour les vols tout cargo, puisque la rentabilité du vol est obtenue avec le transport de passagers. En outre, la solution mixte permet d'offrir des fréquences nombreuses (via les hubs et les multiples destinations proposées).

Ainsi, le transport par avion tout cargo est réservé à quelques axes à très fort trafic, et sur lesquels les capacités offertes en soute des avions de ligne sont insuffisantes (exemple : Paris / New York ou Paris / Chicago), ou bien des destinations vers lesquelles les droits de trafic en passagers sont contingentés (ex : Asie) et présentent un coefficient de remplissage acceptable dans les deux sens.

Cette dualité d'exploitation avec des avions mixtes et des avions tout cargo explique pourquoi les compagnies mixtes assurent leur transport de fret et de passagers sur les mêmes aéroports. Par exemple, une grande partie du fret d'Air France est en correspondance sur l'aéroport de Roissy. Il est donc nécessaire de pouvoir transférer rapidement le fret d'une soute d'un avion mixte à un avion tout cargo et réciproquement.

d. Le fret aérien camionné

En règle générale, le fret aérien est toujours transporté par camion pour le pré et post acheminement vers un aéroport. Mais le « fret aérien camionné » consiste pour une compagnie aérienne à substituer un camion à un avion sur des distances pouvant atteindre jusqu'à 1 500 km. En effet, il est souvent moins coûteux d'utiliser le camion pour un trajet d'apport vers un vol long-courrier. Les tarifs et les conditions (notamment d'assurances) du voyage sont propres au transport aérien.

Le recours au camion est couramment utilisé en Europe et dans les régions du monde où les réseaux routiers sont de qualité. A contrario, les intégrateurs y recourent beaucoup moins au-delà de 500 km, car la rapidité du transport prime sur le coût.

En France, le fret aérien dispose depuis juillet 2004 d'une dérogation permanente pour circuler en camion du samedi 22h au dimanche 22h en France. Ainsi, la quasi-totalité du fret aérien est acheminé par camion vers l'aéroport de Roissy. La compagnie Air France dispose également d'un important réseau en Europe et estime à 400 000 tonnes par an le fret transporté par camion vers Roissy.

1.2 – Les principaux acteurs du fret aérien

On retrouve tout d'abord les chargeurs, qui sont les usagers du transport de fret, les agents de fret (transitaires), qui agissent pour le compte des chargeurs (choix du transporteur, des sous-traitants, sécurisation des colis, etc.) et les entreprises d'assistance en escale. A ces premiers acteurs, il faut ajouter les gestionnaires d'aéroport qui aménagent et exploitent les plateformes aéroportuaires, proposent des services (assistance en escale, sécurité, etc.), et les services de l'Etat qui effectuent des contrôles inhérents au transport de marchandises (contrôle douaniers, phytosanitaires ou vétérinaires) et des contrôles de sûreté. Les transporteurs de fret et les intégrateurs complètent la liste des acteurs du fret aérien.

a. Les intégrateurs (ou expressistes)

Quatre grands groupes dominent le marché du fret Express : Federal Express (Fedex) et UPS, tous deux américains, et DHL (contrôlé par la poste allemande, mais d'origine américaine) et TNT (contrôlé par la Poste Néerlandaise). A eux quatre, ils assurent 75% du fret Express mondial.

Chacun dispose de hubs, où le travail se fait la nuit. Par exemple, Fedex a un hub principal à Memphis (Etats-Unis), et d'autres hubs aux Etats-Unis et sur chaque continent. En Europe, son hub principal est à Roissy. De son côté, TNT dispose d'un hub à Liège (Belgique), relié à 80 aéroports européens. Le taux de croissance des intégrateurs est relativement fort. Ils devraient représenter 50% du marché de fret aérien d'ici 2015, d'autant plus qu'ils ont tendance à transporter des colis de plus en plus gros.

b. Les transporteurs de fret

Il s'agit soit de compagnies aériennes passagers ou mixtes, dont la part de l'activité fret peut être importante (18 à 20% du chiffre d'affaire d'Air France), soit de compagnies uniquement Cargo (ex : Cargolux ou Atlas Air). Elles travaillent en partenariat avec les transitaires et les logisticiens. Comme pour les intégrateurs, elles s'organisent le plus souvent en réseau autour d'un hub correspondant aux hubs de passagers. Cette organisation en hub a pour conséquence de raréfier les lignes internationales au départ d'autres aéroports (de province). Ainsi, Roissy concentre 87% du fret aérien français.

Dans le monde, le transport de fret est dominé par les compagnies européennes (Air France – KLM, 11,36 milliards de TKT (Tonne-Kilomètre-transportée) en 2007) et asiatiques : Korean (9,7 milliards de TKT, 4^{ème} place) Singapore (8,11 milliards de TKT, 6^{ème} place), China Airlines (6,1 milliards de TKT, 8^{ème} place). Cependant, le transport de fret aérien est soumis à une forte concurrence par le transport maritime en raison de l'efficacité des navires de gros tonnage, elle-même renforcée par celle des installations portuaires qui permettent au transport maritime d'élargir son offre et de baisser ses prix. Ainsi, la croissance est supérieure à celle de l'aérien. Enfin, les compagnies aériennes du Golfe arabo-persique, notamment Emirates, s'imposent de plus en plus sur le marché du fret entre l'Europe et l'Asie grâce à des hubs puissants et bien situés comme l'aéroport de Dubaï.

2 – Le transport aérien de passagers

2.1 – Un monde d'alliances

- ✓ **Star Alliance** a été fondée en mai 1997 autour de Lufthansa, United Airlines, Air Canada, SAS et Thai Airways. Elle regroupe au total 25 compagnies en 2008. En 2007, elle comptait 991,627 millions de PKT (Passager-kilomètre-transporté), soit 28% du trafic mondial. (24,5% en 2005 et 25% en 2006).
- ✓ **One World** a été fondée en septembre 1998 par American Airlines et British Airways. Elle regroupe dix membres et un associé en 2007. En 2007, les compagnies de l'alliance ont réalisé un trafic de 690,393 millions de PKT, soit 20% du trafic mondial (18% en 2004).

- ✓ **Sky Team** a été créée en juin 2000 autour d'Air France et de Delta Air Lines. Elle regroupe désormais 11 compagnies dont : Air France, KLM, Aeroflot, Aeromexico, Alitalia, China Southern Airlines, CSA, Delta, Korean, Air Europa et Kenya Airways. En 2007, elle totalise 872,053 millions de PKT, soit 25% du trafic mondial (22% en 2005 et 2006).

Pour les partenaires d'une telle alliance, l'objectif est de mettre en commun leurs ressources et de maintenir, en cas de conjoncture difficile, les dessertes de toutes les destinations du réseau de l'alliance. Surtout, l'objectif premier de ces alliances est le développement d'un réseau mondial, c'est-à-dire l'accroissement du nombre de destinations et de correspondances, et la recherche d'une rationalisation des moyens de chaque membre.

Par exemple, l'alliance Sky Team propose plus de 13 133 vols quotidiens vers 856 destinations dans le monde entier. Le réseau s'articule autour des puissants hubs des compagnies membres, véritables forces de l'alliance Sky Team : par exemple, ceux d'Air France et de KLM à Roissy et à Amsterdam-Schiphol, celui de Delta à Atlanta (le plus grand hub du monde), de Korean Air à Seoul Incheon (hub ultramoderne) ou encore celui d'Aeromexico à Mexico (premier hub en Amérique latine).

2.2 – L'aviation d'affaires

C'est un segment de l'aviation générale. Il concerne notamment le transport de passagers (et/ou de marchandises) d'ordre professionnel ou privé, les services d'évacuation sanitaire et les missions de nature médicale ou encore le travail aérien, notamment avec l'utilisation des hélicoptères. Ce sont des vols non réguliers, à la demande. Dans ce schéma, la cabine est mise à la disposition du client.

En France, 55% des aéroports français ont un trafic lié à l'aviation d'affaires qui concerne environ 518 mouvements par jour en 2007. La flotte représente 378 appareils immatriculés en 2007. Cependant, le marché est très éclaté avec 212 propriétaires, dont 54 exploitants : 65 % des opérateurs français possèdent moins de 2 aéronefs. La petite taille des opérateurs français les expose à une certaine fragilité financière. En Europe, les grands opérateurs professionnels (plus de 20 aéronefs) sont implantés au Portugal, au Luxembourg, en Suisse et en Autriche.

Au niveau de la demande, les entreprises représentent près de la moitié des mouvements selon les aéroports. Les individuels ne représentent que 19 % du marché. La maîtrise et le gain de temps, la ponctualité et la flexibilité horaire sont les principales raisons de recours à l'aviation d'affaires.

Enfin, l'impact de l'aviation d'affaires en France était estimé à 1,4 milliard d'euros et à environ 9 000 emplois directs et indirects. A l'avenir, ce type de trafic en Europe devrait continuer à croître annuellement au rythme de 3,3 % à 5,5 % d'ici 2025 et voir l'émergence d'acteurs majeurs.

2.3 – Les compagnies Low Cost (bas coûts) : un développement récent

a. Définition

Il n'y a pas de définition propre mais plutôt un modèle économique particulier. Il concerne le mode d'exploitation et les services que la compagnie low cost propose à ses passagers, en particulier des tarifs bas. Ces éléments les distinguent des compagnies classiques, même si celles-ci adaptent leurs tarifications en conséquence. Entre ces deux catégories bien distinctes, il existe une catégorie intermédiaire pratiquant des tarifs bas. Ce sont soit des compagnies charter (avec des blocs de sièges attribués aux organisateurs de voyages et des sièges ouverts à la vente individuelle), soit des filiales bas coûts de compagnies classiques, créées en réaction à la concurrence des low cost.

Ainsi, les critères qui permettent de qualifier une compagnie de low cost sont :

- l'homogénéité de la flotte (les avions ont une capacité moyenne comprise entre 100 et 180 places), pour réduire les coûts de maintenance,
- la forte utilisation des avions, c'est-à-dire un fort coefficient de remplissage,
- des liaisons point à point sans correspondance,
- un réseau court et moyen courrier, centré sur l'Europe et partiellement le bassin méditerranéen,
- une fréquence le plus souvent journalière, mise en œuvre en principe pendant toute l'année,
- l'utilisation d'aéroports secondaires qui permettent une plus grande simplicité dans l'organisation (ex : embarquement rapide des passagers, réduction des rotations),
- la non attribution de sièges, la restriction pour les bagages, et bien entendu la revendication du qualificatif à bas coûts par la compagnie elle-même, en regard des tarifs pratiqués.

Le modèle économique est donc propre aux compagnies low cost, il se distingue notamment par :

- une productivité supérieure dans l'emploi des personnels et des aéronefs,
- un type de réseau permettant une exploitation cadencée,
- l'absence de transport de fret,
- une commercialisation directe par le biais de l'internet,
- une simplicité accrue des services avec paiement de tous les éléments de confort (ex : bagages de soute, repas, boissons, priorité d'embarquement etc..).

b. Historique

La naissance des compagnies à bas coûts date du milieu des années 90, même si Ryanair (Irlande) est la première à apparaître sur le marché européen dès 1991, suivie par EasyJet en 1995 (Grande Bretagne). Mais le véritable essor des compagnies à bas coûts débute réellement en Europe au début des années 2000. Depuis, nombre d'entre elles ont disparu en raison de l'inadéquation des coûts aux recettes - leur organisation était inadaptée par rapport à la politique tarifaire -, d'une mauvaise politique de flotte, ou encore d'un réseau non adapté. Cela a entraîné une certaine concentration du secteur.

Aujourd'hui, les plus importantes compagnies européennes à bas coûts, en termes de passagers transportés en 2007, sont les suivantes :

- Ryanair : 49 millions de passagers,
- EasyJet : 37,2 millions,

Soit à elles deux plus de 86,2 millions de passagers (75,4 millions de passagers en 2006).

Elles sont suivies par :

- Air Berlin : 24,9 millions de passagers,
- TUIfly : 12,5 millions de passagers en 2007
- Thomsonfly : 9,5 millions de passagers

2.4 – Air France, un acteur majeur du transport aérien dans le monde et en France

a. Le transport de passagers

Le transport de passagers est la première activité de la compagnie en termes de chiffre d'affaires avec :

- 74,5 millions de passagers transportés (mars 2009),
- 244 destinations proposées, dans 106 pays (à partir des aéroports de Roissy et Amsterdam)
- Un chiffre d'affaires de 18,83 milliards d'euros.

Il s'effectue principalement depuis l'aéroport de Paris Charles de Gaulle (Roissy) qui est la plate-forme de correspondances pour Air France, mais aussi depuis Paris-Orly pour le trafic domestique de point à point et vers les DOM, et de Lyon-Saint-Exupéry, d'où sont assurées les liaisons interrégionales européennes. Le réseau d'Air France est coordonné avec celui, complémentaire, de KLM. Les hubs de Paris Charles de Gaulle et d'Amsterdam-Schiphol sont ainsi les bases de ce double réseau qui relie l'Europe au reste du monde. Air France fait également partie de l'alliance Sky Team qui a transporté en 2009 427 millions de passagers sur 856 destinations et 169 pays.

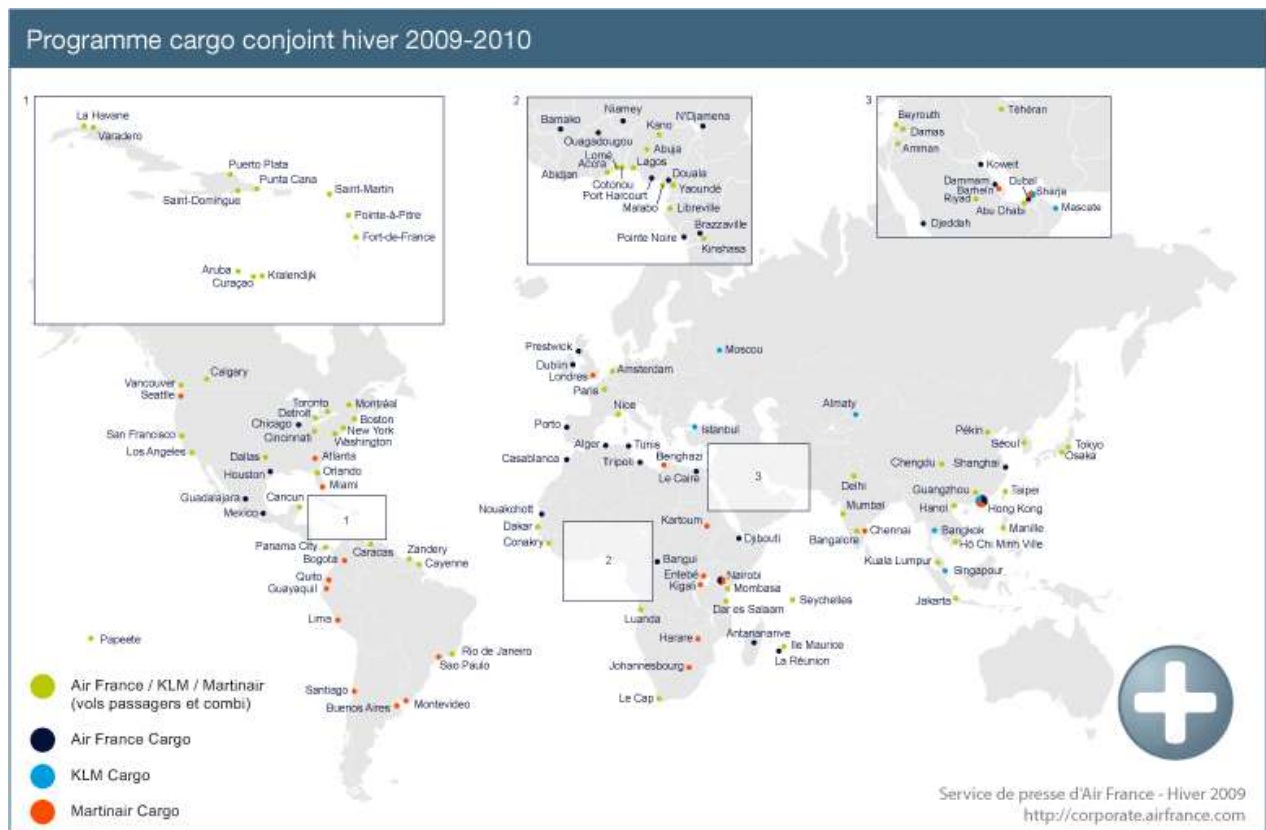
b. Le trafic de fret

Pour le transport du fret, Air France Cargo dispose à Roissy de l'un des plus grands centres cargo en Europe avec la gare « G1XL ». La compagnie Air France Cargo utilise les soutes des avions passagers de la compagnie, et dispose également depuis l'hiver 2009 d'une flotte entièrement composée d'appareils modernes : Boeing 747-400ERF, 747-400F et 777F (dont 5 exemplaires ont été commandés).

Depuis le rapprochement d'Air France et de KLM en 2004, la coopération entre Air France Cargo et KLM Cargo, les clients bénéficient d'un contact unique avec la Joint Cargo Team sur les hubs de Roissy et Amsterdam-Schiphol. Les deux compagnies sont également membres de Sky Team Cargo, la plus importante alliance mondiale de transporteurs aériens de fret, qui couvre 728 destinations dans le monde.

Ainsi, 1,4 millions de tonnes ont été transportées par le groupe Air France – KLM en 2008-2009.

Destinations couvertes par Air France Cargo et KLM Cargo



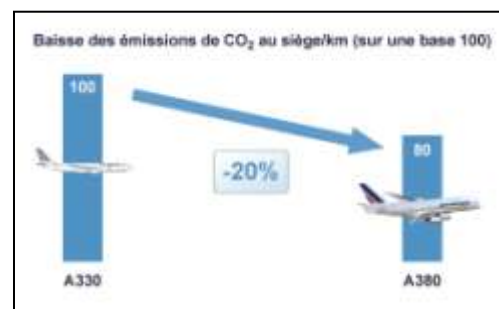
Source : Air France

3 – L'avantage économique d'un Hub

a. Un maximum de trafic avec un minimum de moyens.

Concrètement, l'avantage économique découle de ce que les compagnies appellent « l'économie de la densité », ou encore « l'économie de la fréquence ». Plusieurs facteurs renforcent ainsi la rentabilité d'exploitation :

- Les gros flux alimentés par de nombreux petits flux autorisent l'exploitation d'avions plus gros, et de ce fait, plus économiques. Entre l'A330 et l'A380, l'écart des coûts au siège approche les 30%. Et avec l'utilisation d'appareil plus gros (nombre de places), les émissions de CO₂ au siège/km baissent.
- Avec le système de hub, le trafic de chaque vol est fait de l'addition du trafic de correspondance et du trafic de point à point. Le trafic ainsi obtenu est plus important en volume, ce qui permet par exemple à Air France d'augmenter les fréquences sur cette desserte. Or, sur une destination, si une compagnie assure plus de 50% des fréquences proposées par l'ensemble des transporteurs aériens, elle devient plus attractive que ses concurrents, améliore ainsi le coefficient d'occupation et donc ses parts de marché.

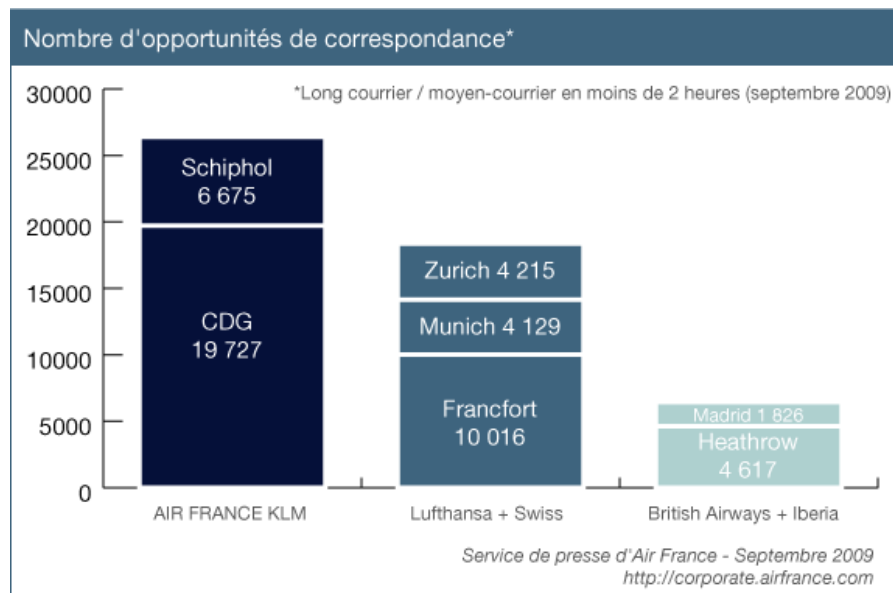


- La recette unitaire est améliorée grâce à une meilleure fréquentation de la clientèle affaires, attirée par une qualité d'acheminements améliorée (lignes directes et fréquences plus nombreuses).

b. Le Hub de Roissy avec la compagnie Air France

Sur l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, le programme des vols est organisé en 6 plages de rendez-vous, soit six vagues d'arrivées et de départs, étalées tout au long de la journée pour permettre un maximum de correspondances dans un délai le plus court possible : soit près de 24 000 opportunités de correspondances hebdomadaires en moins de deux heures dans les deux sens.

La coopération entre les aéroports de Roissy Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol ont permis de créer une liaison cadencée avec un « hubway ». Il propose 15 vols quotidiens cadencés entre eux les hubs de Roissy Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol dont le réseau offre 225 destinations.



Source : Air France

4 – L'intermodalité entre le transport aérien et ferroviaire

Concrètement, il s'agit de drainer la zone de chalandise d'un aéroport en assurant des liaisons ferroviaires (notamment TGV) qui ne sont pas desservies en avion (par exemple de Paris-Roissy vers Le Mans, Tours, Lille ou Reims), mais aussi d'offrir des services complémentaires là où existe une ligne aérienne (Roissy / Lyon, Roissy / Strasbourg ou Roissy / Bordeaux).

D'après les enquêtes réalisées par la DGAC sur les aéroports de Roissy et Lyon Saint-Exupéry, la pratique de la multimodalité tend à se développer. A Roissy, le trafic est passé de 1 million en 1999 à 1,8 millions en 2005 puis à 2,5 millions de passagers en 2008, soit 40% d'augmentation sur les 3 dernières années, nettement plus que l'évolution globale du trafic de l'aéroport. Ainsi, les passagers intermodaux représentaient 4,1% du trafic total en 2008 contre 3,3% en 2005. Par ailleurs, un accord de partenariat entre Air France et la SNCF permet aux

deux entreprises de proposer des correspondances directes entre les escales de la Compagnie et les villes suivantes : Angers, Le Mans, Lille Europe, Lyon-Part-Dieu, Nantes, Poitiers, Tours-Saint-Pierre-des-Corps.

La mise en exploitation du TGV Est en mai 2007 et l'utilisation sur d'autres lignes de rames en unités multiples ou à deux niveaux ont permis de renforcer les capacités offertes et donc d'accroître le nombre de passagers intermodaux. En revanche, à Lyon Saint-Exupéry, le nombre de passagers intermodaux reste modeste (38 000), et représente seulement 0,5% du trafic de l'aéroport.

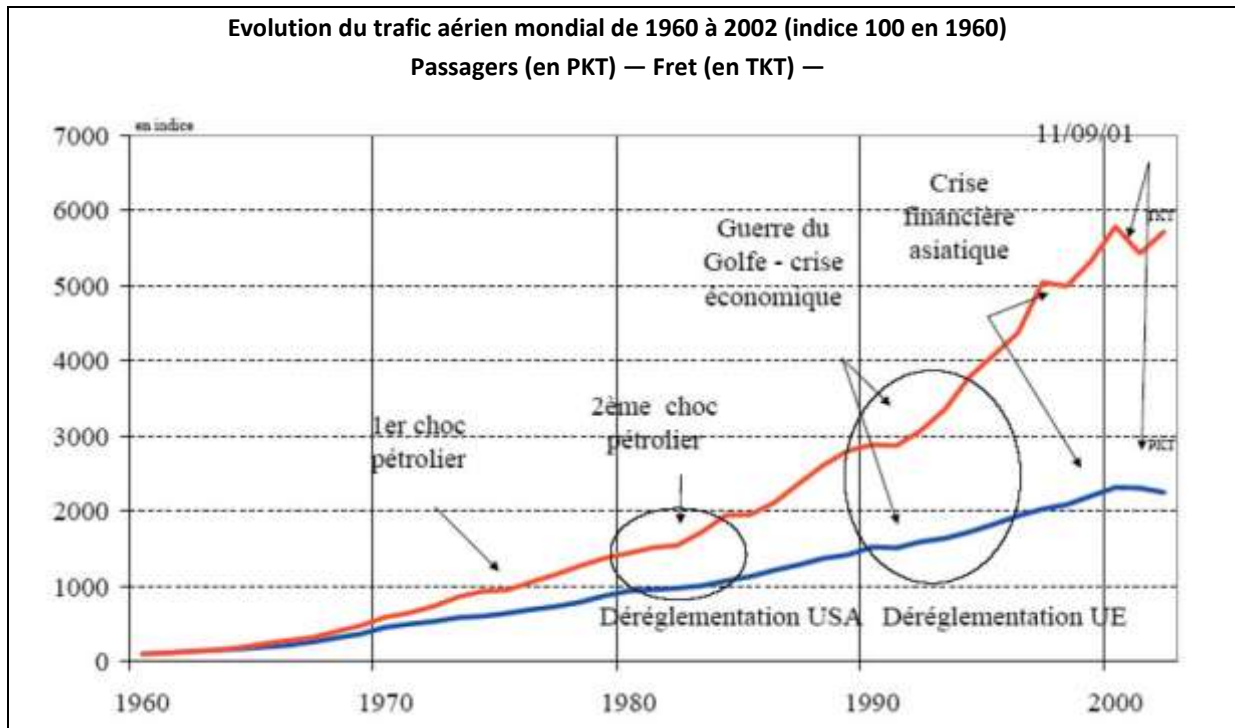
Toujours selon les enquêtes de la DGAC, les principaux critères de choix de la multimodalité sont pour les clients : le coût, le gain de temps, la proximité de la gare ferroviaire, en général plus proche du domicile que l'aéroport, et l'absence de liaison aérienne. Cependant, le temps de correspondance entre le TGV et l'avion reste important : en moyenne 3h49 à Roissy. Ce chiffre s'explique par la marge de précaution prise par les passagers en raison des risques de retards possibles (en particulier pour les longs courriers) et des contraintes liées aux contrôles de sûreté.

Synthèse partie I

- ▶ ***Fret Express : 4 intégrateurs dans le monde : FedEx, DHL, TNT et UPS ;***
- ▶ ***50% du fret aérien transite dans les soutes des avions passagers ;***
- ▶ ***Les pré et post acheminements pour le fret aérien s'effectuent par la route ;***
- ▶ ***Les compagnies aériennes se regroupent au sein d'alliances ;***
- ▶ ***Les compagnies organisent leur réseau autour d'un hub ;***
- ▶ ***Le hub accroît le nombre de destinations et de correspondances offert par les compagnies ;***
- ▶ ***Le hub procure des avantages économiques et environnementaux ;***
- ▶ ***Le trafic low cost est en croissance, mais les compagnies sont parfois fragiles ;***
- ▶ ***L'intermodalité aérien / fer (TGV) reste peu significative, mais se développe.***

II – Le trafic de fret et de passagers dans le monde et en Europe

1 – Une évolution forte des trafics à l'échelle mondiale



Source : Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)

Depuis la deuxième guerre mondiale, le transport aérien a connu une progression rapide. Elle est due en particulier à la croissance économique mondiale mais aussi aux évolutions techniques apportées sur les avions avec pour résultat la diminution constante des coûts d'exploitation et des tarifs des compagnies aériennes, ce qui a stimulé la croissance du trafic.

Le trafic de passagers.

Le trafic aérien régulier (intérieur et international) a augmenté et est passé de quelque 9 millions de passagers en 1945 à près de 1,5 milliards en 1999 et 2,5 milliards en 2008. En moyenne, le trafic passagers a progressé d'environ 10 % par an, avec malgré tout d'importantes variations, de très élevées, c'est-à-dire plus de 20 % par an pendant la première décennie qui a suivi la guerre, à relativement modérées au cours des dernières décennies, à mesure que le marché du transport aérien gagnait en maturité.

Depuis 2000, la progression a été relativement forte, même si les années 2001-2003 et plus récemment 2008-2009 ont été marquées par un recul du trafic de passagers. La première baisse (2001-2003) s'explique par les effets des attentats du 11 septembre et la seconde baisse, très prononcée, notamment pour le fret, s'explique par la profonde crise économique à l'échelle mondiale.

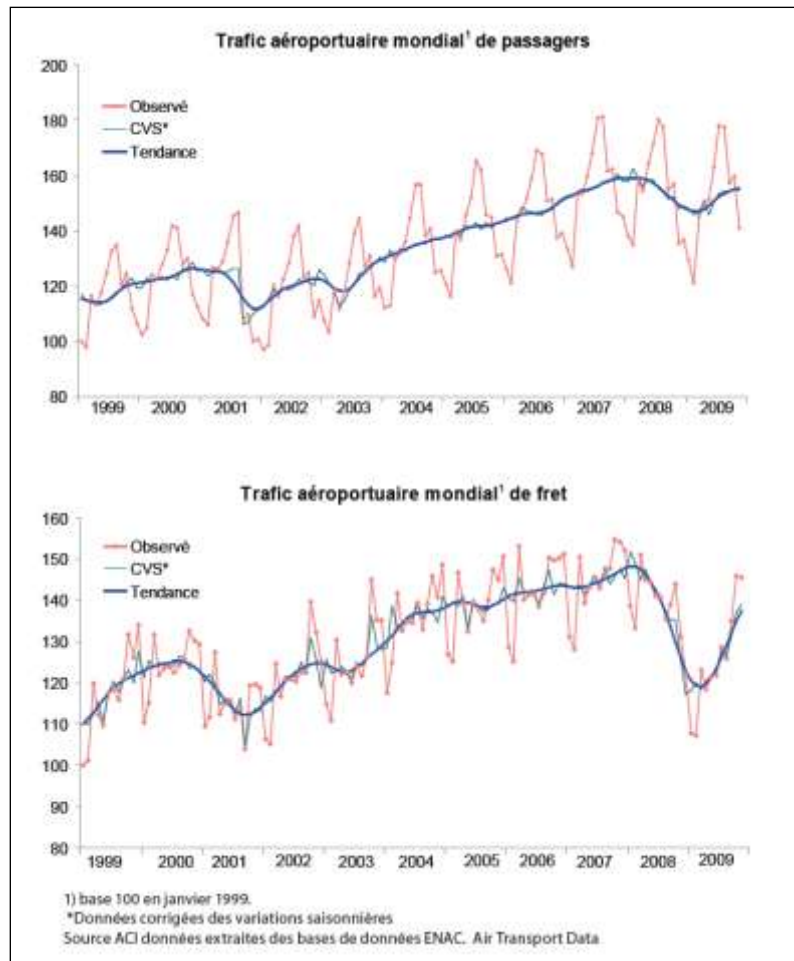
Le trafic de fret.

Globalement, depuis les années 60, le trafic de fret aérien (intérieur et international confondus), est passé de 2 à presque 160 milliards de tonnes-kilomètres-transportées (TKT) en 2008. Son importance a été ainsi multipliée par 80. Cette activité a largement profité des évolutions techniques des avions, notamment avec l'apparition des jets à la fin des années 1950, puis des gros porteurs en 1970. Jusqu'à cette date, la croissance du fret aérien

suivait celle des passagers. Mais l'accroissement des capacités, notamment la mise en service des gros porteurs et de leur version tout cargo, et de la vitesse des avions ont révolutionné le fret aérien.

A partir des années 70, le trafic de fret croît plus rapidement que le trafic de passagers et on assiste au développement du fret express.

Aujourd'hui, les grands flux internationaux de trafic aérien de fret se situent entre l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie et aussi entre les pays d'Asie. Le continent asiatique est devenu prépondérant. D'ailleurs, les principaux aéroports de fret sont asiatiques, tels Tokyo, Hong-Kong, Séoul, Shanghai, Singapour et Taipei. Toutefois, le premier aéroport mondial de fret est américain : Memphis (3,8 millions de tonnes) grâce au hub principal de Federal Express (Fedex).



Source : DGAC

Quant à Paris, une des quatre grandes portes d'entrée en Europe, l'aéroport traite un peu plus de 2,3 millions de tonnes de fret par an.

TABLEAU 1 : ÉVOLUTION DES INDICATEURS DE TRAFIC DE PASSAGERS ET DE FRET ENTRE 2007 ET 2008, POUR LES SERVICES INTERNATIONAUX ET INTÉRIEURS								
	Passagers (millions)	Pass.-km réalisés (millions)	Coeff. d'occup. pass. (%)	Tonnes de fret (millions)	TK fret réalisés (millions)	TK poste réalisés (millions)	TK pay. réalisés (millions)	Coeff. chargt. poids (%)
Trafic internat.								
2007	831	2 548 113	77	25	132 100	3 220	369 400	65
2008	867	2 652 077	76	26	134 100	3 260	380 900	63
Variation (%)	4,4 %	4,1 %		1,9 %	1,5 %	1,2 %	3,1 %	
Trafic intérieur								
2007	1 442	1 673 060	77	16	26 100	1 320	177 300	61
2008	1 424	1 646 376	76	16	25 800	1 320	174 500	60
Variation (%)	-1,2 %	-1,6 %		0,0 %	-1,1 %	0,0 %	-1,6 %	
Trafic total								
2007	2 273	4 221 174	77	41	158 200	4 540	546 700	63
2008	2 291	4 298 453	76	42	159 900	4 580	555 400	62
Variation (%)	0,8 %	1,8 %		1,1 %	1,1 %	0,9 %	1,6 %	

Source : Organisation de l'Aviation Civile Internationale / OACI

2 – Les trafics dans les aéroports dans le monde et en Europe

2.1 – Les trafics dans les aéroports dans le monde

Trafic de passagers des 15 premiers aéroports dans le monde en 2007 (en millions de passagers)

Aéroports	2002	2007
Atlanta	77	89
Chicago – O'Hare	67	77
Londres – Heathrow	63	68
Tokyo – Haneda	61	67
Los Angeles	56	62
Dallas – Fort Worth	53	60
Paris – Charles de Gaulle (Roissy)	48	59
Francfort	48	55
Pékin	27	54
Denver	36	50
Amsterdam	41	48
Las Vegas	35	48
Madrid – Barajas	34	52
Hong Kong	34	47
New-York - Kennedy	30	48

Source : DGAC

Trafic de fret des 15 premiers aéroports dans le monde en 2007 (en millions de tonnes)

Aéroports	2002	2007
Memphis	3,39	3,80
Hong Kong	2,48	3,70
Anchorage	2,03	2,79
Shanghai – Pudong	0,35	2,55
Tokyo – Narita	1,94	2,29
Paris – Charles de Gaulle (Roissy)	1,63	2,29
Séoul – Incheon	2,02	2,23
Francfort	1,63	2,16
Louisville	1,52	2,07
Singapour	1,64	1,91
Los Angeles	1,96	1,91
Miami	1,79	1,91
Taipei	1,38	1,75
Dubaï	0,40	1,62
New-York - Kennedy	1,75	1,59

Source : DGAC

Le trafic de passagers des 15 premiers aéroports dans le monde.

Les principaux aéroports de passagers dans le monde sont localisés aux Etats-Unis : Atlanta avec plus de 89 millions de passagers en 2007, Chicago avec 77 millions de passagers ou encore Los Angeles et Dallas avec respectivement 62 et 60 millions de passagers se classent dans le top 10. Outre le trafic international, ils bénéficient d'un trafic intérieur puissant. L'immensité du pays incite à utiliser en priorité ce mode de transport pour les longues distances (ex : New-York / Los Angeles). Les autres grands aéroports sont asiatiques, Tokyo et Pékin totalisent 67 et 54 millions de passagers et européens, notamment Londres et Paris-Roissy avec 68 et 59 millions de passagers. Ces chiffres reflètent les grands courants d'échanges entre les continents.

Le trafic de fret des 15 premiers aéroports dans le monde.

Si le premier d'entre eux est américain, Memphis, les autres sont localisés en Asie ou en Europe. Leur trafic annuel de fret varie autour des 2 millions de tonnes. Il est à noter l'émergence de nouveaux aéroports, notamment celui de Dubaï au Moyen Orient qui traite 1,6 millions de tonnes en 2007, contre 0,4 millions en 2002.

2.2 – Les trafics dans les aéroports en Europe

Trafic de passagers des 15 premiers aéroports en Europe en 2007 (en millions de passagers)

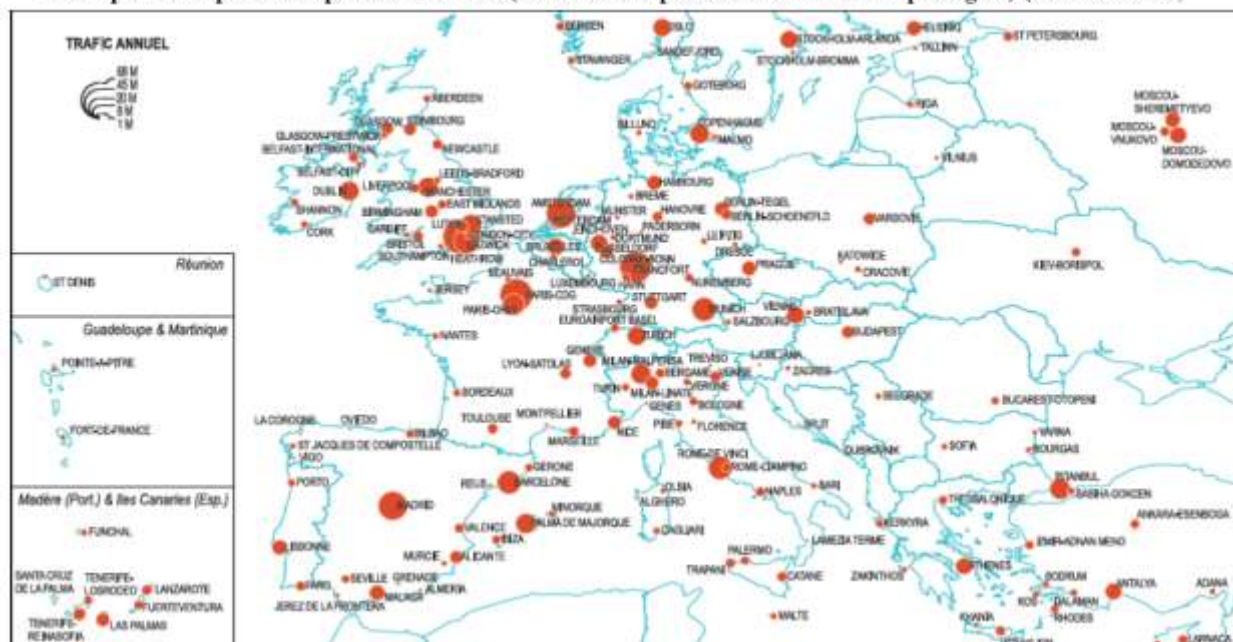
Aéroports	2002	2007
Londres - Heathrow	63,4	68,0
Paris – Charles de Gaulle (Roissy)	48,4	59,9
Francfort	48,5	54,2
Madrid – Barajas	33,9	52,1
Amsterdam	40,7	47,7
Londres – Gatwick	29,6	35,2
Rome – De Vinci	25,3	32,9
Munich	23,2	32,8
Barcelone	21,3	32,7
Paris – Orly	23,2	26,4
Istanbul	11,4	25,6
Milan – Malpensa	17,4	23,9
Londres – Stansted	16,1	23,8
Palma de Majorque – Baléares	17,8	23,2
Manchester	19,0	22,4

Source : DGAC

En termes de trafics passagers et fret, quatre grands aéroports en Europe se détachent très nettement : Londres, Paris (Roissy), Francfort et Amsterdam. Ils concentrent environ 75 % du trafic de fret et traitent chacun plus de 50 millions de passagers par an (68 millions pour Londres et 47 pour Amsterdam). Seul l'aéroport de Madrid parvient à égaler leur trafic de passagers : 52,1 millions en 2007.

Pour les autres aéroports, le trafic de passagers oscille entre 22 et 35 millions et le trafic de fret reste inférieur à 1 millions de tonnes / an. Les aéroports situés en Europe centrale sont absents de ce top 15. Leur développement étant plus récent.

Principaux aéroports européens et domiens (trafic 2007 supérieur à un million de passagers) (Source : DGAC)



Trafic de fret des 15 premiers aéroports en Europe en 2007 (en millions de tonnes)

Aéroports	2002	2007
Paris – Charles de Gaulle (Roissy)	1,63	2,29
Francfort	1,63	2,19
Amsterdam	1,29	1,65
Londres – Heathrow	1,31	1,39
Luxembourg	0,56	0,73
Bruxelles	0,51	0,72
Cologne – Bonn	0,51	0,49
Liège	0,33	0,49
Milan – Malpensa	0,29	0,49
Copenhague	0,37	0,38
Madrid - Barajas	0,33	0,36
Istanbul	-	0,34
East Midlands	1,38	0,34
Zurich	0,19	0,29
Londres - Stansted	0,33	0,25

Source : DGAC

3 – La prédominance des compagnies aériennes sur les aéroports

Les plans de vol des compagnies aériennes sont programmés par les compagnies sur le court terme, généralement pour la saison aéronautique suivante. A contrario, les aéroports planifient leurs investissements sur le long terme, 5 à 10 ans. Cette situation crée un rapport de force déséquilibré au détriment des aéroports en raison des difficultés pour apprécier les conditions du transport aérien à long terme. En France, le risque de déséquilibre est aggravé par situation même des aéroports : leur proximité. Les compagnies aériennes n'hésitent à faire jouer la concurrence entre les plates – formes.

4 – Les recettes des aéroports

Les recettes d'exploitation des aéroports sont traditionnellement scindées entre les recettes aéronautiques et les recettes extra aéronautiques :

- Les recettes aéronautiques sont constituées notamment de la redevance d'atterrissage, la redevance passager, la redevance de stationnement et la redevance sur les livraisons de carburant. Elles sont souvent qualifiées de redevances principales. D'autres redevances peuvent être perçues pour des services rendus en relation directe avec l'exploitation des avions. Les taux de ces redevances, perçues par les gestionnaires d'aéroports auprès des compagnies aériennes, sont fixés pour chaque aéroport par l'exploitant après consultation des usagers (et en fonction du tonnage des avions, de la durée d'utilisation des équipements, etc.).
- Les recettes extra-aéronautiques proviennent des activités non obligatoires des aéroports : redevance domaniale d'occupation des terrains et des bâtiments par des tiers, redevance commerciale proportionnelle au chiffre d'affaires des commerces et des prestataires de service présents dans l'enceinte de l'aéroport, prestations diverses, etc. Par ailleurs, lorsque le gestionnaire assure les services d'assistance aéroportuaire ou services en escale, il perçoit les recettes afférentes.

Enfin, la taxe d'aéroport, prévue par le code général des impôts, est due par toutes les entreprises de transport aérien et s'ajoute au prix acquitté par le voyageur. Elle est perçue au profit des exploitants des aérodromes dont le trafic est supérieur à 5 000 UDT. (UDT : Unité de trafic = un passager ou 100 kilos de fret). Le produit de cette taxe, reversé par l'Etat au gestionnaire de l'aéroport, est exclusivement affecté au financement des services de sécurité, de sûreté, de lutte contre le péril aviaire et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux (mesure de bruit et de suivi des trajectoires). Son produit peut être complété par des subventions de l'Etat.

5 - Les perspectives du transport aérien

5.1 – L'adaptation des avions

Des évolutions nécessaires sont à attendre dans le transport aérien, en particulier celles visant à améliorer les coefficients de remplissage et donc l'emport moyen par vol. En effet, les compagnies aériennes devront poursuivre leur adaptation aux nouvelles contraintes économiques et environnementales par l'utilisation

d'avions nouveaux, en particulier par des avions de plus grande capacité mais aussi moins polluants et moins bruyants. Plus précisément, de nombreux facteurs expliquent cette évolution :

- La demande, qui malgré la crise, devrait continuer de croître, notamment pour le trafic international (Asie, Pacifique, Amérique du Sud) ;
- La priorité donnée à l'offre tarifaire par les clients incitera les compagnies à rechercher des gains de productivité ;
- L'arrivée de nouvelles compagnies sur le marché du transport aérien renforcera la concurrence et obligera l'ensemble des compagnies à rechercher là aussi des gains de rentabilité possibles. Améliorer l'import moyen permettra d'étaler les coûts au passager transporté ;
- Les difficultés d'accès aux grandes métropoles internationales, faute de capacités suffisantes sur les aéroports. L'augmentation de la taille des avions permettra de conserver, au moindre coût, le meilleur accès possible aux grands marchés mondiaux (concrètement, à partir de la même porte d'embarquement, un avion plus gros permettra d'embarquer plus de passagers) ;
- les préoccupations environnementales et d'économies d'énergie dans le développement de l'activité du transport aérien pèseront sur les caractéristiques et les performances des appareils exploités. Les compagnies devront optimiser l'utilisation de leur flotte en utilisant des appareils plus modernes, c'est-à-dire de plus grande capacité et de conception plus récente (moins énergivores, moins bruyants, etc.).

5.2 – Trafic de passagers : des perspectives positives

L'évolution du trafic demeure par nature imprévisible. Mais la plupart des acteurs du transport aérien estiment que la croissance du trafic de passagers à l'échelle mondiale se poursuivra à un rythme régulier sur les 15 prochaines années malgré la crise qui affecte le transport aérien depuis 2009.

Dans un communiqué publié le 24 mars 2009, l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) attend une croissance légèrement positive en 2010 et supérieure à 4% à partir de 2011. L'Airports Council International (ACI) prévoit aussi une très faible reprise en 2010 mais un rebond en 2011. De même, Eurocontrol, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation européenne, estime la hausse en 2010 à 1,5 %. Pour les années suivantes et jusqu'en 2016, le nombre de vols devrait croître entre 3,5 et 4,5 %.

Enfin, Boeing estime que le trafic atteindra 12 milliards de passagers en 2028, dont 1,28 pour l'Europe. Le trafic devrait donc s'intensifier à l'international.

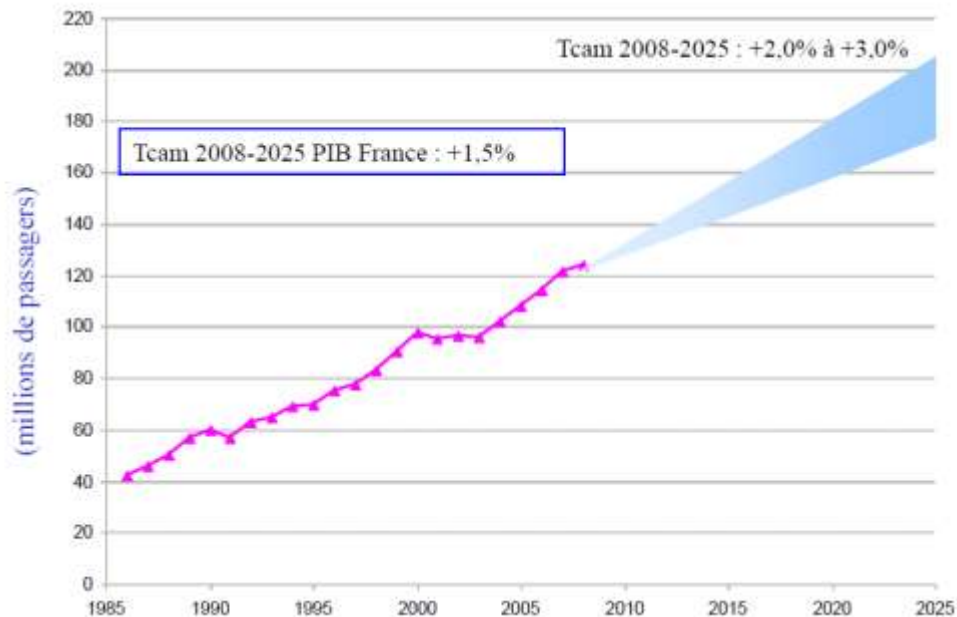
Prévisions long terme Boeing (au 18 juin 2009)

PKT (en millions)	2000	2008	2028	Tcam*
TOTAL MONDE	3 381	4 621	12 090	4,9
INTRA EUROPE	440	662	1 280	3,4
Europe – Asie Sud Est	96	109	327	5,7
Europe – Asie Sud Ouest	26	54	175	6,1
Europe – Asie Nord Est	64	69	163	4,4
Europe – Chine	40	78	235	5,7
Europe – Amérique du Nord	420	433	1056	4,6
Europe – Amérique du Sud	53	85	241	5,4
Europe – Amérique Centrale	66	92	172	3,2
Europe - Afrique	99	126	360	5,4

*Tcam : taux de croissance annuel moyen.

Source : DGAC

Trafic de passagers de la métropole à long terme (2025)



Source : DGAC

5.3 – Evolution future du trafic de fret

La plupart des études avant la crise économique de 2009 tablaient à long terme pour une croissance mondiale du trafic aérien de fret en TKT comprise entre 5,3 % et 6,0 % par an en moyenne à l'horizon 2025.

Synthèse partie II

- **Le transport aérien a connu une forte croissance depuis l'après guerre ;**
- **Le trafic de fret est très sensible à l'activité économique ;**
- **Les compagnies aériennes raisonnent sur le court terme ;**
- **Les aéroports projettent des investissements sur le long terme ;**
- **Cette situation crée un rapport de force entre compagnies aériennes et aéroports défavorable pour ces derniers ;**
- **Les perspectives de croissance pour le transport de passagers et de fret restent positives sur le long terme, notamment à l'international ;**

III – Le transport aérien en France

1 – La réglementation : le transfert des aéroports régionaux

En vertu de l'article 28 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, le transfert de l'Etat vers les collectivités territoriales des aéroports régionaux a été effectif au 1^{er} mars 2007. Concrètement, a été appliquée la réforme des grands aéroports régionaux avec d'une part la création des premières sociétés aéroportuaires et d'autre part la décentralisation des autres aéroports régionaux vers les collectivités ou organismes bénéficiaires de ce transfert, le plus souvent dans le cadre d'une convention.

Ainsi, sur les 182 aéroports civils dont l'Etat était propriétaire, la loi a transféré la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion de 150 aéroports.

- 19 aéroports ont été transférés à des régions, seules ou au sein d'un groupement, dont (parmi les plus importants en termes de trafics) : Beauvais, Lille, Biarritz, Brest, Pau, Clermont-Ferrand, Tarbes-Lourdes, Perpignan, Rennes, Carcassonne, Dinard-Saint-Malo, Poitiers, Quimper ;
- 29 aéroports ont été transférés à des départements, seuls ou au sein d'un groupement comprenant des communes ou groupements de communes ;
- 61 ont été transférés à des groupements de communes et 41 à des communes.

Les autres aéroports à vocation nationale ou internationale, listés par décret en date du 24 août 2005, ont été exclus du processus de décentralisation, à savoir : les quatorze plates-formes d'Aéroports de Paris, l'aéroport de Bâle-Mulhouse, les huit grands aéroports régionaux structurants en métropole : Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Montpellier et Nantes, et certains aéroports secondaires directement associés, ainsi que les quatre aéroports d'Etat dans les départements d'outre-mer. Ils sont concernés par la loi du 20 avril 2005 qui définit dans son article 7 les dispositions relatives à la création de sociétés aéroportuaires (au capital desquelles peuvent entrer les collectivités territoriales, les chambres de commerce et d'industrie et l'Etat, ainsi que des intérêts privés par la suite) pour les grands aéroports régionaux. Cette même loi a transformé ADP en société anonyme et ouvert la voie à son introduction en Bourse. Pour ADP et les grands aéroports régionaux le mécanisme de régulation économique articulé autour de la perception de redevances aéronautiques a aussi été revu, avec la possibilité de modulation des redevances pour des motifs d'intérêt général (ex : compensation des atteintes à l'environnement, etc.).

En 2007, les aéroports de Lyon - Saint-Exupéry et Lyon-Bron ont été transférés à la société Aéroports de Lyon qui est devenue la première société aéroportuaire. Même évolution pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac avec le transfert à la société aéroportuaire de Toulouse-Blagnac, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à la société Aéroport de Bordeaux-Mérignac, ou encore les aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à la société Aéroports de la Côte d'Azur. Pour ces quatre sociétés aéroportuaires, la répartition du capital est en général la suivante : 60% pour l'Etat, 25% pour la CCI et 15% pour les collectivités territoriales intéressées.

2 – L'organisation du transport aérien en France

2.1 – Un trafic de passagers et de fret centré sur Paris

Le hub d'Air France sur les plates-formes parisiennes, notamment Roissy puis Orly, centralise l'ensemble du trafic national. D'ailleurs, beaucoup de compagnies régionales n'ont pas résisté à la puissance de la compagnie nationale, beaucoup d'entre elles ont disparu (ex : AOM) ou ont été rachetées. Si bien qu'à l'échelle des régions, les aéroports de province sont très dépendants vis-à-vis d'ADP et d'Air France. L'offre régionale est quasi inexistante pour les liaisons internationales extra-européennes. Les aéroports régionaux ne peuvent que développer des liaisons intra-européennes, ce qui induit une dépendance accrue vis-à-vis des compagnies à bas coût, comme à Beauvais avec Ryanair, Bâle-Mulhouse avec EasyJet ou encore Strasbourg-Entzheim qui a récemment perdu les trafics de Ryanair au profit de sa voisine allemande, Baden.

S'agissant du trafic de fret, celui-ci est encore plus concentré sur les plates-formes parisiennes que ne l'est le trafic de passagers. Au niveau national, les aéroports parisiens, essentiellement Roissy avec 1,818 millions de tonnes en 2009 (seulement 91 000 tonnes pour Orly), représentent 90% du fret total et occupent la première place (très) loin devant les aéroports de Toulouse, Marseille, Bâle – Mulhouse, Lyon et Vatry. Certains doivent leur trafic de fret à une activité particulière, comme pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse dont une partie de l'activité est liée à l'industrie pharmaceutique suisse ou celui de Nantes – Saint-Nazaire (lié à Airbus). Pour la majorité des aéroports régionaux, le fret transporté est principalement du fret express. Tandis que le fret général tout cargo est le plus souvent transporté par camion vers un hub intercontinental.

2.2 – La faiblesse des aéroports régionaux

Face à la puissance d'ADP et du hub d'Air France au sein de l'alliance Sky Team, le développement des aéroports régionaux a du mal à s'affirmer. D'autant que la concurrence avec le TGV (Est, Méditerranée, Nord, Ouest et bientôt d'autres lignes LGV) se renforce et leur fait perdre des parts de marché (ex : Strasbourg). Pour se développer, beaucoup recherchent le développement des destinations européennes (low cost) et des vols charters. Mais souvent, leur aire de chalandise est limitée. Et la disparition de nombreuses compagnies régionales a durement affecté l'activité de certains aéroports régionaux comme celui de Montpellier-Méditerranée, de Nice (avec Air Littoral) ou de Clermont-Ferrand (Regional Airlines rachetée par Air France). Même Lyon, hub secondaire d'Air France a du mal à émerger. Seule exception, l'aéroport de Nice, premier aéroport de province, qui dispose de vols intercontinentaux. Il possède deux atouts, il est à la fois plus éloigné de la capitale et offre une destination touristique majeure.

3 – ADP et Air France : une relation privilégiée

Après le rapprochement opéré avec la compagnie néerlandaise KLM, le groupe Air France a été privatisé en mai 2004. Aujourd'hui, le groupe, qui est membre de la deuxième alliance mondiale, Sky Team, est devenu la troisième compagnie aérienne mondiale par le nombre de ses passagers internationaux et la deuxième compagnie européenne.

A l'échelle française, la réussite d'Air France-KLM demeure un enjeu majeur pour l'ensemble de l'aviation civile hexagonale. Entre ADP et Air France-KLM, les relations sont marquées par le fait que les deux groupes ne peuvent subsister l'un sans l'autre, même si leurs intérêts sont souvent opposés à court terme. ADP et Air France sont parvenus à mettre en place un partenariat mutuellement bénéfique, même si ADP est devenu très dépendant d'Air France-KLM, qui représente environ un quart du chiffre d'affaire. Réciproquement, la stratégie de développement d'Air France-KLM et ses bons résultats (comparés à ceux des autres compagnies aériennes) reposent essentiellement sur l'implantation du hub principal du groupe sur l'aéroport de Paris - Roissy.

Les caractéristiques de ce hub imposent des contraintes fortes à ADP, obligé d'investir pour accroître et organiser sur la plate-forme un maximum de correspondances dans un minimum de temps. Ce surdimensionnement des équipements induit une majoration du ratio investissement par passager estimée de 15 à 20 %. ADP, qui choisit d'accompagner pleinement l'implantation du hub d'Air France-KLM possède actuellement un hub très compétitif, dans la mesure où le nombre de correspondances réalisables en moins de deux heures est trois fois supérieur à celui de Londres Heathrow ou d'Amsterdam, et une fois et demie supérieur à celui de Francfort.

Toutefois, le choix stratégique d'ADP conduit à un phénomène de pointes de trafic sur certaines plages horaires (concentration des départs et arrivées sur une plage horaire donnée). Si bien qu'ADP doit disposer de capacités qui se trouvent sous-exploitées lors des phases creuses du trafic. Ceci diminue d'autant la rentabilité moyenne des investissements consentis par ADP (5,3 milliards d'euros sur la période 2006 – 2013).

Cependant, les autres compagnies aériennes peuvent être considérées comme des clients « captifs » d'ADP, en raison de l'importance du trafic induit par Paris et sa zone d'attraction. Compagnies qui financent également les lourds investissements d'ADP grâce aux redevances aéronautiques.

Pour mémoire, l'autre grand transporteur présent à Paris est l'américain Fedex (Federal Express), spécialisé dans le fret Express.

4 – L'état du trafic (2009) en France

4.1 – Le passager

En 2009, 150 millions de passagers ont été enregistrés, soit une baisse de 3,9% par rapport à 2008 (156 millions), en raison des effets de la crise économique mondiale. Parmi eux, Aéroports de Paris avec 83 millions de passagers en 2009, accuse une baisse de 4,7% de son trafic par rapport à 2008 (87 millions). Les aéroports régionaux, avec un trafic de 56,9 millions de passagers enregistrent une baisse moins prononcée : -2,9%. Quant aux aéroports d'outre mer, leur trafic atteint 10 millions de passagers.

Cependant, la conjoncture actuelle ne doit pas masquer l'évolution du trafic à l'échelle du territoire national, notamment la croissance du trafic international dont la part ne cesse d'augmenter (68,9% du total en 2008 contre 63,7% en 2004), soit +5% en 5 ans, alors que le trafic national subit une vive concurrence du TGV.

Il faut souligner le dynamisme des vols low cost qui représentent 26,6 millions de passagers en 2009, soit une croissance de + 3,3% par rapport à 2008 (+5,5% sur les aéroports régionaux).

Trafic passagers en 2009 dans les aéroports en France

Classement métropole	METROPOLE	PAX	2009/2008	OUTRE-MER	PAX	2009/2008	Classement avec outre-mer
1	Paris	83 014 559	-4,70%				1
2	Nice Côte d'Azur	9 830 987	-5,3 %				2
3	Lyon-Saint Exupéry	7 717 609	-2,6 %				3
4	Marseille Provence	7 290 119	4,7 %				4
5	Toulouse - Blagnac	6 277 621	-1,1 %				5
5bis*	Bâle - Mulhouse	3 850 378	-9,6 %				5bis
6	Bordeaux	3 318 059	-6,7 %				6
7	Nantes Atlantique	2 650 611	-3%				7
8	Beauvais - Tillé	2 591 864	4,3 %				8
				Guadeloupe - Pôle Caraïbes	1 839 786	-8,9 %	9
				La Réunion - Roland Garros	1 749 958	5,8 %	10
				Martinique - Aimé Césaire	1 639 959	-2%	11
				Tahiti - Faa'a	1 232 733	-10,7 %	12
9	Montpellier - Méditerranée	1 225 204	-2,5 %				13
10	Lille - Lesquin	1 147 924	13,1 %				14
11	Strasbourg	1 109 397	-16,6 %				15
12	Ajaccio - Napoléon Bonaparte	1 089 797	1,6 %				16
13	Bastia - Poretta	1 011 820	8,4 %				17
14	Biarritz - Anglet - Bayonne	1 011 589	-1,6 %				18
15	Brest - Bretagne	881 500	0,8 %				19
16	Pau - Pyrénées	691 037	-15,5 %				20
17	Tarbes-Lourdes-Pyrénées	658 531	-3%				21
18	Toulon-Hyères Aéroport International	576 650	-8,4 %				22
				Nouméa - La Tontouta	462 698	1,2 %	23
19	Grenoble - Isère	456 062	-2,9 %				24
20	Carcassonne en Pays Cathare	452 594	1,6 %				25
21	Rennes - Saint-Jacques	430 797	-13,2 %				26
22	Perpignan - Rivesaltes	425 073	-7,2 %				27
23	Figari - Sud Corse	401 611	8,3 %				28
				Cayenne - Rochambeau	400 025	3,9 %	29
24	Clermont-Ferrand - Auvergne	393 275	-24,8 %				30
				Noumea Magenta	372 581	7,8 %	31
25	Limoges	356 156	-6,9 %				32
26	Calvi - Sainte-Catherine	286 273	3,8 %				33
27	Bergerac Dordogne Périgord	274 658	-6,8 %				34
				Dzaoudzi Pamandzi	269 251	2,2 %	35
28	Metz-Nancy-Lorraine	263 020	-9,6 %				36
				Bora Bora	261 145	-9,2 %	37
29	Chambéry - Savoie	258 783	-4,4 %				38
				Raiatea	198 917	-6,5 %	39
				Saint-Martin Grand Case	192 891	2,5 %	40
30	Lorient - Bretagne Sud	187 754	-13,7 %				41
31	Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes	182 867	-18,5 %				42
32	La Rochelle - Ile de Ré	168 969	-21,5 %				43
				Saint Barthélémy	149 582	-8%	44
33	Dinard - Pleurtuit - Saint-Malo	136 942	-31,9 %				45
				Huahine	134 314	-4,7 %	46
34	Rodez - Marcillac	134 074	-8,9 %				47
				Lifou	131 913	5,5 %	48
				Moorea	129 580	-11,5 %	49
				Saint-Pierre - Pierrefonds	126 651	-0,8 %	50
35	Poitiers-Biard	119 107	-1,6 %				51
36	Tours - Val-de-Loire	111 990	23,6 %				52
37	Quimper - Cornouaille	109 527	-9,1 %				53

* Bâle Mulhouse est un aéroport franco-suisse dont l'origine du trafic se répartit entre les deux pays et l'Allemagne

Source : UAF

4.2 – Le trafic de fret et de poste

Sur la période 2005-2009, le trafic de fret en France a connu une progression de seulement +0,4%, en raison des effets induits de la crise économique qui a lourdement impacté le trafic fret à partir du quatrième trimestre 2008. Entre 2008 et 2009, celui-ci enregistre une baisse de 10%.

Roissy, premier aéroport de fret en Europe a accusé une baisse de 10,8%, avec 1,818 millions de tonnes traitées en 2009 contre 2,039 millions de tonnes en 2008. Vatry une chute de 44,6% (22 394 tonnes en 2009). A contrario, d'autres aéroports ont enregistré une croissance des volumes de fret traités : Châteauroux, +31% (8 664 tonnes) ou encore Marseille, +10% (48 748 tonnes).

Malgré les effets conjoncturels de la crise, le trafic de fret enregistre une évolution positive sur le long terme. Cependant, comme le note l'UAF (Union des Aéroports Français), cette croissance reste plus timide comparée à d'autres pays européens. Elle s'explique en partie par des conditions administratives plus complexes en France. D'ailleurs, l'UAF précise que « *le fret aérien pourrait enregistrer une meilleure croissance si toutefois les autorisations données à des compagnies étrangères au départ d'aéroports régionaux n'étaient pas soumises à des contraintes administratives qui envoient ces avions sur les aéroports voisins de la Belgique ou des Pays-Bas.* ». A l'avenir, l'harmonisation des procédures à l'échelle européenne devrait sans doute faciliter les procédures.



Source : document de référence 2008 / ADP

AÉROPORTS	TRAFIC DE POSTE (en tonne)					TAUX MOYEN ANNUEL VARIATION (%)	
	2005	2006	2007	2008	2009	09/08	09/05
AJACCIO - NAPOLEON	1 174	1 247	1 307	1 234	1 274	3.2 %	2.1 %
BONAPARTE							
BASTIA - PORETTA	6 107	5 946	5 192	5 324	5 412	1.7 %	-3.0 %
BORDEAUX	6 133	6 811	5 366	4 515	4 440	-1.7 %	-7.8 %
BREST - BRETAGNE	1 557	1 463	1 388	1 355	1 236	-8.8 %	-5.6 %
CLERMONT-FERRAND - AUVERGNE	3 281	3 055	1 033	686	840	22.4 %	-28.9 %
DOLE - TAVAUX	1 333	1 410	1 488	1 198	1 280	6.8 %	-1.0 %
LIMOGES	0	0	0	850	807	-5.1 %	///
LYON-SAINT EXUPERY	3 207	3 748	4 232	3 701	3 791	2.4 %	4.3 %
MARSEILLE PROVENCE	8 028	7 885	10 711	9 701	9 173	-5.4 %	3.4 %
MONTPELLIER - MEDITERRANEE	3 587	3 823	3 977	3 579	3 348	-6.5 %	-1.7 %
NICE COTE D'AZUR	3 370	3 372	3 148	2 753	2 821	2.5 %	-4.3 %
OUESSANT	56	57	55	48	55	14.6 %	-0.4 %
PAU - PYRENEES	1 491	1 535	2 022	1 843	896	-51.4 %	-12.0 %
RENNES - SAINT-JACQUES	3 220	3 322	3 494	3 177	3 066	-3.5 %	-1.2 %
STRASBOURG	2 994	2 860	3 261	2 923	2 888	-1.2 %	-0.9 %
TOULOUSE - BLAGNAC	5 325	5 322	5 291	4 204	4 408	4.9 %	-4.6 %
SS TOTAL REGIONS	50 863	51 856	51 965	47 091	45 735	-2.9 %	-2.6 %
PARIS - ORLY	14 009	14 158	13 795	13 756	13 429	-2.4 %	-1.1 %
PARIS CHARLES DE GAULLE	243 101	246 524	245 156	240 589	236 012	-1.9 %	-0.7 %
SS TOTAL PARIS	257 110	260 682	258 951	254 345	249 441	-1.9 %	-0.8 %
TOTAL	307 973	312 538	310 916	301 436	295 176	-2.1 %	-1.1 %
BALE - MULHOUSE	20	23	30	64	89	39.1 %	45.2 %

Source : UAF

AÉROPORTS	TRAFIC DE FRET EMBARQUÉ ET DÉBARQUÉ (en tonne)					TAUX MOYEN ANNUEL VARIATION (%)	
	2005	2006	2007	2008	2009	09/08	09/05
	AJACCIO - NAPOLEON BONAPARTE	5 249	4 950	4 144	3 943	4 191	6.3 %
ALBERT - PICARDIE	1 248	3 969	4 557	14.8 %	///
ANGERS - LOIRE	11	21	17	3	1	-66.7 %	-45.1 %
BASTIA - PORETTA	1 986	1 629	1 491	1 206	942	-21.9 %	-17%
BEAUVAIS - TILLE	196	215	65	6	0	-100 %	-100%
BORDEAUX	9 574	8 578	7 121	8 214	6 285	-23.5 %	-10.0 %
BREST - BRETAGNE	236	182	243	172	157	-8.7 %	-9.7 %
CAEN - CARPIQUET	20	18	8	18	86	377.8 %	44.0 %
CALVI - SAINTE-CATHERINE	13	8	13	12	13	8.3 %	0 %
CHATEAURoux - CENTRE	6 761	7 474	7 643	6 615	8 664	31%	6.4 %
CLERMONT-FERRAND - AUVERGNE	1 244	563	681	660	943	42.9 %	-6.7 %
COLMAR - HOUSSEN	11	4	4	7	6	-14.3 %	-14.1 %
DEAUVILLE - SAINT-GATIEN	83	52	89	38	67	76.3 %	-5.2 %
DIJON - BOURGOGNE	1	10	7	0	0	///	-100 %
DINARD - PLEURTUIT - SAINT-MALO	9	13	14	12	11	-8.3 %	5.1 %
EPINAL - MIRECOURT	5	8	25	10	2	-80.0 %	-20.5 %
LE HAVRE - OCTEVILLE	13	21	65	11	3	-72.7 %	-30.7 %
LE MANS - ARNAGE	5	4	2	0	14	///	29.4 %
LILLE - LESQUIN	747	227	319	170	140	-17.6 %	-34.2 %
LIMOGES	13	9	3	1	1	0%	-47.3 %
LORIENT - BRETAGNE SUD	28	0	0	0	0	///	-100 %
LYON-SAINT EXUPERY	35 525	37 092	32 667	29 114	28 819	-1.0 %	-5.1 %
MARSEILLE PROVENCE	43 171	41 877	40 709	44 311	48 748	10.0 %	3.1 %
METZ-NANCY-LORRAINE	1 219	633	34	143	51	-64.3 %	-54.8 %
MONTBELIARD - COURCELLES	0	11	35	23	37	60.9 %	///
MONTPELLIER - MEDITERRANEE	2 258	2 233	1 771	1 637	1 514	-7.5 %	-9.5 %
NANTES ATLANTIQUE	8 655	11 160	11 692	9 085	7 953	-12.5 %	-2.1 %
NEVERS - FOURCHAMBAULT	6	30	0	1	1	0%	-36.1 %
NICE COTE D'AZUR	11 356	10 566	8 398	7 848	11 221	43%	-0.3 %
ORLEANS - SAINT-DENIS-DE-L'HOTEL	4	5	13	2	62	300%	98.4 %
OUESSANT	63	60	57	73	...	///	///
PARIS VATRY	37 632	37 659	37 222	40 455	22 394	-44.6 %	-12.2 %
PAU - PYRENEES	368	350	873	742	612	-17.5 %	13.6 %
POITIERS-BIARD	0	4	1	4	15	275%	///
RENNES - SAINT-JACQUES	8 298	7 267	8 551	10 814	8 652	-20%	1.0 %
ROUEN - VALLEE DE SEINE	40	44	51	23	11	-52.2 %	-27.6 %
SAINTE-NAZAIRE - MONTOIR	12 353	12 801	13 870	17 185	18 122	5.5 %	10.1 %
STRASBOURG	625	599	546	365	269	-26.3 %	-19.0 %
TOULOUSE - BLAGNAC	51 093	53 398	49 945	50 528	50 606	0.2 %	-0.2 %
TOURS - VAL-DE-LOIRE	16	10	9	4	2	-50.0 %	-40.5 %
VALENCIENNES - DENAIN	23	85	131	62	108	74.2 %	47.2 %
SS TOTAL REGIONS	238 910	239 870	229 777	237 486	225 280	-5,1%	-1,5%
PARIS - ORLY	93 330	95 345	95 520	95 770	91 072	-4.9 %	-0.6 %
PARIS CHARLES DE GAULLE	1 767 250	1 884 200	2 052 740	2 039 460	1 818 503	-10.8 %	0.7 %
SS TOTAL PARIS	1 860 580	1 979 545	2 148 260	2 135 230	1 909 575	-10,6%	0,7%
TOTAL	2 099 490	2 219 415	2 378 037	2 372 716	2 134 855	-10,0%	0,4%
BALE - MULHOUSE	32 148	35 968	44 006	38 722	31 132	-19.6 %	-0.8 %

Source : UAF

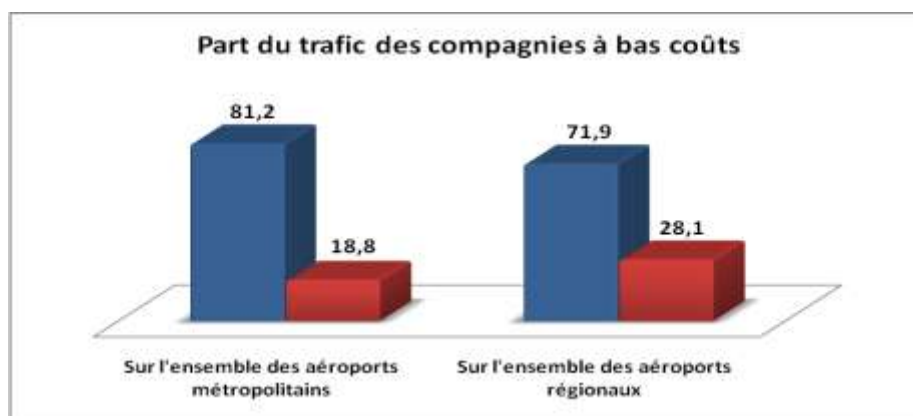
5 – Le Low Cost en France : des potentiels

5.1 – Un trafic dynamique

Le trafic de passagers des compagnies bas coûts en France a rapidement augmenté, passant de 5,2 millions de passagers en 2002 à 26,6 millions en 2009 (+2,2% par rapport à 2008). Sur les relations entre la France et l'Europe, la part de marché des low cost atteint 37% en 2007 (29% en 2006).

En 2009, la part du trafic low cost en France représente 18,8% et même 28,1% pour les seuls aéroports régionaux. Certaines compagnies à bas coûts ont une base d'exploitation en France, comme Ryanair à Marseille Provence avec en parallèle Beauvais qui dispose d'un ensemble de dessertes et Transavia.com à Orly. D'autres, comme EasyJet, dispose en revanche de 4 bases en France : Roissy, Orly, Lyon et Bâle/Mulhouse (contre seulement 5 pour le reste du continent (Genève, Berlin, Dortmund, Madrid, et Milan). L'installation sur les aéroports de ces compagnies a permis d'en accroître les trafics : par exemple en 2009, +4,3% pour Beauvais, +23,6% pour Tours.

Part des compagnies à bas coût dans le trafic de passagers en France en 2009



Source : UAF

Si, auparavant, ces compagnies assuraient des liaisons intra-européennes, elles commencent aujourd'hui à exploiter des lignes intérieures (domestiques). Par exemple, Ryanair a ouvert une ligne au départ de Marseille (où elle est basée) à destination de Beauvais, Lille et Brest. De son côté, l'installation d'EasyJet a permis une augmentation du trafic au départ de Lyon vers les aéroports de Toulouse et Bordeaux et devrait ouvrir une douzaine de nouvelles lignes internationales.

A l'échelle du territoire national, elles préfèrent éviter la concurrence avec l'offre ferroviaire à grande vitesse (TGV). Ainsi, EasyJet a abandonné la desserte entre Paris-Orly et Marseille en 2005. C'est pourquoi elles se concentrent sur les liaisons transversales, peu impactées par le TGV et exploitées jusque-là exclusivement par Air-France-KLM. Par exemple, en 2008, EasyJet a lancé trois nouvelles liaisons au départ de Lyon à destination de Bordeaux, de Toulouse et de Biarritz. Également, la compagnie Ryanair a inauguré en 2008 une liaison entre Beauvais et Marseille. L'essor des compagnies low cost a d'abord largement concerné l'ensemble des régions françaises, à l'exception de la Lorraine et de la Champagne-Ardenne. Leur activité sur les aéroports parisiens est plus récente. Au total, en 2007, plus de trente-cinq aéroports étaient desservis par les compagnies à bas coûts. Deux d'entre eux, Beauvais et Carcassonne dépendent à 100% du trafic low cost. Cette forte dépendance vis-à-vis d'une seule compagnie peut être une source de fragilité si le principal exploitant décide de se retirer.

Part des principaux marchés internationaux de/vers la France en 2007 (en millions de passagers)

Royaume-Uni	7 005 015	31%
Espagne	3 397 774	15%
Italie	2 660 301	12%
Maroc	1 782 082	8%
Allemagne	1 610 425	7%
Irlande	866 813	4%
Portugal	785 662	4%
Suisse	683 764	3%
Pays-Bas	529 605	2%
Suède	522 197	2%
Belgique	457 184	2%
Norvège	320 626	1%
Pologne	311 040	1%
Total des 13 pays	20 932 488	93%
Total trafic bas coût	22 425 172	100%

Source : DGAC

Evolution du trafic low cost dans 10 aéroports en France

Aéroports	2000		2008	
	Trafic low cost	% Trafic low cost	Trafic low cost	% Trafic low cost
Nice	868 404	9%	3 356 825	32%
Beauvais	343 332	90%	2 478 693	100%
Paris - Roissy	156 248	> 1%	4 691 515	8%
Carcassonne	108 266	80%	444 706	100%
Lyon	101 744	2%	1 008 781	13%
Marseille	56 545	1%	1 196 717	18%
Bordeaux	56 386	2%	466 094	13%
Toulouse	12 836	> 1%	932 232	15%
Paris – Orly	-	-	5 030 369	19%
Bâle - Mulhouse	-	-	2 284 293	54%

Source : DGAC

5.2 – Un marché dominé par Ryanair et EasyJet

Si, en 2002, Ryanair représentait 45% et EasyJet 37% du trafic de passagers à bas coûts, soit au total 82% du trafic des compagnies à bas coûts en France, en 2007, les deux compagnies leader ne détenaient plus que 62% du marché. L'arrivée de nouvelles compagnies ou le renforcement de la présence d'autres compagnies à bas coûts, notamment d'Europe de l'Est et centrale, telles Vueling (Espagne), Flybe (Royaume-Uni), SkyEurope (Slovaquie), Atlas Blue (Maroc), Sterling (Danemark), Click Air (Espagne) ou Air Berlin (Allemagne) se sont traduits par un recul de la part de marché des deux premières compagnies, même si leur trafic a continué de

progresser. Cette baisse des parts de marché, en particulier pour EasyJet s'explique aussi par la transformation en compagnies mixtes des compagnies charters comme en Espagne, en Scandinavie et en Allemagne et la création de filiales low cost ou mixtes par les compagnies classiques (ex : Transavia).

Au total, en 2008, le marché français est exploité par plus de 33 transporteurs à bas coûts avec un réseau de 480 liaisons. EasyJet, avec 9,4 millions de passagers et 103 liaisons, et Ryanair, avec 6,2 millions de passagers et 119 liaisons, dominent toujours le marché. Les six autres principales compagnies représentent 20 % du marché :

- Vueling/Clickair (1,5 million de passagers),
- Transavia France (0,9 million),
- Flybe (0,7 million),
- Atlas Blue (0,7 million),
- Jet4You (0,5 million)
- SkyEurope (0,5 million).

Parmi les nouvelles compagnies, l'apparition de la compagnie Transavia France, filiale d'Air France et de Transavia Pays-Bas, compagnie filiale à 100% de KLM, poursuit son développement depuis sa création en mai 2007. La compagnie assure des liaisons au départ de Paris (Orly) vers des destinations touristiques du bassin méditerranéen avec une commercialisation mixte auprès de clients individuels et de tours opérateurs. Le modèle économique de la compagnie est très proche d'une compagnie à bas coûts : flotte et exploitation des avions rationalisées, réseau point à point, frais réduits de distribution et de commercialisation, gestion du remplissage optimisée et structure légère.

En termes de perspectives, les effets de la crise économique incitent l'ensemble des compagnies à rationaliser encore leur modalité d'exploitation. Ainsi, le mouvement de concentration du secteur qui touche les grandes compagnies concernera sans doute les compagnies low cost. Déjà, on assiste à des rapprochements. Par exemple, Air Berlin, seconde compagnie allemande derrière Lufthansa, a racheté ses concurrents low cost/charters DBA et LTU. TUI, acteur majeur du tourisme en Allemagne est en discussion avec Lufthansa pour fusionner quatre de leurs filiales : Hapag Lloyd et Hapag Lloyd Express d'une part, Eurowings et Germanwings d'autre part. En Espagne, un rapprochement s'est opéré entre Vueling avec la filiale Clickair.

5.3 – Une offre restreinte en France

Offre de sièges par les compagnies Low Cost en Europe (réseau intérieur, en millions)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Royaume-Uni	13,79	15,2	17,48	19,72	22,7	22,41
Allemagne	1,58	6,42	8,29	11	14,56	15,41
Espagne	0,71	1,39	2,71	3,69	8,22	11,71
Italie	1,47	4,28	2,56	5,54	6,7	9,43
Norvège	2,03	2,23	2,5	3,37	4,13	5,1
Suède	1,51	1,6	1,78	2,98	3,06	3,67
France	0,81	1,35	1,19	1,47	1,43	1,92
Irlande	0,71	0,88	-	1,15	1,45	1,54

Source : DGAC

Si le marché du transport aérien de passagers par les compagnies low cost a fortement progressé dans la plupart des grands pays européens comme le Royaume-Uni, l'Allemagne ou encore l'Espagne, la France demeure en retrait. Si le Royaume-Uni offre plus de 20 millions de sièges bas coûts en 2008, la France n'atteint pas les 2 millions, soit 10 fois moins.

6 – Accueillir des compagnies low cost : un pari parfois risqué

Pour certains gestionnaires d'aéroports, les compagnies à bas coûts représentent quasiment la seule possibilité pour maintenir un trafic régulier. Cependant, les efforts (financiers) déployés pour accueillir et retenir ces compagnies ne sont pas dénués de risques. Les compagnies à bas coûts sont extrêmement mobiles et adoptent des pratiques commerciales très offensives.

En effet, si l'installation d'une compagnie low cost peut constituer une source de revenus pour l'aéroport, les contreparties demandées par les compagnies sont loin d'être négligeables et impliquent souvent de fortes contraintes pour le gestionnaire. Elles nécessitent aussi un certain niveau de trafic pour garantir la rentabilité de l'opération. Ainsi, les compagnies peuvent bénéficier de réductions sur certaines redevances réglementées ou éventuellement globaliser l'ensemble de leurs charges et demander à la collectivité gestionnaire de compenser le différentiel comme l'a relevé la Cour des Comptes dans son rapport rendu en 2005 sur « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien ».

Le gestionnaire peut être également incité à payer des commissions de quelques euros par passager à la compagnie, du fait de l'utilisation de licences informatiques ou de la contribution de la compagnie au développement touristique et économique régional, où à accompagner la compagnie par une aide au démarrage dès lors qu'une ligne avec vol quotidien est ouverte. Le plus souvent les collectivités locales versent des subventions aux gestionnaires d'aéroport pour financer les actions de promotion menées par les compagnies (ex : 450 000 euros à Grenoble-Isère).

Toutefois, si le trafic constaté ne répond pas aux objectifs des compagnies, ou si les aéroports n'offrent plus les mêmes conditions d'accueil, techniques ou financières demandées, les compagnies n'hésitent pas à interrompre leur desserte, en particulier grâce à des dispositions contractuelles de désistement le plus souvent fort peu contraignantes (ex : aéroports de Poitiers-Biard, Clermont-Ferrand-Auvergne, Dijon-Longvic, Caen-Carpiquet, Reims-Champagne et Deauville-Saint-Gatien).

Ainsi, l'ancrage d'une compagnie aérienne low cost est donc loin d'être acquis malgré les aides et les avantages consentis par le gestionnaire et les collectivités. D'ailleurs, les conventions entre les compagnies aériennes à bas coûts et les gestionnaires portent le plus souvent sur les conditions tarifaires et les services, mais ne comportent que trop rarement des engagements de la part de la compagnie, par exemple sur le niveau des dessertes (ex : Beauvais). Et s'ils existent, là aussi, aucune sanction ou dédommagement n'est prévu en cas de non respect. Dans d'autres cas, certaines conventions comprennent une clause de dénonciation au profit de la compagnie, l'exonérant de toute responsabilité en cas d'échec et d'abandon de la ligne (ex : à Reims-Champagne). D'autres contrats permettent à la compagnie de renoncer à tout moment à la mise en place de la ligne, sans motif ni délai, si l'exploitation n'a pas commencé (ex : Deauville-Saint-Gatien).

Enfin, certaines compagnies n'ont pas une assise financière suffisante et beaucoup d'entre elles ont d'ailleurs périclité ces dernières années. Cela induit des pertes conséquentes pour les aéroports, d'autant plus grandes si ce dernier a consenti des investissements.

7 – L'impact économique sur l'emploi

7.1 – L'impact des compagnies low cost

D'après l'étude sur le « *Transport aérien et développement touristique - Juin 2008* » réalisée par l'ODIT (Observation, Développement et Ingénierie Touristique), l'impact mesuré des dessertes aériennes à bas coût sur la seule économie touristique des régions françaises est estimé entre 9 et 10 milliards d'euros en 2007. En termes d'impacts sur l'emploi, les estimations sont de l'ordre de 100 000 ETP (équivalent temps plein).

D'autres sources, basées sur des enquêtes réalisées en Europe, estiment à 4 milliards d'euros les dépenses de la clientèle low cost en France. D'après une étude sur « l'impact des coûts de transport sur le développement touristique des territoires en particulier celui des vols low cost » réalisé en 2008 pour le compte du Conseil national du tourisme, les retombées économiques sur les aéroports étaient les suivantes.

- Carcassonne estime les retombées directes en 2003 à 8,4 millions d'euros, indirectes à 135 et induites à 272.
- Montpellier évalue, en 2006, à 60 millions d'euros la retombée touristique des «low cost» dont 50 du fait de la seule compagnie Ryanair.
- Toulouse chiffre à près de 40 millions d'euros l'impact économique de l'activité «low cost» pour la région avec une dépense journalière d'environ 100 euros par passager au départ.
- Biarritz évalue à 46,5 millions d'euros et 399 emplois les retombées directes de l'activité de l'aérodrome, sachant que l'activité low cost représente 21% de l'activité totale.
- Marseille constate que son développement est essentiellement du au trafic «low cost» qui représente désormais près de 16% du total, avec une arrivée de 220.000 touristes supplémentaires pour la région. Ryanair estime son apport local à 320 millions d'euros pour 1 million de passagers et près et 1000 emplois créés.
- La Rochelle estime la retombée des 130.000 passagers «low cost» (dont 86 000 britanniques) à 24 millions d'euros.

7.2 – L'impact du transport aérien sur l'emploi : l'exemple d'ADP

En matière d'emplois, et d'après les chiffres communiqués par le Groupement des ASSEDIC de la région parisienne et IAURIF, l'activité des plates-formes parisiennes représente en 2006 :

- 85 000 emplois sur la plate forme de Roissy dont 48% relèvent des sociétés de transport aérien,
- environ 20 à 30 000 emplois de proximité des entreprises directement liées au transport aérien,
- 280 000 emplois liés à l'activité de CDG au-delà de l'emprise de la plate-forme,
- +4,1% de progression annuelle de l'emploi salarié pour 2000-2005

En 2006, le ratio retenu entre l'emploi et l'activité était le suivant :

- 1500 emplois directs /millions de passagers annuel contre 1350 emplois/millions en 2000,
- 1.000 emplois pour 100.000 tonnes de fret supplémentaires
- Un emploi sur l'aéroport en induit environ deux autres dans l'économie régionale.

8 – La prédominance d'Aéroports de Paris (ADP)

8.1 – 87 millions de passagers et 2,4 millions de tonnes de fret en 2008

Aéroports de Paris (notamment Roissy Charles de Gaulle et Orly) est un des premiers groupes aéroportuaires mondial. En 2008, 87,1 millions de passagers ont été transportés et 2,39 millions de tonnes de fret traitées. C'est aussi, avec 11 789 employés (décembre 2008) et près de 1 100 entreprises avec plus de 110 000 emplois directs et 250 000 emplois indirects, un acteur important du marché de l'emploi en Ile de France.

Dans un rayon de 250 km, la zone de chalandise est estimée à 25 millions d'habitants et place ainsi les aéroports de Paris à moins de deux heures de vol des grandes villes d'Europe occidentale. De plus, dans un rayon de 300 km, il n'y a pas de grand aéroport concurrent. Les principales plates-formes d'ADP, à savoir, Roissy – Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget sont complémentaires et permettent de capter toutes les catégories de trafic : long et moyen courrier, domestique, à bas coût, loisirs/charter et affaires.

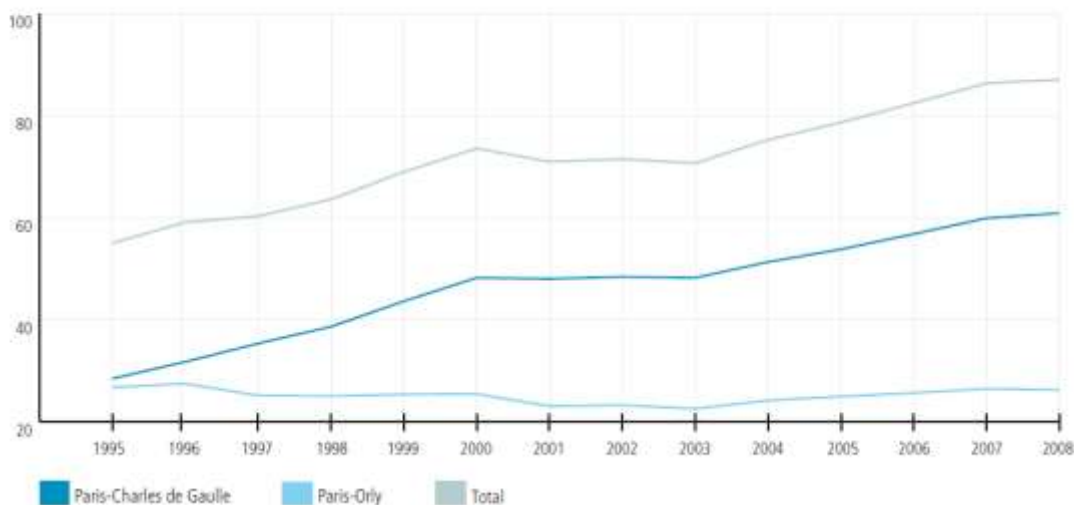
Enfin, ADP représente une offre unique avec plus de 23 800 correspondances possibles en moins de deux heures par semaine pour le seul Hub Air France/KLM (chiffres été 2008).

Aéroport de Paris en chiffres – 2008

	Paris – Charles de Gaulle (Roissy)	Paris - Orly
Passagers (en millions)	60,9	26,2
Villes desservies	470	280
Terminaux passagers	12	2
Fret et poste (en millions de tonnes)	2,3	0,1
Mouvements d'avions commerciaux	551 174	230167
Pistes	4	3
Surface foncière (en ha)	3 257	1 540
Places de stationnement	27 000	19 000

Source : ADP

Evolution du nombre de passagers accueillis sur les plates-formes du groupe ADP (en millions de passagers)



Source : ADP

8.2 – Des trafics passagers en progression

En 2008, le trafic passager est en hausse par rapport à 2007 de 0,8 % à 87,1 millions de passagers, malgré le ralentissement dû à la conjoncture mondiale. Par aéroport, le trafic s'établit à 60,9 millions de passagers pour Roissy – Charles de Gaulle (+ 1,6 %) et à 26,2 millions de passagers pour Orly (- 0,9 %).

Les compagnies à bas coût (low-cost) représentent 11,6 % du trafic total en 2008 et poursuivent leur croissance (+ 10,9 %), tirée par les performances d'EasyJet et de Transavia.com France. Les principales compagnies aériennes présentes sur Charles de Gaulle et Orly sont : Air France-KLM (53,5 % du trafic total), EasyJet (5,1 %), Iberia (1,9 %), Lufthansa (1,6 %) et Corsairfly (1,6 %). Les mouvements d'avions sont en hausse de 0,6 % à 781 341 mouvements (+ 1,4 % pour Charles de Gaulle et - 1,2 % pour Orly) avec un taux de remplissage moyen de 73,8 % en 2008 (74,6 % en 2007) et un emport moyen de 117 passagers par avion en 2008 (stable par rapport à 2007).

8.3 – 90% du fret concentré sur Roissy - Charles de Gaulle

En 2009, la plate-forme de Roissy - Charles de Gaulle a traité 1,818 millions de tonnes (soit 90 %, les 10% restants sont traités à Orly). Environ 500 000 m² de bâtiments, desservis par environ 70 postes de stationnement avions, soit en tout 300 hectares de surfaces, sont dédiées au fret. La capacité annuelle de traitement est de 3,5 millions de tonnes.

La zone de fret est scindée en deux zones. La première zone accueille les activités d'Air France-KLM, premier opérateur mondial pour le transport international du fret (hors fret express), le centre d'exploitation de Chronopost et de La Poste, des sociétés de fret, ainsi que le centre logistique de fret aérien de Roissy-Sogaris

(dont Aéroports de Paris est actionnaire à 40%). La deuxième zone accueille le hub européen de FedEx, première entreprise mondiale de transport express.

Les deux principales destinations sont l'Asie - Pacifique avec 655 000 tonnes transportées (+10,1 % par rapport à 2007) et l'Amérique du Nord avec 630 000 tonnes (+2,2 %), soit au total 64% du trafic cargo parisien. Enfin, 254 000 tonnes de courrier ont été traitées en 2008 (- 1,8 % par rapport à 2007). Le trafic national représente près de 45 % du trafic courrier total traité sur ADP.

8.4 – Le Hub de FedEx

L'arrivée de l'intégrateur américain à Roissy date de 1999. Parmi les facteurs invoqués par FedEx pour justifier son implantation sur la plate – forme parisienne, figure le :

- Partenariat avec Air France et La Poste,
- Possibilité d'exercer 24h/24 et 7jours/7,
- Collaboration et le partenariat avec les autorités douanières françaises,
- Intermodalité (rail, route),
- Possibilité de développement de la plate-forme,
- Proximité des clients, dynamisme de l'Île-de-France et l'attractivité de la « banane Bleue » (Axe « Londres – Milan via la Ruhr »).

En outre, FedEx a bénéficié de l'exonération de taxe Professionnelle dans le cadre d'un accord conclu entre les Etats français et américains et ADP a investi plus de 200 millions d'euros.

Aujourd'hui, le Hub de FedEx à Roissy, c'est :

- 77 000 m² d'infrastructures sur 35 hectares,
- 60 000 enveloppes-colis/heure de capacité,
- 1 000 tonnes de fret traitées par heure,
- 1 800 salariés sur la plate-forme de Roissy (sur les 2 300 en France).

Ainsi, le hub de Roissy-Charles de Gaulle centralise le transit et la redistribution des colis à travers l'Europe et le monde entier, soit vers 220 pays et territoires. Il est à la fois la porte d'entrée et de sortie de l'Europe. Pour FedEx, le Hub de Roissy lui permet de relier l'Europe au réseau mondial de FedEx.

8.5 – La stratégie d'ADP en matière de fret : Accompagner les acteurs dans leur croissance.

Dans les prochaines années, ADP a prévu l'extension des aires avions pour FedEx. Par ailleurs, une amélioration des flux d'information et des procédures douanières permettra à terme un traitement optimal et simplifié des marchandises. En outre, Aéroports de Paris envisage de créer de nouvelles gares de fret pour améliorer la productivité des opérateurs. Déjà, sur l'aéroport de Roissy- Charles de Gaulle, une gare de fret de 22 000 m² a été mise en service en juillet 2007 pour traiter environ 140 000 tonnes de fret par an. Sur l'aéroport de Paris - Orly, une gare de fret de 14 700 m² a été mise en service en 2008.

8.6 – Des investissements très lourds : plus de 5 milliards d’euros

Programme prévisionnel d’investissement

<i>En milliards d’euros</i>	2006-2010	2011	2012	2013	2009-2013
Capacité	1 243	310	269	143	1043
Restructuration	255	89	74	91	359
Investissements courants	699	128	116	121	641
Développement immobilier	295	32	7	20	254
Frais (étude et surveillance)	279	55	44	46	243
TOTAL	2 771	614	510	422	2 540
Dont Roissy	1 762	451	390	268	1 648
Dont Orly	216	36	30	49	196

Source : ADP / Rapport d’activité 2008

Le programme d’investissements 2006-2010 a porté en priorité sur les investissements de capacité : celles des terminaux ont augmenté de plus 25 millions de passagers. Par exemple, en 2008, les investissements sur l’aéroport de Paris - Charles de Gaulle ont principalement porté sur :

- la fin de la reconstruction de la jetée du terminal 2E ;
- la fin des travaux du terminal 2G ;
- la poursuite de la réhabilitation du terminal 1 ;
- l’extension d’une gare de fret louée à FedEx ;
- la poursuite des études relatives au satellite 4.

Le programme prévisionnel d’investissements 2009-2013 prévoit notamment l’amélioration de la qualité de services via la restructuration et l’amélioration des infrastructures parmi lesquelles :

- la fin de la réhabilitation de l’aérogare 1 de Paris - Charles de Gaulle ;
- la réhabilitation du terminal 2B de Paris - Charles de Gaulle ;
- la fusion des terminaux 2A et 2C de Paris - Charles de Gaulle ;
- la mise en œuvre d’un important programme de développement immobilier pour 254 millions d’euros sur la période 2009-2013, en particulier pour les opérations d’extension de la base de FedEx sur l’aéroport de Paris - Charles de Gaulle et pour le développement du nouveau quartier d’affaires de Cœur d’Orly. Ce programme inclut également deux opérations de capacité ciblées dont la construction du satellite 4 sur l’aéroport de Paris - Charles de Gaulle : 560 millions d’euros et une capacité prévisionnelle d’environ 7,8 millions de passagers.

8.7 – Le partenariat avec Schiphol Group

Aéroports de Paris et NV Luchthaven Schiphol (Schiphol Group), gestionnaire de l’aéroport d’Amsterdam, ont signé un accord-cadre de coopération industrielle à long terme avec prise de participations croisées. L’alliance a été dénommée « HubLink » en décembre 2008.

L’objectif de cette alliance est très clair : « améliorer la compétitivité des deux groupes grâce à la consolidation d’un double hub qui va leur permettre d’augmenter et de diversifier les destinations et les fréquences des vols

grâce à une gestion coordonnée de leurs activités et de leurs interactions avec les compagnies aériennes ». Ainsi, ce double hub offrira l'un des plus grands nombres de destinations et de fréquences (plus de 30 000 liaisons hebdomadaires longs/moyens courriers en moins de deux heures), et couvrira une zone de chalandise de 59 millions d'habitants.

En outre, l'alliance prévoit aussi d'harmoniser l'agencement et la signalisation des terminaux et d'améliorer les processus passagers (enregistrement, information, sécurité). Surtout, cette coopération vise à optimiser l'efficacité opérationnelle et à réaliser des économies de coûts (ex : mise en commun des achats).

8.8 – Les vols de nuit diminuent

Concernant l'aéroport de Paris - Roissy, deux arrêtés du 6 novembre 2003, l'un plafonnant le nombre de créneaux horaires attribués entre 0h et 5h et l'autre, portant interdiction entre 0h et 5h des décollages non programmés dans cette plage horaire ont permis de réduire significativement le trafic nocturne. Par exemple, de 26 000 mouvements en 2001, on est passé à 20 540 entre le 29 octobre 2006 et le 27 octobre 2007. Cette décroissance s'est poursuivie puisque 19 996 créneaux avaient été attribués pour les saisons aéronautiques d'hiver 2006/2007 et d'été 2007. A noter que les vols de nuits à Roissy représentent 22% du chiffre d'affaires et 4 400 emplois.

8.9 – Quel horizon de saturation à Roissy et Orly ?

Avant toute chose, la capacité physique de tout aéroport est déterminée d'une part, par le nombre de mouvements pouvant être traités par les pistes en fonction des modalités de contrôle aérien et d'autre part, par la capacité physique des aérogares.

Actuellement, les quatre pistes en service sur l'aéroport de Roissy permettent de traiter environ 120 mouvements d'avions par heure. Compte tenu de la capacité du contrôle aérien, le seuil de saturation des pistes de Roissy peut être estimé entre 750 000 et 800 000 mouvements annuels. En 2009, le nombre de mouvements constatés à Roissy était de 525 314, soit le niveau atteint en 2005. En effet, entre 2008 et 2009, le nombre de mouvement d'avions a diminué de 35 000 environ (559 816 en 2008), en raison de l'impact de la crise sur le transport aérien.

Ainsi, en tenant compte d'un taux d'augmentation annuel moyen d'environ 3% (c'est-à-dire légèrement inférieur aux prévisions antérieures à la crise), le seuil des 750 000 mouvements pourrait être franchi vers 2017 et les 850 000 vers 2022. Avec un taux d'augmentation de 2%, les 750 000 mouvements seraient atteints en 2023 et les 850 000 mouvements en 2029. On peut donc raisonnablement situer la saturation de Roissy vers 2025, si les conditions actuelles de réglementation n'évoluent pas (ex : espacement des avions, etc.). Mais la capacité d'un aéroport dépend aussi de celle de ses aérogares, des prestations offertes (importances et fonctionnalité des espaces) aux clients et des exigences du fonctionnement du hub d'Air France-KLM.

Synthèse de la partie III

- ▶ *Les aéroports régionaux ont été décentralisés aux collectivités ;*
- ▶ *Les aéroports régionaux souffrent de leur concurrence et sont peu puissants ;*
- ▶ *Le trafic de passagers en France est concentré sur les plates-formes parisiennes (Roissy et Orly) : 87 millions de passagers en 2008 ;*
- ▶ *87% du trafic de fret en France transitent à Roissy ;*
- ▶ *FedEx possède son premier hub européen à Roissy ;*
- ▶ *Air-France-KLM et Aéroports de Paris (ADP) sont interdépendants ;*
- ▶ *ADP investit plus de 5 milliards d'euros pour développer les capacités des aéroports de Roissy et Orly : les horizons de saturation sont repoussés vers 2025 ;*
- ▶ *Le trafic low cost en France se développe mais reste à un niveau inférieur comparé aux pays européens ;*
- ▶ *Les compagnies low cost sont très mobiles et imposent des contraintes d'exploitation fortes aux aéroports ;*
- ▶ *Pour accueillir une compagnie low cost, les aéroports et les collectivités sont souvent contraints de contribuer financièrement au développement des dessertes.*

2^{ème} partie

ETUDE DE SITUATIONS D'AUTRES AEROPORTS

I – L'aéroport de Beauvais-Tillé

1 - Localisation

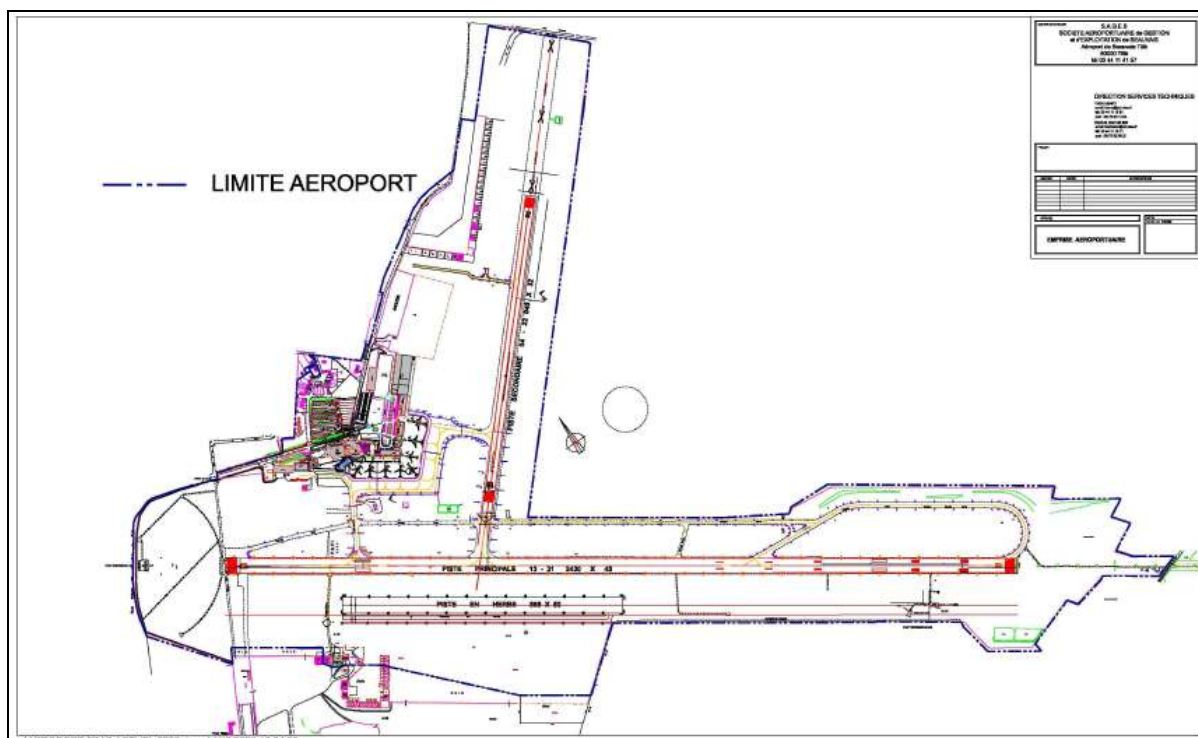


Source : *Projet de réaménagement de l'Aéroport de Beauvais-Tillé / Etude d'impact sur l'environnement - Décembre 2008*

2 – Les infrastructures

L'emprise au sol de la plate-forme aéroportuaire est de 300 ha (contre 1850 à Vatry). La piste principale possède des dimensions plus réduites que celle de Vatry : 2430 m x 45 m (contre 3 860m). Cependant, l'aéroport possède une deuxième piste de 1105 m x 40m et même une troisième piste, en herbe, de 865 m x 50m (notamment pour l'aéro-club). Les aides à l'atterrissage pour la piste 1 sont moins performantes qu'à Vatry (ILS Cat. I) et les horaires d'ouverture sont limités : 7h15 – 23h00 pour la navigation aérienne.

Plan masse de l'aéroport de Beauvais



Source : *Projet de réaménagement de l'Aéroport de Beauvais-Tillé / Etude d'impact sur l'environnement - Décembre 2008*

L'aérogare passagers, d'une surface de 6 314 m² (T1) est ouverte de 6h00 à 23h30. Sa capacité annuelle de traitement est de 2 millions de passagers (0,6 à Vatry).

Elle comprend 21 banques d'enregistrement en zone publique, des commerces, 5 postes d'inspection et le filtrage des bagages à mains. A proximité, trois parkings passagers à ciel ouvert de 650, 1000 et 250 places, ainsi qu'une aire de départ bus et une autre aire de dépose bus complètent l'offre pour les passagers, de même qu'un parking loueurs de plus de 150 places.

S'agissant du fret, aucune marchandise ne transite par l'aéroport depuis janvier 2008.

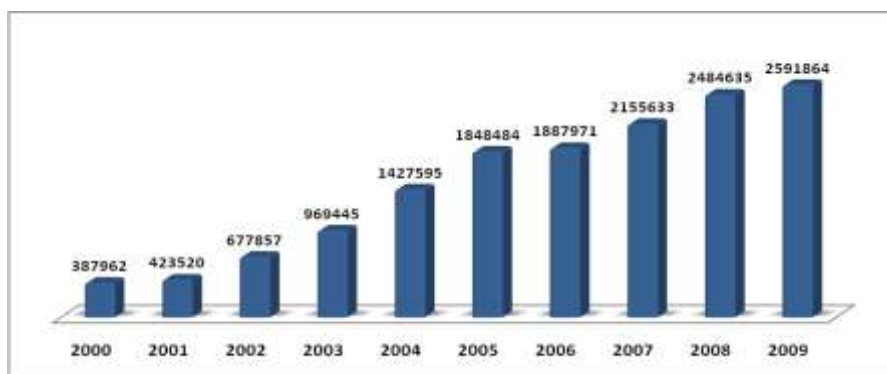
Enfin, le parking pour les avions a une superficie de 49 627 m² avec 8 postes de stationnement. Cependant, l'activité de l'aéroport ne comprend pas d'opération de maintenance des avions commerciaux. Par exemple, c'est à Dublin que s'effectue la maintenance de la flotte de Ryanair.

3 – Evolution de l'activité

Construit dans les années 30, l'aéroport de Beauvais-Tillé a connu de l'après guerre aux années 1965, un trafic relativement faible et variable selon les années : entre 50 000 et 100 000 passagers par an environ. Ensuite durant une décennie, entre 1966 et 1978, l'instauration d'une ligne régulière vers l'Angleterre a permis de doper le trafic avec en moyenne 200 000 à 250 000 passagers par an. Mais l'ouverture de Roissy et la disparition de la ligne vers l'Angleterre induit une chute importante du trafic sur la période 1979 – 1992, avec 100 000 passagers, qui s'accélère encore entre 1993 à 1996, avec un trafic annuel moyen de 80 000 passagers.

Ce n'est qu'en 1997, avec l'arrivée de la compagnie Ryanair (low cost), que le trafic connaît une évolution rapide. De 387 000 passagers en 2000, le trafic de l'aéroport passe très vite de 423 000 passagers en 2001 à 678 000 en 2002 avec l'ouverture de lignes sur la Scandinavie avec la compagnie GoodJet et sur l'Angleterre avec la compagnie My Travel Lite. En 2003, l'ouverture de deux nouvelles lignes avec la compagnie Ryanair à destination de Milan-Bergame et Stockholm et de trois autres vers l'Italie (Milan - Malpensa, Venise et Bari avec la compagnie Volare) amènent un trafic annuel de 970 000 passagers en 2003.

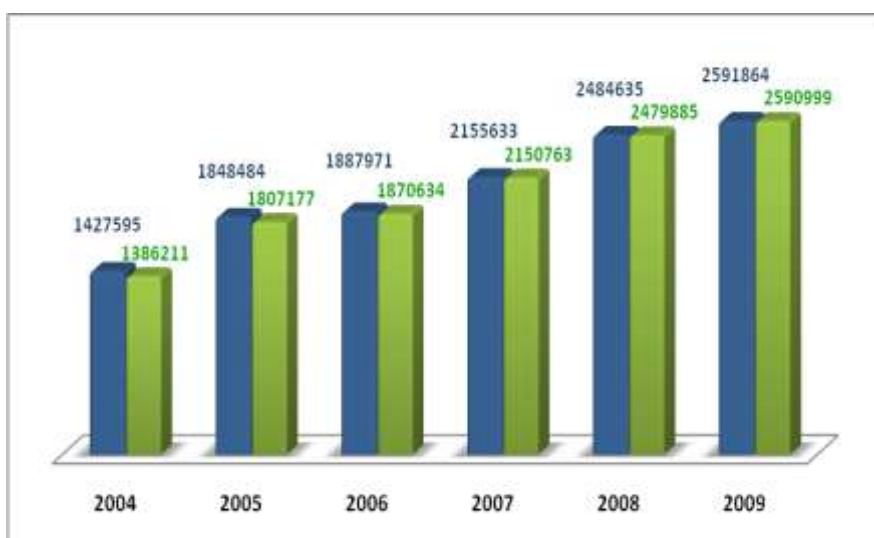
Trafic passagers total sur l'aéroport de Beauvais de 2000 à 2009



Source : UAF

L'ouverture de lignes nouvelles se poursuit en 2004 avec la compagnie Ryanair (Barcelone-Gérone et Rome-Ciampino), ou encore Sterling (Copenhague), Wizzair (Budapest et Katowice) et Air Horizon (Casablanca et Rabat). Si bien que le trafic de l'aéroport pour l'année 2004 s'établit à 1,4 million de passagers. En 2007, les compagnies Centralwings et Blue Islands rejoignent Ryanair, Wizzair et Blue Air. Le trafic atteint 2 156 000 passagers. En 2009, malgré la crise, le trafic a enregistré une progression (+ 11 000 passagers), les compagnies low cost étant les seules à résister à la crise au niveau mondial et à accroître leur nombre de passagers transportés.

Trafic total dont low cost à l'aéroport de Beauvais (2004-2009)



Source : UAF

4 – L'exploitation de l'aéroport

4.1- La SAGEB

De 1955 à mai 2008, l'aéroport de Beauvais-Tillé a été géré par la CCI de l'Oise. En février 2008, le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé, son nouveau propriétaire, a décidé de confier pour 15 ans la délégation de service public de l'exploitation et de la gestion de la plateforme à la SAGEB, société détenue à 51% par la CCI de l'Oise et à 49% par Veolia Transport.

L'effectif total de la plate-forme aéroportuaire est de près de 800 personnes incluant les services de l'Etat (douane, gendarmerie), les commerces, les assistants, les sous-traitants et les 227 personnes de la SAGEB.

4.2 – Une activité dépendante d'une compagnie

En 2007 (d'après les données recueillies sur le site de l'aéroport), la répartition des compagnies desservant l'aéroport en termes de nombre de :

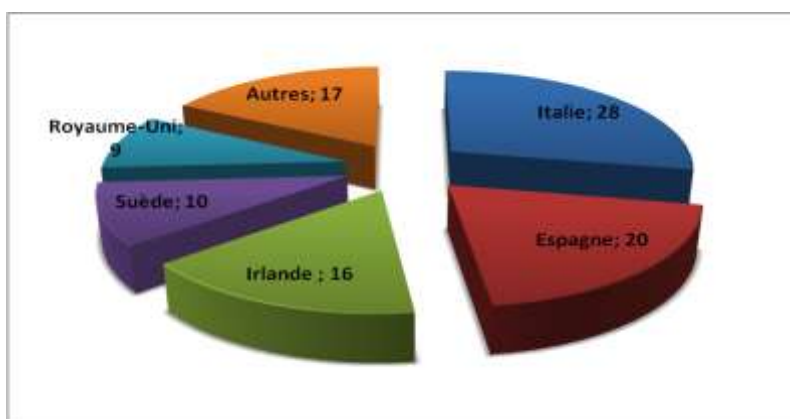
- vols commerciaux était la suivante :
 - RYANAIR 75 %
 - WIZZAIR 8 %
 - CENTRALWINGS, BLUE AIR et BLUE ISLANDS : 17% pour ces trois compagnies.
- nombre de passagers :
 - RYANAIR 80 %
 - WIZZAIR 7 %
 - ENTRALWINGS, BLUE AIR et BLUE ISLANDS : 13% pour ces trois compagnies.

Ainsi, plus des ¾ de l'activité de l'aéroport sont générés par la compagnie low cost Ryanair. Comme indiqué dans la première partie, cela n'est pas sans risque en cas de départ de la compagnie.

4.3 – Trois destinations principales

Sur l'ensemble des destinations desservies par les trois principales compagnies (Ryanair, Wizzair et Blue Air), trois pays assurent l'essentiel du trafic : L'Italie, l'Espagne et l'Irlande, avec environ les 2/3 du trafic passager. Le Royaume-Uni ne représentant que 9% des trafics, sans doute en raison de la concurrence des Eurostar (Londres – Paris).

Répartition des pays de destination (2007), en %



4.4 – La relation Beauvais – Roissy/Paris

L'aéroport de Beauvais n'est pas relié au mode ferroviaire. Ainsi, pour rejoindre la capitale, seul le mode routier peut être utilisé. La société VEA propose un service de navettes par autocar entre les aéroports d'Orly, Roissy-Charles de Gaulle, Beauvais et le parc Disneyland-Paris. Les navettes assurent les liaisons toutes les 20 mn aux heures de pointe, de 8h30 à 19h45 selon la destination et 3 départs quotidiens entre l'Aéroport de Beauvais et Disneyland-Paris. Les tarifs appliqués sont les suivants :

- Aéroport Beauvais - Aéroport de Roissy : 15 euros pour les adultes / 12 euros pour les enfants / gratuit pour les moins de 3 ans.
- Aéroport Beauvais - Disneyland Paris : 30 euros pour les adultes / 24 euros pour les enfants / gratuit pour les moins de 3 ans. Pour une famille avec des enfants, le coût n'est pas négligeable, surtout si on le compare au prix des trajets effectués par avion.

4.5 – L'impact de l'activité de l'aéroport

Evolution de l'activité de l'aéroport entre 2000 et 2007

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Emplois directs	50	90	143	200	300	350	370	390
Emplois indirects	50	100	200	200	300	350	370	390
Total emplois estimés	100	190	343	400	600	700	740	780
Impact économique (en millions d'euros)	90	140	190	250	300	370	410	450
Nombre de touristes potentiels	50 000	80 000	120 000	180 000	200 000	250 000	280 000	310 000

Source : données CCIO-SAGEB (Projet de réaménagement de l'Aéroport de Beauvais-Tillé / Etude d'impact sur l'environnement - Décembre 2008)

En 2007, l'activité générée par l'aéroport permettait à environ 780 personnes d'avoir un emploi, direct ou indirect. L'impact économique des activités était évalué à plus de 450 millions d'euros et le nombre de touristes potentiels venus visiter la Picardie à plus de 310 000. Globalement, ces évolutions ont suivi celles du nombre de passagers.

4 – Des investissements très lourds

Au total, sur la période 2008-2012, plus de 47 millions d'euros vont être investis sur l'aéroport de Beauvais. Ils sont destinés à l'amélioration des conditions d'accueil des passagers et de sécurité, notamment :

- aménagements intérieurs de l'aérogare T1,
- création d'une nouvelle aérogare de 7 700 m² (terminal T2)
- création d'un hôtel d'environ 80 chambres destiné à accueillir le personnel de vol et les passagers,
- aménagement et extension des parkings : de 1 900 places à 2 840 places
- création d'un pôle multimodal de transport pour les lignes de transports publics, les taxis individuels et collectifs,
- réfection des parkings avions,
- extension du parking avions devant la nouvelle aérogare T2,
- création d'une aire spécifiquement dédiée au dégivrage des avions,
- équipement de l'Aéroport d'un système d'approche de précision permettant d'améliorer le guidage des vols lors de conditions météorologiques défavorables.

Programme d'investissement 2008 - 2012

Nature des investissements	Montant HT M€ courant	Echéancier de réalisation				
		2008	2009	2010	2011	2012
Investissements liés à la maintenance des installations	2,8	0,0	0,3	1,0	1,1	0,5
Réfection des enrobés du parking avion	1,0			1,0		
Refecion des voies de relation et aménagement des accotements	0,7				0,7	
Réaménagement de 3 hangars de piste et création d'une réserve pour les boutiques	1,2		0,3		0,4	0,5
Transfert des installations de l'aviation générale	0,7	0,0	0,3	0,4	0,0	0,0
Réfection de la piste secondaire 04/22 et du balisage diurne	0,4			0,4		
taxiway PAPA, création d'une aire de distribution de carburant et voie d'accès	0,3		0,3			
Travaux d'extension de la capacité d'accueil aérogare 2	11,9	0,0	7,1	4,8	0,0	0,0
Aérogare T2	9,1		6,3	2,8		
Travaux de VRD et espaces verts	0,5		0,2	0,3		
3 Postes IFBS	1,9		0,6	1,3		
Galerie de séparation des flux	0,4			0,4		
Modifications et adaptations du terminal T1	1,6	0,0	0,0	1,1	0,6	0,0
Modifications et adaptations du terminal T1	1,1			0,6	0,6	
Extension et aménagements Hall d'arrivée (Bât. tour) de 720m ²	0,5			0,5		
Infrastructures	3,3	0,0	3,3	0,0	0,0	0,0
Extension du parking avion de 20 000 m ² environ aux normes	2,2		2,2			
Aire de dégivrage y compris traitement eau et balisage	0,8		0,8			
Voies d'accès et de dépotage de la future station carburant	0,3		0,3			
Investissements Environnementaux	2,2	0,3	1,1	0,8	0,0	0,0
Station de mesure de bruit et de contrôle des trajectoires	0,4		0,4			
Poste analyse environnementale	0,2	0,2				
Installation de bornes 400 Hz	0,2	0,1	0,1			
Mise en conformité du parking P1	0,4			0,4		
Reprise des collecteurs et mise en conformité des bassins	0,3		0,3			
Mise aux normes de la loi sur l'eau des ouvrages existants	0,8		0,3	0,5		
Programme ILS CAT III	13,6	0,5	10,2	2,9	0,0	0,0
Parkings et aménagements de surface	3,4	0,0	1,5	1,2	0,6	0,1
Création de 2 parkings de dépose rapide avec péages	0,3		0,1	0,1		
Création parking P4 (757 places) au normes avec la loi sur l'eau	1,3		1,3			
Parking P1 (refonte totale 653 places)	1,0			1,0		
Extension Parking P2 (450 places)	0,5				0,5	
Aménagements Espaces verts et plantations	0,4		0,1	0,1	0,1	0,1
Investissements de sureté	4,2	0,8	1,3	1,2	0,2	0,8
Vidéo Surveillance	0,8	0,6	0,2			
Vis 108	0,4					0,4
Camion SSLIA	1,2		0,6	0,6		
RX 1	0,9		0,4	0,4		0,2
Clôtures, portails et chemin de ronde	0,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Matériels de sureté	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Matériels et équipements informatiques	1,4	0,4	0,6	0,3	0,0	0,0
Matériel d'assistance en escale et mobilier	2,7		0,3	0,9	0,8	0,8
TOTAL	47,8	1,9	26,1	14,5	3,1	2,2

Source : Aéroport de Beauvais.

II – L'aéroport de Liège

1 – Localisation

L'aéroport de Liège dispose d'une zone de chalandise de 4 millions de personnes dans un rayon de 50 km autour de Liège, capitale de la région Wallonne. L'aéroport est situé au cœur d'un nœud où se croisent les grandes autoroutes européennes et à 15mn de la future gare TGV. L'accès à l'aéroport par le système autoroutier est aisé. En matière d'intermodalité, des navettes directes assurent les liaisons entre Anvers et Bruxelles (depuis la gare du nord) d'une part et l'aéroport de Liège d'autre part pour un prix de 15 euros par adulte (10 euros par enfant).

2 – L'infrastructure

L'aéroport possède deux pistes parallèles : une piste principale de 3700m x 45m (3287 à l'origine) et une seconde piste de 2340m, les deux étant ouvertes à la navigation aérienne internationale 24h/24 et 7j/7. Comme à Vatry, l'aéroport dispose de toutes les aides à la navigation aérienne (Cat. III, ILS, etc.). Tous les services indispensables à l'activité de l'aéroport sont présents : douanes, services vétérinaires et installations de stockage pour biens périssables.

Plan masse actuel de l'aéroport de Liège



Source : Aéroport de Liège

3 – Evolution de l'activité

3.1 – Historique

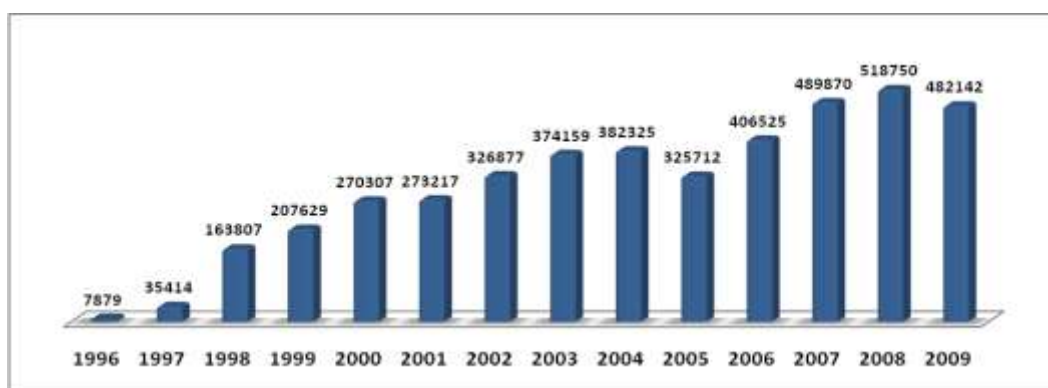
L'aérodrome militaire est créé lors de la première guerre mondiale. Mais c'est en 1976 que l'aérogare civile de Liège-Bierset est inaugurée en même temps que l'ouverture de la ligne Liège-Gosselies-Londres. En 1988, sous l'impulsion de la Région wallonne qui désire faire de ses deux aéroports (Liège et Charleroi) des pôles de développement et de reconversion économique, l'aéroport se développe. En 1990, la SAB S.A. (Société de Développement et de Promotion de l'aéroport de Bierset) est créée.

Dès 1994, le trafic charter passagers reprend pour mieux se développer ensuite avec 21 destinations grâce, entre autres, à la présence de deux tours opérateurs majeurs : Thomas Cook et TUI. Les autres étapes sont, en 1996, l'arrivée de Cargo Airlines (CAL), compagnie israélienne de tout cargo et surtout de l'intégrateur TNT. Cependant, en 2007, la SAB S.A. décide d'abandonner son appellation originelle au profit de « Liège Airport SA » afin mieux refléter sa vocation tournée vers l'international.

3.2 – Les trafics

Si, avant 1996, le trafic cargo ne dépassait les 10 000 tonnes / an, l'arrivée de l'intégrateur TNT a considérablement accru les trafics. Si, en 1997, le trafic de fret était de 35 414 tonnes, soit un trafic équivalent à celui de Vatry ces dernières années, l'année suivante (1998), il était déjà de 163 807 tonnes. Depuis la progression des trafics cargo a été constante, excepté en 2005, pour atteindre, en 2009, 482 142 tonnes, après un pic à plus de 500 000 tonnes en 2008. Ainsi, en 15 ans, le trafic cargo a été multiplié par 15.

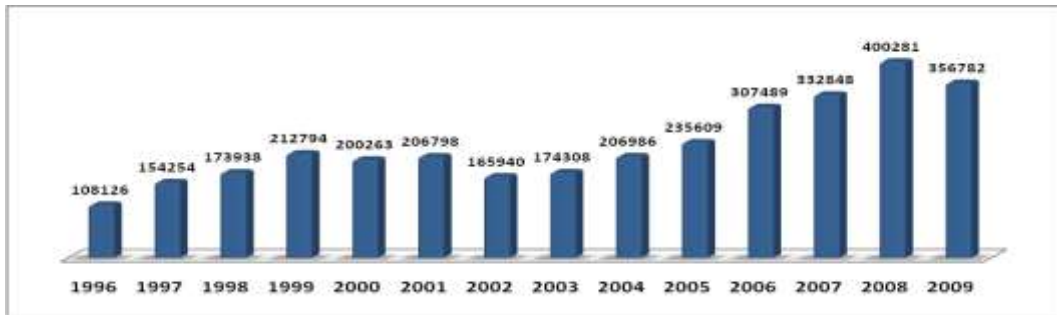
Trafic cargo sur l'aéroport de Liège entre 1996 et 2009 (en tonnes)



Source : Aéroport de Liège

Le trafic de passagers a enregistré une progression moins rapide que celle du fret : de 108 126 en 1996 à 356 782 passagers en 2009, avec un pic à 400 000 en 2008. Ce n'est véritablement que depuis 2005/2006 que l'évolution est plus marquée.

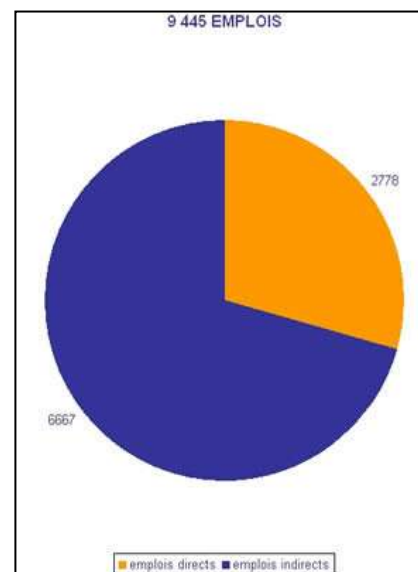
Trafic passagers sur l'aéroport de Liège entre 1996 et 2009



Source : Aéroport de Liège

3.3 – L'impact en termes d'emplois

Au total, la plate – forme aéroportuaire de Liège emploie environ 9 445 salariés, dont 2 778 directement issus des activités propres à l'aéroport.



4 – La stratégie

L'actionnariat de Liege Airport, l'exploitant de l'aéroport se compose comme suit :

- S.L.F. (50%) Société de leasing de Financement ;
- SOWAER (25%) Société Wallonne des Aéroports régionaux ;
- ADPM (25%) Aéroports de Paris Management, filiale d'Aéroports de Paris ;

L'exploitant assure le développement de l'aéroport sur deux « niches » :

- Le trafic full cargo ;
- Le trafic passagers et plus particulièrement les vols charters et « low cost ».

4.1 – Une stratégie tout cargo

Pour l'aéroport de Liège, le développement du tout cargo est au cœur de la stratégie depuis plus de 15 ans. Elle s'appuie en grande partie sur la réussite du hub de l'intégrateur TNT (un des quatre premiers au monde). Ainsi, entre 1997 et 2008, TNT a investi près de 100 millions d'euros sur le site de Liège. Ces investissements lui permettent de traiter plus de 27,7 millions de colis par an. En 2007, la construction du second hall cargo en zone nord a permis d'accroître la capacité de traitement du fret de 120 000 à 130 000 tonnes par an pour les compagnies internationales de fret présentes sur l'aéroport comme : Cargo Air Lines, Icelandair, Kalitta Air, TNT Airways, Exin, Bluebird Cargo, et Ukraine International Airlines.

En outre, cette stratégie en faveur du tout cargo et dans l'amélioration et l'optimisation des services offerts se traduit par l'arrivée de nouvelles compagnies cargo qui choisissent Liège comme base pour leurs opérations

européennes (par exemple : El Al et Ethiopian Airlines). A l'avenir, l'aéroport de Liège poursuivra son programme d'investissement pour permettre à TNT de se développer.

Ainsi, dans le cadre du concept « The Flexport », l'aéroport proposera à ses clients une offre de services adaptée à leurs besoins : flexibilité, capacité de développement, qualité et optimisation des coûts. Cette offre se traduit par des programmes d'investissements importants visant à améliorer la qualité, en particulier par :

- Liège Airport est certifié ISO 14001 et s'est engagé dans un processus d'intégration de la norme ISO 9001.
- Le renforcement d'une politique de partenariat avec les opérateurs présents, sur la base de critères objectifs et d'engagements réciproques : avec le développement et la généralisation de « service level agreements ».
- La simplification des procédures, avec des moyens de transmission de l'information évitant la multiplication des documents papier (logique du « e-freight »).

4.2 – Développement des capacités pour le transport de passagers

Depuis 2005, Liège Airport exploite un nouveau terminal d'une capacité de 1,5 millions de passagers. En outre, grâce à son positionnement unique (et pas seulement par son accessibilité géographique) l'aéroport se veut proche de ses clients, via le concept « Simplify ».

D'un point de vue opérationnel, cette stratégie se traduit par une optimisation continue des flux passagers au sein du terminal, la recherche d'une qualité constante pour le voyageur et par un développement commercial axé sur l'extension de l'offre de destinations par la création de nouvelles lignes régulières et le renforcement des activités des Tours Opérateurs.

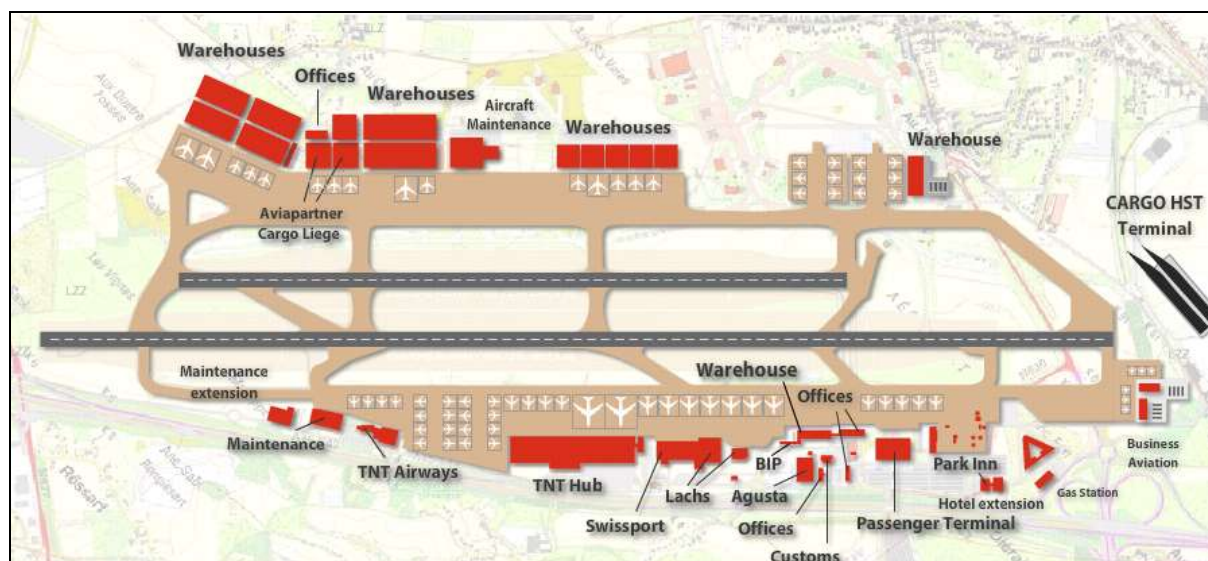
4.3 – Les projets pour la prochaine décennie

Pour la période 2011-2015, il est prévu de nouvelles extensions des infrastructures aéroportuaires :

- Extension de la *cargocity* en zone Nord.
 - Alimentation en fuel par un réseau souterrain relié directement au pipeline principal.
 - Construction d'un hall de traitement de fret d'une superficie de 12.500m² et de 900m² de surface de bureaux (deuxième phase).
 - Construction d'un nouveau bâtiment de bureaux d'une superficie de 1.000 m² proche de l'entrée de la zone.
- Aux abords du terminal passagers, construction d'un nouveau bâtiment de bureaux de 4.500 m² (pour les services de Liège Airport et les entreprises désireuses de s'implanter sur le site).
- Création de deux nouvelles salles d'embarquement.
- Augmentation de la capacité de parking par la construction d'étages supplémentaires.

Enfin, 2012 verra la mise en service de la nouvelle gare TGV fret et des premières liaisons.

Plan masse de l'aéroport pour 2021 après réalisation des extensions

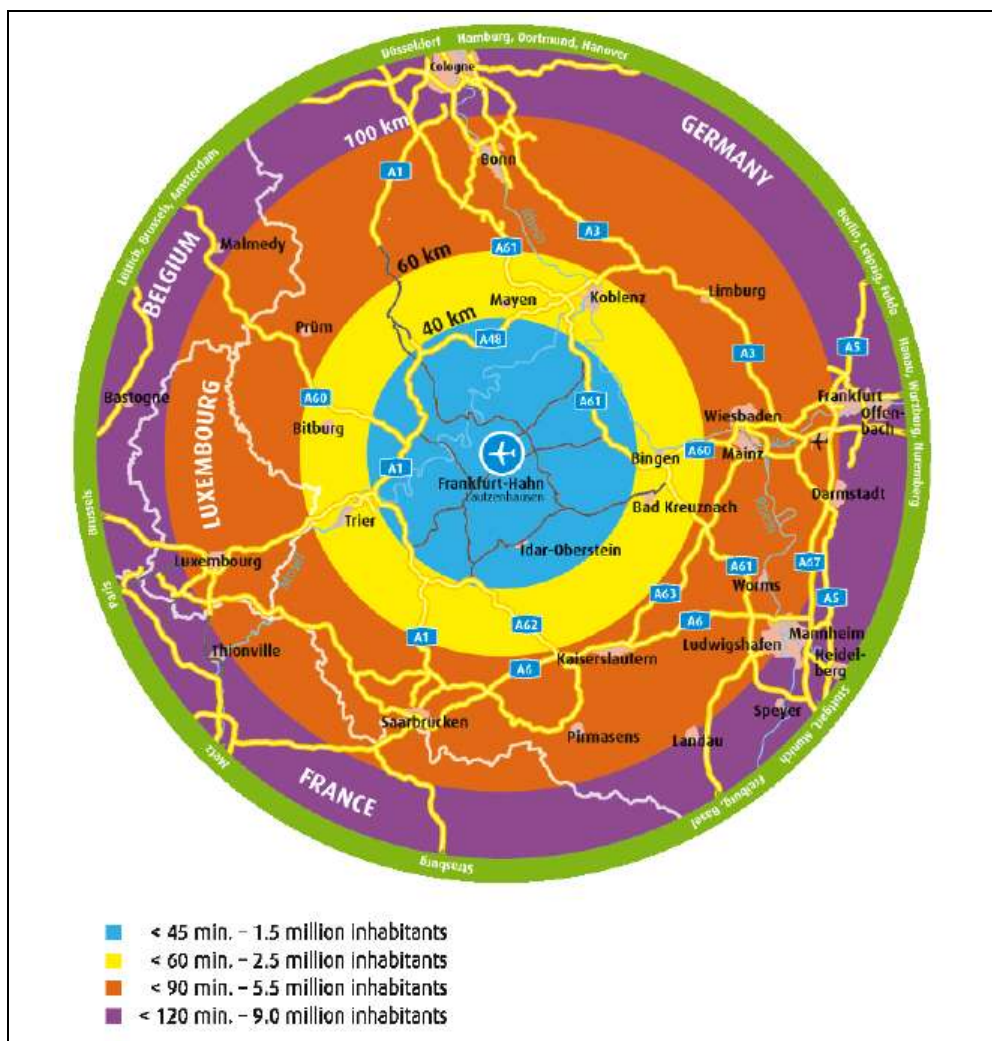


Source : Aéroport de Liège

III – L'aéroport de Francfort-Hahn

1 – Localisation

Construit en 1951 et utilisé par l'armée américaine ensuite, l'aéroport de Francfort-Hahn est situé à Lautzenhausen, à 10 km de la ville de Kirchberg à plus de 130 km de Francfort. Surtout, l'aéroport est situé à proximité d'un immense bassin de population et de très grandes entreprises (BASF, Michelin, IBM, etc.), soit autant de clients potentiels. Parmi les agglomérations les plus proches, se trouvent : Düsseldorf (199km / 1h30 en voiture), Kaiserslautern (102km / 1h30), Karlsruhe (191km / 2h), Koblenz (67km / 1h), Cologne (162km / 2h), Luxembourg (118km / 2h), Mainz (86km / 1h) ou encore Metz (173km / 2h). Soit dans un rayon de 2h00 de route, un potentiel de 9 millions d'habitants, c'est-à-dire presque autant que la région Ile-de-France.

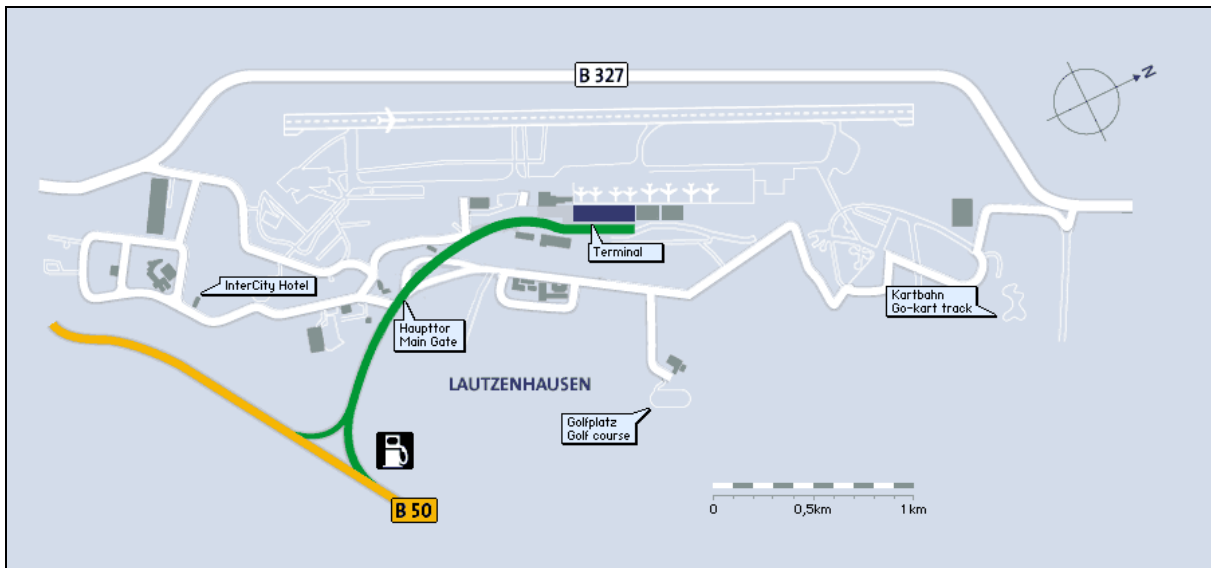


Source : Aéroport de Francfort Hahn

2 – L'infrastructure

La piste, unique, est longue de 3 800 m. Elle est ouverte à la circulation aérienne 24h/24 et 7j/7, sans aucune restriction. Elle possède tous les équipements nécessaires à la navigation et à la sécurité aérienne (Cat. III, etc.) de même que l'ensemble des services indispensables à l'activité de l'aéroport tels les services vétérinaires, phytosanitaires pour le fret par exemple.

Plan de l'aéroport de Francfort Hahn



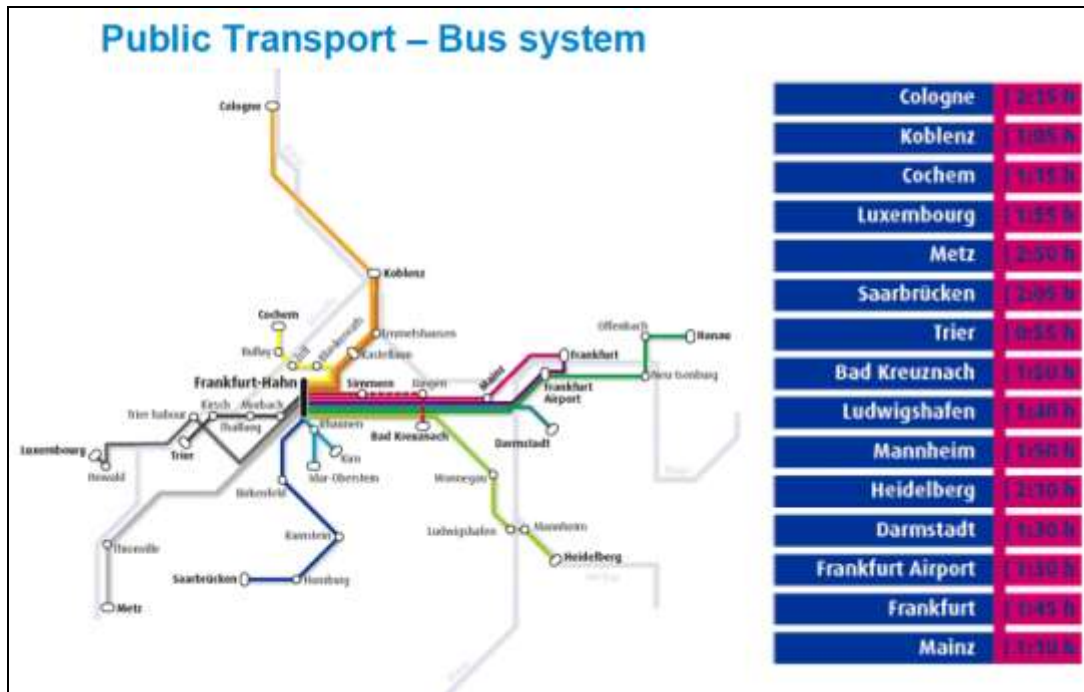
Source : Aéroport de Francfort Hahn

Photos aériennes de l'aéroport de Francfort Hahn



Source : Aéroport de Francfort Hahn

L'aéroport dispose d'une très bonne desserte autoroutière avec un échangeur à proximité immédiate, mais n'est pas desservi pas le mode ferroviaire. Cependant, il bénéficie d'un excellent système de transport par bus. Le réseau s'étend jusqu'aux principales villes les plus proches et situées dans un périmètre d'environ 2h00 (maximum 2h50 pour Metz). Ce système, performant, permet de desservir un bassin de population de plusieurs millions d'habitants. (Schéma ci-après).



Source : Aéroport de Francfort Hahn

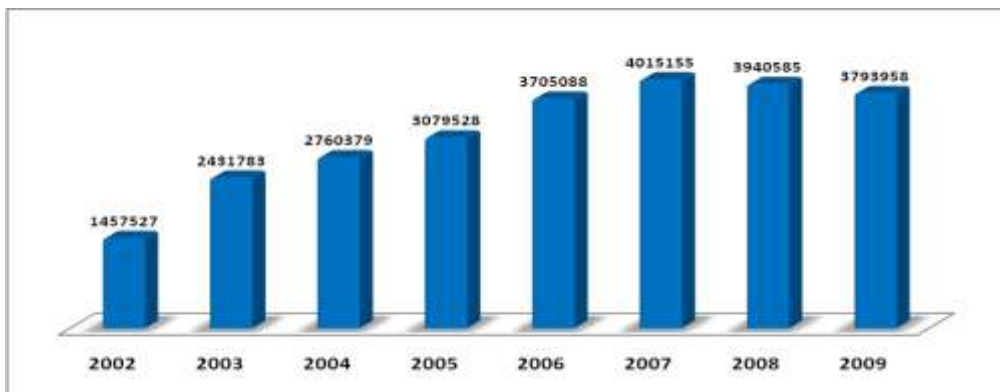
2 – Evolution de l'activité

Ancienne base de l'OTAN, l'aéroport est dédié au fret et aux compagnies à bas coûts. Il a fait l'objet, jusqu'en 2008, d'une coopération avec le grand aéroport voisin de Francfort-Rhin-Main pour sa complémentarité. En effet, Fraport, exploitant de l'aéroport de Francfort-Rhin-Main avait pris une participation significative dans le capital de l'aéroport de Hahn. Mais il s'est désengagé lors du lancement de la 4^{ème} piste sur l'aéroport de Francfort-Rhin-Main. Ainsi, le Land de Rhénanie-Palatinat a repris ses actions. Actuellement, se sont les Länder de Rhénanie-Palatinat et de Hesse qui sont actionnaires de la société d'exploitation à hauteur respectivement de 82,5 et 17,5.

L'exploitation de l'aéroport a débuté en 1993, à partir des infrastructures de l'ancienne base de l'US Air Force. Si, au début des années 2000, le trafic passagers était de 1,5 millions de passagers / an, aujourd'hui, il avoisine les 4 millions. En Allemagne, c'est l'aéroport qui a enregistré la plus grande croissance. Il est principalement desservi par des compagnies aériennes à bas prix dont Ryanair, qui est d'ailleurs la principale compagnie opérant sur place avec une offre de 26 destinations.

S'agissant du trafic de fret, ce dernier a également connu une progression très rapide passant de 22 000 tonnes en 2002 à environ 174 000 tonnes en 2009 (179 000 tonnes en 2008 étant le maximum atteint). Beaucoup de compagnies cargo utilisent l'aéroport - qui, comme indiqué précédemment, est situé au cœur de l'activité économique européenne - telles Air France Cargo, National Air Cargo, Aeroflot, ACT Airlines, Air Cargo Germany, etc.

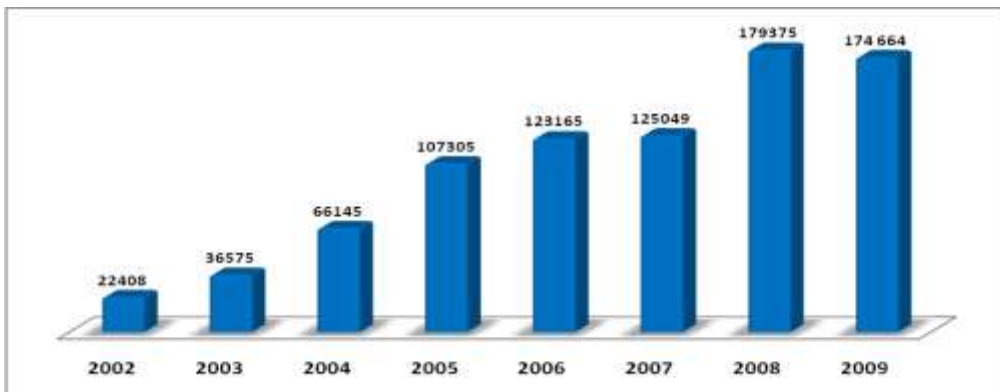
Trafic de passagers sur l'aéroport de Francfort Hahn



Les destinations offertes par les principales compagnies low cost

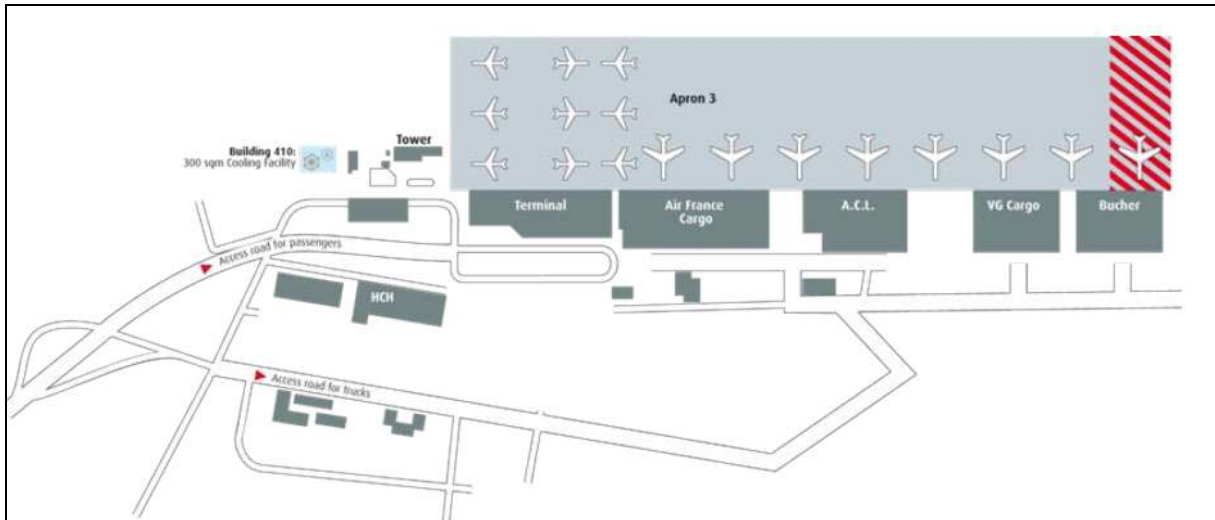


Trafic de fret sur l'aéroport de Francfort Hahn



Source : Aéroport de Francfort Hahn

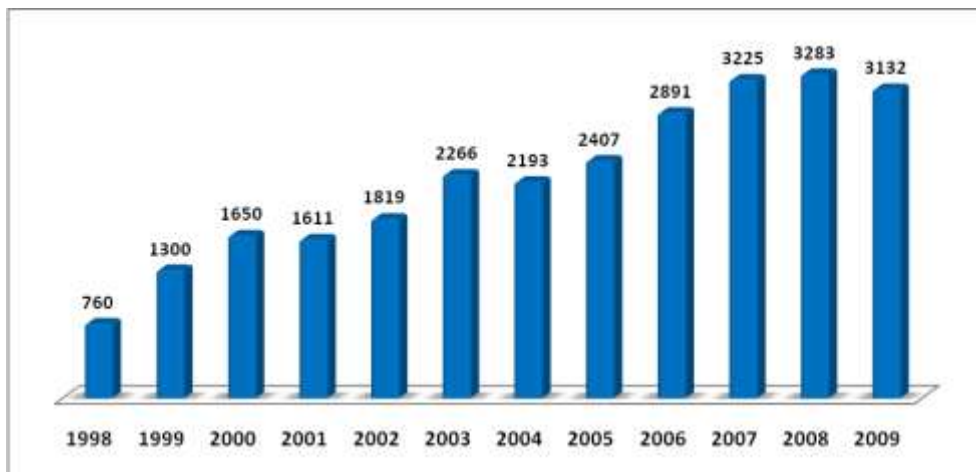
Schéma de la zone fret de l'aéroport de Francfort Hahn



Source : Aéroport de Francfort Hahn

Enfin, en termes d'emplois, le développement de l'activité de l'aéroport s'est aussi traduit par une évolution importante de l'emploi sur le site : de 760 personnes en 1998 à plus de 3 000 personnes en 2009 travaillent quotidiennement sur l'aéroport. Avec les emplois indirects, ce sont en tout environ plus de 8 000 personnes qui ont un emploi lié aux activités de l'aéroport.

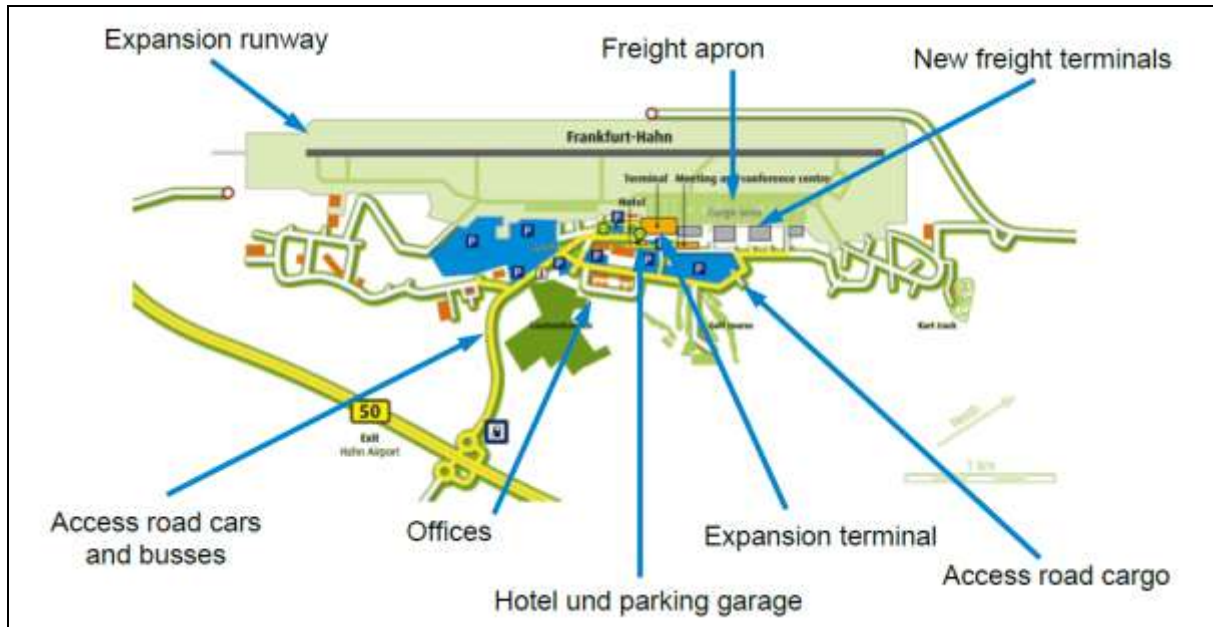
Evolution des emplois directs sur l'aéroport de Francfort Hahn



Source : Aéroport de Francfort Hahn

3 – Les perspectives

En 2009, l'aéroport aura investi plus de 12 millions d'euros pour moderniser et agrandir ses infrastructures destinées à l'accueil des passagers et des activités fret. A l'avenir, l'aéroport souhaite poursuivre ses investissements avec l'extension du terminal passagers ou la création de nouvelles aérogaes fret.



Source : Aéroport de Francfort Hahn

Synthèse de la 2^{ème} partie

L'étude de la situation des aéroports de Beauvais, Liège et Francfort Hahn montre que :

- **Les collectivités (ex : Région Wallonne) et les gestionnaires d'aéroports investissent lourdement pour accompagner le développement des compagnies aériennes présentes (Ryanair à Beauvais, TNT à Liège),**
- **Les aéroports sont situés à proximité d'un bassin de population important, qui se compte en millions d'habitants,**
- **Les aéroports sont reliés efficacement aux centres urbains, souvent par le mode routier (bus), le mode ferroviaire ne se révélant pas indispensable en dessous d'un certain trafic et d'une distance minimum,**
- **La proximité des activités et des marchés leur a permis d'attirer des compagnies aériennes, tant pour l'activité passagers que pour le fret (Liège),**
- **L'activité liée au transport de passagers, notamment low cost, dépend de quelques compagnies, voire d'une seule compagnie, en particulier Ryanair : 80% à Beauvais,**
- **Outre les services de l'Etat, les aéroports proposent un large éventail de services et de commerces (passagers).**
- **Des coopérations entre aéroports sont possibles, mais restent parfois fragiles.**

3^{ème} partie

L'AEROPORT DE PARIS-VATRY

I – Vatry, une longue histoire

En 1967, les troupes américaines quittent la base militaire appartenant à l'OTAN. Trois ans après, en 1970, la CCI de Châlons-en-Champagne réalise une aérogare afin de mettre en place des avions taxis et des vols charters. Cette exploitation perdura jusqu'en 1986, date à laquelle la CCI arrête d'exploiter la plate-forme.

A partir de la fin des années 80 (1988/1990), les premières réflexions sur l'implantation d'une plate-forme multimodale sont conduites par les villes de Reims, Châlons-en-Champagne et Troyes. Mais c'est véritablement en 1992 que le projet de plate forme multimodale de fret sur le site de Vatry émerge, sous la volonté du Président du Conseil Général de la Marne, Albert Vecten, qui voulait autour d'un pôle logistique et d'une aérogare de fret, construire une plate-forme multimodale. A l'époque, en effet, la croissance du transport de fret international (entre 7 et 12% chaque année) permettait d'envisager la création d'une nouvelle infrastructure complémentaire aux aéroports parisiens avec un objectif : atteindre 150 000 tonnes annuelles de fret aérien à l'horizon 2010.

Le Préfet de l'époque, Yves Bonnet, est chargé de sa réalisation pour la société CEFA. En 1992, le projet est repris et modifié par la SAEM Europort-Paris-Champagne, à l'initiative du Conseil Général de la Marne.

En 1993, une première autorisation permet la circulation aérienne publique à Vatry. De son côté, le projet prend de l'ampleur avec l'entrée en 1994 du groupe Bouygues dans la SAEM et l'obtention du statut de PIG (Projet d'Intérêt Général). Le projet d'Europort concerne alors 1 850 ha.

1996, nouvelle étape avec l'Enquête d'Utilité Publique pour classement en catégorie A de l'aérodrome de Châlons-Vatry et la réalisation des premiers travaux de construction. En 1997, les premiers travaux de terrassements sont lancés, puis, en août 1998, Air Liquide Welding est la première entreprise à s'implanter sur le site. Cette même année (décembre 1998), est signée la délégation de service public confiant l'exploitation de l'aéroport à la SEVE. L'année suivante, les travaux d'infrastructures sont achevés. Le 31 mars 2000, l'exploitation de l'aéroport par la SEVE peut démarrer. En 2004, l'aérogare de passagers est inaugurée de même que la deuxième aérogare de fret en 2007. Enfin, en 2008, le parking avions est agrandi, il passe de 45 000 à 90 000 m².

Pour rappel, l'appellation officielle de la plate-forme est devenue « Paris-Vatry » en septembre 2006, l'aéroport ayant été reconnu par l'association internationale du transport aérien (IATA) comme l'un des aéroports desservant la ville de Paris.

II – Un investissement public conséquent

1 - 240 millions d'investissements

Avant le transfert de l'aéroport au département de la Marne en 2004, celui-ci en était le concessionnaire dans le cadre d'une convention signée en septembre 1997 avec l'Etat (en 2004, l'aéroport lui a été transféré). Les aménagements de la plate-forme aéroportuaire : piste, aires de stationnements avions, équipements aéronautiques, bâtiments techniques, aérogare de fret ont été entrepris par la société d'économie mixte *Europort Vatry*, dans le cadre de deux conventions de mandat qui lui avaient été confiées en janvier 1996 par le

département de la Marne. La société d'économie mixte *Europort Vatry* a également lancé deux zones d'aménagement concerté (ZAC). La ZAC n° 1, couvre 265 ha et la ZAC n° 2, 157 ha.

Selon le rapport de la cour des comptes de 2005 sur « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien », entre 1992 et fin 2005, le département de la Marne a supporté, au titre des investissements sur la plate-forme et des éléments liés, incluant notamment la participation financière à l'exploitation ou les frais de promotion, une charge de 210 millions d'euros de dépenses. Et même environ 240 millions d'euros si l'on considère les derniers investissements (notamment la deuxième aérogare de fret, l'extension du parking avion, et le nouveau plan quinquennal 2009-2013). Compte tenu d'un montant cumulé de recettes et subventions hors fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée de plus de 45 millions d'euros, la dépense nette s'élève donc à environ 165 millions d'euros sur la période 1992-2005 (et à environ 195 millions si l'on tient compte des derniers investissements).

2 – Les engagements de la SEVE et du Conseil Général de la Marne dans la Délégation de Service Public (DSP)

2.1 – Le rôle du délégataire (la SEVE) dans la délégation de service public

La SEVE est liée au Conseil Général de la Marne par un contrat de délégation de service public, signé le 2 décembre 1998, pour une durée de 20 ans. Les actionnaires de la SEVE sont :

- SNC-Lavalin en Europe, Pingat Ingénierie : 51,07 %.
- Aéroports de Montréal Capital : 17,13 % (Filiale à 100 % d'Aéroports de Montréal dont l'objet est la création et à l'exploitation d'aéroports à travers le monde).
- Sogaris : 11,02 % (Développeur immobilier spécialiste de la conception, réalisation et gestion d'entrepôts logistiques de fret).
- CCI de Châlons, Vitry, Sainte-Menehould : 8,57 %.
- CCI de Troyes : 7,25 %.
- CCI de Reims-Epernay : 4,89 %.
- Iénair : 0,07 %, Filiale à 100 % de l'UAF (Union des Aéroports Français). Société spécialisée dans le conseil aéronautique.

Il est stipulé dans la convention que le délégant (à savoir le Conseil Général de la Marne) confie au délégataire (la SEVE) la mission de gérer le développement et l'exploitation des services nécessaires au fonctionnement de la plate-forme multimodale de fret de l'aéroport de Vatry, de commercialiser l'offre de service et de développer l'activité du site, mais aussi de favoriser les synergies entre le trafic aérien, notamment sur la filière des denrées périssables, et les clients de la zone logistique. En outre, le délégataire assume l'entretien, et le renouvellement des investissements.

- ➡ A ce stade, il est utile de préciser que la DSP porte uniquement sur le développement et l'exploitation de la plate-forme pour le trafic de fret. Elle ne concerne pas le trafic de passagers. En effet, à l'origine, l'aéroport a été imaginé et conçu pour le fret.

Dans la convention initiale, le délégataire avait pour objectif d'atteindre un trafic correspondant à un fret minimum de 125 000 tonnes en cumulé pendant les huit premières années avec un objectif de 150 000 tonnes / an au terme d'une période de 10 ans (1998 – 2008).

2.2 – La contribution financière du délégant

Il était inscrit dans la convention signée en 1998 que le délégant s'engageait à participer à l'équilibre économique de la convention au cours des cinq premières années, par le versement d'une contribution financière annuelle. Ainsi, le montant cumulé plafonné avait été fixé à 70 968 000 francs HT, soit 10 818 292 euros. Par ailleurs, au terme des huit années d'exploitation, aucune contribution financière ne pourrait être demandée au délégant.

2.3 – Le maintien de l'équilibre économique contractuel

Outre l'engagement financier du délégant à l'équilibre financier, l'article 19 de la convention stipule que « *si l'évolution de l'environnement économique, financier, juridique, fiscal ou social menaçait durablement l'équilibre économique de la convention, les parties conviennent d'examiner les moyens à mettre en œuvre pour y faire face, y compris la mobilisation de part et d'autre de moyens financiers afin de rééquilibrer la convention, étant entendu que les parties conviennent que la délégation (DSP) ne peut être structurellement déséquilibrée* ». En clair, si une crise économique doit avoir lieu et affecter de manière durable l'activité de l'aéroport, le délégant, à savoir le Conseil Général, et la SEVE devront à nouveau contribuer financièrement à l'équilibre de la convention. Ce cas de figure s'est produit en 2003 et plus récemment en 2009.

3 – De crises économiques en plans quinquennaux

En 2003, la convention faisait l'objet d'un avenant (n°5) en vertu de l'article 19. En effet, les répercussions économiques et financières des attentats du 11 septembre sur l'exploitation de l'aéroport obligeaient les parties à adopter un avenant dont l'objet portait sur le rééquilibrage de la convention. Les prévisions de trafic et d'exploitation inscrites dans la convention ne pouvaient être atteintes.

Ainsi, le Conseil Général de la Marne acceptait de poursuivre sa contribution financière au-delà des cinq ans prévus initialement dans la convention, c'est-à-dire à huit ans et s'appuyait sur un plan quinquennal d'équilibre de la convention fixé en 2007. Le Département s'était engagé pour la période 2003 – 2007 à contribuer à hauteur de 10,452 millions d'euros au maximum (dont un engagement majoré en 2003 de 1,2 millions d'euros). L'année 2008 devait s'inscrire comme l'année de l'apparition d'un bénéfice de près de 1,5 millions d'euros pour un tonnage prévu de 100 000 tonnes.

Cependant, les tonnages réalisés en 2008 ont atteint 41 000 tonnes, c'est-à-dire assez éloignés des objectifs prévus. Et pour l'année 2009, les tonnages réalisés ont lourdement chuté avec environ 22 000 tonnes de fret en raison de la crise économique et surtout du départ de la compagnie Avient qui représentait une part significative des trafics réalisés (environ 80%).

Cette situation a conduit le Conseil Général de la Marne en juin puis en novembre 2009 à :

- Continuer d'apporter sa participation au vu du déséquilibre financier constaté - étant donné les effets de la crise sur l'activité de l'aéroport - soit 1,725 millions d'euros en juin 2009,
- Demander un nouvel avenant (n°7) dans le cadre de l'application de l'article n°19 tout en précisant les efforts financiers de chacun.

Sur ce dernier point, il a résulté, que l'effort de la SEVE passerait de 10 à 30%. En effet, le délégataire ne pouvait ignorer le risque d'avoir un client principal (Avient) qui représente une part prépondérante des activités, et donc la possibilité pour ce client de transférer une partie de ses activités sur un autre aéroport.

Ainsi, un nouveau plan quinquennal a été présenté. Il prévoit un retour à l'équilibre sur la période 2009 – 2013. Ce dernier est assorti d'une insuffisance de recettes estimée à 15,5 millions d'euros. Ce montant est réparti en deux éléments :

- L'un fixe, pour permettre de couvrir les coûts liés à la crise, soit 7,65 millions d'euros dont 5,25 millions pour le délégant (70%, pour le Conseil Général),
 - L'autre variable, dit « d'aide à la gestion », qui permet de couvrir un déséquilibre structurel, soit 1,6 millions d'euros par an, soit sur 5 ans, 8 millions d'euros au total, dont 5,6 millions pour le délégant.
- ➡ Au-delà des aspects purement financiers, l'avenant n°7 indique que :
- « le délégataire mettra en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires permettant d'atteindre les prévisions cumulées des activités prévues ».
 - le délégant participe une dernière fois à l'équilibre de la convention.
 - « Si les résultats constatés année après année au cours de la période quinquennale 2009-2013 ne permettent pas d'assurer la trésorerie nécessaire à l'exploitation de l'aéroport, et ce malgré les apports et les efforts du délégant et du délégataire, ces derniers constatent ensemble l'impossibilité d'équilibrer le fonctionnement, et décident en commun de mettre un terme à la délégation... »
- ➡ Concrètement, si les résultats ne sont pas au rendez-vous, le Conseil Général de la Marne se donne la possibilité de mettre un terme à la délégation ou d'envisager d'autres solutions pour l'aéroport de Paris-Vatry. Les prochaines années sont cruciales pour la pérennité de l'exploitation.

III – La qualité des infrastructures et des équipements

1 – L'accès

La plate-forme aéroportuaire est dotée d'une excellente desserte routière et autoroutière sur les axes Nord/Sud et Est/Ouest (A26/A4, RN4/RN77).

En voiture particulière, le temps d'accès moyen depuis les principales villes de la région oscille entre +20 mn au départ de Châlons-en-Champagne et +/- 45 mn au départ de Reims. Depuis Troyes, le temps d'accès est d'environ 30 mn. Ce qui donne un temps de parcours depuis Paris (boulevard périphérique) d'environ 2h00 voire plus suivant les conditions de circulation.

Le parking de l'aérogare de passagers propose 300 places disponibles et gratuites. Il n'existe pas actuellement de service de location de voiture sur place.

Pour les salariés de la zone aéroportuaire, la STDM (Société des Transports Départementaux de la Marne) exploite une ligne entre Châlons-en-Champagne et Vatry avec 2 AR / jour (le matin et en fin d'après-midi), avec un temps de parcours d'environ 30 mn. Cependant, la fréquentation de la ligne est limitée (15/20 passagers / jour). Cela s'explique en partie par les différents horaires de travail appliqués par les entreprises de la zone.

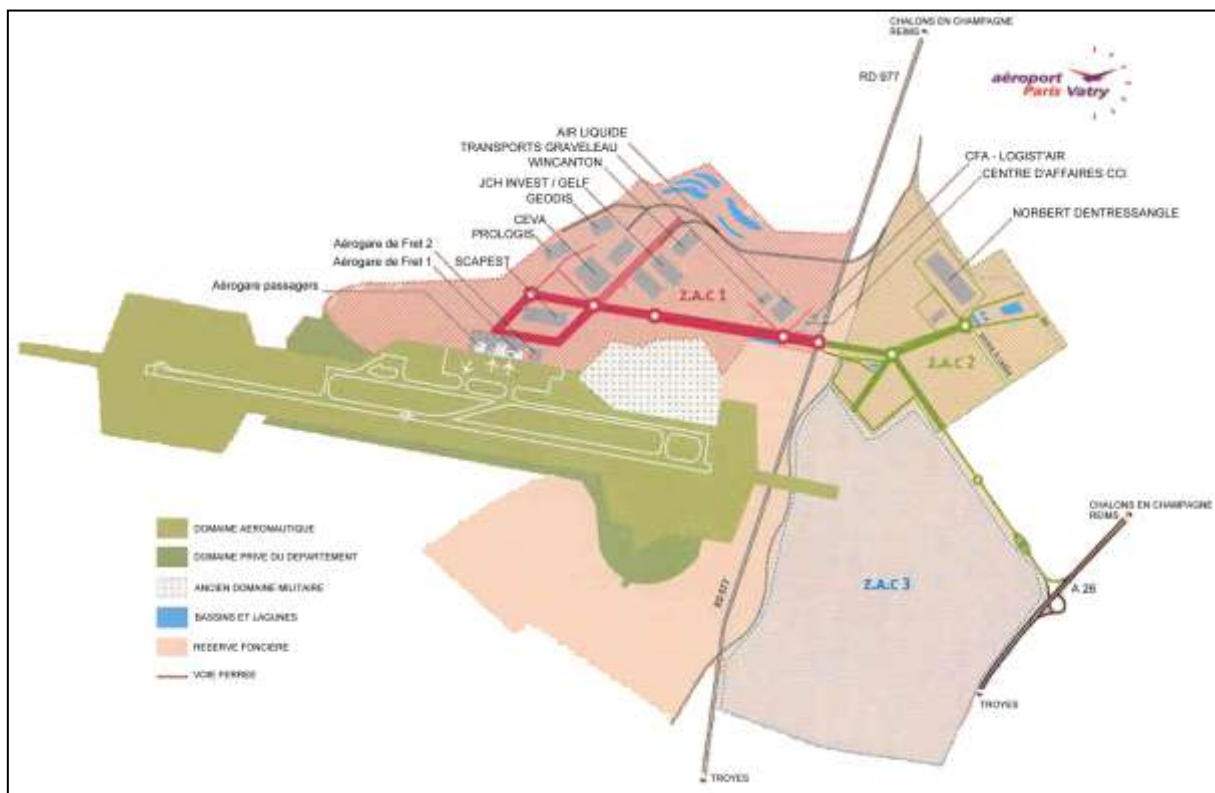
Au niveau de la ZAC n°1, la zone logistique est également embranchée fer via la ligne Châlons-en-Champagne / Troyes. Les entreprises de logistique JCH, CEVA sont embranchées. Sur la ZAC n°2, les emprises foncières sont réservées pour éventuellement poser des voies.

Toutefois, l'état de la ligne ferroviaire, à voie unique (sauf entre Châlons et Nuisement, à double voies) et non électrifiée, reliant Châlons-en-Champagne à Troyes autorise une vitesse limitée à 50 km/h (30 et 40 km/h sur certaines sections). Ses équipements (ballasts, rails, traverses) sont anciens : certaines traverses datent de 1895. En direction de Troyes, les treize derniers kilomètres sont fermés à toute exploitation. Le trafic est exclusivement ouvert au trafic de fret, la ligne étant fermée à l'exploitation commerciale pour le trafic de voyageurs depuis 1972. Le trafic de fret demeure très limité, moins de 1 train / jour en moyenne, et assure la desserte des silos agricoles.

En termes de temps de parcours par le fer, celui entre Vatry et Paris (gare de l'Est) via Châlons-en-Champagne peut être estimé dans le meilleur des cas à environ 1h30 avec un trajet effectué en TGV entre Paris et Châlons puis en TER entre Châlons et Vatry (1h06 +5 mn de correspondance + 20 mn) ou à environ 2h00 dans le cas d'une desserte par voie classique (exclusivement en TER, par la vallée de la Marne).

Une ligne TGV dédié permettrait d'avoir un temps de parcours proche de 1h15 environ dans le meilleur des cas pour rejoindre Paris (gare de l'Est) et d'environ 1h00 pour rejoindre l'aéroport de Roissy.

Plan masse de l'aéroport de Paris-Vatry



Source : SEVE

Situation de l'aéroport de Paris-Vatry



2 – L'infrastructure et les services

2.1 – La piste

La piste, en béton, longue de 3 860 mètres et large de 45 mètres, permet à n'importe quel type d'avion (ex : A 380) d'atterrir à Vatry, ce 24h/24 et 7j/7 aussi bien pour l'aviation générale que l'aviation d'affaire, grâce à des outils de navigations performants : aides à l'atterrissage ILS catégorie I et III, balisage lumineux haute intensité, rampes d'approches. L'aéroport est ouvert au trafic international.

Le plan directeur porte sur une surface de 2 500 ha et autorise la construction d'une seconde piste. Le parking avion permet d'accueillir 8 gros porteurs. Il n'y a pas de slots ou créneaux imposés aux clients de l'aéroport. La très faible densité de population (> à 10 habitants/km²) n'oblige pas à des restrictions sur les vols de nuit et sur le volume des émissions sonores.



Tour de contrôle de l'aéroport

2.2 – Les prestations et les services

De nombreux services de l'Etat sont présents sur l'aéroport notamment pour assurer la sécurité des biens et des personnes, mais aussi leur contrôle, notamment pour les marchandises : gendarmerie du transport aérien, douanes, sécurité civile, aviation civile. En effet, l'aéroport est reconnu comme :

- poste d'inspection frontalier,
- point d'entrée communautaire effectuant des missions de dédouanement et des contrôles vétérinaires.

Les sociétés pétrolières, pour délivrer le carburant, sont au nombre de deux : Total et BP. Le carburant proposé est du JET A1. L'assistance aéroportuaire est assurée par la SEVE.



Services de la sécurité civile

3 – La zone fret

En matière de fret, activité majeure de l'aéroport, tous les services sont offerts : assistance cargo, documentation, constitution de palettes activités liées au transit des marchandises et services de l'Etat (douanes, contrôle phytosanitaires et vétérinaires 7j/7 et 24h/24), poste d'inspection frontalier et point d'entrée communautaire. Outre l'entreposage sous douane, le traitement automatique du fret, l'aéroport est spécialisé dans le traitement des denrées périssables, des matières dangereuses, fragiles et de valeur. Il est également apte à traiter du fret général tout cargo et du fret Express.

La surface totale de la zone cargo est de 12 000 m² dont :

- 4 200 m² dédiés au stockage des denrées périssables ;
- 8 100 m² au fret sec = fret tout cargo ou fret « industriel ».



Aérogares de fret 1 et 2 de l'aéroport de Paris-Vatry

En théorie, la capacité annuelle totale de la zone cargo est de 120 000 tonnes de fret. Toutefois, en pratique, la capacité est plus limitée en raison des pointes d'activités dans la semaine : Import en début de semaine et export fin de semaine. Aussi, les règles sanitaires interdisent de mélanger les denrées. Sur les 2 500 m² réservés au centre de denrées périssables, la zone d'accueil réservée pour les importations est de 500m² et la zone de préparation pour le chargement est de 500m². Ainsi, la surface réellement exploitable est de 1 500 m².

4 – L'aérogare de passagers

L'aérogare a été réalisée en 2004 pour un coût de 5,7 millions d'euros répartis entre le département de la Marne (2 832 447 euros), l'Union européenne (1 767 553 euros) et la Région Champagne-Ardenne (1 094 000 euros). D'une surface utile de 3 200 m², le bâtiment a pour fonction première l'accueil des passagers (deux avions moyens porteurs de 140 places correspondant au traitement de 280 passagers). Il est doté d'une aire de stationnement (300 places). L'aérogare est en capacité de traiter environ 600 000 passagers annuellement. Cependant, ses capacités sont largement sous utilisées, le nombre annuel de passagers étant inférieur à 5 000 pour les 3 dernières années d'exploitation après une pointe observée entre 2004 et 2006.

Enfin, l'aérogare peut être utilisée pour d'autres fonctions (ex : l'accueil et l'information du public, l'accueil des professionnels et des institutionnels, l'implantation de services de proximité (restauration et petits commerces, location de bureaux)).

5 – La zone logistique

Deux grandes ZAC sont disponibles pour développer l'activité logistique :

- 265 ha pour la ZAC n° 1
- 157 ha pour la ZAC n° 2 dont 70 ha destinés à de grandes plates-formes pouvant atteindre 28 ha.

Avec la ZAC n°3, ce sont environ 900 ha qui restent disponibles pour créer des activités.

Aujourd'hui, 230 000 m² d'entrepôts logistiques sont déjà implantés. La zone d'activité accueille des entreprises spécialisées dans la distribution et la logistique ainsi que dans le transport. Les types de marchandises traitées sont propres à chacune des entreprises présentes et la totalité des trafics utilise le mode routier. Ainsi, même si certaines entreprises ont un embranchement fer (ex : JCH, CEVA), aucune ne l'utilise actuellement. En effet, comme l'indique « l'étude relative à la desserte de l'aéroport Paris-Vatry et des liaisons nord-sud en Champagne-Ardenne » réalisée en octobre 2009 : « *la demande est absente et le transport ferroviaire jugé inadapté aux caractéristiques des trafics locaux (diffus, volumes peu importants et nécessité de flexibilité)* ». Enfin, aucune entreprise logistique présente n'a de lien avec l'activité aérienne (transport de fret). Les deux activités, logistique et aérienne, sont totalement déconnectées.

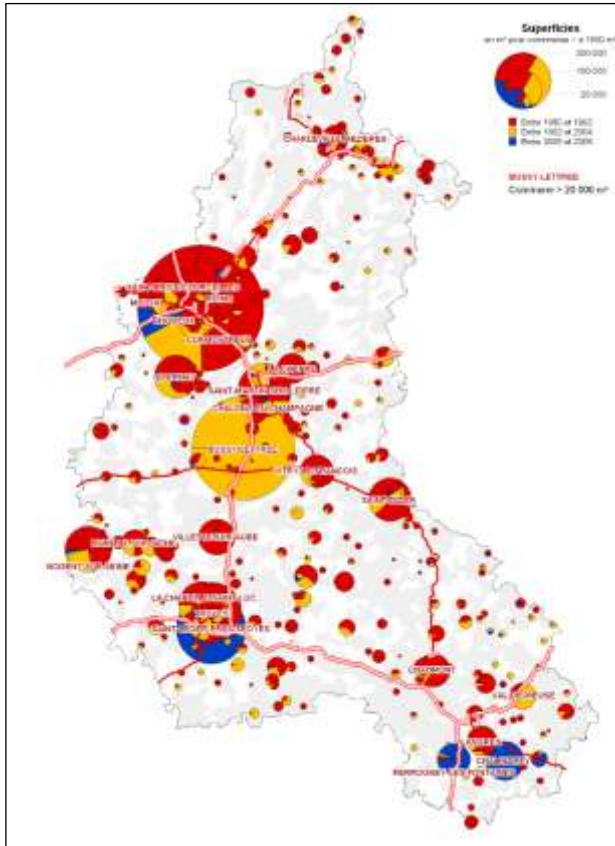
Parmi les entreprises présentes sur la zone logistique, on retrouve en particulier :

- Air Liquide Welding : filiale d'Air Liquide, l'entreprise, sur les 18 000 m² disponibles, fabrique et distribue en gros des matériels et consommables de soudage. 70 salariés travaillent sur le site.
- JCH Invest : c'est un spécialiste de l'entreposage avec 55 000 m² répartis sur deux entrepôts : le premier pour le Champagne et le second pour des marchandises diverses. L'entreprise, présente aussi à Vitry-le-François et à Reims, emploie sur le site de Vatry 120 personnes (180 auparavant). Cependant, la perte du contrat avec le groupe LVMH (Champagne) devrait ramener les effectifs à environ 40 personnes.
- Géodis Logistics : 24 000 m² sont dédiés à la pharmacie. Le site emploie environ 50 salariés.
- Wincanton : le groupe dispose de 20 000 m². Mais la perte récente de clients (ex : Henkel) conduit à une quasi absence d'activité.
- CEVA : 60 000 m² sont destinés au stockage et à la redistribution de pièces détachées pour l'automobile (Fiat, Alpha Roméo, Lancia, etc.). Environ 230 salariés travaillent sur le site de Vatry.
- SCAPEST (Leclerc) : 20 000 m² à Vatry sont réservés pour le non alimentaire. Le site emploie entre 20 et 30 personnes. Le groupe dispose aussi d'entrepôts sur Reims et Saint-Martin (à côté de Châlons-en-Champagne) avec plus de 90 000 m².
- Norbert Dentressangle : c'est un des acteurs majeurs de la logistique en Europe. Les 52 000 m² sur le site de Vatry sont dédiés aux hypermarchés Cora, Rond Point et Match. Sur une superficie de 195 ha, le site emploie 105 personnes.

Toutefois, la zone logistique de Vatry doit faire face à une concurrence importante, dans la région (ex : Parc logistique de l'Aube à Troyes, Pôle Farman Pompelle à Reims, ou encore les zones de la Veuve et Recy à proximité de Châlons-en-Champagne) et à l'échelle du territoire national, notamment en Nord-Pas-de-Calais. Outre cette concurrence entre zones d'activités, Vatry souffre (comme les autres zones) de la crise économique. Certaines entreprises ont perdu leurs clients en 2009 (ex : JCH ou Wincanton).

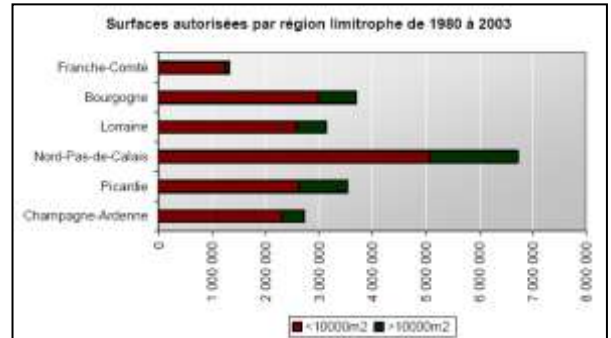
Par ailleurs, lors des entretiens réalisés par le groupe de travail, les dirigeants d'entreprise ont fait part de leur pessimisme quant à l'avenir de la zone logistique. Si au départ ils se montraient confiants et attendaient avec optimisme le développement de l'aéroport, véritable « locomotive » pour la zone logistique, aujourd'hui, l'absence de perspectives pour l'aéroport, le manque de dynamique mais aussi d'image, les incite à beaucoup plus de prudence.

Les zones logistiques dans la Région en 2007



Conception : DRE - Source : DRE / SITADEL - Juin 2007

Les surfaces logistiques dans les régions limitrophes en 2006



Source : L'entreposage en Champagne-Ardenne - ORT / IUT - 2006

IV – L'exploitation de l'aéroport

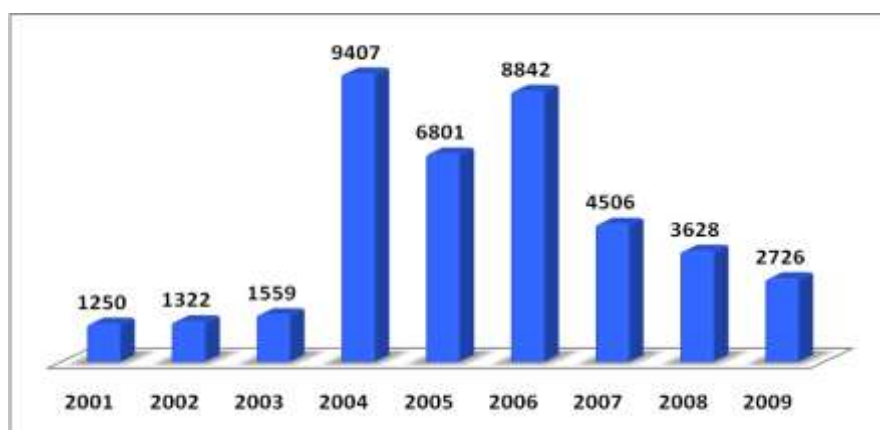
1 – Le trafic de passagers

Depuis l'ouverture de l'aéroport à l'exploitation en 2000, le trafic de passagers n'a jamais atteint la barre des 10 000 passagers / an. Sur la période 2003-2006, le trafic a enregistré des pointes à 9 407 passagers en 2003 et 8 842 passagers en 2006. En effet, en 2004 et 2005, la compagnie New Horizon a opéré des vols charters saisonniers à destination de la Turquie et vers Corfou. Mais le faible potentiel de la zone de chalandise a finalement contraint le voyageur à cesser toute exploitation. En 2006, une autre initiative a été conduite par la compagnie Air Turquoise avec 4 vols quotidiens à destination de Marseille, Nice, Londres, Bordeaux ou Toulouse. Mais la compagnie a été placée en liquidation judiciaire et a également cessé ses activités après un mois d'exploitation sur l'aéroport marnais.

Depuis 2007, le trafic annuel reste inférieur à 5 000 passagers / an pour atteindre, en 2009, 2 726 passagers, soit les niveaux du début des années 2000. Ces trafics sont essentiellement liés à quelques charters et à l'aviation d'affaire.

Actuellement, des discussions sont en cours afin d'accueillir une compagnie low cost sur l'aéroport de Paris-Vatry.

Nombre de passagers total à Paris-Vatry



Source : UAF

2 – Le trafic de fret

Si les deux premières années d'exploitation ont enregistré un trafic fret relativement faible, l'année 2002 a marqué le véritable décollage de l'activité initiale de l'aéroport avec un peu plus de 6 000 tonnes de fret traitées. De 2002 à 2008, la progression du trafic a été significative avec un tonnage maximum atteint en 2008 avec plus de 41 000 tonnes de fret, même si l'évolution entre 2005 et 2008 a été moins soutenue : + 3 500 tonnes sur ces trois années. En 2009, le trafic a chuté de presque 50%, à 22 394 tonnes de fret. Chute due pour l'essentiel à la crise économique – qui a touché l'ensemble du transport aérien (fret et voyageurs) – et au départ de la compagnie Avient qui réalisait à elle seule environ 80% des tonnages à Vatry. Cette compagnie assurait du transport de fret à destination de l'Afrique et du Moyen Orient.

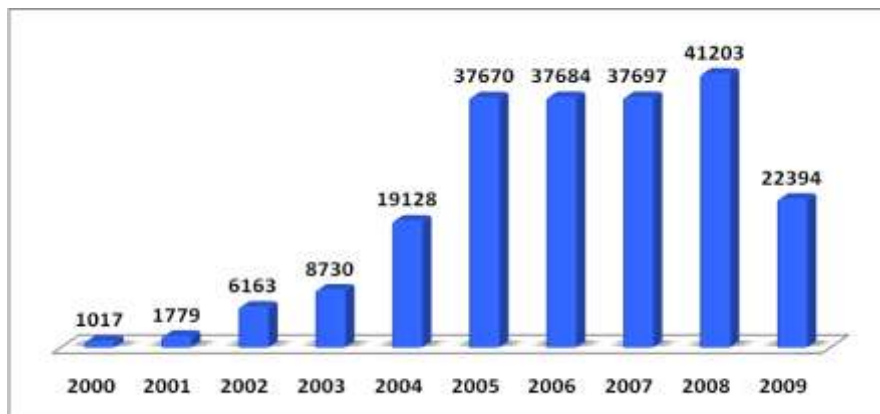
Aujourd'hui, les compagnies présentes (de manière régulière) sur l'aéroport de Paris-Vatry sont :

- Ceiba Cargo, compagnie de Guinée Equatoriale qui assure trois vols / semaine vers Malabo,
- Aigle Azur, qui assure un vol régulier / semaine à destination de l'Algérie (Hassi-Messaoud),
- DHL, a suspendu ses vols en mai 2009 dans l'attente d'une reprise de l'activité économique. La compagnie assurait avant cette date deux vols quotidiens de Vatry vers Bergame (Italie), East Midlands (Royaume-Uni) et Victoria (Espagne).

En parallèle de ces vols réguliers, des vols charters de fret utilisent également l'aéroport. Mais les tonnages réalisés n'ont jamais dépassés ceux des vols réguliers. Ils représentent en moyenne 15 à 20% du tonnage total avec en moyenne 1 vol / jour. En 2005, année record, le trafic de fret par charter a été de 8 270 tonnes, en raison des trafics induit par les vols humanitaires suite au tsunami de fin 2004. Les autres activités fret sont liées à des vols pour des transports de charges exceptionnelles et hors gabarit.

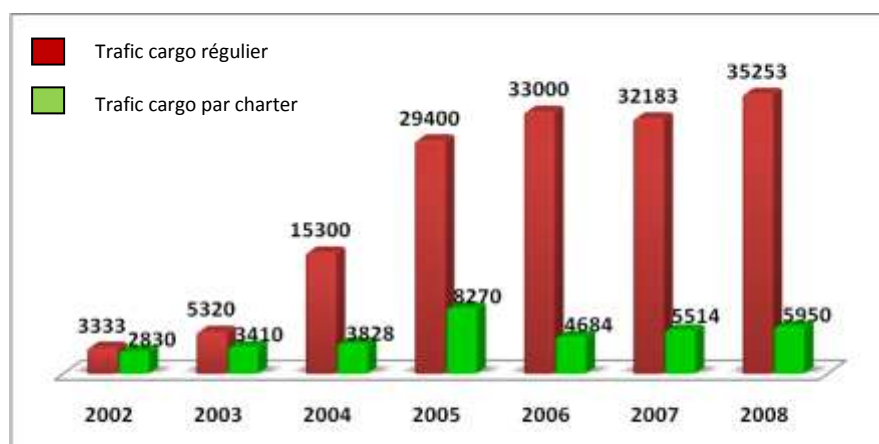
En tout état de cause, les trafics n'ont jamais atteint les objectifs fixés initialement, 150 000 puis 60 000 tonnes de fret annuel. Cependant, avec plus de 41 000 tonnes de fret en 2008, l'aéroport de Paris-Vatry a réussi à se placer comme 3^{ème} aéroport (hors Roissy) de fret de province et à démontrer sa capacité à faire.

Trafic cargo total à Paris-Vatry



Source : SEVE et UAF (données 2009)

Trafic cargo régulier et charter à Paris-Vatry



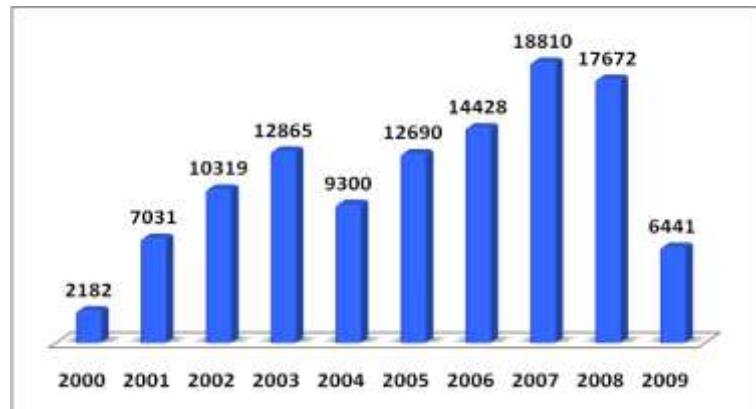
Source : SEVE

3 – Les mouvements d'avions

L'évolution du nombre de mouvements d'avions dépend de l'activité régulière mais aussi et c'est une spécificité à Vatry, des vols d'entraînements, notamment avec la compagnie Air France KLM et la société Airbus (ex : sur A 380).

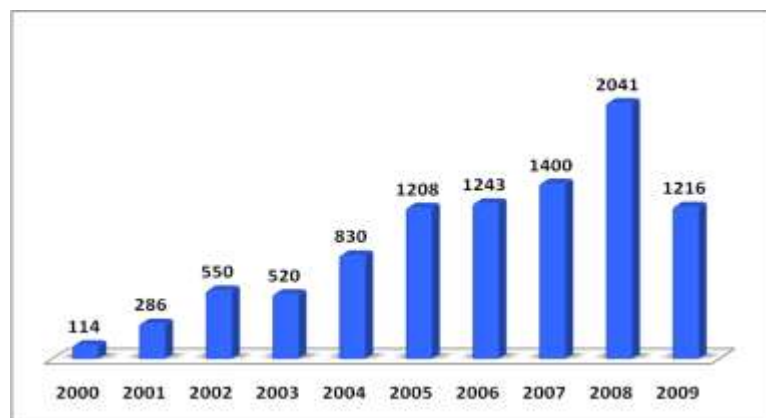
Cette évolution a globalement suivi celle des trafics fret et de passagers. En 2007, un pic a été atteint avec plus de 18 000 mouvements. Mais, en 2009, les conséquences de la crise se sont fait durement sentir, puisque le nombre de mouvements a chuté à 6 441. L'activité liée aux vols d'entraînement ayant elle aussi subi les conséquences de la crise.

Mouvements totaux à Paris-Vatry



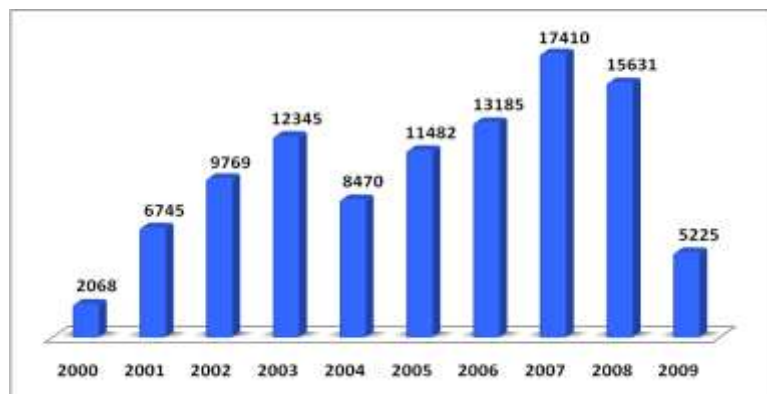
Source : SEVE et UAF (données 2009)

Mouvements cargo à Paris-Vatry



Source : SEVE et UAF (données 2009)

Autres Mouvements y compris vols d'entraînement à Paris-Vatry



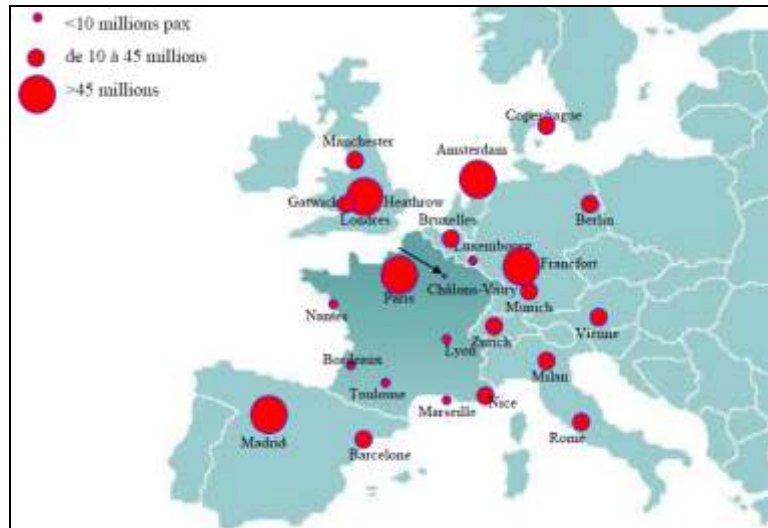
Source : SEVE et UAF (données 2009)

4 – L'aéroport de Paris-Vatry en Europe

4.1 – Trafic des dix premiers aéroports européens en 2008 (en millions) :

- Londres Heathrow : 67 056
- Paris Roissy : 60 875
- Francfort : 53 467
- Madrid : 50 823
- Amsterdam : 47 430
- Rome : 35 133
- Munich : 34 531
- Londres Gatwick : 34 214
- Barcelone : 30 196
- Paris Orly : 26 210

Trafic passagers des 10 premiers aéroports européens (2008)

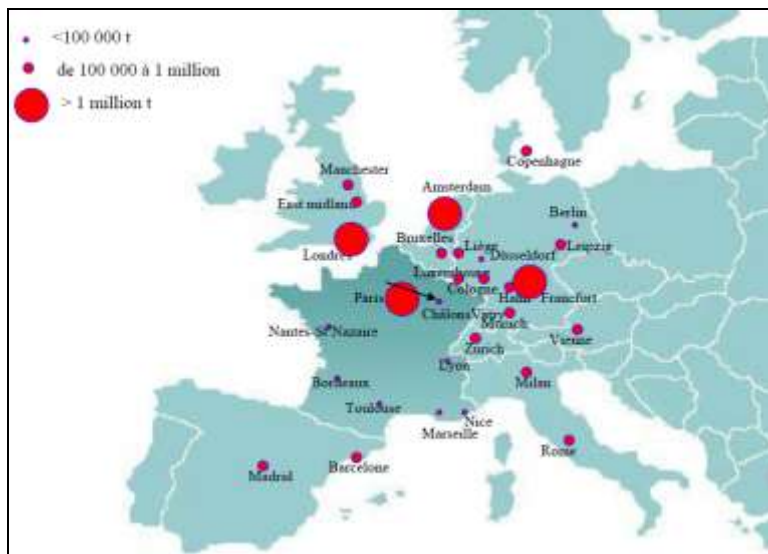


Source : DGAC

4.2 – Trafic des dix premiers aéroports européens en 2008 (en milliers de tonnes) :

- Francfort : 2 111 116
- Paris Roissy : 2 039 460
- Amsterdam : 1 602 584
- Londres Heathrow : 1 486 260
- Luxembourg : 788 223
- Bruxelles : 616 423
- Cologne : 578 162
- Liège : 518 389
- Leipzig : 429 915
- Milan : 415 952

Trafic de fret des 10 premiers aéroports européens (2008)



Source : DGAC

L'aéroport de Paris-Vatry est situé en plein cœur d'un ensemble constitué par les quatre premiers aéroports européens : Roissy, Londres, Francfort et Amsterdam, tous situés à moins de 2h00 par avion. A ces premiers aéroports, s'ajoutent d'autres aéroports, comme Liège, Bruxelles ou encore Luxembourg de taille importante au regard de leurs trafics fret et passagers, également situés à moins de 2 heures par avion. L'environnement est donc fortement concurrentiel pour la plate-forme aéroportuaire marnaise.

V – L'impact sur le territoire

1 – Les emplois

1.1 – Les emplois liés à la plate-forme aéroportuaire

Selon l'enquête menée par la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) de Champagne-Ardenne en 2005, auprès des entreprises de la zone aéroportuaire, l'ensemble des activités liées au transport aérien étaient à l'origine d'environ 190 emplois, avec une grande majorité de contrats à durée indéterminée (contre environ 10% d'intérimaires). Toujours selon l'enquête de la DRE, les emplois étaient de différentes natures : avec par exemple des manutentionnaires chargés du handling, du personnel lié à l'aviation (ex : pilotes, techniciens, hôtesses), des transitaires, des commissionnaires en douane et des agents administratifs (En 2005, la chambre régionale des comptes de Champagne-Ardenne précisait que 15 douaniers et 6 agents de la DGAC travaillaient sur le site de Vatry).

Cependant, les effets de la crise économique et la chute des trafics ont contraint la SEVE à revoir les effectifs à la baisse. Environ 40 postes ont été supprimés.

1.2 – Les emplois liés à la zone logistique

D'après la même enquête réalisée par la DRE, l'ensemble des entreprises présentes sur la zone logistique, qu'elles soient dédiées exclusivement à cette activité ou pas, représentaient en 2005, environ 800 emplois, soit 80% du total des emplois sur le site de Vatry. L'étude précisait que la plupart des emplois se caractérisaient par un faible niveau de qualification. On y retrouvait une majorité de manutentionnaires, caristes et préparateurs de commande. Surtout, presque 1/3 des emplois avaient un statut d'intérimaire. Parmi les grandes entreprises, on retrouve Norbert Dentressangle avec 105 salariés, Air Liquide Welding avec 70 salariés ou encore CEVA avec 230 salariés (chiffres 2009).

En 2003, la CRCI (Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie) avait également réalisé une étude d'impact économique, publiée en décembre 2004. D'après l'enquête effectuée auprès de 51 structures (entreprises de transports, ou liées à ce type d'activité, etc.) présentes sur le site ou sur six communes voisines, le nombre de salariés sur la zone d'activité aéroportuaire était de l'ordre de 830 (emplois pérennes). A ceux-ci, s'ajoutaient environ 300 emplois d'intérim.

➡ **Ainsi, au total, l'activité aérienne et la zone logistique représentent environ 1 000 emplois.**

2 – L'impact économique

Selon l'étude de la CRCI (Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie) relative à l'impact économique de l'aéroport de Vatry et de sa zone d'activité, l'impact direct (c'est-à-dire sur les revenus provenant de l'exploitation de l'aéroport et les revenus engendrés sur le site ou à proximité immédiate) était estimé à 130 millions d'euros en 2003, dont 48 millions d'euros au seul bénéfice de la région Champagne-Ardenne. L'impact

économique induit (flux financiers issus de l'impact direct et indirect qui bénéficient à l'économie régionale) était a estimé à 85 millions d'euros en 2003.

- ➔ **Ainsi, l'impact total de l'aéroport et de la zone d'activité en 2003 était estimé à 133 millions (48 +85) d'euros pour la région Champagne-Ardenne et à 82 millions d'euros hors région.**

- ➔ **Les chiffres évoqués précédemment datent de 2003 et 2005. On peut regretter que d'autres études sur l'impact social et économique de la zone de Vatry n'aient pas été produites depuis.**

VI – Forces et Faiblesses de l'aéroport de Paris-Vatry

1 – Les faiblesses

L'aéroport de Paris-Vatry est situé au cœur d'un ensemble de très grands aéroports européens traitant des marchandises (75% des flux européens) et des voyageurs (plusieurs dizaines de millions de passagers) dans un rayon de 800 km : on retrouve notamment les aéroports de Roissy – Orly, Liège, Francfort et Francfort Hahn, Londres, Bruxelles, Amsterdam. Outre ce contexte fortement concurrentiel, la localisation même de l'aéroport présente un handicap, notamment pour le développement du trafic de passagers. En effet, le temps de parcours pour rejoindre la capitale et sa région par la route est proche de +/- 2 heures. Ainsi, en termes de temps, le trajet pour se rendre de Vatry à Paris ou Roissy par le mode routier pourrait être aussi long voire supérieur que le trajet effectué en avion au départ d'une capitale européenne à destination de Vatry. Il est aussi plus long comparé à d'autres aéroports, notamment Beauvais (1h00 de Roissy).

A ce jour, la route est le seul mode terrestre à Vatry pour le transport de fret et de passagers. La zone aéroportuaire est reliée au fer, mais seule la zone logistique (ZAC n°1) dispose de voies ferrées. L'accès à l'aérogare passager par le fer est pour l'instant impossible. D'autant plus que la ligne ferroviaire qui relie Vatry aux principales agglomérations de la Région (en particulier Châlons-en-Champagne et Troyes) est ouverte exclusivement à l'exploitation pour le trafic de fret – pour le voyageur, le service est interrompu depuis 1972 – et offre des capacités restreintes (vitesse limitée à 50 km/h, etc.).

Ainsi, l'exploitation d'un service commercial pour le transport de voyageurs pour accompagner le développement éventuel du trafic voyageurs de l'aéroport – si les besoins le justifiaient – nécessiterait au préalable des aménagements (remise à niveau des infrastructures et des équipements de sécurité et de signalisation, etc.) et l'acquisition de matériels roulants. D'après les premières études réalisées par RFF et la SNCF en 2001, le coût d'un aménagement (électrification, etc.) de la ligne Châlons – Vatry (25 km) était estimé à 600 millions de francs, soit +/- 90 millions d'euros. Et le raccordement (44 km) de Vatry à la LGV Est avec une ligne dédiée était estimé entre 2 et 3 milliards de francs, soit +/- 300 à 450 millions d'euros (chiffres qui seraient à réactualiser pour tenir compte de l'inflation et de l'évolution des différents indices liés à la construction). Un tel effort financier ne pourrait donc s'envisager sans un partenariat entre l'Etat et les collectivités.

Au-delà de ce qui relève de l'accessibilité générale de l'aéroport, le principal atout de l'aéroport, à savoir la faible densité de population autour de l'équipement, est aussi sa principale faiblesse. En effet, aucune compagnie aérienne ne peut exploiter des liaisons dont le trafic entrée / sortie serait déséquilibré. Le potentiel de passagers dans la région est insuffisant et la proximité d'autres aéroports, très proches en termes de temps, offre des alternatives aux clients potentiels : par exemple Roissy est à 30 mn de Reims en TGV, et les ardennais sont plus proche ou à équidistance de Liège ou Charleroi que de Vatry (par la route).

A la faible densité de population, s'ajoute la faiblesse des infrastructures hôtelières et de tourisme en général, aussi bien pour les touristes que pour le personnel naviguant. En particulier, la région compte peu d'hôtels de catégorie supérieure (3 et 4 étoiles) et l'offre touristique est globalement encore mal structurée. Ce constat vaut aussi pour l'offre immobilière locale. Un développement des activités sur l'aéroport et donc de l'emploi induirait une demande en logements supérieure à celle existante. Or, la qualité de l'offre mais aussi la quantité de logements disponibles demeure encore relativement limitée. Elle ne représente pas un facteur d'attractivité pour de futurs salariés, notamment des cadres.

Si à l'origine l'aéroport a été conçu pour capter une partie du trafic de fret traité par les aéroports parisiens, notamment Roissy, dans un contexte de croissance forte des trafics de fret dans le monde, cette initiative menée notamment par le Département de la Marne, qui disposait à l'époque de ressources fiscales importantes (effet vignette), s'est faite « contre » ADP et non dans la recherche d'une complémentarité entre les plates-formes aéroportuaires. Aussi, la maîtrise de cette nouvelle infrastructure est sans doute restée trop longtemps à une échelle locale. Ces différents éléments ont conduit à une certaine forme d'isolement.

Aujourd'hui, les investissements réalisés par ADP sur les aéroports de Roissy et Orly (5 milliards d'euros) repoussent le niveau de saturation des plates-formes parisiennes, estimé vers 2025, et par conséquent, hypothèquent d'autant les objectifs de Vatry visant à capter une partie du fret. De plus, un éventuel transfert d'activité de Roissy vers Vatry impliquerait des contraintes organisationnelles et d'exploitation fortes (ex : dédoublement du personnel, des équipements, etc.) pour les compagnies (ex : FedEx). Actuellement, dans ce contexte et en l'absence de nouvelles contraintes réglementaires, aucun élément ne les incite à transférer une partie de leurs activités à Vatry.

Enfin, si l'aéroport bénéficie aujourd'hui d'un soutien fort et appuyé de l'ensemble des acteurs politiques, économiques et institutionnels de la région, il lui manque toutefois un véritable outil de gouvernance, mais aussi de lobbying.

2 – Les atouts

Globalement, les principaux atouts de l'aéroport de Paris-Vatry sont la qualité de ses infrastructures, sa localisation géographique, ses réserves foncières (environ 900ha), ses faibles contraintes opérationnelles et environnementales et la qualité des services offerts.

Concrètement, la piste de 3860 m X 45 m est une des plus longue d'Europe. Ouverte 7j/7 et 24h/24, donc de nuit, elle dispose de tous les équipements de navigation et de sécurité aérienne de niveau I et III, et n'est pas soumise ou concernée par des restrictions d'utilisation (pas de slots ou créneaux imposés) ou des problèmes de congestion. Ainsi, elle peut accueillir tous les types d'appareil (ex : A 380, Antonov, etc.). L'aéroport offre

également tous les services nécessaires, en particulier pour le traitement du trafic de fret avec par exemple un point d'entrée communautaire et un poste d'inspection frontalier (contrôle douaniers, phytosanitaires, vétérinaires, etc.), la sécurité civile, un centre de denrées périssables ou encore une station de dégivrage. Cependant, la chute récente des trafics pourrait remettre en cause la présence de certains services de l'Etat.

Pour les compagnies, les conditions d'accès, les infrastructures et les équipements de l'aéroport offrent des conditions d'exploitation avantageuses. Par exemple, les temps de roulage au sol ou d'attente en vol sont (nettement) réduits comparés à d'autres aéroports. Pratiquement, ces gains de temps permettent d'accélérer la rotation des avions (facteur recherché par les compagnies low cost) et plus généralement de réduire les coûts d'exploitation.

La localisation géographique de l'aéroport est un autre point fort. Même si le contexte demeure fortement concurrentiel, avec la présence dans un rayon de 500 km de très grands aéroports, Vatry est situé à proximité immédiate d'une zone de chalandise d'environ 2,5 millions d'habitants à 100 minutes (par la route) et de plus de 10 millions d'habitants dans un rayon de 200 km (bassin parisien). Dans un rayon de 500 km, ce sont 75% des trafics de fret européens qui sont traités. Situé au cœur de la région Champagne-Ardenne, l'aéroport dispose d'un accès routier (RN77) et autoroutier (A26 / A4) de qualité qui le relie directement au bassin parisien et à ses grands équipements comme Disneyland ou encore Roissy et Rungis. Le site est également embranché fer. Ainsi, la plate-forme aéroportuaire associée à la zone logistique, avec des réserves de 900 ha, présente un caractère multimodal combinant air fer route et peut accueillir de grands projets logistiques ou éventuellement la construction d'une deuxième piste.

Enfin, la faible densité de population (quelques habitants au km²) autour de l'aéroport induit des impacts environnementaux et sociaux facilement maîtrisables. Par exemple, les nuisances sonores demeurent limitées. A la création de l'aéroport, le Conseil Général avait réservé une enveloppe de 4,3 millions d'euros pour l'isolation phonique des habitations situées dans le plan d'exposition au bruit. 150 habitations seulement ont bénéficié de cette aide. Pour l'aéroport lui-même, les différentes taxes environnementales ne sont pas en vigueur (ex : taxe générale sur les activités polluantes (TGAP), taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)). Ainsi, globalement, il n'y a pas de contraintes environnementales majeures susceptibles de perturber le développement des activités de l'aéroport.

Synthèse de la 3^{ème} partie

- ***Vatry, un aéroport conçu pour le fret.***
- ***L'objectif initial était de capter une partie des trafics de fret traités à Roissy.***
- ***Plus de 240 millions d'euros d'investissements.***

- ***La gestion est confiée par le Conseil Général de la Marne à la SEVE via une convention de Délégation de Service Public.***
- ***La SEVE gère le développement et l'exploitation des services nécessaires au fonctionnement de la plate-forme multimodale de fret de l'aéroport de Vatry, commercialise l'offre de service et développe l'activité du site.***

- ***L'aéroport possède de nombreux atouts de par ses infrastructures, sa localisation géographique, ses réserves foncières, ses faibles contraintes opérationnelles et environnementales et la qualité des services offerts, mais aussi des faiblesses.***

- ***Le trafic de fret a fortement chuté en 2009 : 22 394 tonnes. Avient, la principale compagnie cargo a quitté Vatry.***
- ***Le trafic de passagers est marginal (> à 3 000 passagers en 2009).***
- ***La zone d'activité est déconnectée des activités aériennes***
- ***L'avenir de plate-forme est incertain, voire compromis.***
- ***Un nouveau plan quinquennal de retour à l'équilibre a été adopté fin 2009 (avenant n°7 de la convention) :***
 - ***Il prévoit un retour à l'équilibre sur la période 2009 – 2013.***
 - ***Le délégant participe une dernière fois à l'équilibre de la convention.***

- ***Concrètement, si les résultats ne sont pas au rendez-vous, le Conseil Général de la Marne se donne la possibilité de mettre un terme à la délégation, ou d'envisager d'autres solutions pour l'aéroport de Paris-Vatry.***

4^{ème} partie

**PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT
DE L'AEROPORT DE PARIS VATRY**

Un environnement complexe, évolutif et fragile

L'organisation du transport aérien est complexe et fortement évolutive dans le temps, mais aussi fragile. En effet, aujourd'hui, le transport aérien s'organise autour de puissants hubs, permettant d'offrir, aux compagnies aériennes présentes, le plus grand nombre possible de destinations et de correspondances. En France, cela atteint son paroxysme avec l'aéroport de Roissy qui concentre à lui seul près de 90% du fret traité au niveau national et près de la moitié des flux de voyageurs (environ 60 millions de passagers à Roissy sur 130 millions en France).

Cette concentration se retrouve au sein des compagnies, le plus souvent organisées en alliances, comme Sky team, afin d'offrir un nombre encore plus élevé de destinations et de correspondances. Ces dernières, devenues très puissantes, sont dans une situation qui les conduit à une certaine forme de prédominance sur les gestionnaires d'aéroports. Ceux-ci, pour accompagner le développement des compagnies, doivent investir lourdement dans de nouveaux équipements et infrastructures pour améliorer la qualité des services et des prestations. Ainsi, ADP investira plus de 5 milliards d'euros sur la période 2006 - 2013. Cette évolution conduit les aéroports à être de plus en plus dépendant des compagnies, et réciproquement.

Cependant, rien ne garantit que ces investissements soient un jour amortis. La crise économique a provoqué une baisse significative des trafics, fret et passagers, si bien que ceux-ci sont revenus à leurs niveaux de 2005. De nouveaux aéroports en Asie ou au Moyen-Orient émergent (ex : Dubaï) et accentuent encore la concurrence, déjà forte, entre les aéroports. Concurrence entre les compagnies aériennes aussi, car de nouveaux modèles économiques se développent : ce sont les compagnies low cost ou à bas coûts. Caractérisées par une flotte d'avions homogènes afin de réduire les coûts de maintenance, une offre de service réduite, un système de vente directe grâce aux nouveaux supports de communication, une organisation simple, le tout visant à compresser au maximum les coûts d'exploitation, elles sont les seules à voir leurs trafics progresser dans le contexte de crise économique actuel.

Présentes sur de nombreux aéroports régionaux, elles assurent l'essentiel des trafics, voire la quasi-totalité comme à Beauvais. Mais ce schéma n'est pas sans risque pour les gestionnaires d'aéroports. Leur organisation ne nécessitant pas une implantation lourde et complexe, sans véritable ancrage local, elles peuvent se permettre de quitter un aéroport très rapidement si ce dernier ne lui offre pas ou plus les conditions d'accueil et de services requises, à savoir une exploitation simple avec des coûts réduits.

Dans ce contexte singulier, quelles peuvent être les perspectives possibles pour l'aéroport de Paris-Vatry sachant que l'année 2010 est une année charnière ? Sur quels segments du marché l'aéroport peut-il envisager de se développer en matière de fret (cargo et fret express), de transport de passagers, d'aviation d'affaires et de vols d'entraînement ? Peut-il accueillir éventuellement d'autres activités annexes ?

L'abandon du projet de troisième aéroport

Initialement, l'aéroport de Paris-Vatry avait été imaginé et conçu pour le seul transport du fret, dans un contexte de forte croissance du transport aérien et dans un environnement économique relativement favorable. Surtout, il avait été construit dans la perspective de capter une partie des trafics de fret réalisés à Roissy, et dans l'espérance que les capacités de la plate-forme parisienne arrivaient à leur limite.

Ces perspectives de forte croissance du trafic sur l'aéroport de Roissy avaient conduit à la création d'une Mission d'étude sur la desserte aéroportuaire du Grand Bassin Parisien, plus connue sous le nom de mission « Douffiagues ». Le rapport remis en 1996 avait conclu à la nécessité de compléter le système de piste sur Roissy et recommandait de réserver un site pour permettre la réalisation ultérieure d'un 3^{ème} aéroport. En juin 1997, le gouvernement Juppé avait retenu parmi les treize sites celui de Beauvilliers au sud de Chartres. Cependant, la nouvelle équipe gouvernementale, sous l'impulsion de Jean-Claude Gayssot, confirmait l'autorisation de construire deux nouvelles pistes à Roissy et rendait caduque l'idée d'un troisième aéroport.

Mais en 2001, suite notamment à l'accident du Concorde, le gouvernement relançait la réflexion sur la localisation d'un troisième aéroport par une grande procédure de débat public, la DUCSAI pour Démarche d'utilité concertée pour un site aéroportuaire international. Cette démarche aboutit en 2002 au choix d'un site, celui de Chaulnes (dans la Somme), à 125 km au nord de Paris. Toutefois, le projet de 3^{ème} aéroport était à nouveau abandonné par la nouvelle équipe gouvernementale et le Ministre Gilles de Robien à l'été 2002. Le CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) du 18 décembre 2003 confirmait l'abandon du projet au bénéfice d'un troisième réseau d'aéroports avec Beauvais, Vatry et Châteauroux pour appuyer les aéroports parisiens.

Aujourd'hui, Beauvais est un aéroport voué au trafic low cost avec une compagnie, Ryanair, qui assure environ 75% de son activité. Châteauroux a signé un accord de partenariat avec ADP (en 1999), mais le trafic y demeure marginal (3 148 passagers et 8 664 tonnes de fret en 2009). De son côté, Vatry n'a jamais réellement su s'imposer comme un aéroport d'accueil du fret aérien.

De fait, et comme le souligne le rapport de la cour des comptes sur les aéroports en France (Juillet 2008), *« cette hypothèse de troisième réseau aéroportuaire n'est pas cohérente avec les données de base du transport aérien. En effet, les compagnies aériennes « standard » ne souhaiteront pas desservir un aéroport éloigné, déconnecté des effets de réseau offerts par les liaisons du hub, et mal relié à la zone d'attractivité que représente Paris et sa très proche banlieue. »*

Il est à noter que lors des débats organisés pendant la DUCSAI, d'autres projets avaient été déposés par la CCI de Reims et Epernay. Il s'agissait des sites de Reims – Les Grandes Loges et de Reims – Bertaucry. Par ailleurs, s'agissant de la candidature de Vatry, des acteurs avaient exprimé leurs inquiétudes face à un possible accroissement de l'activité sur la plate-forme si elle était retenue comme 3^{ème} aéroport. Pour ceux-ci, ce scénario menaçait directement les engagements pris avec la population, à savoir une limitation des perspectives de développement de la plate-forme. D'autres craignaient que le projet de troisième aéroport, implanté sur un site autre que Vatry ne tue ce dernier et souhaitaient vivement un report de la décision pour le choix d'un site aéroportuaire. En définitive, Vatry n'avait pas reçu un soutien entier de la part des acteurs institutionnels et politique, sauf du Département de la Marne et de la Région.

Depuis ces différentes démarches, aucun travail prospectif d'envergure n'a été mené en matière d'évolution du transport aérien en France. En ce qui concerne le projet de troisième aéroport, celui-ci est pour l'instant abandonné.

Les principales perspectives pour le développement de l'aéroport de Paris-Vatry

I – Les perspectives en matière de Fret

1 – L'accueil d'un intégrateur ou le transfert d'une partie des activités de FedEx ou du groupe La Poste de Roissy vers Paris-Vatry

Contexte général

Dans le monde, quatre intégrateurs se partagent le marché du fret Express : Federal Express (Fedex), UPS, DHL et TNT. Ils assurent 75% du fret Express mondial. Chacun dispose de moyens dédiés (avions cargo) et organise son réseau autour de hubs : Fedex a un hub principal à Memphis et des hubs sur chaque continent, TNT dispose d'un hub à Liège, UPS est à Cologne et DHL est à Leipzig.

En France, FedEx est installé sur la plate-forme de Roissy qui offre à la compagnie plus de 220 destinations et des partenariats avec les compagnies aériennes de voyageurs, notamment le groupe Air France - KLM. Pour répondre aux besoins de FedEx, ADP a investi plus de 200 millions d'euros pour accueillir la compagnie en 1999 et investira près de 5 milliards d'euros – extension et construction d'aérogares de fret, parking avions, etc. – pour accompagner et soutenir le développement des compagnies aériennes dont FedEx et Air France - KLM. Enfin, pour accroître le nombre de destinations, ADP a créé un partenariat avec l'aéroport d'Amsterdam.

De leur côté, les grandes compagnies aériennes assurant des vols tout cargo, comme Air France Cargo, KLM Cargo ou encore CargoLux sont également organisées autour de Hubs, en l'occurrence Roissy, Amsterdam et Luxembourg.

Ainsi, dans un contexte fortement concurrentiel et disposant d'un vaste choix d'aéroports à l'échelle européenne, les intégrateurs privilégient les grands aéroports disposant d'un puissant hub pour des raisons évidentes :

- d'offre de destinations et de correspondances,
- de complémentarité avec les compagnies aériennes de voyageurs pour l'utilisation des soutes, 50% du fret voyageant dans les soutes des avions passagers,
- de proximité avec un marché local et régional offrant de larges potentiels.

Enfin, au-delà de ces considérations, il apparaît que les négociations destinées à faire venir un intégrateur sur un territoire donné ne se jouent pas à l'échelon local, ni même régional, mais international. Ainsi, l'arrivée de FedEx à Roissy a été conclue grâce à un accord franco-américain qui prévoyait une exonération de taxe pour l'entreprise et un investissement conséquent de la part d'ADP. D'ailleurs, les négociations relatives à la venue de DHL à Vatry en 2005 se sont achevées par une décision au plus haut sommet de l'Etat allemand, ce dernier préférant préserver les emplois en ex-Allemagne de l'Est avec l'implantation de DHL à Leipzig.

Les « avantages »

- Les infrastructures, les équipements et les réserves foncières sont prêtes à accueillir ce type d'activité.
- Le trafic de fret de l'aéroport de Paris-Vatry progresserait de manière significative.
- L'aéroport de Paris-Vatry disposerait d'une activité principale forte et pérenne.
- La progression de l'activité aurait un impact très fort sur l'environnement économique et social régional.
- L'appui des collectivités, notamment du Département de la Marne, ne serait plus nécessaire pour assurer l'équilibre de la convention.

Les « freins »

- Tous les intégrateurs et les compagnies aériennes régulières assurant des vols mixtes sont déjà installés sur un hub.
- Le marché potentiel autour de Vatry est très limité.
- Le transfert d'une partie des activités de FedEx ou de La Poste nécessiterait de scinder les activités des opérateurs entre Roissy et Paris-Vatry et induirait par conséquent un accroissement significatif des coûts d'exploitation.
- Ce scénario induirait aussi une amplification du temps dans l'acheminement des colis, alors qu'il s'agit de fret Express. Vatry est situé à environ 2h00 de route de Roissy.
- Fedex est formellement opposé à tout transfert de même qu'ADP :
 - o FedEx pour des raisons économiques et d'organisation : ce scénario nécessiterait de lourds investissements afin de disposer de machines de tri performantes.
 - o Les investissements capacitaires entrepris par ADP repoussent l'horizon de saturation des plates-formes parisiennes, estimé vers 2025,
- Les innovations techniques apportées sur les modules permettent de contenir les émissions sonores, ce qui repousse d'autant une intervention des pouvoirs publics visant à restreindre les vols de nuit.

Seule une décision au niveau de l'Etat prônant l'interdiction totale des vols de nuit entre 0h00 et 5h00 pourrait éventuellement inciter FedEx à rechercher une autre plate-forme. Cependant, ce scénario induirait un report partiel des vols européens et intercontinentaux, donc une partie seulement du fret traité. Beaucoup de vols étant réalisés en dehors de la tranche horaire 0h00 / 5h00.

Enfin, l'installation à Paris-Vatry nécessiterait des investissements trop lourds pour être supportés par la SEVE ou le seul Département de la Marne. Les collectivités seraient appelées à contribuer financièrement, sans pour autant en avoir les moyens.

2 – Le projet EuroCAREX (Fret à Grande Vitesse)

A l'origine du projet, l'augmentation de l'activité Fret Express et Cargo des hubs de Roissy et des principales plateformes aéroportuaires d'Europe, la raréfaction des créneaux aériens de nuit, le coût de l'énergie et la réglementation pour les poids lourds qui soulèvent de plus en plus de problèmes pour les opérateurs. Dans le même temps, le développement du réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse permet d'envisager des complémentarités entre l'avion et le train par report modal dans un contexte d'ouverture du marché du transport ferroviaire de fret.

Concrètement, le projet prévoit de relier les principaux aéroports européens au réseau ferroviaire à grande vitesse pour y faire circuler des trains fret à grande vitesse. Les perspectives de mise en service des sites sont les suivantes : première étape, en 2012 : relier Roissy, Lyon, Liège, Amsterdam, Cologne, Londres, Francfort et Lille. Deuxième étape, entre cinq et sept ans : extension française vers Bordeaux, Aix-Marseille et Strasbourg. Troisième étape, sept à neuf ans : extension vers la péninsule ibérique, l'Italie, et l'Allemagne.

Les « avantages »

- L'aéroport et sa zone logistique sont embranchés fer et les emprises au sol sont réservées.
- Le projet est inscrit au Grenelle de l'environnement et dispose de relais politiques forts.

Les « freins »

- Le projet est au stade des études de faisabilité techniques (construction des terminaux et infrastructures nécessaires, conception des rames, évaluation des potentiels de report modal, etc.).
- Le projet se heurte à de nombreuses difficultés, concernant par exemple l'utilisation des sillons la nuit (RFF utilise les créneaux de nuit pour l'entretien et la maintenance), ou encore la conception des rames.
- Le financement du projet, estimé à plus de 925 millions d'euros (une rame coûtant +/- 25 à 30 millions d'euros), n'est pas assuré.
- C'est un projet à long terme.
- Enfin, et surtout, le projet ne concerne pas Vatry (dont le trafic fret reste « marginal » comparés aux grands aéroports).

Phasage du projet CAREX



Source : Carex

II – Les perspectives en matière de transport de voyageurs

1 – L'accueil de compagnies low cost

Contexte général

Apparues au milieu des années 90, les compagnies low cost connaissent depuis 2000 un véritable essor de leurs trafics. En Europe, le marché est dominé par deux compagnies, Ryanair et EasyJet, avec respectivement 49 et 37,2 millions de passagers en 2007. En France, le trafic de passagers des compagnies bas coûts a rapidement augmenté, passant de 5,2 millions de passagers en 2002 à 26,6 millions en 2009. Aujourd'hui, leur part de marché représente 18,8% et même 28,1% pour les seuls aéroports régionaux. En 2007, plus de trente-cinq aéroports étaient desservis par les compagnies à bas coûts.

Cependant, la concurrence entre les aéroports est vaste, et les compagnies low cost ont le choix. Par conséquent, si un aéroport veut attirer une compagnie low cost, cela s'achète, à l'instar de la plupart des aéroports régionaux en France accueillant ce type de compagnie. Mais certains aéroports, comme Beauvais et Carcassonne dépendent à 100% du trafic low cost. Cette forte dépendance vis-à-vis d'une seule compagnie peut être une source de fragilité si le principal exploitant décide de se retirer.

Les « avantages »

- Vatry possède des atouts au niveau de ses infrastructures et équipements qui autorisent une organisation simplifiée :
 - o pour les compagnies : les temps de roulage au sol ou d'attente en vol sont nettement plus courts comparés à d'autres aéroports : ils permettent de réduire le temps de vol total, de réduire la facture énergétique et par conséquent les coûts d'exploitation, et contribuent à une meilleure utilisation des avions (ex : accélération des rotations),
 - o pour les clients : l'accessibilité à l'aérogare, la rapidité des formalités d'embarquement / débarquement procurent un gain de temps incontestable et génèrent moins de stress.
- L'aéroport est embranché fer et les emprises au sol sont réservées : si le trafic le justifie, une desserte dédiée peut être envisagée.
- L'aéroport de Paris-Vatry disposerait d'une activité principale.

Les « freins »

- La concurrence entre les aéroports est vive : les compagnies low cost ont le choix.
- Les compagnies low cost, y compris les compagnies émergentes dans les pays d'Europe de l'Est, ont déjà leurs bases.
- Faire venir une compagnie signifie clairement une contribution financière, c'est-à-dire une aide à l'investissement, au démarrage et à la promotion par le gestionnaire de l'aéroport mais aussi par les collectivités locales.
- Rien ne garantit le volume de passagers ni la pérennité de cette activité nouvelle.
- Autour de Vatry, le marché local / régional n'est pas suffisant pour assurer un trafic passagers sortant (déséquilibre entrées / sorties).
- L'aéroport doit se positionner sur un marché entrant, et mettre en place des complémentarités avec d'autres modes (route et/ou fer) - à condition que les flux justifient l'intermodalité -, et les professionnels du tourisme (hôteliers, restaurateurs, etc.) pour créer des produits touristiques et améliorer l'offre, en particulier hôtelière.

- Le trajet Vatry / Paris, estimé entre +/- 1h30 et 2h00 selon le mode : le voyageur est-il prêt à voyager plus longtemps en payant plus cher, c'est-à-dire avec un temps de parcours pour rejoindre Paris depuis Vatry par la route ou le fer égal voir supérieur à celui effectué en avion ?

III – D'autres perspectives

1 – La déconstruction-recyclage d'avions

La filière de déconstruction-recyclage dans le domaine de l'aéronautique est en émergence en Europe. En France, deux pôles principaux exercent une activité de déconstruction-recyclage dans l'aéronautique :

- l'un est conduit principalement par la société Boeing dans le cadre d'une association localisée à Châteauroux (association AFRA). La société Bartin Aero Recycling pilote cette activité qui doit la mener à démanteler environ 10 avions par mois.
- l'autre par Airbus dans le cadre d'un consortium localisé à Tarbes (Tarmac Aerosave faisant suite au Projet PAMELA). Les dirigeants de Tarmac Aerosave comptent démonter 30 à 50 avions par an, pour un chiffre d'affaires moyen de 150 000 euros en moyenne par avion. Aujourd'hui, la société compte 12 salariés et prévoit de recruter une soixantaine de personnes d'ici 5 ans.

Selon les estimations, le nombre d'avions civils arrivant en fin de vie au cours des 20 prochaines années est estimé à environ 6 000 / 6 500, (soit environ 300 avions par an). Par exemple, pour les seuls avions commerciaux de plus de 100 places, le nombre d'appareils mis hors service chaque année dans le monde est de 100. Il devrait passer à 150 en 2012 et dépasser 300 appareils par an à partir de 2015.

Cependant, cette activité ne semble pas trouver aujourd'hui sa justification économique, en raison de la volatilité du prix des matières, ce qui en fait une filière peu rentable comparée à d'autres étant donné ses besoins en main d'œuvre qualifiée. En outre, il n'y a pas à ce jour de réglementation française, européenne ou internationale qui s'applique aux avions en fin de vie.

L'aéroport de Paris-Vatry est agréé (classement ICPE) pour assurer cette activité, à la demande de compagnies aériennes (Air France notamment). En effet, une partie de la zone aéroportuaire est dédiée à la maintenance des avions. Des opérations de démantèlement peuvent y être effectuées. Sur demande, des équipes qualifiées sont mises à disposition pour assurer le démantèlement d'appareils. Cependant, même si certaines opérations de maintenance ont déjà lieu sur le site (démantèlement de Boeing 747) et si les infrastructures logistiques existent (espace disponible pour stocker les avions, piste), cette activité ne fait pas partie des vocations premières de l'aéroport.

Les « avantages »

- Vatry détient un agrément pour les activités liées à la déconstruction des avions.
- Les infrastructures (zone dédiée à la maintenance des avions), les réserves foncières permettent d'accueillir cette activité.
- C'est une activité déjà présente à Vatry (en moyenne, 2 Boeing sont démantelés par an).

Les « freins »

- Il existe déjà deux pôles de démantèlement des avions en France : Châteauroux et Tarbes.
- L'image associée au démantèlement d'avions est aussi celle des « cimetières » d'avions.
- Les activités de recyclage des avions sont surtout maîtrisées par les constructeurs (Boeing, Airbus).
- C'est une activité ponctuelle.
- La création d'emplois associée à cette activité est marginale.

2 – Une coopération avec le marché international de Rungis

Le marché international de Rungis représente plus de 7,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 1 200 entreprises implantées (grossistes, producteurs, courtiers, logisticiens, centrales d'achat, sociétés de service), 232 hectares de superficie et 1,5 millions de tonnes de produits alimentaires et près de 200 000 tonnes de fleurs ou plantes traités à l'arrivage pour un marché de 18 millions de consommateurs dont 11 millions en Ile-de-France. Il occupe une position stratégique à 7 km de Paris, à 10 min de l'aéroport d'Orly, et au croisement des autoroutes A6 et A86. Cet emplacement permet un accès rapide vers tous les axes structurants d'Ile-de-France et au-delà vers les régions limitrophes.

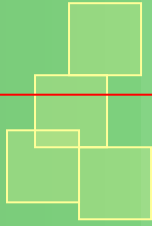
La plupart du fret arrive par camion via l'aéroport de Roissy ou par le rail (200 000 tonnes / an en 2007). Néanmoins, les difficultés de circulation liées à la congestion récurrente du réseau routier francilien et le temps consacré aux démarches (contrôles douaniers, phytosanitaires, etc.) sur les plates-formes parisiennes (notamment Roissy) ne permettent pas toujours d'acheminer, vers Rungis, les marchandises dans des conditions optimales de coût et de temps.

Les « avantages »

- L'aéroport de Paris-Vatry est localisé à environ 150 km (par la route) du marché de Rungis et dispose de tous les accès routiers nécessaires pour assurer une desserte de qualité.
- Paris-Vatry dispose d'une aérogare destinée au traitement des denrées périssables.
- Tous les services nécessaires au contrôle et à la traçabilité des denrées sont présents : phytosanitaires, douaniers, etc.
- La zone logistique de l'aéroport est embranchée fer et les emprises au sol sont réservées.

Les « freins »

- Le coût du camionnage entre Vatry et Rungis.
- La difficulté pour inciter les opérateurs à changer leurs habitudes actuelles.



CESR Champagne-Ardenne

QUEL AVENIR POUR L'AÉROPORT DE PARIS-VATRY ?

Enjeux et perspectives

Avis adopté le 23 avril 2010



Conseil Economique et Social Régional

**QUEL AVENIR POUR L'AEROPORT DE
PARIS-VATRY ?
Enjeux et perspectives**

Président : **Francis VERITA**

Séance Plénière du 23 avril 2010

Rapporteur général : **Didier LASSAUZAY**

Avis adopté à la majorité

8 abstentions : CGT

DEMARCHE DU CESR

L'aéroport de Paris-Vatry, créé sous l'impulsion du Conseil Général de la Marne, a nécessité un investissement public conséquent d'environ 240 millions d'euros. Il représente un enjeu majeur pour la Champagne-Ardenne, tant en termes d'attractivité et d'ouverture du territoire régional que d'aménagement et de développement économique. Cependant, la chute conjoncturelle du trafic aérien à Vatry, les incertitudes quant à la pérennité des activités présentes, les différentes prises de position des acteurs publics ont motivé le CESR à s'interroger sur l'avenir de cette plate-forme aéroportuaire et logistique.

Ainsi, suite à la note de cadrage adoptée par son bureau du 5 mars 2009, le CESR a constitué un groupe de travail sur ce dossier. Dans le cadre de ces travaux, de nombreux acteurs ont été reçus, notamment la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), les directeurs de la SEVE, les actionnaires de la SEVE (SNC Lavalin), la CCI de Châlons-en-Champagne, les Présidents du Conseil Général de la Marne et du Conseil Régional, l'Union des Aéroports Français (UAF), des acteurs économiques, des experts du transport aérien ou encore le CESR Ile-de-France. Ces différentes auditions ont permis de mieux apprécier les enjeux relatifs au transport aérien et de considérer, de manière objective, l'ensemble des perspectives possibles pour le développement de l'aéroport de Paris-Vatry afin de présenter un avis pragmatique, mais sans concession.

CONTEXTE ET ENJEUX DU TRANSPORT AERIEN

Il convient de distinguer les deux grands segments du transport aérien, le transport de fret et le transport de voyageurs :

- Le transport de fret comprend le fret tout cargo et le fret Express. Globalement, la nature des marchandises ne représente que 2 à 3% des volumes transportés dans le monde mais plus de

40% du trafic mondial en valeur. Le fret tout cargo est l'affaire d'opérateurs qui disposent, soit d'avions tout cargo, soit d'avions mixtes. En effet, plus de 50% du fret aérien voyagent dans les soutes des avions passagers, ce qui permet aux opérateurs de rentabiliser les lignes aériennes. Pour le fret Express, les opérateurs disposent de moyens dédiés (avions cargo) et traitent les colis sur la totalité de leur acheminement grâce à des moyens d'information performants (satellite). Pour les pré et post acheminements, ils utilisent le mode routier. Le marché du fret Express est dominé par quatre grands opérateurs qui sont tous déjà implantés sur une base principale, c'est-à-dire un hub, et quelques bases secondaires : FedEx (Fédéral Express) a sa base principale à Memphis aux Etats-Unis et est installé sur l'aéroport de Paris – Roissy pour l'Europe, UPS est à Cologne, DHL à Leipzig et TNT Express à Liège.

- Le transport de voyageurs est organisé autour de trois systèmes d'alliances qui regroupent la plupart des compagnies aériennes : Star Alliance, One World et Sky Team. Le groupe Air France – KLM appartient à cette dernière alliance. L'objectif est de développer un réseau mondial avec un accroissement significatif du nombre de destinations et de correspondances, de mettre en commun les moyens des compagnies mais aussi de maintenir, en cas de conjoncture difficile, les dessertes du réseau. Comme pour les opérateurs du fret, les compagnies aériennes sont implantées autour de hubs : Roissy et Amsterdam pour le groupe Air France - KLM ou Francfort pour la Lufthansa. Une des particularités du transport aérien réside dans le développement des compagnies à bas coûts ou low cost. Leur modèle économique se distingue par la recherche d'une productivité supérieure à celle des compagnies classiques et par une offre de services limités et souvent payants pour les clients. Dans le contexte économique actuel, elles tirent bénéfice de leur positionnement et leurs trafics progressent sensiblement. Aujourd'hui, leur part de marché atteint 37% en Europe et 18,8% en France. Cependant, elles n'hésitent pas à faire jouer la concurrence entre les aéroports si ceux-ci ne remplissent plus les conditions d'accueil, techniques et financières demandées. Leur présence est donc loin d'être assurée dans le temps.

Face à ces majors du transport aérien, les aéroports et leurs gestionnaires sont souvent en position de relative dépendance, étant donné la concurrence acharnée qu'ils se livrent pour accueillir les compagnies. Les aéroports planifient leurs investissements sur le long terme, au contraire des compagnies qui organisent leurs vols sur quelques mois. En effet, beaucoup consentent des investissements très lourds pour accompagner la croissance des compagnies aériennes. Par exemple, Aéroports de Paris (ADP), qui exploite une dizaine d'aéroports dont Roissy et Orly, investira au total plus de 5 milliards d'euros sur la période 2006 – 2013.

Les trafics fret et passagers ont connu une croissance quasi ininterrompue depuis l'après-guerre, excepté pendant les périodes de crise économique. Pour l'avenir, il est prévu une progression de l'ensemble des trafics, malgré la crise économique actuelle. Toutefois, il convient d'être prudent : en effet, le renchérissement du coût de l'énergie pourrait mettre un frein à ce développement, de même que les questions environnementales. Enfin, il ne faut pas oublier le principal concurrent du fret aérien : le mode maritime. Ce dernier se développe de façon continue, notamment en Asie, et propose des alternatives compétitives face au transport aérien.

► I – Un avenir incertain

Ancienne base de l'OTAN, la plate-forme est exploitée par la CCI de Châlons-en-Champagne jusqu'en 1986. Dans les années 90, le projet d'Europort naît sous l'impulsion du Conseil Général de la Marne, avec la ferme volonté de construire une plate-forme multimodale par la création d'un pôle logistique et d'un aéroport de fret, reconnu Projet d'Intérêt Général (PIG) en 1994. Après l'Enquête d'Utilité Publique de 1997, les travaux débutent en 1998. Cette même année, le Conseil Général de la Marne, par un contrat de délégation de service public signé le 2 décembre 1998 pour une durée de 20 ans, confie à la SEVE l'exploitation, la gestion et le développement de la plate-forme aéroportuaire.

L'ouverture de l'aéroport à l'exploitation commerciale débute en 2000. Le trafic de fret traité passe de 1017 tonnes en 2000 à plus de 41 000 tonnes en 2008, pour chuter à 22 000 tonnes en 2009, année marquée par un effondrement brutal des trafics en raison d'une conjoncture économique difficile et du départ du principal client de l'aéroport en septembre 2009, la compagnie fret Avient. S'agissant du trafic de passagers, celui-ci reste relativement marginal, avec un bilan annuel inférieur à 10 000 passagers : de 1 250 en 2001 à moins de 2 726 en 2009.

Cette situation, particulièrement difficile sur le plan économique et financier a conduit le Conseil Général de la Marne à adopter, en novembre 2009, un nouvel avenant à la convention de Délégation de Service Public. En conséquence, un nouveau plan quinquennal a été adopté et prévoit un retour à l'équilibre sur la période 2009 – 2013. L'avenant précise qu'au vu du déséquilibre avéré et durable de la délégation, constaté entre juin et septembre 2009, l'insuffisance de recettes pour les quatre prochaines années est estimée à 15,5 millions d'euros. Elle est répartie en deux éléments :

- L'un, fixe, pour permettre de couvrir les coûts liés à la crise, soit 7,65 millions d'euros dont 5,25 millions pour le délégant (Conseil Général),
- L'autre, variable, dit « d'aide à la gestion », pour couvrir un déséquilibre structurel de 1,6 millions d'euros par an, soit 8 millions d'euros sur 5 ans, dont 5,6 millions pour le délégant.

Mais, au-delà des aspects purement financiers, l'avenant n°7 précise que le délégant participe, une dernière fois, à l'équilibre de la convention.

Concrètement, si les résultats ne sont pas au rendez-vous, le Conseil Général de la Marne se donne la possibilité de mettre un terme à la délégation ou d'envisager d'autres solutions pour l'aéroport de Paris-Vatry. Ainsi, les prochaines années sont cruciales quant à la pérennité de l'exploitation de l'aéroport : ce court délai, compréhensible et nécessaire au vu des investissements publics déjà réalisés, permettra de faire un bilan.

➡ II – Des atouts et des faiblesses

Globalement, les principaux atouts de l'aéroport de Paris-Vatry sont la qualité de ses infrastructures, ses faibles contraintes opérationnelles (temps de roulage au sol et d'attente limités) et environnementales, ses réserves foncières et la qualité des services offerts. Concrètement, la piste de 3 860 m est une des plus longues d'Europe. Ouverte 7j/7 et 24h/24, donc de nuit, elle dispose de tous les équipements de navigation et de sécurité aérienne et n'est pas soumise à des restrictions d'utilisation. Ainsi, elle peut accueillir tous les types d'appareils (ex : A 380, Antonov, etc.). L'aéroport offre également tous les services nécessaires, en particulier pour le traitement du trafic de fret, avec, par exemple, un point d'entrée communautaire et un poste d'inspection frontalier. La localisation géographique de l'aéroport est un autre point fort. Dans un rayon de 100 minutes (par la route), la zone de chalandise de Vatry est d'environ 2,5 millions d'habitants et dans un rayon de 200 kilomètres (environ 2 heures ; soit le bassin parisien), elle est de plus de 10 millions d'habitants. Dans un rayon de 500 kilomètres, ce sont 75% des trafics de fret européens qui sont traités. L'aéroport dispose d'un accès routier (RN77) et autoroutier (A26 / A4) de qualité qui le relie directement au bassin parisien et à ses grands équipements. Enfin, la faible densité de population autour de l'aéroport induit des impacts environnementaux et sociaux facilement maîtrisables.

Cependant, si l'aéroport de Paris-Vatry est idéalement situé au cœur d'un ensemble de très grands aéroports européens, tels Roissy – Orly, Liège, Francfort et Francfort Hahn, Londres, Bruxelles, Amsterdam, ce schéma induit un contexte fortement concurrentiel. La localisation même de l'aéroport présente un handicap, notamment pour le développement du trafic de passagers. En effet, le temps de parcours pour rejoindre la capitale et sa région par la route est d'environ 2 heures. De plus, seule la zone logistique dispose de voies ferrées. Il convient aussi de rappeler que la zone logistique est dotée d'un fort potentiel de développement. Mais elle est totalement déconnectée des activités aériennes et se trouve en situation de concurrence avec d'autres zones, y compris intra-régionalement voire à proximité immédiate, par exemple avec la zone de Récy / Saint-Martin.

Au-delà de ce qui relève de l'accessibilité générale de l'aéroport, son principal atout, à savoir une faible densité de population, se révèle être aussi une grande faiblesse : le potentiel régional de passagers est insuffisant et la proximité d'autres aéroports offre d'autres alternatives aux clients : par exemple Roissy est à 30 minutes de Reims en TGV.

A cela, s'ajoute la faiblesse des infrastructures hôtelières et de tourisme en général, y compris pour le personnel navigant. Ce constat vaut aussi pour l'offre immobilière locale. La qualité de l'offre, mais aussi la quantité de logements disponibles, demeurent encore relativement limitées. Enfin, si l'aéroport bénéficie aujourd'hui d'un soutien fort et appuyé de l'ensemble des acteurs politiques, économiques et institutionnels de la région, il lui manque toutefois un véritable outil de gouvernance, mais aussi de lobbying. En définitive, l'aéroport apparaît quelque peu isolé, aussi bien économiquement que géographiquement.

➡ I – Préserver l’infrastructure

Les éléments exposés précédemment témoignent d’une situation économique et financière préoccupante et d’un avenir incertain. Néanmoins, dans l’environnement actuel caractérisé par une très forte poussée du chômage, il serait inconcevable de ne pas rechercher des solutions visant à maintenir, attirer, accompagner et développer des activités liées au transport aérien en général dans l’optique :

- **de soutenir la création d’emplois nouveaux.**
- **d’assurer les conditions d’un nécessaire et rapide bénéfice pour l’économie régionale.**
- **de préserver l’infrastructure pour répondre aux besoins ultérieurs, notamment ceux issus des pays émergents (ex : Chine, Inde, Brésil).**

Dans un contexte où il est très difficile de créer une nouvelle infrastructure aéroportuaire, la fermeture à l’exploitation de Paris-Vatry serait une erreur et, à terme, économiquement et socialement préjudiciable.

En outre, la préservation des conditions d’exploitation de l’infrastructure nécessitera, de la part des acteurs politiques et publics, de prendre les dispositions nécessaires en matière d’aménagement et d’urbanisme, (ex : en matière de parcs éoliens). L’objectif est de maintenir des conditions de circulation optimales pour les avions.

➡ II – Poursuivre les investissements, mais de façon maîtrisée

L’aéroport de Paris-Vatry a déjà fait l’objet d’un investissement public conséquent et ses possibilités d’évolution restent hypothétiques. Pour le CESR, l’accueil et le développement d’activités liées au transport aérien, ne peuvent légitimer une nouvelle participation financière des collectivités locales que si elle est économiquement justifiée.

➡ III - Envisager un rapprochement avec ADP, ou un autre gestionnaire d’aéroport

L’aéroport de Paris-Vatry a été construit avec pour objectif de capter une partie des trafics de fret réalisés sur les aéroports parisiens. Le CESR observe que cette stratégie adoptée dès l’origine de ce projet, qui résultait d’une analyse de la saturation des infrastructures parisiennes, n’envisageait nullement de complémentarité ou de synergie avec celles-ci. D’ailleurs, le CESR considère que, lors

du débat pour une troisième plate-forme aéroportuaire parisienne (DUCSAI)¹, les positions des acteurs ont été relativement ambiguës.

Cette stratégie n'ayant pas abouti, un rapprochement avec ADP ou un autre gestionnaire d'aéroport – qu'il soit français ou étranger – pour créer les conditions d'un partenariat économique visant à mettre en œuvre des complémentarités entre les différentes plates-formes aéroportuaires, constituerait une perspective positive indéniable pour l'avenir de l'aéroport.

➡ IV - Investir sur une seule plate-forme aéroportuaire d'envergure : Vatry

Au-delà de ces premiers aspects, il serait irréaliste de vouloir faire coexister plusieurs plates-formes aéroportuaires d'envergure à l'échelle de notre région et de financer sur d'autres plates-formes le développement d'investissements concurrentiels qui accentueraient les incertitudes grevant celle de Paris-Vatry. Cette orientation n'apporterait que confusion et gabegie financière. Pour le CESR, un tel schéma induirait des choix publics d'autant plus clairs et rapides qu'il nécessiterait de lourds investissements pour disposer d'une infrastructure performante.

Considérant ces éléments, le CESR estime que les collectivités locales de Champagne-Ardenne et les champardennais, ne peuvent pas s'offrir un tel luxe alors que l'avenir de Paris-Vatry n'est pas pérennisé.

VATRY : LES PERSPECTIVES

➡ I - Etre réaliste

■ A - Accueillir une compagnie aérienne ou un opérateur de fret Express est improbable

En l'état actuel des connaissances et au vu de l'évolution probable de l'activité dans le transport aérien au cours des prochaines années, l'installation sur l'aéroport de Paris-Vatry d'une grande compagnie aérienne de voyageurs ou mixte (voyageurs et cargo, comme le groupe Air France – KLM) semble inaccessible à moyen terme, et même à long terme. Les compagnies sont déjà installées sur des plates-formes aéroportuaires qui ont, elles-mêmes, lourdement investi pour accompagner le développement de ces compagnies. Quant à l'aéroport de Paris-Vatry, il n'offre pas de synergies entre le passager et le fret, et ne dispose pas d'un marché potentiel suffisant.

¹ DUCSAI : Démarche D'utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International

Ce premier constat est identique pour les quatre principaux intégrateurs qui opèrent dans le fret Express. Chacun d'entre eux est déjà implanté autour d'un ou plusieurs hubs pour des raisons évidentes d'offre de destinations et de correspondances, de complémentarité avec les compagnies aériennes de voyageurs et de proximité avec un marché local et régional offrant de larges potentiels. Dans ce contexte – et dans les conditions actuelles – les perspectives d'accueil d'un intégrateur sur l'aéroport de Paris-Vatry apparaissent comme hautement improbables.

■ B - Transférer une partie des activités de FedEx et/ou de La Poste de Roissy vers Vatry reste très hypothétique

Parmi les autres alternatives possibles en matière de transport aérien de fret, figure l'éventualité d'un transfert des activités fret de FedEx de Roissy vers Vatry. Ce scénario ne peut qu'être la résultante d'une décision réglementaire prise au niveau de l'Etat avec, entre autres, l'interdiction totale des vols à Roissy entre 0h00 et 5h00.

Pour autant, si une telle évolution de la réglementation pourrait inciter l'intégrateur à rechercher une autre plate-forme pour développer ses activités, rien ne permet d'affirmer que son choix se porterait sur Vatry.

En effet, ce schéma nécessiterait de scinder les activités de FedEx entre Roissy et Paris-Vatry et induirait une augmentation significative des coûts d'exploitation. FedEx y est, pour l'instant, formellement opposé de même qu'ADP, dont les investissements pour accroître les capacités de la plate-forme de Roissy éloignent l'horizon de saturation, estimé à 2025. Par ailleurs, les innovations techniques apportées sur les modules permettant de contenir le niveau des émissions sonores repoussent d'autant une éventuelle intervention des pouvoirs publics visant à restreindre les vols de nuit. En outre, si ce scénario venait à s'imposer, une partie seulement du fret traité pourrait être reportée, la plupart des vols étant opérés en dehors de la tranche horaire 0h00 / 5h00.

Quant aux tonnages réalisés annuellement par le groupe La Poste à Roissy, ils sont de l'ordre de 250 000 tonnes. Un report partiel des activités de ce groupe sur Paris-Vatry induirait des trafics de quelques dizaines de milliers de tonnes tout au plus. Enfin, ce scénario engendrerait également de lourds investissements pour le groupe afin de disposer de machines de tri performantes, ce qui semble peu envisageable, là aussi.

■ C - EuroCarex est actuellement une hypothèse hautement spéculative

Le projet EuroCarex propose de relier, par une liaison ferroviaire fret à grande vitesse, dans une première étape, les principaux hubs européens de fret aérien (Roissy, Londres, Amsterdam ou encore Lyon et Cologne) et, dans une seconde puis une troisième étape, d'autres aéroports européens. Mais EuroCarex ne prévoit pas de connecter l'aéroport de Paris-Vatry à ce réseau.

Pour le CESR, cette hypothèse, qui reste difficilement perceptible vu l'échelle de temps, est actuellement hautement spéculative. Elle ne peut pas figurer parmi les alternatives envisageables, d'autant que la complémentarité entre le transport aérien et ferroviaire n'est pas démontrée. Enfin, même si le projet EuroCarex figure au Grenelle de l'environnement et dans l'engagement national en faveur du fret ferroviaire présenté en septembre 2009, le financement de l'infrastructure et des rames dédiées n'est pas assuré.

➡ II – Les perspectives envisageables

■ A – Pour le transport de Fret

Si l'arrivée d'une compagnie ou d'un intégrateur à Vatry semble très improbable dans les conditions actuelles, la présence de DHL sur l'aéroport de Paris-Vatry - même si les 2 vols quotidiens sont suspendus depuis mai 2009 en raison des effets de la crise économique sur le transport aérien - confirme que les perspectives pour développer le transport de fret ne sont pas complètement fermées. Des opportunités restent donc à saisir, parmi lesquelles :

✓ 1 - Rechercher des compagnies aériennes spécialisées dans le fret aérien tout cargo dans les pays émergents.

Il existe de nombreuses compagnies aériennes de petites et moyennes tailles dans le monde, en particulier dans les pays émergents, notamment en Chine ou plus généralement en Asie, même si, parfois, elles demeurent fragiles et sensibles aux variations de l'activité économique. Dans ce contexte, l'aéroport de Paris-Vatry peut se positionner pour devenir la tête de pont de ces compagnies dont les orientations stratégiques, à terme, requièrent la création de bases logistiques en Europe.

✓ 2 - Accueillir des vols charters de fret.

Il convient de distinguer les vols charters organisés soit pour des transports exceptionnels de par leur nature (denrées périssables, matières dangereuses, outillages spécifiques, approvisionnement des chantiers de BTP, etc.), soit dans le cadre d'opérations humanitaires (transport de matériel médical, d'équipements de premier secours, de denrées alimentaires, etc.). Toutefois, ces vols présentent un caractère occasionnel et ne permettent pas d'assurer une activité régulière pour l'aéroport. Il s'agit d'une activité de « niche », complémentaire à d'autres activités.

✓ **3 - Créer de la valeur ajoutée avec le marché international de Rungis.**

La congestion récurrente du réseau routier francilien et le temps consacré aux démarches (contrôles douaniers, phytosanitaires, etc.) dans les plates-formes parisiennes (notamment Roissy) ne permettent pas toujours d'acheminer, vers le marché international de Rungis, les produits dans des conditions optimales de temps et de coût. A contrario, Vatry dispose des équipements nécessaires à l'accueil des denrées périssables et est situé à proximité de la région parisienne et de ses consommateurs.

Dans ce cadre, le CESR souhaite qu'une étude d'opportunité et de faisabilité soit lancée pour identifier les opérateurs susceptibles d'utiliser l'aéroport de Paris-Vatry et d'acheminer, à partir de ce point, leurs produits vers le marché international de Rungis.

■ **B – Pour le transport de passagers**

Des alternatives semblent possibles :

✓ **1 – Accueillir des compagnies low cost (bas coûts).**

Vatry possède des atouts, des infrastructures, des équipements qui permettent une organisation simplifiée pour les compagnies et leurs clients (ex : accessibilité, rapidité des formalités d'embarquement, rotation accélérée des avions, etc.). Cependant, la concurrence entre les aéroports reste vive, et les compagnies low cost peuvent facilement en jouer, ce dont elles ne se privent pas. De plus, ces dernières s'orientent stratégiquement sur les vols courts et moyens courriers et sont déjà largement installées en France et en Europe. En conséquence, faire venir une compagnie low cost sur un aéroport, cela s'achète. Concrètement, les conditions préalables à une installation de low cost sont des aides à l'investissement, au démarrage, à la promotion et à l'exploitation généralement financées par le gestionnaire de l'aéroport, mais aussi par les collectivités locales.

Cependant, le CESR attire l'attention sur les conditions et modalités d'attribution des aides accordées aux compagnies low cost. Plus précisément, il fait référence au projet de création de l'Association Développement Aéroport Paris-Vatry et aux engagements pris à hauteur de 2 millions d'euros, dont une participation prévue au titre de la Région de 750 000 euros. Pour le CESR, les aides accordées ne sauraient être supérieures à ces engagements.

a – Positionner l'aéroport de Paris-Vatry sur un marché entrant

Dans le cas de Vatry, le marché local et régional n'est pas suffisant pour assurer un trafic de passagers sortant. L'aéroport doit donc se positionner sur un marché entrant. Il sera nécessaire, avec les professionnels du tourisme (hôteliers, restaurateurs, etc.), de créer des produits touristiques et d'améliorer l'offre, en particulier hôtelière.

Par ailleurs, si – et seulement si – les flux de voyageurs le justifient, une complémentarité modale avec la route et / ou le fer pourra être envisagée afin d'assurer les transferts des passagers vers les destinations finales (ex : les sites touristiques de la région Champagne-Ardenne, Paris, Roissy, etc.). Sur ce dossier, le CESR confirme qu'il reste dubitatif sur l'utilisation, à moyen terme, des 18 millions d'euros inscrits dans le protocole d'accord adopté en novembre 2009 en vue de raccorder Vatry à la LGV Est Européenne.

b – Créer un partenariat avec Disneyland Paris.

Ce scénario est complémentaire du précédent. Il s'agit d'accueillir des touristes à Paris-Vatry avec des vols low cost et de les acheminer ensuite à Disneyland Paris. Toutefois, ce scénario ne pourra prendre toute son ampleur qu'avec le développement de Disneyland Paris dans les prochaines années. Sa mise en œuvre s'inscrit donc dans le temps et demande des investissements, en particulier pour créer les conditions d'une desserte terrestre efficace.

c – Créer les conditions favorables pour l'accueil des vols low cost longs courriers

Les compagnies low cost pourraient s'orienter aussi vers des vols longs courriers. Pour le CESR, cette possible évolution du transport aérien de passagers low cost peut être une opportunité future pour l'aéroport de Paris-Vatry. Dès à présent, il convient d'identifier et de mettre en œuvre les conditions visant à accueillir ce type de liaisons internationales.

✓ 2 – Accueillir des vols charters voyageurs et développer l'aviation d'affaires.

Pour les vols charters, il s'agit, pour répondre à des besoins spécifiques ou ponctuels, d'envisager la création de liaisons aériennes avec l'appui d'opérateurs locaux ou externes à la région, par exemple en période de haute saison touristique où la demande reste forte.

Pour l'aviation d'affaires, la présence de grandes entreprises, mais aussi des maisons de Champagne, qui réalisent la majorité de leurs chiffres d'affaires à l'étranger, peut contribuer au développement d'un besoin en aviation d'affaires.

Toutefois, comme pour le fret charters, ces deux marchés sont des marchés dits de « niches ». Par le caractère irrégulier de leur activité, ils ne peuvent s'inscrire qu'en complémentarité d'activités principales.

■ C – D'autres activités complémentaires

Le CESR estime que l'accueil et le développement d'autres activités contribueraient à assurer la rentabilité de l'aéroport en complément d'une activité principale. Ainsi, il pourrait être envisagé :

✓ 1 - La déconstruction-recyclage des avions.

L'aéroport de Paris-Vatry est déjà ponctuellement amené à effectuer des opérations de démantèlement. Même si cette activité, qui fait appel à des compétences extérieures, est plus un service complémentaire apporté à des clients qu'une activité principale, le CESR considère que ce marché, en cohérence avec les activités localisées à Tarbes et Châteauroux, devrait faire l'objet d'une étude d'opportunité.

✓ 2 - Les vols d'entraînement.

Une activité d'entraînement des pilotes aux procédures de décollage et d'atterrissage (Touch & go), en complément de leur formation théorique et sur simulateur, existe déjà sur l'aéroport de Paris-Vatry. Bien que modeste, il semble nécessaire de maintenir les conditions permettant la poursuite de cette activité, en particulier pour le maintien des compétences des pilotes ou la formation sur de nouveaux appareils.

✓ 3 - La formation des personnels navigants et des personnels au sol.

Par exemple, l'aéroport de Châteauroux a créé un centre, le C2FPA qui propose, aux pompiers d'aéroports, une formation, initiale ou continue, à la sécurité incendie et au péril animalier. Le CESR considère que la formation des personnels pourrait faire l'objet d'une étude d'opportunité.

✓ 4 - La recherche d'activités permettant l'assemblage de pièces à haute valeur ajoutée et leur diffusion par des logisticiens présents sur la zone logistique.

Concrètement, la création d'une synergie entre l'aéroport de Paris-Vatry et de sa zone logistique pourrait favoriser l'implantation d'une base d'assemblage et d'échange entre les industriels et leurs fournisseurs avec :

- une première activité liée à l'assemblage sur place de pièces de diverses provenances,
- une seconde activité liée à la distribution, par des logisticiens, de la zone logistique aux clients finaux.

Pour le CESR, des filières industrielles (ex : automobile) pourraient être prospectées.

➡ I – Les orientations du CESR

Vu les éléments exposés précédemment, le CESR

- 1 - Estime incontournable de préserver la plate-forme de Paris-Vatry et ses équipements pour être en capacité de répondre :
 - A moyen terme, aux besoins des pays émergents (ex : Chine, Inde, Brésil) ;
 - A plus long terme, aux besoins liés aux contraintes environnementales et capacitaires d'autres aéroports.
- 2 - Se prononce pour la recherche, l'accueil et l'accompagnement du développement d'activités liées au transport aérien contribuant à l'émergence d'un véritable projet économique pour la région.
- 3 - Se prononce pour un engagement financier des collectivités maîtrisé et supportable avec un juste retour économique.
- 4 - Juge essentiel la coordination des participations financières des collectivités sur un seul projet aéroportuaire d'envergure, celui de Paris-Vatry.

La situation économique et financière actuelle de la plate-forme aéroportuaire compromet fortement sa pérennité et son avenir. C'est pourquoi, le CESR pense que des initiatives doivent être rapidement prises pour développer cette plate-forme aéroportuaire, sans toutefois engager de nouveaux financements publics qui ne seraient pas justifiés économiquement et qui n'auraient pas pour corollaire un développement maîtrisé et pérenne.

Toutefois, le CESR confirme que certaines hypothèses s'avèrent :

- ✓ Improbables, à savoir : l'arrivée d'une grande compagnie aérienne de voyageurs ou d'un intégrateur de fret Express ; le transfert d'une partie des activités fret de Roissy vers Vatry ; l'intégration à moyen terme de Vatry dans le projet EuroCarex.
- ✓ Contre-productives, comme la création d'une seconde plate-forme aéroportuaire d'envergure en Champagne-Ardenne.

A contrario, d'autres perspectives semblent beaucoup plus envisageables, tout en distinguant :

- **1 – Les perspectives à court terme, dans une période cruciale pour la pérennité de la plate-forme :**
 - a. Recherche de compagnie(s) fret de petite ou moyenne taille, en particulier dans les pays émergents ;
 - b. Lancement d'une étude d'opportunité et de faisabilité pour identifier les opérateurs (distributeur, producteur, etc.) de Rungis susceptibles d'utiliser la plate-forme de Paris-Vatry ;
 - c. Accueil de compagnie(s) low cost, en particulier avec Disneyland Paris ;
 - d. Développement d'activités de « niche », existantes ou à créer :
 - Accueil de vols charters de fret (humanitaire, etc.) ou passagers,
 - Développement de l'aviation d'affaires,
 - Etude des opportunités dans la déconstruction-recyclage d'avions,
 - Poursuite et développement des activités liées à la formation des personnels navigants et aux vols d'entraînement,
 - Etude des opportunités dans l'assemblage de pièces à haute valeur ajoutée et ainsi concevoir des synergies avec la zone logistique.

- **2 – Les perspectives à moyen ou long termes :**
 - a. Accueil d'une partie de l'activité fret Express de Roissy liée à une éventuelle interdiction des vols de nuit ;
 - b. Développement d'un partenariat en lien avec la 3^{ème} phase de développement de Disney Land Paris ;
 - c. Rapprochement avec Aéroports de Paris (ADP) ou un autre gestionnaire d'aéroport.

➡ II – Les préconisations régionales

Pour la Région, la plate-forme aéroportuaire de Paris-Vatry doit être considérée comme un projet structurant régional d'envergure. Elle doit :

- ✓ lui maintenir son soutien, par un choix politique clair et affirmé, contribuant à l'émergence d'un véritable projet économique pour la région.
- ✓ l'aider à franchir le cap des cinq prochaines années qui seront probablement, économiquement et financièrement, difficiles au regard de la conjoncture actuelle.

C'est pourquoi le CESR souhaite que la Région :

- Exclut toute participation financière à d'autres projets aéroportuaires qui serait de nature à freiner le développement de l'aéroport de Paris-Vatry ou compromettre sa pérennité ;
- Appuie la mise en place d'une organisation spécifique, avec des moyens dédiés, chargée de commercialiser l'aéroport de Paris-Vatry, de rechercher de nouveaux opérateurs et d'engager des actions de lobbying ;
- Accompagne les initiatives qui ont pour objet la mise en œuvre de partenariats, de coopérations entre l'aéroport de Paris-Vatry et un autre gestionnaire d'aéroport (ex : ADP) ;
- Engage une étude d'opportunité et de faisabilité pour identifier les opérateurs présents sur le marché international de Rungis et susceptibles d'utiliser la plate-forme de Paris-Vatry ;
- Incite à l'identification d'une activité de déconstruction-recyclage d'avions à Vatry, en cohérence avec les filières existantes sur les aéroports de Tarbes et Châteauroux ;
- Coordonne sa politique économique en matière de création de Parcs d'Activités de Référence (PAR) afin d'éviter toute concurrence entre eux ;
- Agisse pour la préservation des conditions d'exploitation de l'infrastructure en matière d'aménagement et d'urbanisme (ex : en matière de parcs éoliens).
- Impulse une étude pour avoir une vision prospective de l'avenir à long terme de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Vatry comme outil de développement de projets pour la Champagne-Ardenne

ANNEXES

Annexe 1 - Vatry, les investissements

Bilan financier de l'aménagement de la plate-forme pour le département de la Marne à la fin de 2005	
Total dépenses de 1992 à 2005 :	210 382 951,96
Dont :	
Versé à la SEM Europort Vatry (mandataire et aménageur)	153 632 715,90
Constitution de la SEM	7 749 473,35
Opérations en mandat :	
- Etudes, travaux, communication	117 242 554,53
- Foncier (SEM)	10 073 033,38
- Rémunération (bruit, foncier)	8 700 581,51
Concession ZAC 1	9 831 517,42
Divers	5 555,42
Versé à la SEVE	20 506 013,85
Participation délégation de service public	17 698 182,44
Communication promotionnelle	2 837 831,41
Dépenses directes département	36 244 222,21
Communication générale	365 192,81
Communication passagers	178 527,33
Assistance juridique et financière	1 515 116,73
Etudes et développement	3 026 325,18
Travaux ferroviaires	3 885 902,19
Raccordement autoroutier	11 443 327,75
Aérogare passagers	4 675 545,46
Exploitation aérogare passagers	95 268,94
Parking aérogare passagers	1 054 460,34
Indemnités pour isolation phonique	2 370 573,40
Remembrement et travaux connexes	1 287 323,85
Matériel aéroportuaire et travaux divers	2 086 503,16
Station d'avitaillement	253 545,43
Aérogare de fret n° 2	123 023,48
Travaux aérodrome	117 221,75
Foncier (SAFER)	3 531 244,91
Divers	10 763,00
Concession ZAC 2	224 356,50
Total recettes hors FCTVA :	45 546 006,79
Dont :	
Participation Etat	4 573 470,56
Participation Région	17 183 371,31
Région (promotion passagers)	34 329,73
Subvention FEDER	12 570 306,04
Participation communauté d'agglomération Châlons	3 052 507,26
Remboursement avances SEM Europort Vatry	7 269 168,00
Participation communauté de communes Europort	417 115,00
Produits divers (locations foncières, eau...)	445 818,89
Déboursé net pour le département hors FCTVA :	164 836 945,17
FCTVA perçu jusqu'en 2005	19 498 542,59
Dépenses du département non comprises dans ce bilan à l'été 2005 :	
- fonds structurel d'aménagement des collectivités	743 359,00 €
- fonds de restructuration des exploitations agricoles	1 196 739,04 €
- aides à l'immobilier d'entreprise sur le site	3 095 855,00 €
Source : département de la Marne - montants en euros courants	

Source : Chambre régionale des comptes de Champagne-Ardenne / mars 2007

Annexe 2 – Extrait du rapport « Pour un développement durable de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle »

Mission confiée par Monsieur Nicolas Sarkozy, Président de la République, à M. Jacques Dermagne, Président du Conseil économique, social et environnemental de la République (Lettre de mission en date du 4 février 2008).

« Proposition n°12 : Développer les alternatives au transport aérien, pour les courtes distances

Plusieurs évolutions sont souhaitables pour offrir des alternatives au transport aérien, lorsque cela est possible, notamment pour les courtes distances.

- Pour les voyageurs

Il n'y a pas d'alternative à l'avion pour les vols moyens et longs courriers. Il faut donc inciter les compagnies aériennes à les privilégier avec des avions économiques et peu bruyants, et à rechercher l'emport (nombre de passagers moyen par vol) maximum. Les vols court courrier en France ou en Europe sont appelés à être progressivement réduits dès qu'une solution alternative ferroviaire rapide est possible, ce qui ne remet pas en cause l'organisation en hub. Il importe donc d'utiliser au mieux les connexions TGV et le remarquable maillage que constituent les aéroports français, ayant pour centre Paris-Charles de Gaulle avec ses aéroports d'appui que sont Orly, Le Bourget, Vatry et Beauvais.

- a) Il sera privilégié, chaque fois que possible, un accès aux principaux aéroports français par les Lignes à grande vitesse (LGV) du réseau TGV français et européen, à l'exemple de Paris-Charles de Gaulle ou de Lyon-Saint Exupéry. Un audit sur ce point des principaux aéroports devrait être effectué, compte tenu des liaisons LGV prévues (Marseille, Nice, Bordeaux, Toulouse, Nantes, Vatry en particulier) ; Des solutions concrètes devraient être mises au point et soutenues par l'Etat, en priorité pour relier Paris-CDG à Orly d'une part, et à Vatry d'autre part.*
- b) Le développement des activités sur d'autres aéroports (Beauvais, Vatry...) ne devra pas être entravé, de telle sorte que les aéroports d'appui puissent naturellement se développer pour le fret la nuit, les low cost, les charters ou les micro-jets. Vatry en est le meilleur des exemples. De ce point de vue, il est souhaitable que l'Etat soutienne les efforts de promotion de ces aéroports.*

- Pour le fret

- c) le soutien des initiatives des opérateurs pour le développement du fret ferroviaire (CAREX, La Poste, SNCF...) est souhaitable, en particulier de nuit. L'intermodalité est, à cet égard, rigoureusement incontournable ;*
- d) une étude des possibilités d'équiper certaines voitures de rames TGV pour le transport rapide en soirée de fret léger devra être entreprise (parallèle avec le transport fret sur les vols réguliers) ; un soutien public de ces initiatives est nécessaire, notamment pour la réalisation des infrastructures d'accueil ;*
- e) l'amélioration des procédures de dédouanement doit être recherchée pour maintenir la compétitivité de l'aéroport ;*
- f) une coordination des activités entre les différents aéroports voyageurs et fret devra être mise en place sous l'égide de l'Etat, au niveau de la Région Ile-de-France élargie, de façon à orienter chaque fois que possible des demandes nouvelles d'opérateurs ne pouvant être satisfaites par Paris-Charles de Gaulle sur d'autres aéroports, par exemple pour le fret à Vatry, en affirmant la solidarité des aéroports français face à la concurrence européenne. »*

Annexe 3 – Le fonctionnement du Hub de FedEx à Roissy

Le premier hub de la région EMEA a été ouvert en 1993, pour être agrandi en mai 1995 et septembre 1997. Un hub complémentaire fut construit en 1999 sur la plate-forme de Roissy Charles de Gaulle. Avec ses 1 800 employés et 77 000 m² de surface, il s'agit du plus grand hub après celui de Memphis. Ce hub est aussi important pour le réseau FedEx que sont les hubs de Memphis pour l'Amérique du Nord et le hub de Subic Bay pour l'Asie.

Les colis arrivent quotidiennement au hub. En France, les agences de FedEx en Ile-de-France (Gennevilliers, Aubervilliers, Le Mesnil-Amelot, Roissy et Saint-Ouen), de Saint-Quentin-Fallavier (près de Lyon), d'Annecy, de Rouen, de Nice, de Marseille, de Toulouse et de Lille centralisent et acheminent par camion leurs expéditions jusqu'au hub de Roissy.

Dès midi, grâce à un contact permanent avec les centres de distribution européens et le hub de Memphis, l'équipe FedEx de Roissy dispose de 80% de l'information nécessaire à la préparation du programme de chargement des avions pour la soirée. Un programme informatique sophistiqué intègre, en temps réel, l'ensemble des différents paramètres : la taille et le poids de l'avion et des expéditions, la nature des marchandises, le volume et la taille des envois, ainsi que leur destination. Le programme de chargement pour chaque avion est finalisé et validé en fin de journée par l'équipage.

Les avions de la flotte FedEx en provenance des Etats-Unis et d'Europe atterrissent sur le hub de Roissy-Charles de Gaulle entre 18h00 et 21h30 (première fenêtre de tri). FedEx prend en charge la préparation des procédures de dédouanement des colis alors que les avions sont encore en vol. Avant même que les avions n'atterrissent à Roissy, les douanes françaises reçoivent toutes les informations nécessaires à l'octroi ou au refus du dédouanement.

Dès leur arrivée, les colis sont déchargés, scannés, pesés, dédouanés et triés en fonction de la nature de l'expédition (fret express ou traditionnel) et de leur destination, puis remis sous container. Le hub de Roissy-Charles de Gaulle a une capacité de tri de 31 500 colis et 30 000 documents par heure. Les colis à bord de chaque avion sont déchargés, triés et rechargés en seulement 2 heures.

Afin d'offrir à ses clients européens les délais d'enlèvement les plus tardifs possibles, combinés à sa garantie de la livraison avant 10h30, FedEx débute son dernier tri à 23h30 (deuxième fenêtre de tri). Les équipes spécialisées de FedEx, aidées par des systèmes automatisés, prennent en charge le déchargement, le tri et le chargement des avions dans une fenêtre de trois heures, un temps record pour livrer l'Europe en temps et en heure.

• Comment les colis FedEx arrivent-ils à destination ?

ENVOIS INTER-CONTINENTAUX		ENVOIS INTRA-EUROPEENS	
Heure		Heure	
18.00	Arrivée des premiers vols intercontinentaux	00.50	Arrivée des premiers vols européens
18.40	Fin du déchargement des avions	01.10	Fin du déchargement des avions
18.20	Début du tri	01.00	Arrivée des premières camionnettes
19.55	Fin du premier tri (ex. pour les départs par avion)	01.30	Fin du déchargement des camionnettes
20.20	Début du chargement pour le départ des premiers vols intercontinentaux	01.00	Début du tri
20.30	Fin du chargement des premiers vols intercontinentaux	02.10	Fin du tri
20.00	Début du chargement des vols européens	02.15	Début du chargement des vols européens
21.00	Fin du chargement des vols européens	02.30	Fin du chargement des vols européens
22.00	Début du second tri des colis arrivés par camions ; Départ des vols intercontinentaux européens	02.30	Début du chargement des camions
23.00	Début du chargement des camions	02.50	Fin du chargement des camions et départ
Minuit	Fin du chargement des camions ; Départ des camions	02.50	Départ des vols intra-européens

Dernière mise à jour : Septembre 2008

FedEx en chiffres

Localisation : CDG – Zone de Fret

Fonctionnalités : Centre de tri, fret lourd, centre de transit et redistribution

Investissements : 220 millions d'euros

Superficie totale : 77 000 m² (35 hectares)

Superficie du centre de tri : 55 000 m²

Volumes traités : 1 100 tonnes de colis et documents chaque jour

Nombre de vols hebdomadaires : 160 vols depuis CDG et 160 vols vers CDG par semaine

Capacité de tri des documents : 30 000

Capacité de tri des colis : 31 500

Capacité du parking d'avions : 25

La Flotte

Type: 7 MD-11s

Capacité : 90 tonnes (contenance d'un MD-11)

Liaisons : 4 Liaisons transatlantiques (2 vols directs vers les USA et deux supplémentaires via Cologne et Francfort), vols vers Dubaï, Delhi, Subic Bay.

Type: 6 Airbus A310s

Capacité : 40 tonnes (Airbus A310s)

Liaisons : Stansted, Milan (2 vols quotidiens), Bâle (2 vols quotidiens), Stockholm, Copenhague, Madrid

Type : 8 ATR 42, 1 ATR 72, 6 ATP, 1 Embraer 120

Capacité : 6 tonnes (ATR), 7 tonnes (ATP), 3,5 tonnes (Embraer)

Liaisons : Vols quotidiens vers l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la République Tchèque, la Pologne, la Hongrie, les Pays-Bas et en France, Lyon, Nice, Marseille, Toulouse

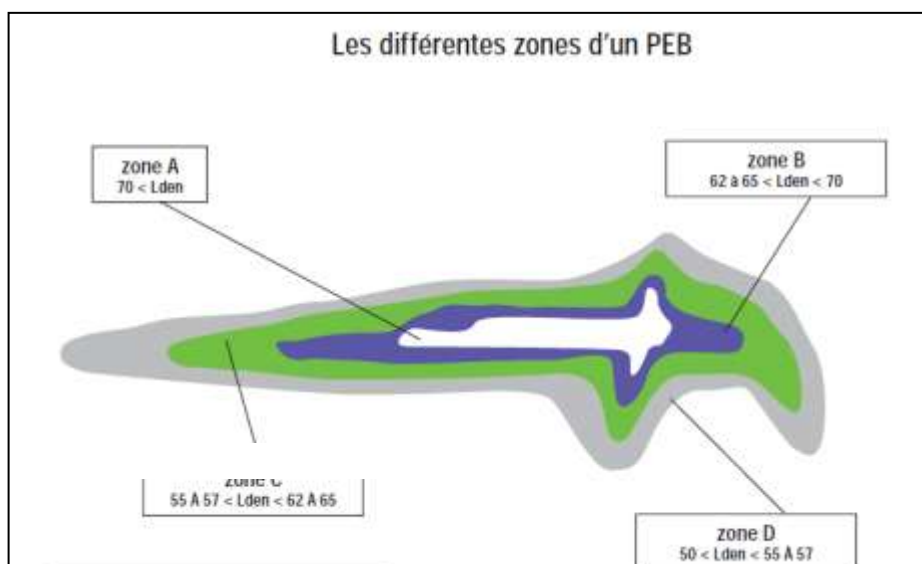
Type: 1 Airbus A300

Liaisons : Dublin-Stansted-CDG

Annexe 4 – Plan d'exposition au bruit (PEB) et Plan de gêne sonore

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme destiné à limiter l'urbanisation aux alentours des aéroports. Maître d'œuvre du PEB, la DGAC l'établit grâce à un logiciel (*Integrated Noise Model*) et définit les différentes zones (A, B, C et éventuellement D) selon les niveaux sonores auxquels elles sont exposées. Il est préparé par une procédure d'enquête publique après avis des communes concernées, de la Commission consultative de l'environnement, de l'ACNUSA et accord du ministre pour les plus grands aéroports. Il est approuvé par arrêté préfectoral.

Le Plan de gêne sonore (PGS) est un document cartographique qui délimite les zones de bruit autour des aéroports, à l'intérieur desquelles les riverains peuvent demander une aide financière à l'insonorisation. Ses outils d'élaboration sont identiques à ceux du PEB.



Le montant de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes ou TNSA est fonction de la classification acoustique de chaque type d'appareil. Moins l'avion est performant sur le plan acoustique, plus la TNSA est élevée. Quelques exemples de montants de TNSA depuis l'introduction d'une nouvelle tranche horaire, comprise entre 18 heures et 22 heures :

TNSA à Paris-CDG pour un : Airbus A380

Décollage de jour : 52 €

Décollage de soirée : 157 €

Décollage de nuit : 312 €

TNSA à Nantes-Atlantique pour un : Airbus A320-200

Décollage de jour : 82 €

Décollage de soirée : 246 €

Décollage de nuit : 493 €

TNSA à Paris-Orly pour un : Airbus A340

Décollage de jour : 115 €

Décollage de soirée : 345 €

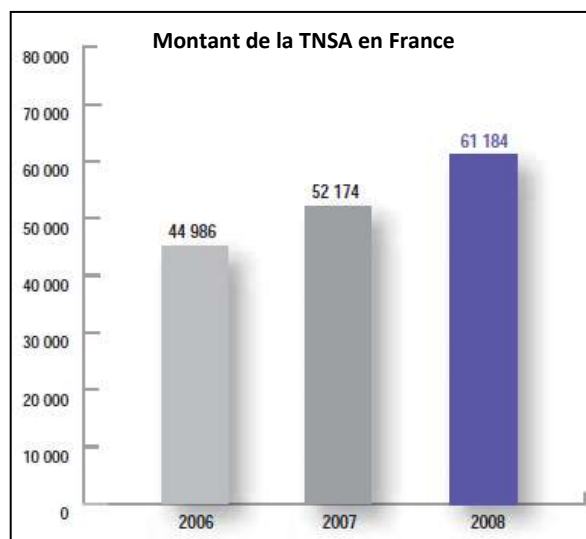
Décollage de nuit : 688 €

TNSA à Paris-Orly pour un : Boeing 747-400

Décollage de jour : 1 464 €

Décollage de soirée : 4 392 €

Décollage de nuit : 14 640 €



Annexe 5 – Article « Les vols de Ryanair coûtent cher aux collectivités »

Source : Localtis ; publié le 20 janvier 2010

Du "chantage financier" : voilà ce qu'exercerait Ryanair, selon la communauté d'agglomération de Pau. La compagnie aérienne à bas coût vient en effet de demander "de financer à hauteur de 1,4 million d'euros par an et pendant deux ans le maintien des deux lignes existantes, vers Londres et Charleroi (Belgique), et l'ouverture d'une nouvelle ligne vers Beauvais", comme l'a révélé la collectivité, mardi 19 janvier, dans un communiqué. D'après un de ses responsables, cité par l'AFP, cette demande, faite "dans l'urgence", représenterait pour la communauté d'agglomération un "quadruplement des subventions accordées annuellement à cette compagnie". Le conseil général des Pyrénées-Atlantiques, la communauté de communes de Lacq, la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Pau, et l'aéroport lui-même, auraient également à relever leurs contributions. Et s'ils refusent ? Ryanair menace "de déplacer les lignes vers l'aéroport de Tarbes, mettant ainsi les territoires en concurrence de manière sauvage", d'après le communiqué...

Cette mise en concurrence n'est pas inédite. Ryanair menace également de désertir le tarmac de Poitiers-Biard si le conseil général de la Vienne, la communauté d'agglomération de Poitiers et la CCI n'arrondissent pas leurs soutiens. La compagnie "à bas coût" a d'abord demandé 1,7 million d'euros pour maintenir ses liaisons avec Londres et Edimbourg, et ajouter une desserte de Barcelone. Le syndicat mixte lui a proposé en retour 1,1 million d'euros ; Ryanair a laissé entendre qu'il n'assurerait alors pas "le même service", d'après le quotidien la Nouvelle République. Si le conseil général a d'ores et déjà voté, difficilement, une rallonge à Ryanair, le président de la communauté d'agglomération de Poitiers, Alain Claeys, doit en revanche annoncer sa réponse ce jeudi. Et il semble bien renâcler...

"Flibustier"

Quant au président du conseil général de Charente, Michel Boutant, il a publiquement dénoncé le 18 décembre les "pratiques de flibustier" de la société irlandaise : "Une convention fixant les engagements des parties, de Ryanair, du département et des autres collectivités locales concernées a été signée", expliquait-il alors par communiqué. "Le 7 décembre dernier, au mépris le plus total de sa signature qui l'engage pour cinq ans, Ryanair a exigé le versement pour 2010 non des 225.000 euros prévus, mais de 400.000 euros avec la menace clairement exprimée de ne plus desservir l'aéroport Angoulême-Cognac en cas de refus." Le sénateur de la Charente a du même coup invité les départements accueillant des liaisons de Ryanair à une "réponse collective", car "chaque département pris individuellement est otage de Ryanair". "Son bénéfice après impôt était de 387 millions d'euros pour les six premiers mois de 2009", insiste-t-il aujourd'hui. "Les collectivités n'ont pas à se soumettre aux chantages de Ryanair, et nous n'avons pas vocation à faire faire des bénéfices à une société de transport qui en met d'autres en péril."

Aujourd'hui, le "front commun" espéré n'est toujours pas constitué. Il est vrai que la compagnie à bas coût se passe des aides des collectivités pour certains des 27 aéroports français qu'elle dessert. La proximité de Beauvais à Paris, par exemple, lui suffit pour en faire une de ses principales bases françaises, sans aucun soutien des collectivités locales. De plus, les élus territoriaux mesurent bien toutes les retombées économiques qu'ils peuvent espérer d'une desserte par Ryanair. A Beauvais, par exemple, 4% des voyageurs empruntant l'aéroport consomment un service touristique dans l'agglomération – en hôtel ou en restaurant par exemple... Et d'après le journal Sud-Ouest, "en Dordogne, à Bergerac, on préfère accepter les conditions de la compagnie puisque les retombées de 275.000 passagers sont estimées à 198 millions d'euros". Pour l'heure, Ryanair ne tient pas à communiquer, jugeant que ces discussions avec les collectivités sont internes et privées. En attendant de se trouver des alliés, Michel Boutant espère donc une intervention européenne "pour éviter que les collectivités soient ainsi rançonnées". Avant de prévenir : si Ryanair s'envole définitivement d'Angoulême-Cognac, il l'attaquera en justice...

Olivier Bonnin

LEXIQUE

Acronymes

ADP : Aéroports De Paris

CA : Chiffre d'affaires

CCI / CRCI : Chambre (Régionale) de Commerce et d'Industrie

CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire

CESR : Conseil Economique et Social Régional

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

DRE : Direction Régionale de l'Équipement (aujourd'hui DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)

DUCSAI : Démarche d'Utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International

DSP : Délégation de Service Public

ETP : Equivalent temps plein

IATA : International Air Transport Association / Association internationale des compagnies aériennes

IUT : Institut Universitaire de Technologie

OACI : Organisation Internationale de l'Aviation Civile

ODIT : Observation, Développement et Ingénierie Touristique

ORT : Observatoire Régional des Transports

OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

PEB : Plan d'Exposition au Bruit

PKT : Passager-kilomètre-transporté : le produit du nombre de passagers transportés par la distance parcourue en km

SAEM : Société Anonyme d'Économie Mixte

SAGEB : Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais

SEVE : Société d'Exploitation de Vatry-Europort

STDM : Société des Transports Départementaux de la Marne

TGV : Train à Grand Vitesse

TKT : Tonne-Kilomètre-Transportée : le produit du nombre de tonnes transportées par la distance parcourue en km (selon la règle générale d'équivalence de 10 passagers (bagages compris) pour une tonne de fret).

TNSA : Taxe sur les Nuisances Aériennes

UAF : Union des Aéroports Français

UDT : Unité de trafic

ZAC : Zone d'Activité Concertée

Définitions

Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéroport/aérodrome : Terrain ou plan d'eau (bâtiments, installations et matériels y compris) destinés à être utilisés intégralement ou en partie pour l'arrivée, le départ et le roulage des avions.

Affrètement : L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur. Aux fins des statistiques le trafic est attribué en premier lieu à l'affréteur.

Charter : Exploitant de vols pour le compte d'organismes de voyages à forfait.

Fret : Tout bien, autre que le courrier, les provisions de bord et bagages, transporté dans un avion. Aux fins des statistiques, le fret comprend la messagerie, les colis et valises diplomatiques mais pas les bagages des passagers. Tout fret, transporté sur les vols passagers ou les services tout-cargo, doit être inclus. Les opérations de camionnage effectuées avec une lettre de transport aérien sont à exclure.

Hub : Plate-forme aéroportuaire dont le trafic de correspondance entre deux vols est très développé.

Passager : Toute personne, à l'exclusion du personnel en service et du personnel navigant, effectuant un déplacement en avion.

Passagers locaux : Total des passagers à destination et en correspondance.

Passagers en transit direct : Passagers qui, après une escale de courte durée, continuent leur voyage dans le même avion, sur un vol portant le même numéro de vol que celui sur lequel ils sont arrivés. Dans les statistiques d'aéroport, les passagers en transit direct ne sont comptés qu'une fois ; les passagers transférés dans un autre avion sont comptés, une fois au débarquement et une fois à l'embarquement.

Passagers en correspondance : Passagers arrivant et partant sur un avion différent en moins de 24 heures, ou sur un même avion portant des numéros de vol différents.

Trafic régulier : Trafic traité par les compagnies aériennes sur des vols programmés à intervalles réguliers

Zone de chalandise : Zone d'origine des voyageurs empruntant un aéroport pour commencer leur voyage aérien.

Principaux sites Internet à consulter

SEVE : www.parisvatry.com

Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) : www.dgac.fr

Union des Aéroports Français (UAF) : www.aeroport.fr/

Airports Council International (ACI) : www.aci-europe.org/

Aéroports de Paris: (ADP) : www.aeroportsdeparis.fr/ADP/fr-fr/Passagers/accueil/

International Air Transport Association : www.iata.org/index.htm

Réseau Ferré de France : www.rff.fr

Aéroport de Beauvais : www.aeroportbeauvais.com

Conseil Général de la Marne : www.marne.fr/

Conseil Régional de Champagne-Ardenne : www.cr-champagne-ardenne.fr/

Comité Régional du Tourisme : www.tourisme-champagne-ardenne.com/



Conseil Economique et Social Régional de Champagne-Ardenne

Hôtel de Région

5 rue de Jéricho

51037 Châlons-en-Champagne

Tél : 03 26 70 31 79

Fax : 03 26 21 69 76

Mail : cesr@cr-champagne-ardenne.fr

Site Web : <http://www.cesr-champagne-ardenne.fr>

