

AVANT-PROPOS

Le transport aérien est une activité complexe. Il fait intervenir des dizaines de professions, des pilotes au personnel chargé de mettre les repas sous barquette, en passant par les contrôleurs aériens. Curieusement, les acteurs de ces milieux si variés ne se parlent pas, ou seulement lorsque les choses vont mal. Or il n'est pas envisageable d'envoyer un avion dans les airs sans que chacun des secteurs d'activité concernés déploie son expertise et délivre l'excellence.

Faire partir et arriver un avion à l'heure prévue et en pleine sécurité est un exploit réalisé des milliers de fois par jour. Il faut avoir conscience de la complexité de gestion d'un aéroport pour pouvoir porter un jugement. Or le client ne voit le plus souvent que ce qui va mal – et c'est bien normal, puisqu'il a payé sa prestation. Certes, celle-ci est parfois vendue à un tarif qui ne permet pas de couvrir les coûts ; mais le transport aérien continue, bon an mal an, de progresser de 5 % par an, tandis que la sécurité, en constante amélioration, entrevoit le jour où il n'y aura plus un seul accident d'avion dans le monde.

Au début des années 1990, les experts pariaient sur un arrêt prochain de la croissance. Selon eux, viendrait un moment où le développement du nombre de vols entraînerait automatiquement un accident mortel chaque semaine, de telle sorte que les passagers se détourneraient de ce moyen de transport. C'est le contraire qui s'est produit. À ce jour, plus de 3 milliards de passagers utilisent ce moyen de transport. Dans quinze ans, le nombre de voyageurs sera supérieur à la population terrestre. Et la sécurité ne cesse de se renforcer.

Bien entendu, cela ne va pas sans difficulté. Les grands aéroports deviennent des monstres de complexité, le renforcement des règles de sûreté complique la vie des passagers, les contraintes environnementales pèsent sur toutes les décisions stratégiques... En contrepartie, les prix n'ont cessé de baisser. Le prix moyen d'un vol, toutes destinations confondues, court et long-courriers, est descendu à 220 dollars, soit 25 % de moins qu'il y a dix ans. Le confort, pour sa part, s'est très nettement amélioré, et ce n'est qu'un début : les nouveaux appareils sont de plus en plus confortables et de moins en moins bruyants. Un Airbus 320 des années 2000 fait cinq fois moins de bruit qu'un Boeing 727 des années 1980, or l'un et l'autre transportent le même nombre de passagers : cent quatre-vingts.

De nouveaux venus ont bouleversé le paysage aérien et le confort dans lequel vivaient jusqu'à présent les grands transporteurs historiques. Les compagnies *low cost* ont fait voler en éclats les tarifs court-courriers, en attendant de le faire sur les longs trajets. Les transporteurs du Golfe ont créé de nouveaux standards de services auxquels les compagnies traditionnelles devront bien s'adapter.

Les clients, de leur côté, deviennent plus exigeants et n'acceptent plus de payer les tarifs qui permettraient d'assurer la prospérité de ce mode de transport. Les compagnies aériennes en sont d'ailleurs les premières responsables avec l'invention du *yield management* – la fluctuation des tarifs en fonction de la demande. On a pu voir plus de cent vingt tarifs sur un seul vol Paris-New York. Vous avez dit « excès » ?

Et la France ? En quinze ans, la part du pavillon français sur notre propre marché est passée de 48 % à 36 %. Autrement dit, les compagnies françaises ont perdu près de 1 % de leur marché chaque année, au profit de leurs concurrents étrangers. Comment en est-on arrivé là ? Ce déclin est-il inéluctable ? Quelles sont les pistes pour redresser la situation ? Quelle est la part de responsabilité des transporteurs ? Et celle de l'État ?

Reconnaissons que la situation n'est pas brillante.

Commençons par les aéroports. Les grandes plateformes françaises – Roissy, Orly – et les principales de province – Lyon-Satolas, Marseille-Provence, Nice-Côte d'Azur et

Toulouse – ont toutes été construites entre 1960 et 1980, avec quelques extensions au début des années 1990. Elles ne sont plus adaptées aux exigences des clients, qui ont pu les comparer avec les équipements étrangers, particulièrement en Asie ou même en Amérique. Les accès des aéroports parisiens sont pour le moins indigents, pour ne pas dire scandaleusement insuffisants.

Et que dire de l'accueil à l'arrivée? Des queues interminables attendent des passagers déjà passablement fatigués par les vols long-courriers. Les autorités de police ont les plus grandes difficultés à faire évoluer leur mentalité pour considérer que les passagers ne sont pas leurs ennemis potentiels, mais des clients qui ont droit à leur considération.

Le contrôle aérien est dans les mains des syndicats qui déclenchent des grèves pour un oui ou pour un non. Leur employeur, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), ne peut que constater les dégâts et rejeter les problèmes sur les compagnies, auxquelles il est demandé de couper drastiquement dans leur programme d'exploitation, même si le nombre de grévistes est peu élevé. La seule perspective d'un contrôle aérien unifié hérisse les contrôleurs, avant même de connaître les éventuelles modalités d'application.

Les compagnies aériennes ne sont pas exemptes de responsabilités. Le transporteur national n'a pas su gérer l'arrivée sur le marché des compagnies à bas coûts et de celles – transporteurs du Golfe pour l'essentiel – à haute qualité de service. Coincé entre les deux segments extrêmes du marché, le haut et le bas de gamme, il ne lui reste plus qu'à adapter ses tarifs aux offres des *low costs* et à relever un niveau d'équipement et de services nécessaire pour garder la clientèle haut de gamme. Or les compagnies françaises ne disposent pas des infrastructures aéroportuaires adaptées. Elles sont de plus confrontées à des règles sociales rigides qu'elles peinent à assouplir et à des charges sociales plus élevées que leurs concurrents. Quant au transport régional, il est passé presque en totalité dans les mains des compagnies étrangères.

Tous les professionnels sont bien conscients de ces faiblesses, mais personne ne prend le taureau par les cornes. Et, pendant ce temps, l'État livre bataille aux écologistes pour

construire à Notre-Dame-des-Landes un aéroport dépourvu de justification économique.

Au fond, c'est bien le rôle de l'État qui est en cause. L'impression domine que, depuis la fin des années 1970, le transport aérien n'est plus une donnée stratégique pour la France. L'État, démissionnaire, ne s'occupe que de très loin de ce secteur d'activité. Combien de ministres des Transports ont avoué n'y rien connaître? Ils s'en remettent à leur conseiller, le plus souvent un jeune cadre tout droit venu de la DGAC, sans aucune expérience de cette activité. Comment expliquer autrement la démission des autorités quant à la nécessaire coordination entre les entreprises qui concourent au transport aérien? Les aéroports, les compagnies aériennes, la SNCF et la RATP, le contrôle aérien: chacun travaille dans son coin, ne regardant que ses intérêts propres. C'est pourtant à l'État d'assurer qu'ils se coordonnent.

Comment justifier que le fameux CDG Express dorme dans les cartons depuis près de vingt ans? Que l'aéroport d'Orly, qui peut accueillir 400 000 mouvements par an, soit bloqué administrativement à 250 000, au prétexte de protéger les populations riveraines, alors que Roissy est géré par des quotas de bruit et que les appareils les plus anciens, donc les plus bruyants, sont dirigés sur Orly? Pourquoi les compagnies aériennes doivent-elles supporter des taxes et des charges salariales qui les mettent dans l'incapacité de lutter à armes égales avec leurs concurrents? C'est encore à l'État de décider s'il veut continuer à les affaiblir. Pourquoi, enfin, alors que la France est le premier constructeur d'hélicoptères, laisse-t-on encore des villes de moyenne importance sans liaisons aériennes régulières, alors qu'elles pourraient être reliées à l'aéroport le plus proche par des vols d'hélicoptère de moins de 30 minutes?

Fondateur d'APG, premier réseau mondial de services commerciaux et de distribution aux compagnies aériennes de toutes tailles et de toutes nationalités, présent dans plus de cent pays, je bénéficie d'un poste inégalé pour observer ces évolutions.

Chaque semaine, je publie un éditorial en lien avec une nouvelle qui a attiré mon attention. Je suis entièrement libre de mes propos, qui n'engagent que moi, et mon point de vue

n'est jamais sous influence, sauf peut-être celle des clients dont il se veut le porte-parole.

Ce livre, parfaitement indépendant des grandes institutions françaises et internationales, est un recueil de ces billets d'humeur, rédigés de fin 2012 à début 2017. J'y aborde, sans complaisance, les aspects les plus remarquables du transport aérien mondial. Je m'y intéresse aux aéroports, aux compagnies, aux composantes du transport aérien, mais aussi aux dysfonctionnements que j'ai moi-même subis en tant que passager. Je m'efforce d'y détecter les motivations cachées des différents acteurs, afin d'expliquer leurs décisions, et de documenter au mieux ces éditoriaux, ne serait-ce que pour m'épargner des contestations de la part des sociétés ou des personnes évoquées.

J'espère offrir ainsi au lecteur un accès aux coulisses du transport aérien – à la notable exception de tout ce qui concerne la sécurité des vols, domaine dans lequel j'avoue mon incompetence. Puissiez-vous après cette lecture, en dépit des critiques que je formule, partager mon enthousiasme pour le transport aérien, dont le but principal est de réunir les hommes et, ainsi, d'apporter la prospérité et la paix.

LES AÉROPORTS

Les aéroports sont une composante majeure du transport aérien. Sans aéroport, pas de vol. Ils sont aussi un outil extrêmement complexe, souvent peu accepté par les populations riveraines, même si la plupart y trouvent néanmoins leur travail.

Les Européens se sont laissé distancer dans la course à la qualité et il faut bien reconnaître que, hormis les aéroports espagnols, largement rénovés ces dernières années, les gestionnaires des autres plateformes se sont contentés d'un entretien à minima. Pendant ce temps, les aéroports asiatiques ont créé un nouveau standard de qualité auquel les autres plateformes seront obligées de se soumettre un jour ou l'autre.

Les aéroports sont aussi un outil de régulation des droits de trafic car, même si ces derniers sont largement distribués par les accords d'open sky, ils peuvent être freinés par l'octroi des slots, ces créneaux d'atterrissage et de décollage qui sont à la discrétion des aéroports, lesquels peuvent avoir tendance à s'en servir pour protéger tel ou tel transporteur.

Voilà quelques aspects que j'ai abordés au fil de mes articles hebdomadaires.

LE MARCHÉ DES *SLOTS*

La décision de l'Union européenne n'a pas fait grand bruit, et pourtant elle va sérieusement modifier le paysage du transport aérien européen. Elle vient en effet d'autoriser la vente des *slots* entre les compagnies aériennes et, de plus, elle a pénalisé les abus. Les compagnies qui maintiendront artificiellement des *slots* seront taxées, et il faudra désormais utiliser 85 % des *slots* octroyés pour se les voir maintenir, contre 80 % auparavant.

Depuis des années, nous disons dans ces colonnes que, même si certains responsables de compagnies le niaient, cette libéralisation arriverait à un moment ou un autre. Cette nouvelle disposition est très positive à de nombreux égards.

D'abord, elle va permettre aux transporteurs ambitieux qui disposent d'une abondante trésorerie d'acheter des droits d'opérer sur les principaux aéroports européens. Jusqu'à présent, ils ne pouvaient tout simplement pas le faire, ce qui bridait sérieusement leur développement. Il y a d'ailleurs peu d'aéroports concernés en Europe, mais ce sont les plus saturés. Citons dans le désordre Londres Heathrow et Gatwick, Paris-Orly, Milan Linate et Düsseldorf. Mais, dans le futur, compte tenu du développement attendu du trafic, de nombreuses autres plateformes viendront s'ajouter à cette liste : Paris-Charles-de-Gaulle, Rome, Francfort, Munich, Madrid, Vienne, Dublin et Amsterdam. Voilà pour les plus sensibles.

Certes, cela n'est qu'un premier pas. Il n'est en effet pas prévu de pouvoir mettre les *slots* aux enchères. Les transporteurs européens ont trop peur des capacités financières des

transporteurs du Golfe. Ainsi, les détenteurs des *slots* seront encore maîtres du choix de leurs clients. Mais gageons que nous sommes partis pour une vraie libéralisation et qu'il serait bien étonnant que ces dispositions n'évoluent pas dans un sens plus libéral dans les toutes prochaines années.

Et c'est très bien ainsi. Ne nous y trompons pas, les astuces pour conserver les *slots*, et par conséquent brider le développement du trafic sur les aéroports concernés, sont nombreuses. Elles consistent, par exemple, à faire utiliser des créneaux horaires par des appareils beaucoup plus petits, juste pour les conserver. Plus intéressante a été la politique d'Air France, qui a suscité la création de sa filiale Transavia essentiellement pour garder dans son giron des *slots* qu'elle était amenée à abandonner à Orly à la suite de l'ouverture du TGV Est. British Airways n'est pas non plus à l'abri des critiques, et la compagnie a été plusieurs fois pointée du doigt par la justice britannique sur plainte de ses concurrents.

Bref, l'application de ces mesures devrait avoir pour effet la possibilité de traiter 28 millions de passagers supplémentaires sur les aéroports saturés concernés dans les dix prochaines années. Certes, le pas est encore modeste, mais il est significatif. Cela est donc bon pour les passagers, mais également pour les aéroports en question, et même pour les compagnies qui seront amenées à céder leurs *slots*.

Voilà bien une possibilité sérieuse d'améliorer les bilans des transporteurs européens, tout au moins des principaux, c'est-à-dire ceux qui sont pour le moment le plus en difficulté. En effet, au lieu de s'acharner à garder des *slots* en maintenant des dessertes déficitaires pour éviter qu'ils ne soient attribués à des concurrents selon l'actuelle doctrine européenne, ils pourront désormais s'en débarrasser en les vendant. J'y vois un double avantage. D'abord, des économies sérieuses faites par des compagnies sur leur programme d'exploitation, puis une recette complémentaire non négligeable en vendant ce qui finalement n'a jamais été acheté. C'est la création d'un véritable « pas de porte » pour les compagnies aériennes. Nul ne doute que, d'ici quelque temps, lorsque la libéralisation aura encore progressé, elles ne puissent l'inscrire à leurs bilans, lesquels s'en trouveront

singulièrement améliorés. Rappelons, si besoin en était, qu'un *slot* convenablement placé sur un grand aéroport peut se négocier jusqu'à 5 millions de dollars.

Cette mesure était attendue. Elle est encore très timide mais va certainement dans le bon sens. Reste à voir à qui ces *slots* seront vendus. Est-ce qu'EasyJet, par exemple, va pouvoir en profiter pour développer son implantation à Orly?

3 novembre 2012



NOTRE-DAME-DES-LANDES, L'AÉROPORT INUTILE

Je ne suis certes pas un adepte des écologistes furieux qui, par exemple, bloquent le développement d'Orly sous des prétextes inconnus et ont pour seul argument leur véhémence, dont ils usent à tout propos. Mais je ne peux pas ne pas m'interroger sur l'utilité de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, dont ils se sont amplement emparés.

Si je ne m'abuse, les premières études relatives à ce projet datent du début des années 1960, à l'époque où la France était en plein renouveau de ses équipements sérieusement malmenés pendant la Seconde Guerre mondiale. L'une des grandes idées pour soutenir ce projet était d'en faire un aéroport de départ transatlantique pour le futur Concorde, dont on oublie trop souvent que la genèse remonte à 1962. Les promoteurs de cet avion du futur avaient bien en tête qu'il serait un peu juste pour traverser l'Atlantique et que, de plus, il allait être particulièrement bruyant. De fait, les quatre moteurs Olympius lancés à pleine puissance faisaient largement plus de bruit que les Boeing 707 ou les Caravelle dont les décibels nous seraient maintenant insupportables. Bref, un emplacement proche des côtes océaniques et capable de recevoir une très longue piste semblait être l'idée parfaite. Il faut dire qu'à l'époque des Trente Glorieuses tout semblait possible, y compris les projets les moins économiques, car la croissance palliait tous les inconvénients.

Mais les temps ont singulièrement changé. D'abord, le rêve du Concorde s'est fracassé à Gonesse. L'appareil aurait d'ailleurs dû être interdit de vol depuis 1979, comme s'est plu à le rappeler la présidente du tribunal de Versailles en rendant son arrêt définitif sur le procès relatif à ce terrible accident. Et puis le transport aérien est passé d'un concept de luxe à une logique grand public. Cela a commencé dès le début des années 1970 avec l'arrivée des Boeing 747. Enfin, nous avons progressivement pris conscience que notre planète était fragile et qu'il fallait la protéger. L'écologie a pris son envol, si l'on peut dire, et il n'est plus possible de concevoir un quelconque projet en matière aéronautique sans prendre cette variable en compte.

Alors pourquoi, dans ces conditions, s'acharner à construire un nouvel aéroport dans la région nantaise? L'actuelle plateforme de Nantes-Atlantique est-elle saturée? Avec un trafic de l'ordre de 3,2 millions de passagers annuels et une seule piste, elle est très loin de prétendre à la congestion, si l'on sait par exemple que l'aéroport de Londres Gatwick traite plus de 30 millions de passagers avec une seule piste également. On me dira que les approches de l'aéroport nantais actuel passent parfois au-dessus de l'agglomération. Mais cela n'est pas nouveau, et les nuisances s'atténuent régulièrement car les appareils sont de moins en moins bruyants et de plus en plus gros. L'emport moyen de passagers a plus que doublé depuis les années 1970.

J'avoue ne pas comprendre l'acharnement de notre actuel Premier ministre [Jean-Marc Ayrault] à réaliser un équipement qui pourrait ressembler furieusement à l'un de ces projets catastrophiques dont la France a parfois le secret. Je n'ai vu à ce jour aucune étude ni article sérieusement documenté à l'appui de cette nouvelle construction. Bien sûr, je ne suis pas dupe : une telle réalisation est certainement amplement supportée par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées qui dirigent les DDE. Leur but est d'aménager à toute force, même s'il n'y a plus rien à construire. À défaut de pouvoir créer de nouvelles autoroutes ou de nouvelles voies ferrées rapides, ils peuvent se reporter sur la construction d'un aéroport.

Reste l'aspect économique. Les chiffres vont de 550 millions d'euros à... plus de 4 milliards d'euros si l'on inclut les

voies d'accès qu'il faudra bien faire de toute façon. Sommes-nous à ce point dans une telle période de prospérité que nous puissions nous lancer dans de telles dépenses? Et à partir de combien de passagers obtiendra-t-on la rentabilité de cet équipement? Je n'ai rien vu de sérieux sur ce sujet.

Alors, je lis que cet aéroport évitera l'engorgement des plateformes de la région parisienne. À qui fera-t-on croire cela? Si c'était vrai, l'aéroport de Lyon-Satolas ne se traînerait pas aux alentours de 8,5 millions de passagers, c'est-à-dire 10 % du trafic d'Orly et de Charles-de-Gaulle, en dépit d'une desserte par TGV qui a coûté les yeux de la tête et s'est avérée peu efficace pour drainer du trafic sur cet aéroport.

Il est possible que l'agitation des écologistes amène le gouvernement à remettre le dossier sur la table et à réfléchir sérieusement à son utilité, laquelle devrait être incontestée, ce qui est loin d'être le cas. Si cela arrivait, alors je pense que, pour une fois, on pourrait remercier les fanatiques de l'environnement.

1^{er} décembre 2012



VISIONNAIRES

Décidément, on ne voit plus quels superlatifs utiliser pour qualifier le nouvel aéroport que le cheikh Mohammed bin Rachid Al Maktoum s'apprête à construire à Dubaï. Posons simplement quelques chiffres. Sa superficie sera de 140 km² – pour comparaison, Roissy, l'aéroport européen le plus étendu, s'étend sur 29 km². Il disposera de six pistes de 4,8 km chacune. Avec ses huit terminaux disposés en barres sur le modèle d'Atlanta, il pourra traiter de 130 à 150 millions de passagers, soit deux fois le trafic de Roissy. Il disposera de la plus grande plateforme de fret mondiale avec la capacité de transférer les conteneurs de l'aéroport vers le port de Dubaï. Avec 12 millions de tonnes traitées chaque année, le DWC (Dubai World Central) représentera un trafic près de six fois supérieur à celui de Francfort.

Le coût de cette infrastructure sera de 33 milliards de dollars, soit huit fois le prix de Berlin-Brandebourg, qui a d'ailleurs tant de peine à entrer en opération. Dans cet ensemble on trouvera, outre l'aéroport, un centre d'affaires colossal, un golf, des usines de maintenance, un centre de recherche, des hôtels, des boutiques, des mosquées et bien entendu des zones d'habitation pour loger le million de travailleurs de tous ordres qui exerceront leur activité dans cette Aeropolis.

Énorme ambition, projet pharaonique, bien dans la mentalité du cheikh Al Maktoum. Mais, pendant ce temps, la croissance de l'actuel aéroport ne va pas s'arrêter. Dès 2018, un terminal sera entièrement réservé aux Airbus 380, dont, faut-il le rappeler, Emirates a commandé plus de cent exemplaires. Et le nouvel aéroport ne tuera pas l'ancien, qui continuera de fonctionner.

Voilà ce qui manque à nos sociétés européennes si frileuses. La vision et l'ambition sont des moteurs économiques très efficaces. Les dépenses de l'Émirat de Dubaï ne vont certes pas trop à la protection sociale, elles sont presque entièrement consacrées aux investissements, et ceux-ci sont les vrais créateurs de richesse. On a oublié cela en Europe, où l'on ne voit plus un seul grand projet et où, si par hasard une grande idée se fait jour, par exemple le TGV Lyon-Turin, il est immédiatement combattu par les forces conservatrices.

Parti de rien, Dubaï est en train de devenir la plateforme centrale du monde. C'est déjà vrai sur le plan aéronautique. Et pourtant, lorsqu'en 1987 a été décidé la création d'Emirates, cet endroit du monde était déserté – c'est le mot. Aucun marché local ne pouvait soutenir un tel projet, mais cela n'a pas arrêté les promoteurs. Tim Clark, l'actuel CEO d'Emirates, résume sa stratégie de manière simple : « Actuellement, 2 milliards d'habitants vivent dans un rayon de 4 heures de vol de Dubaï et 4 milliards dans un rayon de 8 heures de vol. » De son côté, Paul Griffiths, le directeur des aéroports de Dubaï, ne cache pas ses ambitions : « Nous voulons gagner des parts de marché sur les *hubs* européens. » Voilà qui est dit.

J'ai eu la chance de faire intervenir Tim Clark et Paul Griffiths plusieurs fois lors des Cannes Airlines Forum. Ils n'ont jamais caché leurs intentions ni leur stratégie. Au lieu de les croire,

nos responsables européens les ont plus ou moins accusés de maquiller les chiffres (je pèse mes mots). Il aurait sans doute mieux valu les imiter. Je me souviens avoir rencontré Tim Clark juste après son annonce d'achat de quarante-huit A380, et je m'étonnais auprès de lui de l'ampleur de cet investissement. «Voyez-vous, me dit-il, nous avons l'ambition de relier les immenses populations asiatiques avec les grands marchés occidentaux. Eh bien, je vais vous dire, notre commande actuelle sera certainement insuffisante.» Un an et demi après, il commandait encore cinquante-quatre A380.

Il faut arrêter de se lamenter sur notre sort et notre faible croissance. Bien que beaucoup plus petit que le nouveau DWC, Roissy n'en est pas moins une grande plateforme, la plus étendue en Europe. Il y a toute la place pour créer de toutes pièces un ensemble de terminaux entièrement nouveau, qui puisse attirer le trafic aérien vers Paris alors qu'il a tendance à trouver d'autres solutions.

C'est dans les périodes difficiles qu'il faut avoir de grandes ambitions. Sinon, nous continuerons à nous lamenter en soignant nos plaies.

5 janvier 2013



ORLY ET LE GRAND PARIS

Ouf! La décision a été prise par le gouvernement! La crise n'y a rien fait, on construira le Grand Paris. Et c'est très bien. Tant qu'à dépenser de l'argent, autant que ce soit pour des infrastructures elles-mêmes porteuses de richesses supplémentaires. Dans ce contexte, l'aéroport d'Orly paraît être le grand gagnant.

Il faut dire que la situation actuelle n'est pas brillante. En dépit des nombreuses petites améliorations apportées par les patrons de l'aéroport, Franck Goldnadel, nommé ensuite à Roissy, puis Franck Mereyde qui lui a succédé, la plateforme parisienne la plus pratique n'a pas un niveau de prestations suffisant. Les deux terminaux en service ont été construits l'un

en 1960, l'autre en 1972, autant dire une éternité, si l'on en juge par les formidables transformations de la société et plus particulièrement du transport aérien. Tant et si bien qu'Orly a un trafic stagnant à 27 millions de passagers par an.

Certes, tout n'est pas la faute d'Aéroports de Paris. Les politiques s'en sont mêlés, et naturellement ont fait de la démagogie. C'est ainsi que l'on a limité le nombre de mouvements d'Orly à 250 000 par an en 1994 pour des questions de bruit, alors que les appareils actuels ont une empreinte sonore cinq fois inférieure aux avions de l'époque. Bien entendu, l'affaire arrangeait bien Air France, qui ne voulait surtout pas voir British Airways mettre les pieds significativement à Orly. Pour des raisons qui m'échappent, le décret ministériel n'a jamais été modifié près de vingt ans plus tard, alors qu'il aurait tout de même été plus logique de gérer Orly à partir de quotas de bruit, comme cela se pratique à Roissy-CDG. Cela aurait débloqué une situation qui devient de plus en plus ingérable, tout en protégeant, comme cela est normal, les populations riveraines.

Mais, bon an mal an, même avec une croissance de 3 % par an largement inférieure à la moyenne mondiale, il faudra tout de même traiter, en 2020, 35 millions de passagers. Et les exigences des clients du transport aérien ne feront que s'accroître au fur et à mesure de leurs déplacements dans des pays où les aéroports sont de très grande qualité.

Les plans sont prêts et les travaux ont d'ailleurs déjà démarré par la modification des accès à Orly-Sud, qui en ont bien besoin. Ils devraient être terminés en 2018 avec la construction d'un module de jonction entre les terminaux actuels et la création d'une extension du pouce est d'Orly-Sud. En tout, 100 000 nouveaux mètres carrés viendront s'ajouter aux 290 000 actuels, soit tout de même un tiers de plus. Signalons que ces travaux seront entièrement autofinancés par Aéroports de Paris.

Cerise sur le gâteau, la création des infrastructures du Grand Paris permettra d'installer un pôle multimodal à proximité immédiate du module de jonction. C'est ainsi que l'on trouvera la ligne de métro 14 qui traversera tout Paris et permettra de rejoindre Charles-de-Gaulle avec un seul changement, une ligne de tramway et même une jonction TGV. Il en sera ainsi terminé de l'indigente desserte ferrée actuelle qui dépose les passagers à

Pont-d'Orly, soit à 2 km des aérogares, alors qu'un emplacement pour une gare a été prévu par les concepteurs en... 1960.

Reste à voir ce que décideront les autorités gouvernementales quant au nombre de mouvements. Il serait en effet indécent de faire tous ces nécessaires mais coûteux investissements (400 millions d'euros rien que pour Aéroports de Paris), si c'est pour verrouiller le nombre de mouvements à son niveau de 1994. Les populations sont effrayées, paraît-il, de voir arriver de très gros porteurs comme l'A380. Mais Orly accueille déjà le B747, qui est presque aussi gros et qui fait beaucoup plus de bruit que l'A380. Il serait temps que les élus locaux prennent conscience des formidables progrès du transport aérien, faute de quoi l'aéroport stagnera, les clients trouveront des solutions alternatives, les compagnies iront vers d'autres pays plus accueillants et les emplois disparaîtront.

Le signal donné par le gouvernement en approuvant le lancement des infrastructures du Grand Paris est très positif. La volonté d'Aéroports de Paris de moderniser la plateforme d'Orly est réelle et les financements sont trouvés.

Pour une fois que les nouvelles sont agréables, on aurait tort de bouder son plaisir.

10 mars 2013



LES MEILLEURS AÉROPORTS

Il est toujours difficile d'établir un classement des aéroports mondiaux, tant les disparités sont importantes. Et, comme rien de scientifique n'a été développé en la matière, il ne reste que la subjectivité des uns ou des autres. Cela dit, il y a tout de même quelques grandes lignes. Les clients du transport aérien ont bien quelques idées et ils n'hésitent pas à en faire profiter leur entourage. Une fois ces précautions prises, on peut faire quelques constats.

Contrairement aux compagnies aériennes asiatiques qui trustent toutes les premières places dans les classements qualitatifs, les aéroports européens n'arrivent pas à se hisser dans les