

INÉDIT !

Aéroports de Paris a été gravement touché le 23 mai dernier par une catastrophe, l'effondrement d'un élément de la structure de la salle d'embarquement du terminal 2E de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Quatre morts, trois blessés, c'est évidemment toujours trop, mais le bilan aurait pu être plus grave. Deux enquêtes, administrative et judiciaire, sont en cours pour déterminer les causes de l'accident.

Un mois avant, Hubert du Mesnil, le Directeur Général d'Aéroport de Paris, avait bien voulu venir nous parler de cet Etablissement public d'Etat, fleuron de l'aviation civile française, au sixième rang mondial par le nombre de passagers accueillis, au deuxième rang en Europe après Londres, premier mondial. La desserte aérienne du territoire étant un des éléments fondamentaux de la politique confiée à la DATAR depuis quarante ans, le Cercle porte un intérêt tout particulier aux liaisons aériennes, et par conséquent aux aéroports par lesquels elles passent. L'évolution des transports aériens au cours de la dernière décennie (libéralisation et concurrence, développement du phénomène de "Hub") a fondamentalement changé les données de l'aménagement du territoire dans ce domaine. Aussi nous a-t-il paru intéressant de mieux connaître les aéroports parisiens, sur lesquels se concentre plus que jamais le trafic aérien desservant la province.

Toute notre sympathie était déjà acquise à Hubert du Mesnil, pour la chaleur amicale et la disponibilité avec lesquelles il a participé à notre petit déjeuner-débat. Le Cercle est de tout cœur avec lui dans l'épreuve de l'accident de Roissy.

CR

"AÉROPORTS DE PARIS"

Compte rendu du petit déjeuner-débat avec Hubert du Mesnil, le 20 avril 2004

Hubert du Mesnil a accepté avec beaucoup de plaisir l'invitation du Cercle, compte tenu des relations privilégiées, de travail et de cœur, qu'il a toujours eues avec la DATAR. Il éprouvait une fascination particulière pour Olivier Guichard, et pour le style que cet homme exceptionnel a donné à cette spécialité française qu'est l'aménagement du territoire.

Il est Directeur Général d'Aéroports de Paris depuis deux ans et demi, nommé quelques jours après le 11 septembre 2001. Incompétent jusque-là en matière de transports aériens, son expérience venait des transports maritimes et terrestres. A partir de ses souvenirs des autres modes de transports, il a été étonné de découvrir beaucoup de points communs entre aéroports et ports. Il porte plus d'intérêt à la plateforme qu'à l'atterrissage des avions. Chargé en plus des fonctions de Directeur régional de la navigation aérienne, sous l'autorité directe du ministre chargé des transports, il est censé s'intéresser aussi à la circulation des avions, ce qui n'est pas évident.

A son arrivée à AdP, les transports aériens connaissaient une forte crise (commencée il y a trois ans), la première de cette ampleur. La pause dans la croissance est due :

- au 11 septembre,
- aux facteurs de modification des structures économiques.

Longtemps, le problème a été d'accompagner la croissance sans être dépassé. Depuis trois ans, la croissance n'est plus la même, les comportements ont changé.

Qu'est-ce qu'Aéroports de Paris ?

Créé à la fin de la deuxième guerre mondiale (1945), c'est un Établissement Public d'État, dont le chiffre d'affaires annuel atteint aujourd'hui 1,6 milliard d'euros. AdP compte aujourd'hui 8 000 agents, 10 000 en comptant les effectifs des filiales internationales.

Cet établissement public a toujours été autofinancé : il paie lui même ses infrastructures, et a toujours eu des résultats positifs : 100 millions d'euros actuellement. Son histoire est marquée par une succession de constructions d'aérogares, dont le rythme était modulé par celui de l'augmentation du trafic aérien.

Le projet majeur actuel, oublié depuis quinze ans, est la réalisation de la liaison ferroviaire "dédiée" entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle.

Les origines :

Alain BOZEL, dans son rapport "L'aéroport de Paris", rédigé à Londres en novembre 1944 pour le Général de Gaulle, est persuadé que le mode maritime cèdera la place au mode aérien. : il voit dans l'aviation commerciale l'élément essentiel des transports de l'avenir.

Pour prendre toute la place qui lui est promise, l'aviation s'appuiera sur deux leviers :

1°/Le transport aérien proprement dit : les Américains seront les grands gagnants, en raison de l'avance qu'ils auront prise pendant la guerre.

2°/les aéroports : "*nous gagnerons avec les aéroports, dit Alain Bozel au Général de Gaulle, et Paris sera la porte d'entrée en Europe*" - Il se lance dans la rédaction d'un cahier des charges de 30 pages, émouvant à lire soixante ans après. Bozel prescrit déjà un transport dédié, direct, et autonome, entre le centre de la ville et l'aéroport :

"Accès vers Paris - L'effort principal, si coûteux qu'il puisse être, doit tendre à se rapprocher le plus possible de la solution idéale, c'est-à-dire du délai nul de trajet entre l'aéroport et le centre ville. Il est, dès lors, impossible de concevoir l'aéroport relié à Paris autrement que par une route ou un rail direct ; il faut un autostrade ou un rail spécial aboutissant à Paris en souterrain, permettant jusqu'au bout la plus grande vitesse et limitant probablement à une dizaine de minutes la durée du trajet"

C'est exactement ce qu'on est en train de chercher à faire, cette fois-ci pour de bon, on l'espère.

Car le projet ambitieux ainsi prescrit par Bozel a toujours été, jusqu'ici, ramené à des proportions beaucoup plus modestes, pour des raisons politiques, idéologiques, financières, et à cause de la connotation "bourgeoise" qu'a eue longtemps l'utilisation de l'avion. Un élément important, que l'on prend en compte enfin, est que la liaison doit être "dédiée", autonome, et non plus traitée en même temps que les autres besoins de transports en commun entre Paris et la banlieue où se trouve l'aéroport.

Revenons à ce qu'est Aéroports de Paris. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées en ont fait, à titre principal, un organisme constructeur.

La fonction "construction" peut être considérée comme une réussite (même s'il y a discussion sur l'importance peut-être excessive donnée à l'architecture)

Deux autres fonctions, nouvelles, se sont fait jour :

- la fonction "services" : au delà de l'infrastructure, le client final (le passager, pas la Compagnie) et ses attentes sont ce qu'ils sont...

- la fonction "aménagement" : AdP a en charge un domaine de 6 500 hectares !

Dans cette dernière fonction, devrait entrer le problème du logement des quelque 3 000 ouvriers de chantier à l'œuvre en même temps, et aussi des 70 000 salariés (tous employeurs confondus) de la plateforme de Roissy-Charles de Gaulle. Les relations avec les territoires voisins constituent également un problème d'aménagement.

Le problème d'aménagement d'AdP est de même nature que celui des Villes Nouvelles :

- complexité institutionnelle avec les Communes (exercice "normal" de leurs attributions de droit commun : les maires de Roissy-en-France ou de Mitry-Mory sont également les maires d'Aéroports de Paris)

- co-gestion de certains sujets par l'Établissement aménageur avec les élus et responsables locaux...

- ADP doit-il être, doit-il devenir aménageur de plateforme multimodale et multiservices, ce qu'est à l'évidence CDG ?

Dans toutes ces questions, AdP se heurte au cloisonnement intellectuel, aux rigidités modales. Entre SNCF et AdP par exemple : c'est peut-être le principal obstacle à l'intermodalité. Les Anglais n'ont pas toujours tout faux : pour la desserte d'Heathrow, la voie et les trains appartiennent à Airport Authority, et le gestionnaire d'aéroport a été obligé de régler le problème de la desserte terrestre.

La dimension exceptionnelle d'Aéroports de Paris conduit à réfléchir à une approche nationale du Transport Aérien, qui dans le monde entier connaît des transformations étonnantes, sous quatre aspects principaux.

- STRUCTURATION en "HUB"

Air France l'a compris très tôt, et AdP a dû se transformer en "Hub", ce qui est très différent de l'organisation classique des aéroports, "origines" et "destinations" des voyages aériens.

Le "Hub" (NDLR : de l'expression américaine "Hub and Spokes", "Moyeu et rayons" en français) est une gare de triage, c'est très différent, tout est conçu pour qu'il y ait moins de 45 minutes entre deux avions en

correspondance. Ce sont les bagages qui constituent le problème le plus compliqué, traité en sous-sol, dans des salles qualifiées souvent de "cathédrales". Les personnels chargés du tri sont nombreux, ils sont invisibles aux yeux des usagers, ils constituent un milieu socialement sensible, leurs mouvements de grève peuvent tout paralyser par l'accumulation de milliers de valises... On n'en parle pas, mais il y a une différence sociologique flagrante entre le "côté ville" et les sous-sols. Ce sont tous des employés d'entreprises sous-traitantes qui vivent dans des zones de "crispation sociale". Aéroports de Paris assure avec ses techniciens la maintenance des installations mécaniques

- LES GRANDES ALLIANCES

Ce sont des associations de grandes compagnies aériennes.

Air France a créé en juin 2000 "*SKY TEAM*", avec AeroMexico, Delta Airlines, Korean Air, CSA Czech Airlines, Alitalia. L'objectif de l'alliance est de constituer un réseau mondial. Problème pour l'aéroport : regrouper les compagnies membres de l'alliance.

- LES COMPAGNIES "LOW COST"

Concept peu français : nous admettons difficilement le fonctionnement avec des "agents à tout faire". Conséquences pour AdP : ces gens attendent autre chose de l'aéroport, pas de moquette de haute laine par exemple, il faut que ce soit moins cher. Donc très différent de l'objectif "haut de gamme", et plus largement de l'ambiance "luxe" qui sous-tend tous les services des compagnies classiques. L'aéroport a donc la difficile tâche de réaliser les deux modèles en même temps.

- LA CONCURRENCE

- le TGV en "court courrier" (entre Paris et Londres, Bruxelles, Marseille, Bordeaux, Nantes...)
- les petits aéroports (ex : Beauvais : pas cher – Orly est mieux placé, mais plus cher)
- MAIS SURTOUT : concurrence des autres "Hubs" (Francfort, Londres, Amsterdam...) pour les destinations longue distance. Londres est dominant pour la desserte vers les USA et le Moyen Orient. Paris, moins fort sur les USA, est mieux placé sur l'Asie et l'Afrique.

Londres, Paris et Francfort sont les trois premiers aéroports européens.

AdP se place au 6^{ème} rang mondial et au 5^{ème} pour son chiffre d'affaires.

2^{ème} série de questions

- **L'ENVIRONNEMENT** : le développement de l'aéroport est conditionné par l'acceptabilité pour les voisins

Problème de l'équilibre entre les nuisances et les richesses apportées par l'aéroport : des erreurs monumentales ont été commises dans le passé.

Refus des bruits aériens par les Français. Le rejet des nuisances aériennes est souvent passionné et passionnel. Les habitants "lointains" (vallée de Montmorency) sont parfois plus virulents que les habitants proches.

La croissance de l'activité aéroportuaire conduit en première approche à l'idée de construire d'autres plates-formes, d'où le projet de troisième aéroport du Bassin Parisien, actuellement mis de côté. Si l'on renonce à un 3^{ème} aéroport, il faut augmenter la capacité des aéroports existants.

La limitation à 250 000 du nombre de mouvements à Orly, très discutable, présente en outre la difficulté de ne conduire qu'à 210 000 mouvements réellement effectués (annulations,...). En viendra-t-on à l'"over programming", comme l'*over-booking* ? De toute façon, avec le "couvre feu" de 23:00 à 06:00, décidé en avril 1968 et réellement appliqué depuis une bonne dizaine d'années, le trafic d'Orly en nombre de mouvements est sensiblement inférieur à la capacité physique de l'aéroport.

A Roissy, il n'y a pas de limitation en termes d'activité, mais une limitation déjà plus intelligente, en termes de nuisance : le bruit émis par les avions sur l'aéroport ne devra désormais pas dépasser le bruit émis en 2000. C'est très intéressant, car cela conduit à rechercher des avions plus gros (donc moins nombreux pour un même emport de passagers) et moins bruyants (réacteurs plus grands, fréquences sonores plus basses, amortisseurs de bruit). Le recours aux avions plus gros est en outre porteur d'abaissement des coûts par siège offert. Mais les Compagnies vont souvent en sens inverse (maintien des avions de moyenne capacité), à cause de l'importance de l'effet "fréquence" dans la concurrence qui les oppose les unes aux autres.

Une position "pure et dure" pourrait conduire à écarter de Roissy et d'Orly les petits avions (certains n'ont que 15 places !) desservant certaines villes moyennes (Aurillac, Le Puy en Velay, Brive...). En effet, ces avions de petite capacité occupent le même espace que les gros avions, en termes de créneaux de décollage et d'atterrissage, de contrôle aérien, etc. La recette correspondante pour l'aéroport, quasi proportionnelle à la capacité de

l'avion, est très faible. Mais c'est surtout en termes de rareté (créneaux, places de stationnement, portes d'embarquement...) que se pose ce problème.

Le trafic actuel de Roissy, de 500 000 mouvements par an, est générateur de "fantasmes à la croissance du trafic", et de flottement dans la discussion avec les voisins.

On ressent le besoin de rechercher des éléments de dialogue, de contractualiser les rapports entre AdP et ses voisins, dans des contrats "gagnant/gagnant"... On pense aussi à la constitution de "Communautés aéroportuaires" (Legrand).

- TRANSFORMATION D'AÉROPORTS DE PARIS EN SOCIÉTÉ ANONYME

Cette perspective vient de la politique communautaire tendant à généraliser l'appel à la concurrence pour les concessions de services publics, et de la nécessité d'harmoniser les statuts des grands aéroports européens.

ADP fait le pari que l'État se comportera comme un bon actionnaire, dans tous ses rôles (y compris la définition des objectifs)

QUESTIONS-REPONSES

Question : Quid de la capacité de résistance d'AdP aux syndicats de personnels ?

H d M : les syndicats présents sont parfois animés par des considérations idéologiques, leur capacité d'action dépend aussi du contexte politique...Mais ils évoluent aussi, comme les autres.

Observation : La politique des Grands Chantiers, menée par la DATAR de 1975 au début des années 90 pour accompagner la construction de centrales nucléaires, de barrages et du Tunnel sous la Manche, aurait pu utilement aider AdP à mieux résoudre ses problèmes de personnels de chantier, et de relations avec les collectivités de la zone d'accueil de l'aéroport de Roissy.

En ce qui concerne le problème des petits avions, qui assurent la desserte vers Paris d'un nombre important de villes moyennes, il ne faut pas perdre de vue que les Américains eux-mêmes, nos maîtres ès-libéralisme, ont réservé sur certains de leurs grands aéroports près de la moitié des "créneaux" à des dessertes considérées comme indispensables.

H d M : la logique de la concentration et l'attractivité de Paris sont irrésistibles, et par ailleurs la dispersion de la population de province dans une multiplicité de petites villes pose en France un vrai problème d'efficacité du transport collectif.

Réponse à H d M : le mode aérien est justement celui qui peut le mieux s'adapter à cette dispersion, spécifiquement française, de beaucoup de petites villes dans un vaste territoire. Les voies aériennes desservant une petite ville, une fois le petit aéroport réalisé, ne coûtent rien de plus (ou presque), et les avions sont les seuls véhicules de transport présentant un tel écart de capacité, entre le plus gros et le plus petit. Et s'il faut malheureusement encore des contributions financières extérieures pour faire subsister certaines dessertes, on peut imaginer des modalités plus intelligentes que celles des traditionnelles "subventions".

Question : Quid des différentes sortes de subventions dont bénéficient les "Low cost" ?
Et le mariage Air France/KLM ?

H d M : La perspective Air France/KLM a causé au début de grandes craintes aux Pays-Bas, que l'on comprend lorsqu'on connaît l'orgueil que les Hollandais ont placé depuis toujours dans leur Compagnie aérienne, et dans leur aéroport de Schipol. Ces craintes sont bien diminuées maintenant, avec l'imminence du mariage. Une retombée positive sera probablement l'institution de services TGV entre Paris et Schipol.

La desserte d'Amsterdam par l'aéroport de Schipol est un bel exemple de système multimodal. Cela devrait nous inciter, en France, à finir l'interconnexion ferroviaire des TGV en Ile de France.

Les "Low cost" connaissent une croissance astronomique à Londres, première place aéroportuaire au monde. Leur activité s'ajoute aux deux marchés aériens traditionnels de Londres : l'international transatlantique, le Moyen Orient.

Paris a été pénétré par les "Low cost" à la suite du soutien à Air Lib. Air France ne s'oppose pas aux "Low cost". Ces compagnies sont nombreuses et concurrentes. Quant aux subventions qui leur sont versées par certaines villes desservies, c'est une affaire de réglementation européenne, ...et de tribunaux.

Question : On dit que les touristes sont mal traités dans les aéroports de Paris, et les chiffres les plus récents du tourisme en France sont en baisse.

H d M : C'est un peu vrai, malheureusement.

Anecdote du "Je vous déteste !", jeté par un touriste mécontent de la propreté des toilettes et agacé par la prétention de l'architecture.

Il apparaît que les touristes ne sont pas très sensibles à la conception architecturale des aéroports, qui a pourtant été longtemps la principale, sinon la seule préoccupation des constructeurs d'AdP.

Le touriste souhaite :

- le sourire : ce n'était pas une spécialité française.
- des toilettes propres : elles laissent encore à désirer à Paris.
- des plantes : les aéroports ont longtemps été purement minérales.
- de la moquette : longtemps interdite par les architectes français, qui préféraient des sols en carrelage et des murs en béton.

Pourtant, AdP vend dans le monde entier de la conception d'aéroports...

Question : Quel sera l'impact de l'Airbus A 380 ?

H d M : Ce sera très probablement un succès, et AdP compte bien être parmi les acteurs de ce succès. Dans l'immédiat, des adaptations de l'infrastructure sont nécessaires (pistes et taxiways), pour 100 millions d'euros. De nouvelles installations terminales (salles d'embarquement, postes de stationnement à trois passerelles) seront réalisées.

Question : Pourquoi appelle-t-on l'aéroport "Roissy" et non "Charles de Gaulle", qui est le nom officiel ?

H d M : L'aéroport se nomme bien "Paris-Charles de Gaulle". Dans le monde entier, l'abréviation IATA est CDG, et dans le jargon c'est "CDG Airport". Mais aucun point ne désigne, ne montre le rapport de l'aéroport avec Charles de Gaulle.

Avec la Fondation Charles de Gaulle, AdP va inaugurer un monument au nom de Charles de Gaulle entre les terminaux E et F. Ainsi, l'erreur sera réparée.

*Compte rendu établi par Claude Rousseau,
avec l'aide de Françoise Salomon*

