

Article publié dans le journal « Les Echos ».

Mercredi 1^{er} Août 2018.

Les aéroports européens sont dépassés par la croissance du trafic aérien

[Bruno Trevidic](#) Le 01/08 à 06:37. Mis à jour à 09:54

A l'instar de l'aéroport de Londres-Heathrow, de plus en plus d'aéroports européens arriveront à saturation dans les prochaines années. – Shutterstock.

Malgré l'appel aux capitaux privés via les privatisations, les aéroports européens n'auront pas la capacité de faire face à la croissance du trafic sur les 20 prochaines années. La saturation des aéroports freinera la croissance des compagnies et aggravera les retards pour les passagers.

Les grands groupes aéroportuaires européens ont de quoi faire envie. A l'instar d'[ADP](#), dont les bénéfices semestriels ont encore bondi de 37 % au premier semestre, le secteur affiche une croissance continue et des marges à deux chiffres. Les grands aéroports ont, en effet, en commun avec les produits de luxe d'être une ressource rare, et donc chère. Sur les 100 principaux aéroports mondiaux de plus de 20 millions de passagers par an, 40 sont déjà proches de la saturation. Et à en croire les perspectives de croissance du trafic aérien, cette pénurie de créneaux aéroportuaires va encore s'aggraver au cours des prochaines années, notamment en Europe.

Un million et demi de vols en trop

Tous les acteurs du transport aérien s'accordent à le dire : à raison de 2 % à 3 % de croissance par an en moyenne, les aéroports européens n'auront pas les moyens de faire face à la croissance du trafic aérien. Tant s'en faut. Selon une étude récente d'Eurocontrol, l'organisme en charge du contrôle du trafic aérien européen, l'écart entre la capacité aéroportuaire en Europe et les besoins des compagnies aériennes pourrait représenter de l'ordre de 1,5 million de vols à l'horizon 2040, soit environ 160 millions de passagers perdus et 8 % de la demande qui ne pourrait être satisfaite.

16 % de capacité supplémentaire sur 20 ans

Et ce, malgré la reprise des investissements et les chantiers en cours dans 111 aéroports européens, qui devraient se traduire par une augmentation de 16 % de la capacité d'ici à 2035 et de 28 % dans les 20 principaux aéroports européens. Car d'ici à 2040, Eurocontrol prévoit une augmentation de 53 % du nombre de vols. Dans le pire scénario - celui d'un quasi-

doublage du trafic aérien en Europe sur les 20 prochaines années, comme ce fut le cas de 1988 à 2008 - c'est 16 % de la demande qui ne pourrait pas être satisfaite en 2040, soit 3,7 millions de vols perdus et 28 grands aéroports européens qui fonctionneraient à la limite de leur capacité, contre six actuellement.

Tous les principaux pays européens sont concernés, y compris la France, même si Roissy-CDG reste l'un des rares grands aéroports disposant d'une capacité de développement sur les dix prochaines années. Selon Eurocontrol, les aéroports français ne seront pas en mesure d'accueillir entre 50.000 et 200.000 vols à l'horizon 2040.

Retards de plus d'une heure multipliés par 7

Pour les passagers, cette saturation des principaux aéroports européens devrait se traduire par des retards plus fréquents et plus importants. Selon Eurocontrol, le retard moyen pourrait passer de 12 minutes durant la période de pointe de l'été dernier à 20 minutes par vol en 2040. Et le nombre de vols retardés de 1 à 2 heures serait multiplié par 7 tandis que le nombre de passagers concernés par ces retards de plus d'une heure passerait de 50.000 par jour cette année à 470.000 par jour en 2040.

La privatisation pour tout remède

Face à cette situation, les gouvernements européens désargentés ont massivement fait appel aux capitaux privés, [via des privatisations partielles ou totales](#). Selon l'Association des gestionnaires d'aéroports ACI, 41 % du trafic mondial passent désormais par des aéroports privés ou semi-privés, et la proportion atteint même 75 % en Europe, championne des privatisations. Le projet concernant ADP s'inscrit donc dans une tendance lourde. Et selon l'ACI, les aéroports privatisés ont effectivement investi 12 % de plus que leurs homologues du public, ces cinq dernières années.

Les redevances s'envolent

Cette situation n'est toutefois pas pour rassurer [les compagnies aériennes, tout aussi inquiètes](#) du manque de capacité aéroportuaire que du coût des investissements nécessaires. « *Entre 2006 et 2016, les charges aéroportuaires (taxes et redevances) ont plus que doublé en Europe, alors que le prix moyen d'un billet d'avion baissait de 8 %* », soulignait récemment le directeur général de l'Association des compagnies aériennes internationales (IATA), Alexandre de Juniac. Et la privatisation n'a rien du remède miracle. Premier aéroport privatisé dès 1987, Londres-Heathrow est aujourd'hui l'aéroport le plus cher et le plus saturé d'Europe... ce qui n'empêche pas British Airways d'y prospérer.

Bruno Trévidic
[@BrunoTrevidic](#)

⇒ Cela plaide, en ce qui nous concerne, en faveur du développement de la plateforme aéronautique de Châteaudun (400 hectares, piste de 2,3 kms de long, proche de Paris...).