

Article Le Figaro. Mardi 25 Septembre 2018.

La hausse du trafic aérien sera si forte dans les vingt prochaines années que les grands aéroports ne pourront accueillir tous les vols.

TRANSPORT

Tourisme de masse en plein essor, montée en puissance dans les pays émergents d'une classe moyenne gourmande de voyages, multiplication des compagnies low-cost sur tous les continents... **Au cours des prochaines décennies, le ciel se chargera d'un très grand nombre de passagers.** Le phénomène s'amplifiera à un point tel que le cadre libéral dans lequel le transport aérien s'est épanoui depuis la fin des années 1970 pourrait être remis en cause. Est-il menacé de saturation, encombré par un trop grand nombre d'avions et de passagers ? Les autorités en charge du contrôle aérien font-elles face à cette formidable croissance ? Les constructeurs aéronautiques, eux, se félicitent de l'appétit de voyage des citoyens de la planète. Leur carnet de commandes est tellement garni que les équipementiers peinent à suivre. De leur côté, les compagnies aériennes se livrent une âpre concurrence pour attirer les passagers, ce qui tire les tarifs à la baisse et les encourage à voyager encore plus. Jusqu'où cette frénésie ira-t-elle sans compromettre la confiance et la sécurité des voyageurs ?

Hausse vertigineuse du Trafic mondial

Dans les années 1960, une poignée de privilégiés, 100 millions de personnes dans le monde, montaient à bord des Caravelle et des Boeing 707 pour avaler en un temps record les centaines et les milliers de kilomètres. Ils partaient pour la plupart d'Europe ou des États-Unis. Depuis, le transport aérien s'est banalisé. Malgré les crises de nature très différente survenues au cours des dernières décennies, rien n'a freiné sa croissance dans le monde. Ni les guerres, ni les crises sanitaires, ni les krachs financiers.

En 1987, le nombre de passagers par an atteignait 1 milliard. En 2005, le cap des 2 milliards était franchi. Le rythme s'accélère. Il n'a fallu que huit ans pour passer à 3 milliards, en 2013. D'après les prévisions de l'Association internationale du transport aérien (IATA), qui représente la majorité des compagnies de la planète, plus de 7 milliards de personnes auront voyagé en 2035, soit le double en quasiment vingt ans. Comment expliquer un tel essor ? D'abord par la démographie des pays émergents. D'après les statistiques recueillies par Airbus, 30 % de leur population avait déjà pris l'avion en 2017. En 2037, cette part devrait passer à près de 85 %. Les classes moyennes chinoises et indiennes « nourrissent » le transport aérien. Elles représentaient seulement 100 millions de personnes en 2007, mais 400 millions en 2017. Ainsi, en Chine, le nombre de voyageurs en avion progresse de 10 % par an depuis 2011. En Inde, la croissance annuelle atteint même 20 % sur les lignes intérieures. Ce dynamisme déplace vers l'Orient le centre de gravité du transport aérien, longtemps situé en Europe. Il devrait atteindre la péninsule arabique dans une vingtaine d'années.

La flotte d'avions doublera en vingt ans

La flotte d'avions s'étoffe pour accompagner la demande mondiale de voyage. Selon les pronostics d'Airbus et de Boeing, **le nombre d'appareils commerciaux - de plus de 100 places - va plus que doubler au cours des vingt prochaines années.** Il devrait ainsi passer de 21 450 en 2018 à 48 000 en 2037. L'essentiel des livraisons prévues pendant les vingt prochaines années, tous constructeurs confondus, ne portera pas sur le renouvellement des anciens appareils des compagnies, souvent trop gourmands en carburant et émetteurs de CO2.

Ces livraisons d'avions alimenteront les nouvelles compagnies et répondront à la croissance des plus robustes. La progression est telle que constructeurs et compagnies anticipent un problème de recrutement de... pilotes pour ces futurs appareils. Selon Airbus et Boeing, l'industrie aura besoin de 637 000 nouveaux pilotes dans le monde d'ici à 2036 !

D'après les prévisions des constructeurs aéronautiques, cet essor profitera surtout au segment des « petits » appareils. Les trois quarts des avions livrés entre 2019 et 2037 devraient ainsi compter moins de 230 sièges. Ce sont les avions de la famille des A 319 et des A 320 d'Airbus, mais aussi les A 220, le nouveau nom des C Series, et les Boeing 737. La faveur de ces « petits modèles » peut surprendre. Ces dernières années, la croissance du trafic aérien pouvait laisser supposer qu'elle profiterait aux gros appareils parce qu'ils transportent un plus grand nombre de voyageurs en occupant moins de créneaux horaires dans les aéroports. Ce scénario n'a pourtant pas été retenu. L'expansion des compagnies à bas coûts, qui effectuent des liaisons

rapides en moyen-courriers et sans correspondances, explique en partie les prévisions des constructeurs pour ces modèles. Mais cela sous-entend que l'espace aérien se chargera davantage avec un nombre plus important de mouvements d'avions.

Une cinquantaine d'aéroports saturés dans le monde

Ce dynamisme posera un problème majeur. Si l'espace aérien paraît peu contraint, les infrastructures aéroportuaires au sol sont sous-dimensionnées. Les principaux aéroports européens (Londres Heathrow, Gatwick, Amsterdam Schiphol, Paris-Orly, Zurich, Manchester, Milan) seront saturés dès 2023 selon les prévisions des constructeurs aéronautiques. Ce sera aussi le cas aux États-Unis, à New York (JFK, La Guardia, Newark) et Washington DC. En Chine, les perspectives sont tout aussi alarmantes à Shanghai, Hangzhou, Shenzhen, Chonqing. Les aéroports au Japon et en Corée du Sud seront aussi en surchauffe.

En Europe, Eurocontrol, qui pilote le trafic aérien du Vieux Continent, a tiré la sonnette d'alarme cet été. Avec leur capacité actuelle, les aéroports européens ne pourront pas absorber la croissance du trafic aérien. En 2040, environ 1,5 million de vols ne pourront pas être programmés en Europe. Ce qui signifie que 160 millions de passagers ne pourront pas voyager faute de pistes, de terminaux et de moyens affectés au contrôle aérien.

Ce manque d'infrastructures aura pour conséquence une dégradation sans précédent du service, avec des retards et des annulations de vols. Cela se traduira aussi par une

perte de « connectivité » - de liaisons aériennes avec le reste du monde - pour les pays concernés et donc par un impact économique. Une hausse de 10 % de « connectivité » dans un pays représente une croissance de 0,5 % du PIB par habitant.

Dans ce contexte, la France est plutôt bien placée grâce à ses aéroports de province qui permettent de délester Paris. Par ailleurs, Roissy-CDG dispose de quatre pistes, ce qui lui laisse une marge de croissance pour augmenter le nombre de décollages et d'atterrissages. Face à ces défis, les gouvernements peinent à agir de manière efficace.

La Commission européenne a pris conscience du défi. Elle a élaboré un projet de ciel unique européen dès le début des années 2000 pour fluidifier le contrôle aérien et éviter la superposition de systèmes nationaux fragmentés. Mais les réticences politiques l'ont enlisé. En revanche, le pan technologique du projet qui améliore l'efficacité du contrôle aérien avec des outils de nouvelle génération, baptisé Sesar, porte ses fruits.

Un autre frein ralentit la montée en puissance du trafic aérien : gestionnaires d'aéroports et compagnies bataillent les uns contre les autres. Les premiers constatent que, dans leur pays d'origine, les anciennes compagnies publiques veulent barrer la route aux nouveaux entrants et ne soutiennent pas toujours la construction de nouvelles infrastructures. Le groupe IAG (British Airways, Iberia...) s'est opposé pendant des années à la construction d'une nouvelle piste à Londres Heathrow, où se trouve pourtant le QG de British Airways, arguant que cela fera grimper le montant des redevances à payer. Quant aux compagnies, elles dénoncent des

redevances aéroportuaires élevées et refusent de financer de nouveaux équipements qui profiteraient à leurs concurrents.

=> Cela plaide pour des plateformes - à la fois complémentaires et d'aménagement du territoire - comme Châteaudun !

#Aéroport

#Châteaudun