

les Cahiers Scientifiques du Transport

N° 47/2005 - Pages 5-9

Guillaume Faburel

L'espace aérien et les aéroports :

l'épreuve des territoires.

Présentation du dossier

JEL : R12, R38, R41, R53, H23, H54, Q51

**L'ESPACE AÉRIEN ET LES AÉROPORTS :
L'ÉPREUVE DES TERRITOIRES.
PRÉSENTATION DU DOSSIER**

GUILLAUME FABUREL

CRETEIL

IUP - UNIVERSITÉ PARIS 12

Sous les effets conjugués de la demande croissante de mobilité et de la libéralisation des mouvements, les trente dernières années ont tout à la fois été marquées, en ce qui concerne le transport aérien, par une croissance générale des trafics (diminution des tarifs par abaissement des coûts directs, diversification des services, *low cost...*) et une restructuration de la géographie des flux selon la logique du *hub and spokes*.

Indéniablement, cette évolution revêt des enjeux considérables, tant par les tendances qu'elle traduit (privatisation des services de transport aérien, décentralisation/autonomisation de la gestion aéroportuaire...) que par les fondements sociétaux de la demande à laquelle elle souhaite répondre, ou encore par ses effets sur les relations entre métropoles, sa contribution au développement économique des espaces régionaux desservis... A ce jour, garantir l'égalité d'accès à l'offre, lutter contre la congestion de l'espace aérien, maintenir l'équilibre entre territoires notamment par des transferts

modaux, prévenir la saturation des équipements aéroportuaires, développer leur desserte et leurs ressources, réduire les pressions environnementales ainsi qu'imaginer l'acceptabilité de nouvelles plates-formes ou des extensions d'équipements constituent quelques-unes des questions qui traversent ce champ d'analyse.

Ceci donne la mesure de la diversité des sujets impliqués par tout questionnement sur l'aérien et sur les équipements aéroportuaires : comportements de mobilité, aménagement du territoire, croissance économique, progrès technologique, politiques publiques, développement durable, et bien d'autres encore. Il en découle des approches disciplinaires multiples, qui s'égrènent depuis les savoirs de l'ingénieur (ex : systèmes de transports) et de l'économie (ex : externalités), jusqu'à l'analyse des politiques publiques (ex : territorialisation des politiques d'infrastructures), en passant par la géographie des transports (ex : réseaux de ville), la sociologie des organisations (ex : gestion des aéroports) ou encore le droit de l'urbanisme (ex : évolution des tissus aux abords des plates-formes).

Ce numéro spécial des Cahiers Scientifiques du Transport n'a logiquement pas pour ambition d'être exhaustif sur la question de l'aérien et des aéroports. Qui peut prétendre l'être ? Toutefois, le degré d'intégration progressive des systèmes (de flux, d'aéroports...) a fondé la posture développée : montrer, dans la mesure du possible, par des approches différentes que la multiplicité des enjeux masque en fait plusieurs tendances lourdes, qui affectent peu ou prou tous les trafics, tous les contextes nationaux et toutes les situations aéroportuaires. Loin de prétendre révéler de quelconques invariants, nous souhaitons plutôt mettre en lumière plusieurs des phénomènes communs qui affectent tant le fonctionnement de l'espace aérien que la gestion aéroportuaire.

Pour ce faire, le choix a tout d'abord été d'ouvrir ce numéro à des analyses étrangères. Cette réunion de diverses expériences était selon nous un gage de mise en visibilité représentative des tendances lourdes. Ainsi, on trouvera, alternativement ou conjointement, des questionnements centrés sur des cas français et/ou étrangers, portant parfois sur des situations particulières, qui par leur exemplarité invitent au questionnement, et à d'autres moments, sur des phénomènes davantage globaux, qui par leur généralité renseignent en retour sur la portée des cas analysés plus isolément. Les différents articles retenus couvrent, de manière comparative ou pas, des réalités américaines et européennes (britanniques, belges et françaises), se saisissent voire confrontent des types de trafics (commerciaux et *low cost*) et des situations aéroportuaires différents, impliquant alors des espaces d'ampleur et d'enjeux non moins divers - depuis la proximité immédiate des pourtours aéroportuaires jusqu'aux géographies internationales des flux, en passant par des intercommunalités d'intérêt, des réseaux de villes ou encore des logiques d'actions supranationales (politique européenne). En ce sens, cette réunion d'expériences multiples rend compte de géographies entremêlées, sans pour autant

se détourner de cultures et modes d'action parfois différenciés.

Toujours dans la perspective de pointer des phénomènes communs ou en passe de le devenir, sans pour autant tourner le dos à des investigations contextuelles plus poussées, le second choix effectué a été de privilégier la diversité des regards disciplinaires. Les multiplicités des enjeux socio-techniques que recouvre la question de l'aérien et des aéroports impose selon nous d'engager un dialogue entre domaines de compétences scientifiques, ainsi que de croiser des savoir-faire. Pari en partie gagné puisque, dans ce numéro : les savoirs ingénieurs et de l'économie côtoient la géographie ainsi que l'analyse des politiques publiques ; les entretiens semi-directifs ou exploratoires rivalisent avec la modélisation spatiale et l'analyse statistique comme méthodes d'investigation ; et les cartes, tableaux et fragments de discours alternent dans les soutiens à l'argumentation.

Il ressort de ces confrontations d'expériences et de regards plusieurs éléments fondamentaux.

Tout d'abord, comme le montre Richard DE NEUFVILLE à partir d'une impressionnante base de données qui couvre plusieurs continents, nous assistons à une segmentation progressive des marchés du transport aérien, et de la géographie des flux, principalement par le développement rapide de l'offre *low cost* et des trafics de fret, accompagné par la spécialisation progressive de certaines plates-formes. Ici, se pose alors notamment la question des possibilités d'adaptation dont disposent les compagnies aériennes et les aéroports plus historiques face à cette tendance. Entre la coordination des offres, l'amélioration des services ou encore l'aménagement des plates-formes, les voies possibles proposées par l'auteur impliquent au premier chef l'acteur « aéroport » et la stratégie de gestion que les opérateurs privilégient.

Frédéric DOBRUSZKES revient quant à lui, par la comparaison de deux cas (Bruxelles Charleroi et Tours), sur la croissance rapide des compagnies et trafics *low cost*, pour montrer à quel point non seulement d'autres intérêts et stratégies, en l'occurrence ici ceux et celles des collectivités territoriales, sont loin d'être neutres dans les choix d'implantation de ces compagnies dites à bas coût ; surtout, à partir d'éléments statistiques, il s'interroge sur l'efficacité de telles stratégies en regard des impacts territoriaux de cette fonctionnalisation de certains équipements aéroportuaires, comparés aux subventions qui leur sont indirectement attribuées et aux discriminations commerciales dès lors susceptibles d'être créées. Nous avons ici alors la mise en lumière du rôle grandissant joué par un autre acteur des aires aéroportuaires dans le devenir de la mobilité aérienne : les pouvoirs publics locaux.

Sandra BOZZANI montre quant à elle tout l'intérêt pour les métropoles faiblement pourvues en services aériens de penser l'intermodalité air-fer comme vecteur de dynamisation et de coordination des espaces urbains (réseaux de ville). Par la comparaison, grâce à la modélisation des temps

d'acheminement et de trajets, de la desserte des principales villes européennes entre d'une part la seule offre de l'aéroport de Lille Lesquin et, d'autre part, celle proposée par l'interconnexion à Roissy Charles De Gaulle et alors les liaisons ferroviaires à grande vitesse au départ de Lille, elle met en lumière la nécessité de potentialiser la logique du *hub and spokes* (plateforme de correspondances). Ici, c'est peut-être moins la capitalisation de la manne aéroportuaire immédiate, donc la seule gestion territoriale de proximité qui intervient, que les fonctionnalités des territoires, et notamment l'importance de la mise en complémentarité des réseaux, ainsi que l'adéquation des stratégies publiques et marchandes à des échelles plus larges, pour aider à la dynamisation des métropoles.

Un autre défi se présente avec une acuité certaine pour le devenir de la mobilité aérienne, et singulièrement pour celle développée par les compagnies aériennes plus traditionnelles : la faible acceptabilité sociale de l'augmentation des capacités d'accueil. Dans cet autre registre de l'immixtion territoriale dans l'arène aérienne, mais ici dans sa dimension plus habitante, Paul HOOPER analyse le caractère présenté comme participatif des Études d'Impacts Environnementaux (EIE), procédures déterminantes pour l'acceptabilité de tout projet d'équipement. Analyse d'entretiens menés avec des acteurs et examen des procédures mises en œuvre à l'occasion du projet de nouvelle piste à l'aéroport de Manchester sont mis à l'épreuve des analyses européennes sur la démocratie participative en matière de projets de transport. Il montre certes que malgré les efforts fournis par l'opérateur (sur injonction légale et par des initiatives plus nouvelles) la procédure demeure sujette à caution chez les riverains, mais surtout que la coordination par l'encadrement politique doit s'affirmer pour éviter un usage stratégique de ce type de dispositifs par les opérateurs.

Enfin, dans le dernier article, nous proposons de poursuivre l'effort d'investigation sur les situations de tensions entre acteurs aéroportuaires et les enjeux qu'elles représentent pour la mobilité aérienne. Le texte analyse le rôle des savoirs et expertises officiels légitimes dans la genèse des conflits, à partir du cas de Roissy CDG, mis en parallèle avec d'autres situations aéroportuaires (nord-américaines). Nous montrons à partir de retours d'expériences et d'entretiens avec des acteurs que l'une des causes premières des tensions survenues ces dernières années autour de nombre de plates-formes est l'usage politique des savoirs et expertises techniques, dans le cadre d'un référentiel normatif longtemps dominant chez les intervenants du monde aérien et de leurs autorités de tutelle. Ayant analysé en quoi ce référentiel a conduit, par transcodage, à en forger un autre, d'opposition, lui-même arrimé non plus à des savoirs mais à des expériences profanes, le propos s'achève sur le besoin d'impliquer d'autres connaissances et savoir-faire, de revisiter le rôle de l'expertise dans les processus décisionnels, en vue de potentialiser la concertation et la coordination comme moyens d'élaborer des compromis, notamment sur l'internalisation (principe pollueur-payeur).

Au final, la succession de ces contributions donne à voir au moins un trait commun aux multiples situations relayées, elles-mêmes abordées selon différentes traditions disciplinaires. Ce trait, qui tisse le fil conducteur de l'organisation de ce numéro des Cahiers Scientifiques du Transport, indique une tendance lourde à l'œuvre : l'entrée des aéroports, et plus largement des territoires aéroportuaires et aires métropolitaines d'accueil, dans l'arène des débats et alors dans la définition des objectifs concernant la mobilité aérienne.

Là où les évolutions ont longtemps été évaluées de manière quelque peu a-territoriale, là où les décisions et modes de régulations ont été définis sur la base d'enjeux le plus souvent internationaux, là où la distribution des pouvoirs est longtemps demeurée asymétrique... les acteurs du monde aérien doivent depuis peu (à l'échelle de l'histoire de l'aérien) mieux composer avec les réalités et contingences propres aux lieux, lieux dont la caractéristique première est, par cette immixtion, de dorénavant appartenir à de multiples échelles, emboîtées.

Les territoires aéroportuaires s'affirment donc comme un nouvel objet central de l'espace aérien. On comprend mieux alors la multiplication des analyses comparatives menées par les opérateurs et autorités aéroportuaires (rôle du *benchmarking*). On comprend mieux l'importance prise par certaines associations aéroportuaires dans les débats, et surtout les rapprochements engagés entre plusieurs agglomérations en Europe. On comprend, mieux les transferts de compétences qui ont pu survenir ces dernières années, vers le secteur marchand et/ou vers des collectivités territoriales.

D'où la nécessité de comprendre la segmentation des flux, le rôle des donneurs d'ordres locaux dans cette dynamique et l'intérêt de l'aménagement comme moyen d'action. D'où le besoin d'évaluer plus finement les interrelations spatiales coproduites par les plates-formes et les effets d'entraînement métropolitain ou les externalités à la proximité immédiate des équipements aéroportuaires. D'où le besoin de composer avec les revendications locales et les arrangements politico-administratifs propres aux territoires. Tout ceci pour nourrir des compromis peut-être plus acceptables.

Voilà un champ encore globalement en friche qui se présente à la recherche, celui de la territorialisation des façons de penser (savoirs, méthodes, expertises...) et d'agir (procédures de décisions et types d'action) dans le domaine aérien et aéroportuaire. Et, parce que récent, l'effort d'investigation interdisciplinaire et comparée est à intensifier. Nul doute que d'autres propositions d'articles aux CST viendront prochainement abonder la réflexion.