

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

Montréal, 24 – 29 mars 2003

- Point 1 : Aperçu préliminaire**
1.1 : Historique et expérience de la libéralisation

**EFFETS DE LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN EN
MATIÈRE DE CONGESTION AÉROPORTUAIRE ET DE
NUISANCES ENVIRONNEMENTALES**

(Note présentée par la France)

SOMMAIRE

La présente note expose des mesures qui ont été prises pour accompagner la libéralisation du transport aérien en France, et en atténuer certains phénomènes en matière de congestion aéroportuaire et de nuisances environnementales. L'enseignement qui en a été tiré est qu'il est hautement souhaitable d'anticiper, dans la mesure du possible, certains effets pouvant résulter de la libéralisation du transport aérien.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 5.1.

1. INTRODUCTION

1.1 L'objectif de la libéralisation des services aériens est de laisser la liberté aux transporteurs de déterminer et d'adapter leur offre de transport selon leur appréciation du marché et selon la position concurrentielle qu'ils souhaitent adopter.

1.2 En Europe, à la suite du mouvement de libéralisation engagé dès 1986, mais intensifié à partir de 1992, la stratégie des grands exploitants a consisté à :

- densifier les fréquences sur les relations à fort trafic,
- diversifier le réseau des liaisons vers des aéroports secondaires, notamment étrangers.

Le phénomène a donc touché les liaisons tant intérieures qu'internationales.

1.3 En France, l'opérateur historique Air France a dû, dès 1995, faire face à l'arrivée de concurrents du fait de la mise en œuvre de la libéralisation des services intérieurs. La compagnie a

(4 pages)

G:\ATConf.05\ATConf.05.wp.088.fr\ATConf.05.wp.088.fr.doc

répliqué à cette arrivée en créant, en 1996, un service de navettes aériennes sur les principales lignes, dont la fréquence à certaines périodes a été progressivement augmentée à une navette toutes les 30 minutes. Dès lors, les concurrents ont eux-mêmes été amenés à mettre en œuvre des programmes comportant jusqu'à dix vols quotidiens dans chaque sens, quitte à utiliser des petits modules du type Fokker 100. Il faut rappeler que, sur le marché intérieur français, trois axes (Paris – Nice, Paris – Marseille, Paris – Toulouse) correspondent à des flux importants puisque le trafic de chacun (cumulé dans les deux sens) était proche en 1992 de deux millions de passagers par an, pour croître jusqu'à trois millions en 2000.

1.4 L'ouverture du marché du transport aérien a en outre conduit au renforcement ou à la création de plaques tournantes (« hubs ») tant à Paris-Charles de Gaulle (avec Air France) qu'au niveau d'aéroports régionaux (principalement Lyon avec Air France, Bâle-Mulhouse avec Crossair, Nice avec Air Littoral, Clermont-Ferrand avec Régional), ainsi que, plus récemment, au développement de liaisons par des transporteurs à « bas coûts ».

2. EFFETS DE LA LIBERALISATION DU TRANSPORT AERIEN

2.1 Les conditions d'exploitation des principales lignes intérieures en France ont été modifiées comme suit :

a) Le nombre de mouvements a fortement augmenté :

Au-delà de l'accroissement du nombre d'opérateurs, le nombre de vols a considérablement augmenté entre 1992 et 1998 :

- de 40 à 60 vols quotidiens entre Paris-Orly et Nice,
- de 25 à 62 vols sur Paris-Orly – Marseille,
- de 23 à 71 vols sur Paris-Orly – Toulouse.

b) La taille des avions a diminué :

1) Le nombre de vols ayant très fortement augmenté, et ceci plus vite que le nombre de passagers transportés, le nombre moyen de passagers par vol a diminué. De 1992 à 1998, ce nombre a chuté :

- de 160 à 88 passagers sur Paris – Toulouse,
- de 150 à 90 passagers sur Paris – Marseille,
- de 140 à 110 passages sur Paris – Nice.

2) Les compagnies se sont adaptées en diminuant la taille de leurs avions. Ainsi, sur les liaisons au départ de Paris-Orly, les Airbus A300 de 314 sièges (qui assuraient 24% des mouvements en 1992) ainsi que les Airbus A330 de 412 sièges (exploités à partir de 1993) ont été retirés du service et le type d'avion dominant est devenu l'Airbus A320, et ses dérivés (A319, A321), avec 41% des mouvements.

c) La qualité de la desserte a augmenté :

La libéralisation a profité au passager aérien sur trois points :

- celui-ci s'est vu offrir, sur les liaisons principales, la possibilité de choisir entre deux, voire trois opérateurs ;
- le nombre de vols possibles a considérablement augmenté sur les grandes liaisons ;
- le temps d'attente entre les vols a été réduit, la possibilité étant donnée au passager de se reporter facilement sur un vol précédent ou ultérieur (système dit de « navettes » mis en place par Air France).

2.2 Les conséquences ont été les suivantes :

a) Les problèmes de nuisances sonores se sont accrus :

La diminution de la taille des avions a généralement réduit l'impact sonore de chaque vol. La répétition des événements sonores constitue toutefois un facteur aggravant de la gêne perçue par les riverains des aéroports.

b) Les problèmes de congestion aéroportuaire ont augmenté :

La forte croissance du nombre de mouvements s'est traduite par des périodes de saturation de certaines infrastructures aéroportuaires (saturation de pistes, saturation de postes de stationnement des aéronefs, etc...). En effet, les compagnies aériennes ont intensifié leur offre aux heures commercialement les plus attractives (début de matinée/fin d'après midi) qui étaient déjà les plus encombrées. Ces phénomènes de saturation ont été amplifiés par le système de « hub » qui tend à concentrer le trafic dans certaines périodes horaires. Les développements des infrastructures aéroportuaires n'ont pas permis, à eux seuls, de résorber ces situations.

3. MESURES D'ENCADREMENT

3.1 Dans un tel contexte, il est apparu nécessaire d'introduire différentes mesures pour infléchir certains phénomènes résultant de la libéralisation.

3.2 Une approche possible aurait pu consister à introduire des éléments de régulation économique par le biais de la tarification, par exemple la modulation des redevances d'utilisation des infrastructures selon la période de la journée. Jusqu'à maintenant, les autorités françaises n'ont pas retenu cette voie.

3.3 Les autorités de régulation européennes et françaises ont pris des mesures d'encadrement proportionnées aux problèmes rencontrés.

- 1) Au niveau de la Communauté européenne, le règlement n° 95/93 a introduit un système d'allocation des créneaux horaires sur des aéroports particulièrement encombrés classés dans la catégorie des aéroports coordonnés. En application de ce règlement, les autorités françaises ont décidé de classer les aéroports de Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle, Lyon-Satolas et Nice-Côte d'Azur dans cette catégorie. Ainsi s'assure-t-on que les opérateurs ne programment pas plus de vols aux heures de pointe que le système aéroportuaire ne peut physiquement en accepter.

- 2) En complément, les autorités françaises ont mis en place des mesures visant à diminuer la congestion et le bruit à Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle :
- à l'aéroport d'Orly, afin de limiter la pression de la demande de vols en heures de pointe du matin et du soir, les autorités nationales ont imposé une capacité minimale par vol liée au trafic de la liaison concernée (par exemple, pour une liaison de plus de 250 000 passagers par an cette capacité minimale est de 100 places); ce critère s'applique aux transporteurs effectuant plus de quatre allers et retours quotidiens entre Orly et tout aéroport situé dans un Etat où s'applique la réglementation communautaire en matière de transport aérien. Afin de limiter l'impact sur l'environnement de l'activité de cet aéroport situé dans un tissu urbain dense aux portes de Paris, les autorités françaises ont d'autre part décidé de plafonner à 250 000 le nombre de créneaux horaires attribuables dans l'année. L'attribution des créneaux est alors réalisée par application du règlement communautaire sus-mentionné.
 - à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, la croissance soutenue du trafic a appelé une augmentation de capacité avec la construction de pistes supplémentaires, ainsi qu'un ensemble de mesures destinées à contenir les nuisances sonores en particulier pendant la nuit.

4. CONCLUSIONS

4.1 La libéralisation du transport aérien a clairement eu en France des effets positifs pour les consommateurs, mais les autorités nationales et aéroportuaires ont été confrontées à des insuffisances de capacité et à de nouveaux problèmes environnementaux résultant de la forte augmentation du nombre de vols. Elles ont mis en place des mesures permettant d'anticiper ou de contenir ces phénomènes découlant de la libéralisation.

4.2 Cette expérience conduit à recommander d'évaluer à l'avance et d'anticiper, dans la mesure du possible, certains effets pouvant résulter des processus de libéralisation du transport aérien.

5. SUITE PROPOSEE

5.1 La Conférence est invitée à prendre note de certains impacts possibles de la libéralisation sur les infrastructures aéroportuaires et l'environnement.