

LE RÔLE DES AÉROPORTS DANS LA CHAÎNE DE TRANSPORT

Sean D. BARRETT
Département de Sciences Économiques
Trinity College
Dublin
Irlande

LE RÔLE DES AÉROPORTS DANS LA CHAÎNE DE TRANSPORT

SOMMAIRE

INTRODUCTION - LES AÉROPORTS : UN MAILLON OUBLIÉ DANS LA CHAÎNE DE TRANSPORT	47
1. L'INTERFACE COMPAGNIE AÉRIENNE-AÉROPORT	47
1.1. L'interface entre les aéroports et les compagnies aériennes qui ne sont pas en concurrence	48
1.2. L'interface entre l'aéroport et les compagnies aériennes en concurrence dans un marché déréglementé	49
1.3. Les besoins des compagnies aériennes déréglementées en matière d'infrastructure aéroportuaire.....	50
2. PASSAGERS, COMPAGNIES AÉRIENNES ET AÉROPORTS	54
2.1. Les aéroports en concurrence – l'interface aéroport-compagnies aériennes-passagers	54
2.2. Études de cas sur la concurrence aéroportuaire	55
2.3. Concurrence aéroportuaire potentielle en Europe.....	56
2.4. Les investissements dans les nouveaux aéroports dans un marché concurrentiel.....	57
3. L'INTERFACE PASSAGER-AÉROPORT-COMPAGNIE AÉRIENNE.....	58
3.1. Accès aux aéroports par catégorie de passagers.....	60
3.2. Accès du personnel aéroportuaire	63
3.3. Accès aux aéroports en automobile.....	63
3.4. Réglementation de l'accès aux aéroports par les transports publics – réglementation des taxis et des autobus	64
3.5. La part des transports de surface à Heathrow en 2001.....	66
4. FRET, COMPAGNIES AÉRIENNES ET AÉROPORTS	67
RÉSUMÉ.....	69
BIBLIOGRAPHIE.....	71

Dublin, février 2003

INTRODUCTION – LES AÉROPORTS : UN MAILLON OUBLIÉ DANS LA CHAÎNE DE TRANSPORT

C'est tardivement que les économistes ont commencé à s'intéresser ces dernières années à l'économie des aéroports. Auparavant, les aéroports étaient quelque peu négligés, du fait qu'ils étaient considérés comme une partie relativement peu importante, à la fois de l'administration et du voyage aérien. Toute la fascination que le voyage par avion exerçait sur le public était suscitée par les compagnies aériennes, leurs dirigeants et le personnel navigant, mais pas par les aéroports. Les patrons des compagnies aériennes publiques sont devenus des personnalités en vue dans leur pays, comme leurs rivaux du secteur privé, qu'il s'agisse de Sir Freddy Laker, ou de Michael O'Leary, de Ryanair, qui a été un de mes étudiants et qui dirige aujourd'hui la compagnie aérienne européenne ayant la plus forte capitalisation boursière. Jamais directeur d'aéroport n'a atteint une telle notoriété.

Les aéroports sont devenus de grandes entreprises commerciales, des acteurs de la croissance économique régionale et nationale dans une économie mondialisée et, pour reprendre le titre qui a été choisi pour cette table ronde, des "nœuds multimodaux".

Dans la chaîne de transport, les aéroports sont en effet le lieu des relations multimodales suivantes :

- a) entre les compagnies aériennes et les aéroports ;
- b) entre les passagers, les compagnies aériennes et les aéroports ;
- c) entre les transports de surface de voyageurs (voitures particulières, taxis, voitures de location, autobus et train), les compagnies aériennes et les aéroports ; et
- d) entre le fret, les compagnies aériennes et les aéroports.

1. L'INTERFACE COMPAGNIE AÉRIENNE-AÉROPORT

L'interface entre les compagnies aériennes et leurs passagers comprenait auparavant des éléments tels que l'efficacité des relations de travail entre l'aéroport et le transporteur, qui reposait notamment sur des mesures de facilitation à l'aéroport pour les compagnies aériennes et leurs passagers, l'exploitation tous temps, ainsi que la disponibilité des pistes, des postes de stationnement et des portes d'embarquement. Aux yeux des passagers, ce qui importait, c'était la récupération rapide des

bagages à l'arrivée, un accès facile aux portes, une bonne signalisation, la livraison rapide de bagages ainsi que des distances raisonnables à parcourir à pied à l'intérieur de l'aéroport. Mais avec l'intensification de la concurrence dans le transport aérien, l'interface entre les compagnies aériennes et les aéroports a commencé à changer. Le contraste observé entre les besoins des transporteurs en concurrence et de ceux qui ne le sont pas en matière de services aéroportuaires a été mis en évidence dans le débat public par les nouvelles compagnies aériennes en concurrence.

1.1. L'interface entre les aéroports et les compagnies aériennes qui ne sont pas en concurrence

L'interface compagnie aérienne-aéroport s'est radicalement transformée depuis la déréglementation du transport aérien. Auparavant, les compagnies ne se faisaient pas de concurrence par les prix. Ce sont elles qui déterminaient à l'avance la capacité du marché et se le partageaient. La surveillance des prix exercée par les pouvoirs publics était molle par rapport à ce qu'elle est devenue ensuite avec la déréglementation. Les compagnies aériennes avaient réalisé la captation de la réglementation, ce qui leur permettait d'exclure les nouveaux entrants et d'échapper à une surveillance efficace des prix.

Lors de la conférence sur l'aviation qui s'est tenue à Chicago en 1944, le rejet des propositions de "ciel ouvert" en faveur d'un système protectionniste a défini le cadre économique dans lequel l'aviation allait évoluer pendant les 50 années à venir. Les marchés internationaux de l'aviation étaient limités à une compagnie aérienne par pays, titulaire d'une licence octroyée par l'État et qui était en général la compagnie nationale, à capitaux publics. Les Gouvernements étaient censés réglementer les tarifs, mais les compagnies aériennes n'ont en fait pas tardé à s'accaparer cette tâche de leur Ministère de tutelle, qui est souvent devenu aux yeux de la population une simple succursale de la compagnie nationale. La capacité et les parts de marché sur chaque route internationale étaient déterminées à l'avance par les compagnies aériennes, qui se partageaient les recettes. Au plan national, les services aériens intérieurs étaient réservés aux transporteurs détenant une licence à cet effet.

Dans un marché où la concurrence par les prix n'existait pas et qui était fermé aux nouveaux entrants, les compagnies aériennes disposaient à la fois des ressources et des motivations pour s'engager dans une concurrence hors prix, par exemple en différenciant les produits ou en se lançant dans de coûteuses campagnes de publicité et de relations publiques. Mais l'organisation non concurrentielle de l'aviation avait également d'autres conséquences néfastes. Que les monopoleurs et les oligopoleurs pratiquent des prix trop élevés, cela n'étonnait guère les économistes ou les consommateurs. Mais que les monopoleurs et les oligopoleurs soient en mesure de pratiquer ces prix trop élevés, parce qu'ils produisaient trop peu, cela était moins bien compris, et l'on ne mesurait pas non plus les conséquences qu'avait pour l'économie dans son ensemble le succès obtenu par un secteur en se mettant en retrait de l'économie de marché normale.

Dans un monde où les compagnies aériennes n'étaient pas en concurrence, la tarification ne consistait pour ces dernières qu'à couvrir leurs hausses de coûts plutôt que de s'attaquer à leur assiette de coûts globale. Comme les aéroports entraient dans cette assiette, ils exerçaient également leurs activités dans un marché où ils étaient exemptés de faire diminuer leurs coûts. Les compagnies aériennes entretenant des relations collusoires devaient desservir les mêmes aéroports, car elles se partageaient les marchés et échangeaient leurs billets. Il s'agissait d'une véritable "Arche de Noé" dans laquelle chaque route aérienne internationale faisait intervenir deux compagnies aériennes, deux aéroports et deux Gouvernements.

Le contrôle de fait des aéroports très fréquentés est passé au comité d'établissement des horaires des compagnies aériennes, en général contrôlé par la compagnie aérienne nationale. Le comité attribuait les créneaux d'aéroport aux compagnies aériennes selon leur ordre d'ancienneté à l'aéroport. Cette abdication des directeurs d'aéroports, qui ont renoncé à gérer les installations dont ils étaient responsables, me semble sans équivalent. Pourrait-on imaginer, par exemple, que sous prétexte que je suis client de longue date d'un magasin, je puisse revendiquer des droits de propriété et m'immiscer dans la gestion de ce magasin. Les créneaux des aéroports pivots peuvent être considérés comme d'importants actifs sur le bilan des compagnies aériennes, même si l'investissement dans la capacité aéroportuaire a été fait par l'aéroport et non par les compagnies.

1.2. L'interface entre l'aéroport et les compagnies aériennes en concurrence dans un marché déréglementé

L'impact de la déréglementation sur les tarifs aériens et la taille du marché était prévisible à la fois du point de vue de la théorie économique et de l'expérience très différente observée sur les marchés monopolistiques et concurrentiels. Dans "La richesse des nations", Adam Smith explique que les monopoleurs pratiquent des prix trop élevés, produisent trop peu et augmentent grandement leurs revenus — en salaires ou en profits — au-delà des niveaux des marchés concurrentiels.

Entre 1938 et 1978, les tarifs du marché intérieur américain du transport aérien inter-États, qui étaient réglementés, étaient deux fois supérieurs à ceux qui avaient cours en Californie, où le Gouvernement de l'État ne posait pas de restriction à l'entrée de nouveaux concurrents sur le marché, par exemple sur la ligne San Francisco-Los Angeles. En Europe, les compagnies charter qui desservaient les destinations soleil et exerçaient leurs activités hors du cadre des ententes réglementant les services aériens internationaux réguliers entre les grandes villes offraient des tarifs qui se situaient entre 32 et 37 pour cent de ceux qu'appliquaient les compagnies régulières sur des distances comparables.

En Europe, c'est sur les liaisons Irlande-Royaume-Uni que la déréglementation, réalisée en 1986, a été la plus réussie. Les tarifs sont tombés de plus de moitié dès le premier jour, soit de 208 à 95.99 livres irlandaises sur la liaison Dublin-Londres. En août 1987, c'est-à-dire au terme de la première année entière écoulée depuis la déréglementation, le nombre de passagers, qui était statique entre 1978 et 1985, a augmenté de 92 pour cent par rapport à août 1985, qui marquait la fin de la dernière année entière du marché réglementé.

En 1997, la liaison Dublin-Londres enregistrait 4 millions de passagers, devenant ainsi la deuxième route aérienne régulière internationale la plus fréquentée du monde après Tôkyô-Taïpei. Le nombre de passagers aériens entre le Royaume-Uni et l'Irlande a dépassé 7.8 millions, contre 6.4 millions entre le Royaume-Uni et la France, 7.1 millions entre le Royaume-Uni et l'Allemagne et 5.2 millions entre le Royaume-Uni et l'Italie.

En 2002, le nombre estimatif de passagers transportés par EasyJet (17 millions) et Ryanair (16 millions) sur le marché britannique équivaut à 84 pour cent du nombre de passagers transportés par British Airways (39 millions). Les gains de productivité ont également été impressionnants. Ainsi, les 15 millions de passagers de Ryanair ont été transportés en 2002 par un effectif de 1 500 salariés. Ce ratio de 10 000 passagers par salarié tranche nettement avec la moyenne de 752 de l'Association des compagnies aériennes européennes. Les gains de productivité ont été réalisés grâce à la sous-traitance de nombreuses fonctions, comme les services d'escale et la maintenance, à des entreprises spécialisées, en faisant que les heures de vol des pilotes et du personnel navigant

commercial se rapprochent davantage du maximum autorisé, et en éliminant certains éléments de l'assiette des coûts, comme le service en vol, la classe affaires, l'attribution des sièges, les agents de voyage et l'exploitation de plusieurs types d'aéronefs.

1.3. Les besoins des compagnies aériennes déréglementées en matière d'infrastructure aéroportuaire

Les incidences de la déréglementation des compagnies aériennes sur les aéroports peuvent être examinées sous deux angles : la pression sur les coûts aux aéroports établis et les pressions de la concurrence entre les aéroports.

Avec la chute des tarifs aériens consécutive à la déréglementation, la part des services aéroportuaires dans le prix des billets a augmenté. Pour réaliser leurs très importants gains d'efficacité par rapport aux compagnies aériennes établies, les nouveaux entrants ont commencé à exercer des pressions sur leurs fournisseurs de services, dont les aéroports font partie. C'est ainsi que les nouvelles compagnies aériennes ont commencé à contester les redevances aéroportuaires, tout comme elles avaient contesté les tarifs aériens.

Le Tableau 1 indique le niveau des redevances aéroportuaires pour 13 aéroports pivots traditionnels en Europe, dont la moyenne s'établit à 5.91\$ par unité de charge de travail (cette unité correspondant à 1 passager ou à 100 kg de fret). Le Tableau 2, établi par l'Université de Westminster d'après des données fournies par Ryanair, indexe les redevances de 13 aéroports britanniques et de Dublin, et classe l'aéroport irlandais comme le plus cher.

Tableau 1. Recettes aéronautiques des aéroports européens, par unité de charge de travail (1998), en USD

Aéroport	
MAN	11.1
VIE	9.0
HAM	8.6
FRA	8.1
BAA	7.1
ADP	5.7
BRU	5.6
AMS	5.5
CPH	5.0
SEA	4.5
AENA	4.0
ADR	3.8
Aer Rianta	3.4

Source : Warburg Dillon Read (1999).

Tableau 2. **Redevances payées par Ryanair à l'aéroport de Dublin et dans les aéroports du Royaume-Uni (janvier-juin 2000) (moyenne du réseau de Ryanair = 100)**

Dublin	204
Gatwick	179
Birmingham	155
Manchester	122
Luton	119
Stansted	102
Leeds/Bradford	36
Cardiff	31
Bournemouth	<30
Liverpool	<30
Bristol	<30
Prestwick	<30
Teeside	<30
Derry	<30

Source : Université de Westminster.

Les données sur les coûts qui figurent dans les Tableaux 1 et 2 indiquent le type d'évaluation comparative à laquelle procèdent les organismes de réglementation pour se prononcer sur les demandes concurrentes exprimées par les aéroports et les compagnies aériennes, selon lesquelles les redevances aéroportuaires devraient être soit augmentées, comme le réclament les aéroports, soit réduites, comme le demandent les compagnies aériennes.

Le Tableau 2 indique également que les aéroports britanniques de moindre importance perçoivent des redevances plus basses que Gatwick, Birmingham et Manchester. Les données relatives à huit aéroports de province énumérées dans le Tableau après Stansted indiquent que Ryanair a pu obtenir une réduction des redevances aéroportuaires d'au moins deux tiers par rapport à la redevance de Stansted.

Ce nouveau phénomène de négociation des redevances aéroportuaires se substitue à l'application de barèmes fixes. Les nouveaux transporteurs rechercheront les aéroports où il existe une capacité excédentaire importante pour tenter de négocier des réductions. Les exploitants d'aéroports évalueront s'ils peuvent tirer un gain net d'un accroissement de leur volume d'activité. Un excédent de capacité aéroportuaire peut être la conséquence d'un surinvestissement dans le passé, de l'utilisation des aéroports comme outils de développement local et régional par les administrations municipales et provinciales et les chambres de commerce, de la conversion d'anciens aéroports militaires en aéroports civils ou d'un accroissement des investissements du secteur privé dans le secteur aéroportuaire.

Borgo et Bull Larsen (1998) ont fait remarquer qu'historiquement, "dans l'ensemble de la chaîne de valeur du transport aérien, les seuls acteurs ne réalisant pas de rendement intéressant étaient les compagnies aériennes elles-mêmes. Pour s'approprier leur juste part de cette valeur, celles-ci doivent engager une restructuration de la chaîne de valeur, afin d'y améliorer leur position. (59)". Selon Borgo et Bull Larsen, entre 1992 et 1997, les compagnies aériennes ont collectivement enregistré un rendement de 6 pour cent de leur capital, contre 17 pour cent pour les aéroports privatisés tels que ceux du groupe BAA, et 27 pour cent de rendement pour les propriétaires des SIR. Les aviateurs et les loueurs d'aéronefs, les services d'escale et les services de commissariat aérien ont également été

beaucoup plus rentables que les compagnies aériennes auxquelles ils fournissaient leurs divers services. Le processus qui caractérise les nouveaux transporteurs, qui ont considérablement réduit leur assiette de coûts internes et se sont ensuite attaqués aux coûts de leurs fournisseurs de services externes, est par conséquent entièrement prévisible selon l'analyse de Borgo et Bull Larsen.

Les nouvelles compagnies aériennes ont commencé à s'interroger sur la valeur du produit aéroportuaire tout comme elles avaient elles-mêmes redéfini le produit des compagnies aériennes en supprimant les repas, les boissons et les journaux gratuits, les sièges réservés et la classe affaires. Ces nouvelles compagnies n'avaient pas besoin de salons ni de passerelles pour avoir accès aux avions, préférant des terminaux simple et peu coûteux, sur un seul niveau. Cette préférence des nouvelles compagnies aériennes pour des installations aéroportuaires sobres et des redevances modiques va accentuer les pressions sur les aéroports, pour qu'ils améliorent la productivité de leur main-d'œuvre et obtiennent un meilleur rendement de leurs investissements. Les nouvelles compagnies aériennes privilégient l'amélioration de la gestion comme élément-clé de l'efficacité des aéroports, ce qui contraste avec la recherche d'un haut de gamme inutile qui caractérisait les investissements des aéroports, avant qu'ils n'aient à répondre aux exigences des compagnies aériennes en concurrence et à bas prix. La réglementation classique du taux de rendement des aéroports a encouragé cette recherche d'un haut de gamme superflu, tandis que la réglementation des aéroports exerçant leurs activités dans un cadre plus concurrentiel prend en compte un objectif fondé sur la formule IPD-X pour maintenir toute augmentation des redevances aéroportuaires en deçà des hausses de prix globales, et limite les dépenses d'équipement, afin de contrôler les choix hauts de gamme non justifiés. Les aéroports ont besoin de mesures de l'efficacité de leur main-d'œuvre et de leurs infrastructures telles que les pistes et les aérogares.

L'une des mesures de l'efficacité des infrastructures aéroportuaires est le débit au comptoir d'enregistrement. Les compagnies aériennes à bas prix ont besoin de comptoirs d'enregistrement moins nombreux, car la phase d'enregistrement est accélérée du fait que l'on a supprimé l'attribution des sièges, les points de fidélité, les billets multidestinations et les échanges intercompagnies. Chez Ryanair, le débit par comptoir d'enregistrement à Dublin est de 130 000 passagers par an, contre 48 000 pour toutes les autres compagnies. Pour enregistrer 25 pour cent du nombre total de passagers au départ, Ryanair n'a utilisé que 11 pour cent des comptoirs d'enregistrement.

A Dublin, le volume d'activité des autres compagnies aériennes comprend un important trafic transatlantique, ainsi que des liaisons vers des pays tiers qui transitent par les aéroports pivots de Heathrow, Amsterdam et Paris, et des correspondances avec huit destinations intérieures. Cette hétérogénéité du trafic nécessitera vraisemblablement davantage de comptoirs d'enregistrement que les simples comptoirs d'enregistrement point à point dont ont besoin les compagnies aériennes à bas prix.

A Stansted, le débit de passagers par comptoir d'enregistrement est de 110 000 pour Ryanair, tandis qu'il est de 70 000 pour les autres compagnies, ce qui indique que, même lorsque les types de trafic sont *grosso modo* similaires, la compagnie à bas prix a besoin d'une infrastructure plus limitée pour ses opérations d'enregistrement.

Hamzaee et Vasigh (2001) ont constaté qu'en 1998, le nombre moyen de départs de passagers par comptoir d'enregistrement pour les dix plus grands aéroports des États-Unis était de 194 000, et que San Francisco en comptait 50 000 de plus. JFK avait le chiffre le plus bas, tandis que Détroit se situait 40 000 passagers en dessous de la moyenne et le reste des aéroports plus ou moins dans la moyenne.

Outre une baisse des redevances aéroportuaires, les nouvelles compagnies aériennes réclament surtout des temps d'escale plus courts, ne dépassant pas 25 minutes. Elles exigent également des aérogares sur un seul niveau permettant aux passagers d'arriver et de partir par la même porte. Elles considèrent les passerelles passagers comme une dépense inutile à éliminer de l'assiette des coûts, de la même façon qu'elles ont supprimé de leur côté ce qu'elles considéraient comme des coûts excessifs sur lesquels elles pouvaient agir, comme la classe affaires, le service en vol, les journaux, l'attribution des sièges et les points de fidélité.

A Dublin, Ryanair a proposé au Gouvernement de construire et d'exploiter sa propre aérogare, conforme à ses normes de coûts, après avoir insisté avec succès pour qu'il examine la question de la concurrence entre les aérogares. Le président-directeur général d'Aer Lingus a souscrit au principe de l'aérogare peu coûteuse en janvier 2003. A l'époque où les compagnies aériennes n'étaient pas en concurrence, Aer Lingus ne critiquait pas ouvertement les aéroports irlandais, car la compagnie, comme les aéroports, était publique.

On peut donc décomposer l'évolution de l'interface entre les aéroports et les compagnies aériennes en quatre phases :

- 1) Les compagnies aériennes ne sont pas en concurrence et appartiennent en général à l'État, les aéroports sont presque tous publics et les décisions relatives aux tarifs, à la taille et au partage du marché, aux redevances aéroportuaires, aux investissements et à l'emploi sont prises au sein de l'appareil gouvernemental.
- 2) Des compagnies aériennes en concurrence s'efforcent par le biais de campagnes publiques de faire baisser les redevances aéroportuaires.
- 3) On assiste à la création d'agences de réglementation des aéroports pour déterminer le niveau des redevances aéroportuaires. Les décisions du régulateur sont en général contestées à la fois par les aéroports et par les compagnies aériennes, les premiers invoquant le risque réglementaire, tandis qu'à l'opposé les secondes insistent sur la captation réglementaire. La notion de risque réglementaire avancée par les aéroports repose sur l'idée selon laquelle l'application d'un code de conduite trop strict par le régulateur fragilise la situation financière des aéroports. Par ailleurs, selon l'argument de la captation réglementaire utilisé par les compagnies aériennes, la réglementation des aéroports, comme cela se passe dans les autres domaines, sera tôt ou tard captée par le secteur aéroportuaire dans l'intérêt des propriétaires et des gestionnaires d'aéroports et aux dépens des usagers, des passagers et des compagnies aériennes.
- 4) La concurrence se développe à l'intérieur des aéroports et entre les différents aéroports en complément de la réglementation aéroportuaire. L'abolition des monopoles sur les services d'escale a introduit une concurrence par les prix dans cette activité à laquelle est attribuable une part importante du prix du billet d'avion, et a réduit la dépendance des nouveaux transporteurs à l'égard des prestataires en place. Il est également possible pour les aéroports d'instituer la mise en adjudication du contrôle de la circulation aérienne en zone aéroportuaire pendant des périodes fixes, ce qui permet de réduire leur l'assiette de coûts. La concurrence entre les aéroports sera examinée ci-après.

L'interface entre la compagnie aérienne déréglementée et l'aéroport peut par conséquent se résumer par les caractéristiques suivantes : faible recette par passager pour l'aéroport dont l'assiette des coûts par passager est limitée, et disparition de bon nombre des éléments constitutifs du produit aéroportuaire classique. Ce que les aéroports peuvent attendre de l'interface avec les compagnies

aériennes à bas prix, c'est la promesse de volumes que les transporteurs traditionnels n'étaient pas en mesure de leur offrir, ainsi que la possibilité de réaliser des recettes supplémentaires auprès des passagers des compagnies à bas prix. Ainsi, comme celles-ci permettent de voyager à bien meilleur compte, leurs passagers sont à même de dépenser davantage dans l'aéroport. De plus, étant donné que ces nouvelles compagnies ont renoncé au traditionnel service en vol gratuit, il existe pour les nouveaux aéroports un créneau pour la vente de produits alimentaires, boissons, journaux et revues à leurs passagers. Également, les compagnies à faibles coûts utilisant en général des aéroports qui sont plus éloignés du centre des villes que les aéroports établis, les nouveaux aéroports ont la possibilité de vendre des services tels que la location de voitures et la vente de billets d'autobus et de train.

Lorsque les nouvelles compagnies aériennes appliquent leurs mesures de réduction des coûts dans les aéroports établis, elles exercent des pressions sur les gestionnaires de ces aéroports, qui ignoraient ces mesures dans les anciens marchés fermés, où la concurrence par les prix n'existait pas et où l'arrivée d'un nouveau transporteur était exclue. Contrairement aux compagnies aériennes établies, les nouvelles compagnies ont également commencé à promouvoir la concurrence entre les aéroports.

2. PASSAGERS, COMPAGNIES AÉRIENNES ET AÉROPORTS

2.1. Les aéroports en concurrence – l'interface aéroport-compagnies aériennes-passagers

Singulièrement, la concurrence aéroportuaire a donné des résultats favorables dans le marché déréglementé de l'aviation en Europe. Ainsi, de nouveaux services à destination d'aéroports auparavant peu utilisés ont gagné en popularité auprès des passagers qui recherchaient un service aérien point à point à bas prix, dont leur permettait de bénéficier l'association d'une compagnie aérienne et d'un aéroport à faibles coûts. Après une certaine hésitation, les directeurs d'aéroports ont consenti à traiter avec les nouvelles compagnies qui recherchaient des aéroports à faibles coûts leur offrant des temps d'escale courts. Les passagers n'ont pas tardé à répondre favorablement à cette nouvelle offre. Indépendamment des meilleurs tarifs qu'ils permettent d'offrir, les nouveaux aéroports ont l'avantage d'être moins encombrés. De plus, les déplacements y sont plus courts entre les transports de surface, le comptoir d'enregistrement et la porte d'embarquement, les passagers y récupèrent plus rapidement leurs bagages et, étant donné que l'activité y est moins intense que dans les grands aéroports, ils risquent moins de s'égarer. Cependant, la réduction du temps passé dans les nouveaux aéroports pourrait être annulée de nouveau par l'allongement de la distance et du temps de parcours nécessaire depuis le centre-ville par rapport aux grandes plates-formes établies. Il arrive que les nouveaux aéroports aient une zone de chalandise propre et qu'un certain nombre de passagers n'aient donc pas à effectuer de longs trajets de surface pour les rejoindre.

Il importe de souligner le rôle crucial des nouveaux aéroports, indépendamment des avantages qui découlent de leur synergie avec les nouvelles compagnies aériennes du point de vue du service et des tarifs. En effet, compte tenu de la pénurie de capacité des aéroports pivots européens et du contrôle que les compagnies aériennes en place exercent sur cette capacité grâce au système d'attribution des créneaux fondé sur les droits acquis, sans les nouveaux aéroports, les nouveaux entrants n'auraient pas été en mesure d'occuper sur le marché la place suffisante pour que la déréglementation donne les résultats escomptés.

2.2. Études de cas sur la concurrence aéroportuaire

i) *Londres*

Dublin-Londres, la route internationale la plus importante en Europe, était pratiquement un monopole pour Heathrow avant la déréglementation de 1986. Depuis, la moitié des 4.4 millions de passagers fréquentant cette route utilisent Luton, Gatwick et London City.

ii) *Glasgow Prestwick*

L'aéroport de Glasgow Prestwick, construit pour le marché transatlantique, accueillait 650 000 passagers en 1976-1977 et seulement 10 000 en 1993. Ryanair, en inaugurant en 1994 un service sur Dublin en concurrence avec le monopole d'Aer Lingus à partir de l'aéroport d'Abbotsinch, a pris 60 pour cent du marché. Les passagers ont mis en balance le parcours terrestre plus long, de 38 miles au lieu de 8, et les tarifs offerts conjugués aux réductions sur le trajet en train ou en autocar vers Prestwick à partir de toutes les villes de l'Écosse. La croissance du marché a été au total supérieure au nombre de passagers de Ryanair à partir de Prestwick. La desserte Prestwick-Stansted, qui relie les deux aéroports secondaires de Londres et de Glasgow, a une fréquence de 10 vols par jour. Ryanair assure maintenant également des services à partir de Prestwick vers Paris Beauvais, Bruxelles Sud, Francfort Hahn et Oslo Torp.

iii) *Nord-Ouest de l'Angleterre*

Barrett (2000) décrit la concurrence entre Manchester, Liverpool et Leeds-Bradford dans les années 1990. Ces aéroports sont situés dans un rayon de 40 miles de Manchester, qui a augmenté régulièrement sa part de marché, jusqu'à atteindre 67 pour cent, depuis qu'il s'est ouvert aux compagnies aériennes à faibles coûts en 1994, tandis que la part de Liverpool culminait à 41 pour cent en 1993.

iv) *Bruxelles Sud* détient les deux tiers du trafic irlandais en provenance de Dublin et de Shannon et 27 pour cent du trafic Londres-Bruxelles.

v) *Francfort Hahn-Stansted* détient 22 pour cent du trafic Londres-Francfort et sert d'aéroport pivot pour 14 routes vers 7 destinations européennes dont 5 en Italie.

vi) *Hambourg (Lubeck)* détient 27 pour cent du marché Londres-Hambourg.

vii) *Stockholm Skavsta et Vasteras* détiennent 31 pour cent du marché Londres-Stockholm.

viii) *Oslo Torp* occupe 23 pour cent du marché Londres-Oslo.

ix) *Venise* : Stansted-Trévisé détient un peu moins de la moitié du marché Londres-Venise.

x) *Milan Orio al Serio* détient actuellement 21 pour cent du marché Londres-Milan.

xi) *Rome Ciampino* a 29 pour cent du marché Londres-Rome.

Si la concurrence entre aéroports est le plus souvent examinée du point de vue de la réduction des tarifs aériens, elle revêt également d'autres dimensions importantes. Les destinations régionales qui bénéficient d'un service direct pour la première fois évitent à un certain nombre de passagers de devoir rejoindre un aéroport pivot très fréquenté, ce qui réduit la congestion des transports de surface et de

l'aéroport pivot en question. Les aéroports nouvellement desservis offrent des temps d'escale de 25 minutes, ce qui accroît la productivité des avions et de leurs équipages par rapport aux aéroports pivots, dont le fonctionnement est soumis aux impératifs des créneaux. Parmi les aéroports de villes secondaires bénéficiant de ce type de nouveaux services, on peut citer Bologne, Pise, Turin, Gênes et Vérone, ce qui s'explique par l'importance de Rome et Milan pour Alitalia, ainsi que Lyon et Toulouse, ce qui correspond à la situation d'Air France, dont les activités sont centrées sur Paris.

2.3. Concurrence aéroportuaire potentielle en Europe

Pour qu'il y ait concurrence entre les aéroports, il faut qu'il existe des aéroports de remplacement et des compagnies aériennes et des passagers désireux de s'associer à la concurrence livrée aux aéroports dominants en place. Comme l'indiquent les études de cas déjà mentionnées, les compagnies aériennes et les passagers sont prêts à changer. La concurrence entre aéroports est virtuellement à même de s'étendre, étant donné la rentabilité des compagnies aériennes à faibles coûts, leur attractivité, mais également l'attractivité des aéroports qu'elles desservent et l'offre de capacité aéroportuaire.

Des études réalisées par le Groupe sur le transport aérien de l'Université de Cranfield indiquent que les possibilités de concurrence entre aéroports en Europe sont considérables (Fewings, 1999), dénombrent en France, au Royaume-Uni et en Allemagne respectivement 32, 34 et 28 aéroports situés à moins d'une heure de transport de surface d'un autre aéroport. D'autres études de la même Université recensent dans 10 pays de l'Union Européenne 131 aéroports éloignés d'un autre de moins d'une heure de transport de surface et 369 de moins de 2 heures. Le Tableau 3 résume une étude de l'Université de Cranfield sur 13 pays comptant 431 aéroports. On constate par exemple que la Norvège dispose de 23 aéroports dotés de pistes de 1 600 mètres ou plus, soit 5.3 pistes pour 1 million d'habitants. Elle possède également 28 aéroports dont les pistes sont de moins de 1 600 mètres, soit 6.5 pistes pour 1 million d'habitants.

Tableau 3. **Dimensionnement des aéroports et des pistes en Europe, 1998**

	Nombre d'aéroports par million d'habitants	
	Longueur des pistes	
	Plus de 1 600 mètres	Moins de 1 600 mètres
Autriche	0.8	0.0
Danemark	1.9	0.4
Finlande	4.1	0.0
France	1.0	0.1
Allemagne	0.3	0.1
Grèce	2.5	1.2
Islande	22.5	26.2
Irlande	1.1	2.5
Italie	0.6	0.1
Norvège	5.3	605
Écosse	1.6	2.1
Suède	4.3	0.7
Royaume-Uni*	0.7	0.3

* Hors Écosse.

Source : Fewings (1998).

L'importante proportion de capacité aéroportuaire relativement inutilisée en Europe traduit la concentration antérieure des compagnies aériennes non concurrentielles aux aéroports pivots, les tarifs élevés qui freinaient la demande, l'offre d'aéroports découlant de la conversion d'aéroports militaires en aéroports civils ces dernières années ainsi que l'utilisation des plates-formes aéroportuares pour favoriser le développement des régions et des villes.

On pourrait également faire valoir que si la capacité inutilisée de l'infrastructure aéroportuaire européenne voyait son utilisation augmenter sensiblement, il s'ensuivrait une nouvelle vague d'investissements dans les aéroports. Cette situation est examinée en 2.4 ci-après.

2.4. Les investissements dans les nouveaux aéroports dans un marché concurrentiel

Les arguments convaincants de Foster/Boyfield contre la privatisation et l'ouverture à la concurrence des aéroports britanniques ont abouti à la privatisation unitaire de la *British Airport Authority* (BAA) en 1987. Ces arguments sont résumés au Tableau 4.

Tableau 4. Les arguments de Foster/Boyfield contre la privatisation et l'ouverture à la concurrence des aéroports, 1984

1. Le contrôle de la planification et les longs délais de mise en œuvre, qui excluent les nouveaux entrants.
2. La diversité des produits.
3. La faible part des redevances aéroportuares dans les coûts des compagnies aériennes, qui rend la concurrence entre aéroports difficiles.
4. Les économies d'échelle qui caractérisent l'exploitation aéroportuaire et qui font que seul un petit nombre d'aéroports peuvent être viables.
5. Le risque de sous-investissement, si c'est le marché qui décide de la mise à disposition des aéroports.

Source : Public Money (1984), General Series 4.

Une partie des arguments de Foster/Boyfield étaient déjà dépassés par les événements au moment où ils ont été formulés. La concurrence entre aéroports a commencé à Belfast, dès le début des années 1980, lorsque l'aéroport de la ville, rattaché à l'avionneur Shorts, est entré en concurrence avec Belfast International. Le London City Airport a été construit au coût de 7 millions de livres en 40 semaines. L'argument concernant les économies d'échelle a également été mis en doute. Manchester, avec 5 millions de passagers en 1982-1983, réalisait des profits de 7.3 millions de livres, tandis que Gatwick, qui accueillait 11 millions de passagers, n'affichait que 775 000 livres de bénéfices. Édimbourg accusait de son côté une perte de 1.3 million de livres avec 1.2 million de passagers, tandis que East Midlands réalisait des bénéfices de 1.1 million de livres avec 900 000 passagers. Stansted, qui avait des revenus 14 fois supérieurs à ceux de l'aéroport rentable de Gloucester-Cheltenham, a néanmoins subi une perte de 4.55 millions de livres.

Il est difficile d'accepter l'argument de Foster qui voulait que la mise à disposition des aéroports selon les mécanismes de marché expose aux risques de sous-investissement. La capacité des monopoleurs à se procurer une rente économique découle de la restriction de la production en deçà du

niveau de production d'un marché concurrentiel. En fait, la congestion observée dans bon nombre des principaux aéroports d'Europe à l'époque indiquait que la mise à disposition monopolistique des aéroports avait entraîné un sous-investissement.

L'évolution de la situation depuis l'ouverture de l'aviation européenne à une concurrence accrue est venue encore affaiblir les arguments de Foster/Boyfield contre la concurrence entre aéroports. En effet, en même temps que les tarifs aériens diminuaient, la part des aéroports augmentait. Les compagnies aériennes à faibles coûts ont réclamé des réductions des redevances aéroportuaires. Ce sont elles qui, avec les passagers, ont favorisé le transfert d'un volume d'activités important vers les nouveaux aéroports. Par exemple, le passager voyageant sur une liaison point à point, qui n'avait pas besoin des installations de transit d'aéroports pivots coûteux, s'est tourné vers les compagnies et les aéroports à faibles coûts. S'agissant de l'argument de la diversité des produits invoqué à l'encontre de la concurrence entre aéroports et selon lequel un nouvel aéroport ne pouvait espérer offrir le même éventail de routes que les aéroports pivots existants, l'expérience a montré qu'en général un quart des passagers considéraient les nouveaux aéroports comme des substituts acceptables, au point que la moitié de la clientèle Dublin-Londres, la route la plus fréquentée d'Europe, choisit d'autres aéroports que Heathrow depuis la déréglementation.

Doganis (1992) s'attendait que "les performances financières des aéroports demeurent meilleures que celles de leurs principaux clients, les compagnies aériennes (xiii)". Lors du Forum mondial sur le développement des aéroports qui s'est tenu à Athènes en 2002, il a conseillé aux autorités aéroportuaires d'"envisager d'attirer des transporteurs à faibles coûts pour occuper la place laissée vacante par les compagnies aériennes ayant fait faillite. L'avenir appartient aux transporteurs à faibles coûts" (Airports International, Vol. 35, 1 ; 13).

En 2001, on pouvait lire dans le *Global Transportation Quarterly Review* du Crédit Suisse First Boston que les aéroports constituaient un investissement à faible risque offrant de bonnes perspectives de croissance, des flux de revenus prévisibles ainsi qu'un potentiel de rentabilité commerciale. (*Jane's Airport Review* ; juillet/août 2001). Ashford décrit la transformation des aéroports, qui ont adopté des méthodes d'exploitation commerciale, ont été constitués en société puis, enfin, privatisés. Les aéroports et compagnies aériennes sous contrôle privé continueront de primer sur les compagnies et aéroports d'État autrefois dominants et disposeront d'un avantage concurrentiel en ce qui concerne l'interface compagnies aériennes/aéroports (2000 ; 45/8).

3. L'INTERFACE PASSAGER-AÉROPORT-COMPAGNIE AÉRIENNE

Une étude de huit aéroports européens a révélé que l'utilisation des transports publics par les passagers variait de 1 pour cent à Lelystad à 41 pour cent à Munich (Navarre, 1906). La moyenne s'établissait à environ 21 pour cent, dont 9 pour cent pour le rail et 12 pour cent pour l'autobus/autocar. Graham fait également état d'autres chiffres pour les transports publics à Oslo (63 pour cent), Zurich (59 pour cent), Amsterdam (42 pour cent), Paris CDG (20 pour cent), Bruxelles (20 pour cent) et Paris Orly (18 pour cent). La part du train et de l'autobus/autocar aux principaux aéroports britanniques – Gatwick, Heathrow et Manchester – en 1998 s'établissait respectivement à 30 pour cent, 33 pour cent et 10 pour cent. A Stansted, la part d'utilisation des transports publics par

les passagers est d'environ un tiers et l'estimation de 2001 pour Heathrow est légèrement supérieure (BAA 2001). A l'aéroport de Dublin, la part d'utilisation des transports publics était en 1995 de 17 pour cent pour les passagers et de 14 pour cent pour le personnel (DKM, 1999).

Une étude réalisée par la CAA sur le choix modal de surface aux trois principaux aéroports britanniques depuis 1972 indique une diminution de longue date de la part de l'autobus et du train dans les trajets à destination et en provenance de l'aéroport et analyse en détail la distribution des trajets par type de passager aérien et par lieu de résidence (Royaume-Uni et étranger).

Le Tableau 5 montre l'évolution de longue date de l'utilisation des transports de surface à trois grands aéroports britanniques entre 1972 et 1998, à savoir Heathrow, Gatwick et Manchester, où le nombre de passagers est passé de 21 à 105 millions au cours de cette période de 27 ans. L'évolution pour chaque mode a été la suivante :

- 1) La voiture particulière a été le mode privilégié aux trois aéroports, avec des parts qui s'établissaient en 1998 à 60 pour cent pour Manchester, 50 pour cent pour Gatwick et 36 pour cent pour Heathrow.
- 2) La part du taxi a augmenté aux trois aéroports : de 5 à 15 pour cent à Gatwick, de 15 à 27 pour cent à Heathrow et de 16 à 28 pour cent à Manchester. Si l'on prend en compte les parts de la location de voitures, soit 3 pour cent à Gatwick, 4 pour cent à Heathrow et 2 pour cent à Manchester, on obtient des parts totales d'utilisation de l'automobile (voitures particulières, taxi et voitures de location) de 70 pour cent à Gatwick, 67 pour cent à Heathrow et 90 pour cent à Manchester. En 1972, les parts étaient de 52 pour cent à Gatwick, 59 pour cent à Heathrow et 83 pour cent à Manchester.
- 3) La part du rail à Gatwick, meilleur des trois aéroports en termes d'accès ferroviaire, est tombée de 37 pour cent à 20 pour cent au cours de la même période. Celle de Manchester variait de 5 à 6 pour cent. Jusqu'à la toute fin de la période, l'accès ferré à Heathrow était assuré par le métro londonien, dont la part est tombée de 20 à 15 pour cent.
- 4) La part de l'autobus à Heathrow a accusé une chute marquée de 32 à 14 pour cent, lorsque le métro a rejoint l'aéroport, puis s'est établie en moyenne à 14.6 pour cent. A Gatwick, elle était de 9 pour cent en début de période et de 10 pour cent à la fin, avec une moyenne de 11.9 pour cent. A Manchester, elle n'a cessé de diminuer tout au long de la période, tombant de 16 à 4 pour cent. La moitié seulement de ce recul de la part de marché est attribuable à la mise à disposition de services ferroviaires vers l'aéroport.
- 5) La part des voitures de location est demeurée stable depuis le milieu des années 70, soit 4 pour cent à Heathrow et 2 pour cent à Manchester. Elle est actuellement de 3 pour cent à Heathrow.

Tableau 5. **Mode de transport utilisé pour accéder aux principaux aéroports du Royaume-Uni, 1972-1998**

	1972	1978	1984	1987	1991	1996	1997	1998
GATWICK								
Voiture particulière	42	42	47	52	52	50	49	52
Voiture de location	5	2	3	3	3	3	3	3
Taxi	5	5	6	7	9	12	13	15
Rail	37	38	32	26	24	20	21	20
Autobus/autocar	2	1	1	0	1	0	0	0
Nombre de passagers en point-à-point (en millions)	5.0	7.2	12.6	17.6	16.8	19.8	21.1	22.9
HEATHROW								
Voiture particulière	39	39	41	40	42	38	37	36
Voiture de location	5	4	5	4	4	5	4	4
Taxi	15	20	20	20	20	24	25	27
Autobus/autocar	32	14	14	15	13	16	16	14
Métro	0	20	20	20	20	16	16	14
Train Express (HEX)	0	0	0	0	0	0	0	3
Autres	2	1	1	1	1	1	1	1
Nombre de passagers en point-à-point (en millions)	14.3	20.8	22.6	26.8	29.8	37.3	38.5	40.6
MANCHESTER								
Voiture particulière	65	71	73	69	68	65	63	60
Voiture de location	2	2	2	3	3	3	3	2
Taxi	16	15	13	16	24	24	15	28
Rail	0	0	0	0	0	5	5	6
Autobus/autocar	16	11	11	11	6	4	4	4
Autres	1	1	1	1	0	0	0	0
Nombre de passagers en point-à-point (en millions)	1.7	2.5	5.0	8.6	11.5	14.0	15.7	16.5

Notes: HEX est entré en activité à l'été 1998 avec un transfert par autocar.
 Dans la catégorie "voiture particulière", on inclut les passagers qui utilisent les navettes gratuites à partir des parcs de stationnement.

Source: Civil Aviation Authority (1999), *Passengers at Gatwick, Heathrow and Manchester Airports in 1998*, CAP 703, Tableau 28.

3.1. Accès aux aéroports par catégorie de passagers

Le Tableau 6 ventile les différents modes de transport de surface utilisés pour accéder aux trois aéroports selon six types de passagers en 1998. On notera un certain nombre d'écarts frappants par rapport à la moyenne à chaque aéroport.

Tableau 6. **Mode de transport utilisé pour accéder aux principaux aéroports du Royaume-Uni, par type de passager, 1998**

	Royaume-Uni			Étranger			Tous les passagers
	Affaires	Tourisme IT	Tourisme autre	Affaires	Tourisme IT	Tourisme autre	
GATWICK							
Voiture particulière	44.2	69.0	58.1	14.1	8.3	26.9	51.7
Voiture de location	5.4	0.4	0.7	10.3	1.0	7.1	2.7
Taxi	22.6	15.6	13.9	14.8	11.4	9.7	14.8
Rail	24.5	9.3	21.4	36.3	33.8	34.5	20.4
Autobus/autocar	3.0	5.6	5.8	28.3	45.4	21.7	10.3
Autres	0.3	0.0	0.0	1.2	0.1	0.1	0.1
Nombre de passagers en point-à-point (en millions)	2.5	8.4	5.9	1.5	0.8	3.6	22.8
HEATHROW							
Voiture particulière	45.3	49.3	48.3	19.9	3.2	26.8	36.6
Voiture de location	4.0	0.6	0.7	7.1	3.2	6.6	4.0
Taxi	30.9	21.3	21.0	39.1	19.7	22.4	26.7
Rail	4.1	1.8	2.6	4.4	0.8	2.8	3.2
Autobus/autocar	5.8	18.5	13.3	14.8	49.7	18.9	14.5
Autres	0.3	0.0	0.1	0.9	0.0	0.3	0.3
Nombre de passagers en point-à-point (en millions)	9.5	2.4	10.4	7.2	1.6	9.6	40.6
MANCHESTER							
Voiture particulière	60.8	61.3	65.4	35.5	34.6	56.3	60.4
Voiture de location	3.3	0.1	0.5	14.8	11.2	10.2	2.2
Taxi	28.4	30.3	23.5	36.6	36.2	13.5	27.5
Rail	5.5	4.0	7.8	7.2	5.4	13.7	6.0
Autobus/autocar	1.3	4.3	2.8	5.5	12.6	6.2	3.7
Autres	0.7	0.0	0.0	0.5	0.0	0.1	0.1
Nombre de passagers en point-à-point (en millions)	2.4	7.9	3.9	1.0	0.1	1.3	16.5

Source: Civil Aviation Authority, *op. cit.*, Tableau 29.

La part d'utilisation de la voiture particulière par les voyageurs d'agrément britanniques à forfait qui partent de Gatwick est de 69 pour cent, soit 1.33 fois plus que le taux d'utilisation de l'automobile pour l'ensemble des passagers de l'aéroport. Avec 8.4 millions de passagers, il s'agit là de la plus importante catégorie d'utilisateurs à Gatwick, qui représente 37 pour cent du trafic passagers total. La

deuxième catégorie de passagers en importance à Gatwick -- "autres voyageurs d'agrément britanniques" --, avec un peu moins de 6 millions de passagers, utilise 1.12 fois plus la voiture particulière que le passager moyen. A Heathrow, l'utilisation de la voiture particulière par les voyageurs d'agrément britanniques est de 1.34 pour les voyageurs à forfait et de 1.31 pour les autres voyageurs d'agrément, qui constituent la plus importante catégorie, avec 10.4 millions de passagers, soit 25 pour cent des 40.6 millions de passagers couverts par l'étude.

Compte tenu de l'intention générale des pouvoirs publics de réduire l'utilisation de la voiture particulière aux aéroports, une étude des voyageurs d'agrément résidant au Royaume-Uni constitue un bon point de départ. A Gatwick, cette catégorie représente 63 pour cent des passagers couverts par l'étude de la CAA.

Le voyage d'agrément à l'étranger présente un certain nombre de caractéristiques précises : son point d'origine est le domicile ; il suppose un volume de bagages important pour un séjour plus ou moins long à l'étranger ; il est relativement peu fréquent et les avantages de l'automobile sont dans ce cas sa disponibilité et sa commodité, l'acheminement direct du domicile à l'aéroport, la sûreté des bagages, une moindre exposition à de mauvaises conditions météorologiques – par rapport à l'arrêt d'autobus ou à la gare ferroviaire -- et moins de changements de mode de transport. A moins que le voyageur aérien n'habite à proximité d'un arrêt d'autobus ou d'une gare, il est probable que son voyage commencera en voiture de toute façon. Il faut ensuite décharger les bagages à l'arrêt de bus ou à la gare ferroviaire, les charger à bord, de nouveau les décharger au point d'arrivée à l'aéroport et les acheminer jusqu'au comptoir d'enregistrement. Si le trajet en autobus ou en train nécessite en outre un changement d'itinéraire ou de mode, les problèmes du voyageur aérien d'agrément s'en trouvent accrus.

La CAA a constaté que sur les 14.3 millions de voyageurs d'agrément britanniques au départ de Gatwick et sur les 12.8 millions partant de Heathrow qui font le trajet à destination et en provenance de l'aéroport en automobile, 46.5 et 57.6 pour cent respectivement ont expliqué que c'était parce qu'on les conduisait ou qu'on allait les chercher. La rapidité, la facilité et le service porte-à-porte ont été mentionnés par 19.5 pour cent des utilisateurs de l'automobile. Exception faite des 8.6 pour cent qui ont choisi la voiture parce qu'elle coûte moins cher, aucune autre des quinze raisons mentionnées par les voyageurs d'agrément britanniques pour décider de se rendre à l'aéroport en voiture ne dépassait les 3.4 pour cent qui avaient pour motif les bagages ou les heures de départ matinales.

S'agissant du voyage d'affaires au Royaume-Uni et à l'étranger, l'utilisation de l'automobile pour les trajets à destination ou en provenance de l'aéroport est étroitement liée au transport assuré par l'employeur. C'était le cas de 45.5 pour cent des voyageurs d'affaires étrangers à Manchester et de 42.8 pour cent de cette même catégorie, plus nombreuse, à Heathrow.

A Gatwick, les passagers des catégories "voyageurs d'affaires étrangers", "voyageurs d'agrément à forfait" et "autres voyageurs d'agrément" utilisent tous le train et l'autobus à Gatwick beaucoup plus que les passagers dans l'ensemble. A Heathrow et à Manchester, les voyageurs d'affaires étrangers choisissent en général davantage le taxi que l'autobus ou le train. Dans ces deux aéroports, les voyageurs d'agrément étrangers utilisent plus l'autobus et le train que la moyenne des passagers en général. La géographie des destinations terrestres des voyageurs d'agrément étrangers aux aéroports est moins dispersée que celle des résidents, dans la mesure où les destinations touristiques sont concentrées dans les centres urbains de forte densité. Ce segment du marché est donc plus facile à servir pour les transports publics.

3.2. Accès du personnel aéroportuaire

Les difficultés d'exploitation des transports publics dans les zones résidentielles à moyenne et faible densité de population sont reconnues depuis longtemps en économie des transports. Dans ces zones, on sera plus enclin à assurer des services de transports publics vers le centre-ville avant d'en instaurer directement vers les aéroports en périphérie. Comme le note Graham (2001), il s'est révélé encore plus difficile de persuader le personnel travaillant aux aéroports d'utiliser les transports publics que les passagers. Ainsi, s'agissant de Heathrow, la proportion du personnel de l'aéroport utilisant l'automobile pour se rendre au travail est de 75 pour cent, contre 41 pour cent pour les passagers (214). A Manchester, 80 pour cent des passagers utilisent l'automobile et le taxi, contre 92 pour cent pour le personnel de l'aéroport (212). A Stansted, à la fin des années 90, la part de l'automobile dans les déplacements du personnel vers l'aéroport était de 99 pour cent. Des propositions visant à porter la part des transports publics de 1 à 4 pour cent misaient notamment sur le développement des transports publics, le paiement d'une prime de 110 livres par an contre la renonciation au stationnement gratuit, des mesures en faveur du covoiturage et l'aménagement de pistes cyclables ainsi que l'instauration d'une "travel card" d'aéroport donnant droit à une réduction pouvant atteindre 80 pour cent sur les tarifs normaux, au coût de 30 livres par mois ou 300 livres par an.

Parmi les 10 000 personnes qui travaillent à l'aéroport, le transfert modal a été limité. Ainsi, en mars 2001, on comptait près de 400 détenteurs de *travel card* et le système de covoiturage regroupait également environ 400 personnes. Les habitations des employés de l'aéroport sont en général largement réparties à la périphérie des aéroports. En outre, le temps de travail dans les aéroports est aménagé sur une période de 24 heures, alors que les transports publics ne sont pas toujours assurés 24 heures sur 24. La tradition veut également que l'on offre le stationnement gratuit au personnel de l'aéroport. Si l'on se fonde sur la règle empirique selon laquelle chaque tranche d'un million de passagers par an génère un millier d'emplois à l'aéroport, un million de passagers de plus à Heathrow générera 410 000 trajets en automobile pour les passagers et 355 000 pour le personnel de l'aéroport. Cette dernière estimation est fondée sur un taux d'utilisation de l'automobile de 75 pour cent pour le personnel et sur 250 jours ouvrables par an, de même qu'un aller-retour vers l'aéroport par employé et par jour ouvrable. (BAA, 2002)

3.3. Accès aux aéroports en automobile

L'automobile est le mode de transport dominant pour accéder aux aéroports. Elle présente de l'intérêt pour les usagers, mais également pour les aéroports, comme source de revenu. L'utilisateur recherche des tarifs raisonnables et un accès facile aux aéroports, comme source de revenu. Une analyse serait nécessaire pour déterminer, si les arguments relatifs au bien-être qui sont invoqués à l'encontre de l'utilisation de l'automobile dans les centres-villes valent également pour l'utilisation de l'automobile à destination et en provenance des aéroports. Lorsque les automobilistes assument les coûts du parcours routier, tels que les coûts d'infrastructure et d'accident, et paient l'intégralité de la taxe de stationnement à l'aéroport, il n'est pas évident que les pouvoirs publics doivent intervenir pour limiter l'utilisation de l'automobile aux aéroports, sans risquer de causer une réduction nette du bien-être économique. Les aéroports sont presque toujours situés à l'extérieur des quartiers d'affaires centraux, où sont en général appliquées des mesures de gestion de la circulation, comme la tarification routière à Singapour et à Londres, et les restrictions normales au stationnement et à l'utilisation de l'automobile dans le centre-ville. Il se peut que le coût social des trajets entre par exemple la banlieue et l'aéroport, autres que ceux qui traversent le centre-ville, et entre les zones rurales et l'aéroport, soit minimal, auquel cas l'application de mesures pour les limiter pourrait engendrer des coûts sociaux plutôt que des avantages.

Cette remarque a pour seul but de souligner que tous les aéroports ne devront pas nécessairement limiter l'accès des passagers ou du personnel en automobile et qu'il faut que pareille décision repose sur des données valables.

En 1998, 2.6 millions de passagers à l'arrivée aux trois grands aéroports britanniques examinés au Tableau 5 ont loué une voiture. La part des utilisateurs de voitures louées était en moyenne de 3.3 pour cent, la plus forte ayant été enregistrée à Heathrow (4 pour cent). Dans les nouveaux aéroports dont les nouvelles compagnies aériennes à bas prix font la promotion, la part des voitures louées est plus importante en raison d'une plus grande utilisation des forfaits avion-voiture, qui constituent une importante source de revenus pour les aéroports.

Aux aéroports, les loueurs de voitures doivent pouvoir bénéficier de prix raisonnables pour la location de comptoirs, d'emplacements visibles et accessibles, ainsi que de parcs de stationnement pour leur parc de véhicules. La profession s'est dite préoccupée, notamment par l'incertitude découlant des systèmes d'adjudication utilisés aux aéroports, ainsi que par le souhait exprimé par certains directeurs d'aéroports d'éloigner les comptoirs des loueurs des aéroports d'arrivée, et parfois carrément de l'aéroport.

3.4. Réglementation de l'accès aux aéroports par les transports publics – réglementation des taxis et des autobus

Dans les aéroports étudiés par la CAA (Tableau 5), la part des passagers à l'arrivée revenant aux taxis était élevée, soit 28 pour cent à Manchester, 27 pour cent à Heathrow et 15 pour cent à Gatwick. Le taxi est prisé par les passagers pour sa commodité, le service porte-à-porte qu'il assure et la facilitation du transport des bagages. L'intérêt du passager à cet égard est de s'assurer l'entière disponibilité de ce service à bas prix. Les prestataires de services de taxi sont toutefois souvent parvenus à réaliser une captation réglementaire. Les nouveaux entrants sont soumis à des restrictions, la valeur de rareté des licences augmente considérablement, et le temps d'attente des passagers s'allonge.

Même lorsqu'il existe une volonté de promouvoir les transports publics, on constate souvent qu'une législation fait obstacle à l'entrée de nouveaux concurrents sur le marché de la prestation des services de transports publics. Le produit des transports publics devient de ce fait plus coûteux, l'offre diminue et les investissements ralentissent, ce qui entre en contradiction directe avec une politique de promotion des transports publics. Ce problème se pose souvent dans le cas du transport par taxi et par autobus.

A Gatwick, le taxi est le deuxième mode d'accès à l'aéroport pour les voyageurs d'agrément. Dans les pays où l'entrée sur le marché du taxi est limitée et où les licences d'exploitation de taxi acquièrent par conséquent une valeur de rareté, l'offre de services de taxi est réduite et les opérateurs en place en tirent des profits supérieurs à la normale. En Irlande, la Cour supérieure a déréglementé le secteur du taxi en novembre 2000, après une période pendant laquelle les nouveaux entrants avaient été soumis à de strictes restrictions depuis 1977, à l'avantage des titulaires de licence en place. La décision légale était fondée sur le droit des personnes d'accéder à une profession pour laquelle ils disposaient de la formation nécessaire, ainsi que sur le droit d'autres citoyens de l'Union Européenne d'avoir accès à une profession, en mettant fin à une politique de restrictions à l'entrée qui favorisait de fait les citoyens irlandais, lesquels détenaient le gros des licences et excluaient les autres ressortissants de l'Union Européenne. Les exclusions à l'entrée ont fait monter la valeur de rareté des licences de taxi à plus de 100 000 euros, ce qui représente le profit au-dessus de la normale découlant de

l'exclusion de nouveaux entrants. L'insuffisance de l'offre de taxis a entraîné de longues attentes. Depuis la déréglementation, le nombre de taxis a augmenté, passant de 3 913 à 11 630 dans l'ensemble du pays et de 2 722 à 9 300 à Dublin seulement.

Une enquête sur la déréglementation du secteur du taxi à Dublin effectué par Goodbody Economic Consultants en 2001 a révélé que plus des deux tiers des personnes interrogées estimaient que la déréglementation était une bonne idée, tandis que 14 pour cent étaient de l'avis contraire. L'enquête a également montré que la déréglementation s'était traduite par des gains de temps importants pour les passagers. En 2001, 48 pour cent des personnes attendaient moins de 5 minutes, ce qui constitue une amélioration considérable par rapport à 25 pour cent en 1997. Après minuit, le temps d'attente moyen dépassait 30 minutes pour 43 pour cent des heures considérées en 1997, contre seulement 6.2 pour cent en 2001. Les temps d'attente étaient inférieurs à 5 minutes pendant seulement 20.3 pour cent des heures considérées en 1997, contre 60.2 pour cent des heures en 2001, après la déréglementation.

L'étude de cas irlandaise indique que les villes ou les États qui limitent l'accès au secteur du taxi ne devraient pas être étonnés de voir que les clients potentiels décident de prendre leur propre voiture, que le service de taxi se détériorera et que les titulaires de licences s'organiseront pour que soient maintenues les restrictions à l'entrée sur le marché.

La déréglementation du secteur du taxi devrait également permettre l'exploitation de services de taxis partagés, de minibus et de limousines, afin d'offrir sur le marché des services de transports publics capables de rivaliser avec la voiture particulière, qui est la forme dominante de transport terrestre à la plupart des aéroports.

Le rapport ISOTOPE, préparé pour le Sommet de l'Union Européenne qui s'est tenu à Lisbonne en 2000, comparait les coûts des autobus dans le cadre du système classique de marché réservé de l'Union Européenne, dans le système réformé d'adjudication en vigueur dans certains États de l'Union Européenne tels que le Danemark, et dans un régime déréglementé comme au Royaume-Uni. L'OCDE (2001) a noté que la mise en adjudication des services publics en 1990 s'était traduite par des économies de 24 pour cent sur les coûts d'exploitation du système d'autobus à Copenhague. Les coûts des trois types d'organisation du marché des transports par autobus estimés dans le rapport ISOTOPE sont indiqués au Tableau 7.

Tableau 7. Comparaison des coûts des services d'autobus par véhicule-kilomètre en 1996 (en euros)

	Coût par véhicule-kilomètre	Indice
Marchés réservés	3.02	100
Marchés réglementés	2.26	75
Marchés déréglementés	1.44	45

Source : Rapport ISOTOPE, 2000.

Si l'on veut accroître la part de marché de l'autobus aux aéroports, le message du rapport ISOTOPE est sans équivoque. Le marché ne doit pas exclure les nouveaux entrants, ni le comportement concurrentiel. Les arguments économiques invoqués à l'encontre de la concurrence dans les services d'autobus datent pour une large part des années 30, alors que les aéroports examinés

ici étaient encore minuscules. Ils ont connu l'essentiel de leur croissance depuis le milieu des années 80, alors que la politique économique dans un grand nombre de secteurs misait de nouveau sur la concurrence comme moteur de l'efficacité. Compte tenu des gains qui découlent de la déréglementation des transports en général, les enseignements à en tirer pour l'action des pouvoirs publics sont que, même dans les pays qui excluent ou limitent la concurrence dans les services d'autobus, il faudrait déréglementer les dessertes des aéroports. Sur ces dessertes, l'autobus a l'avantage de nécessiter un moins grand nombre de passagers par service que le train, ce qui favorise une offre sur des itinéraires moins fréquentés et avec une meilleure fréquence, un réseau potentiel plus important et des coûts plus bas. Heathrow est la deuxième gare d'autobus du Royaume-Uni après la gare routière de Victoria.

Les obstacles à la déréglementation des services d'autobus dans la plupart des pays européens seront vraisemblablement liés à la captation réglementaire réalisée par le secteur des autobus. Il existe une tradition d'intervention de l'État dans les transports publics pour empêcher ou restreindre de façon stricte la concurrence dans le secteur, au bénéfice des transporteurs en place plutôt que dans l'intérêt des consommateurs ou de l'économie dans son ensemble. Au Royaume-Uni, l'accès au marché est plus facile et les subventions sont liées à des routes plutôt qu'à des opérateurs, mais les autorités réglementaires n'ont pas su faire face à la tarification d'éviction pratiquée par les grandes sociétés de services d'autobus contre leurs rivaux de moindre envergure.

Les autorités aéroportuaires qui souhaitent réduire les déplacements en automobile et au contraire stimuler les déplacements en autobus aux aéroports pourraient examiner les différents choix de transport de surface des voyageurs d'agrément à forfait britanniques et étrangers. Ainsi, la part de marché non pondérée pour les trois aéroports examinés par la CAA est de 9.5 pour cent pour l'utilisation de l'autobus par les passagers britanniques contre 35.9 pour cent par les passagers étrangers. Il semble donc qu'il existe certaines possibilités de regrouper les voyageurs britanniques à forfait à l'extérieur du périmètre de l'aéroport, par exemple dans un hôtel, à partir d'où ils pourraient rejoindre l'aéroport par autobus. Les voyageurs d'agrément à forfait étrangers sont de gros utilisateurs des transports publics à Gatwick et Heathrow.

Compte tenu des règles et des prix actuels, une autorité aéroportuaire qui réduirait le nombre de voitures utilisées à l'aéroport devrait absorber un manque à gagner. Une politique générale de tarification routière, comme celle qui a été instaurée dans le centre de Londres le 17 février 2003, récompensera les transports publics pour leur plus grande efficacité d'utilisation des infrastructures, mais il n'entre pas dans mon intention ici de militer en faveur de la tarification routière sur les itinéraires desservant les aéroports. Si les automobilistes aux aéroports couvrent déjà leurs coûts sociaux, il n'y a aucune raison, du point de vue de l'économie du bien-être, d'intervenir pour infléchir ce choix au détriment de l'automobile. Néanmoins, la stratégie de transport de surface de Heathrow a pour objectif d'accroître de 50 pour cent l'utilisation des transports publics par les passagers par rapport aux parts réelles du métro (17 pour cent) et de l'autobus-autocar (16 pour cent) en 1997. (BAA, 2002).

3.5. La part des transports de surface à Heathrow en 2001

Le Tableau 8 indique les parts des transports de surface à Heathrow en 2001. Le nombre de passagers en point-à-point (autres qu'en correspondance) à l'aéroport a diminué de 44.7 millions à 40.7 millions, et le nombre de passagers utilisant le train a diminué de 400 000. La ligne ferroviaire desservant l'aéroport a été inaugurée en juin 1998 avec un temps de parcours de 15 minutes depuis le centre de Londres et à un tarif de 25 livres aller-retour. Elle a nécessité un investissement de 500 millions de livres. Le taux de fréquentation le plus élevé de la ligne revient aux voyageurs

d'affaires étrangers, qui a diminué en nombre après le 11 septembre 2001. Les événements ont également eu un léger impact sur le segment des voyages d'agrément au Royaume-Uni, dont la part de marché s'établissait en moyenne à 4.5 pour cent au cours des trois années 1999, 2000 et 2001. En 2002, un investissement de 12 millions de livres a été annoncé pour l'achat de nouvelles voitures, ainsi que pour la modernisation de la billetterie et d'une partie du matériel roulant.

L'étude réalisée en 1999 par la BAA sur les déplacements domicile-travail du personnel a révélé des parts de marché de 76 pour cent pour l'automobile, 11 pour cent pour l'autobus, 6 pour cent pour le métro, 2 pour cent pour la motocyclette, et 1 pour cent chacun pour le taxi, la bicyclette et la marche. Un pour cent du personnel se rendait au travail par voie aérienne et la part du Heathrow Express était nulle.

Tableau 8. **Utilisation des transports de surface à Heathrow, 2001 (%)**

Voiture particulière	35.6
Voiture de location	3.2
Taxi/minitaxi	26.6
Autobus/Autocar	13.0
Métro	13.1
Rail	8.4
Autres	0.2

Source : BAA, Heathrow, *Delivering for London and the Regions*, 2002.

4. FRET, COMPAGNIES AÉRIENNES ET AÉROPORTS

Gillingwater (1994) étoffe une liste, établie auparavant par Lambert (1986), de 13 besoins des opérateurs de livraison express aux aéroports.

1. Exploitation 24 heures sur 24.
2. Absence de restrictions au vol de nuit.
3. Bulletins météorologiques de nuit.
4. Capacité, notamment pistes, aire de trafic et immeuble de transit.
5. Services aéroportuaires complets tels que ATC, sûreté, aide à l'atterrissage.
6. Absence de pratiques restrictives de la part du personnel de l'aéroport.
7. Services douaniers complets.
8. Accès en surface de grande qualité, sans congestion de l'infrastructure côté ville.
9. Soutien de la direction de l'aéroport.
10. Redevances aéroportuaires concurrentielles pour l'atterrissage, les services d'escale et les loyers.
11. Autorisations d'exploitation de routes.
12. Réseau de service d'autres compagnies de transport de passagers et de fret pour compléter leur propre réseau.
13. Emplacement du marché pour l'origine et la destination du fret express.

Deux de ces besoins ont aujourd'hui disparu dans le marché unique européen – les services douaniers et les autorisations d'exploitation de routes. En revanche, la sûreté demeure un problème aussi important qu'en 1986. L'Association irlandaise des exportateurs a demandé, en décembre 2002, une zone de sûreté à l'intérieur de l'Europe et l'adoption par tous les pays de l'Union Européenne d'un système de vérification de sûreté à guichet unique dans le pays de départ. L'association a également demandé aux Gouvernements, aux compagnies aériennes et aux opérateurs d'entrepôts de mettre à disposition des systèmes de radioscopie peu coûteux, des "aires d'éclatement" et des aires d'attente pour réduire la charge des coûts sur les exportateurs.

Zhang et Zhang (2002) notent les amendements apportés en novembre 1997 à la *Federal Aviation Act*, qui ont déréglementé les services aériens intérieurs tout-cargo aux États-Unis en levant les contrôles sur les tarifs, les routes et la taille des aéronefs. Selon eux, étant donné qu'il faut une infrastructure pour assurer le mouvement efficace du fret dans les terminaux intermodaux, il est important d'améliorer le mouvement des marchandises, la facilitation, les installations de stockage et de dédouanement à tous les aéroports internationaux pour les rendre conformes aux attentes en matière de facilitation des échanges internationaux. Zhang et Zhang sont également d'avis qu'il importe d'ouvrir l'accès au marché du transport intermodal. Ils mentionnent les dispositions réglementaires anticoncurrentielles qui protègent les opérateurs locaux de services postaux, de transport de surface et de télécommunications, qui sont des activités déterminantes pour la capacité d'un transporteur étranger à offrir des services concurrentiels dans l'économie du pays hôte. Zhang et Zhang arrivent à la conclusion que la concrétisation de tous les avantages de la libéralisation du fret aérien passe par la résolution des problèmes liés à l'administration des douanes et au transport intermodal. (287)

Sharp (1999) voit trois possibilités de développer le fret ferroviaire aux aéroports – le transport de matériaux de construction, le transport de carburant et le fret aérien. Le secteur du bâtiment a besoin de grandes quantités de matières premières pondéreuses, au transport desquelles le rail est particulièrement bien adapté. C'est ainsi qu'ont été aménagés un embranchement et un terminal spécialement affectés au fret à l'aéroport de Manchester, qui sert à l'acheminement de pierres pour la construction de la seconde piste, permettant de supprimer 70 000 mouvements de camions sur des routes sensibles chaque année. (64)

Les exemples mentionnés par Sharp pour le transport ferroviaire du carburant aviation sont Wick, dans le Nord de l'Écosse, qui est situé à 700 miles par chemin de fer de la raffinerie, et la ligne qui dessert l'aéroport d'Oslo, d'une longueur de 50 kilomètres, qui achemine un million de litres de carburant aviation par jour. A Francfort, la ligne de chemin de fer qui relie l'aéroport à Hambourg et Osnabrück achemine cinq charges de camion de conteneurs par jour. A Shannon, situé sur la côte Ouest de l'Irlande, le carburant aviation est livré par pétrolier à une jetée qui jouxte l'aéroport.

Le centre de groupage de Heathrow est un exemple intéressant d'amélioration de l'interface entre le secteur du fret et les aéroports. Il vise à réduire le nombre de véhicules de livraison aux aéroports. Au cours de sa première année d'exploitation, entre mai 2001 et mai 2002, il a permis de réaliser une réduction de 61 pour cent du nombre de parcours effectués par les détaillants et les fournisseurs aux quatre aérogares de Heathrow (BAA, mai 2002).

RÉSUMÉ

Votre comité organisateur a été bien inspiré de choisir comme thème les aéroports, et ce à plusieurs égards. La déréglementation de l'aviation qui a eu lieu en 1997 dans l'Espace Économique Européen, composé de l'Union Européenne, de la Norvège et de la Suisse, a produit certains résultats spectaculaires dans les pays insulaires -- Royaume-Uni et Irlande -- et sur les liaisons entre le Royaume-Uni, la Scandinavie, l'Italie, la France, l'Allemagne et l'Autriche. Lorsque les nouveaux États membres de l'Union Européenne ratifiés par le Traité de Nice adhéreront à l'Union, nous nous trouverons devant un vaste marché de l'aviation dans lequel le transport aérien jouera un rôle accru, étant donné que les distances seront grandement allongées et que la compétitivité du temps du transport de surface en sera d'autant amoindrie. Nous aurons peut-être à redessiner la carte européenne des transports, avec des tarifs aériens plus bas, qui redéfiniront les isocourbes des temps et des coûts de parcours.

Les prix ont considérablement baissé depuis la déréglementation des compagnies aériennes. Les compagnies à faibles coûts peuvent offrir ces réductions de prix en misant sur une productivité très largement supérieure et en redéfinissant le produit qu'elles offrent. Les aéroports qui choisissent de ne pas répondre aux attentes des compagnies aériennes à bas prix voient leurs parts de marché s'effriter au bénéfice d'aéroports moins utilisés, disponibles en grand nombre. Comme l'indiquent les études de cas, il existe en Europe un marché aéroportuaire étonnamment contestable. Les nouvelles compagnies aériennes et leurs passagers ont déjà décidé de faire confiance aux nouveaux aéroports.

Les nouveaux transporteurs qui feront leur entrée sur le marché à des aéroports pivots tels que Bruxelles Sud, Francfort Hahn et Stockholm Skavsta feront concurrence aux liaisons de surface et enlèveront des passagers aux grands aéroports pivots encombrés, ce qui se traduira par une amélioration de l'efficacité de l'exploitation des aéronefs. Les aéroports revêtiront par conséquent une importance beaucoup plus grande que par le passé et leurs interfaces avec les autres modes de transport feront l'objet d'une étude beaucoup plus sérieuse et constitueront des possibilités sensiblement plus intéressantes pour les prestataires de services de transport de surface.

Les études citées dans la présente analyse indiquent que le secteur des transports publics traditionnels a laissé passer de nombreuses possibilités qui avaient été créées par le développement spectaculaire des voyages aériens depuis la déréglementation. La plupart des parcours vers l'aéroport se font en voiture particulière ou en taxi et le personnel aéroportuaire dans sa presque totalité utilise l'automobile plutôt que les transports publics. L'initiative dont les nouvelles compagnies aériennes nous ont donné la démonstration gagnerait à être dans une certaine mesure imitée par les prestataires de services de transports publics aux aéroports.

A une époque où l'on étudie l'impact multimodal, il faut améliorer aux aéroports l'interface entre le fret routier et les avions cargo. Les liaisons de fret ferroviaire et de cabotage maritime avec les aéroports pourraient constituer d'intéressants sujets pour de futures études de cas.

Mais ce qu'il faut surtout retenir, c'est que l'aviation est un secteur extrêmement dynamique depuis la déréglementation qui s'est opérée en Europe. Étant donné que les aéroports pivots sont souvent limités par le nombre de créneaux disponibles et qu'ils sont contrôlés par les compagnies

nationales établies de longue date et jouissant d'un système de droits acquis, la dynamique se déplace vers les nouvelles compagnies aériennes, les nouveaux aéroports et les nouvelles possibilités qui se créent dans une économie mondialisée. C'est une époque exaltante pour les aéroports et pour leurs clients -- compagnies aériennes et passagers. Une nouvelle relation économique s'est établie entre les nouveaux aéroports, les aéroports établis et les compagnies aériennes. Il en existe une autre, également, entre les aéroports et le reste des marchés des transports.

BIBLIOGRAPHIE

Ashford, N., (2000), *Experiences with airport privatisation*, in Ashford, N, (dir. publ.) Airport 2000, Sovereign Publications.

Association des compagnies aériennes européennes, *Annual Yearbook*, Bruxelles.

Barrett, Sean D., (2000), *Airport Competition in the Deregulated European Aviation Market*, Journal of Air Transport Management, 6 (1), 13-27. (Republié dans Forsyth, P., Button, K., et Nijkamp, P., Classics in Transport Analysis, Vol. 2, Air Transport, Elgar 2002. (1999), *Peripheral, market entry, product differentiation, supplier rents and sustainability in the deregulated European aviation market - a case study*, Journal of Air Transport Management, 5, (1), 21-30.

British Airports Authority, (2002), *Heathrow delivering for London and the regions*. Transport report BAA Gatwick, Transport report BAA Stansted.

Baumol, W.J., (1982) *Contestable markets; an uprising in the theory of industrial structure*, American Economic Review, 72, 1-15.

Borgo, A, Bull Larsen, T. (1999), *Strategy Losses*, Airline Business.

Boyfield, K., (1984,) *Competition and regulation in privatising the British Airports Authority*, Public Money General Series 4.

DKM, (2000), *Review of the National Development Plan*, EU Technical Assistance Programme, Dublin.

Doganis,R, (1992), *The airport business*, Routledge. (2001), *The airline business in the 21st century*, Routledge.

Fewings, R., (1999), *Provision of European airport infrastructure*, Avmark Aviation Economist, juillet 18-20.

Foster, C., *Privatising Britain's airports; what's to be gained?*, Public Money General Series 4.

Gillingwater, D., (1994), *Air express freight*, Department of Transport Technology, Loughborough University.

Graham, A., (2001), *Managing airports, an international perspective*, Butterworth Heineman.

Goodbody Economic Consultants (2001), *Review of the Taxi and Hackney Market*.

Hamzaee, R., and Vasigh, B., (2001), *Airport efficiency - developing measures of merit*, Avmark Aviation Economist, mars, 10-12.

ISOTOPE Report (1997), *Improved Structure and Organisation for Urban Transport Operations of Passengers in Europe*.

Janes Airport Review (2001), juillet-août.

Navarre, D., (1996), *Comparison of airport accessibility by land transport*, second airports regions conference, Vantaa.

OCDE, (1993), *Le transport aérien international : Les enjeux de demain*.

OCDE, (2001), *La réforme de la réglementation en Irlande*.

Sharp, A., (1999), *The effect of airport railways on aviation infrastructure*, dans *European civil aviation and airport development*, World Markets Research Centre.

University of Westminster (2000), *Study of Ryanair airport charges*.

Warburg Dillon Read (1999) *Review of strategic options for the future of Aer Rianta*.

Zhang, A, and Zhang, Y., (2002), *Issues on liberalisation of air cargo services in international aviation*, *Journal of Air Transport Management*, (8), 5, 175-288.

LISTE DES PARTICIPANTS

Prof. José Manuel VIEGAS Professor of Transportation and Senior Consultant CESUR - Instituto Superior Tecnico Av. Rovisco Pais P-1049-001 LISBOA CODEX PORTUGAL	Président
Mr. Kenneth BUTTON Professor of Public Policy School of Public Policy George Mason University (MS 3C6) FAIRFAX, VA 22030 ETATS-UNIS	Rapporteur
Dr. Sean BARRETT Trinity College Department of Economics 25 Westland Row DUBLIN 2 IRL IRLANDE	Rapporteur
Professor Renato PICARDI Logistica et Organizzazione dei Trasporto Aereo Politecnico di Milano Dipartimento di Ingegneria Azrospaziale Via La Masa 34 I-20156 MILANO ITALIE	Rapporteur
Mr. Alastair DUFF Heathrow Strategy, 2nd Floor Heathrow Point West 234 Bath Road GB-HAYES, Middlesex UB3 5AP ROYAUME-UNI	Rapporteur
Mr. Cesare BERNABEI European Commission - Unit F2 Directorate General for Energy and Transport 24 rue de Mot B-1040 BRUXELLES BELGIQUE	

Monsieur Arnaud CHI
Laboratoire d'Économie des Transports (LET)
Université Lumière Lyon 2
MRASH
14 avenue Berthelot
F-69363 LYON Cedex 07
FRANCE

Dr. Nigel DENNIS
Universty of Westminster
Transport Studies Group
35 Marylebone Road
GB-LONDON NW1 5LS
ROYAUME-UNI

Mr. Hans FAKINER
Fraport AG
VTM-LV
D-60547 FRANKFURT/MAIN
ALLEMAGNE

Dr. Hans KRAMER
Ministry of Transport, Public Works and Water Management
AVV Transport Research Centre
PO Box 1031
Boompjes 200
NL-3000 BA ROTTERDAM
PAYS-BAS

Mrs Olga KRISTOFIKOVA
Ministry of Transport and Communications
Transport Policy, International
Relations and Environmental Department
P.O. Box 9
Nabrezi Ludvika Svobody 12
CZ-110 15 PRAGUE 1
REPUBLIQUE TCHEQUE

Mr. Jon Inge LIAN
Head of Department
Institute of Transport Economics (TOI)
Postboks 6110 Etterstad
N-0602 OSLO
NORVEGE

Monsieur Andres LOPEZ PITA
Universidad Politecnica de Catalunya
Jordi Girona 1-3 B-1 D-211
E-08034 BARCELONE
ESPAGNE

Mr. W. F. LYTHGOE
University of Leeds
Institute for Transport Studies
36 University Road
GB-LEEDS LS2 9JT
ROYAUME-UNI

Madame Rosario MACARIO
CESUR - Instituto Superior Tecnico
Av. Rovisco Pais
P-1049 001 LISBOA CODEX
PORTUGAL

Professor Jorma MÄNTYNEN
University of Technology
Institute of Transportation Engineering
Department of Industrial Engineering and Management
POB 541
FIN-33101 TAMPERE
FINLANDE

Mr. Alessandro MERLO
Universita di Genova
Dipartimento di Economia e Metode Quantiativi (DIEM)
Via Vivaldi 2
I-16126 GENOVA
ITALIE

Monsieur Herman NEUKERMANS
Vice-Président Strategy
Brussels International Airport Company - BIAC
Aéroport de Bruxelles National
B-1930 ZAVENTEM
BELGIQUE

Dr. Tae Hoon OUM
University of British Columbia
Faculty of Commerce and Business Administration
Operations and Logistics Division
2053 Main Mall, Henry Angus 452
CND-VANCOUVER, BC,V6T 1Z2
CANADA

Prof. Marco PONTI
President
TRT Trasporti e Territorio SRL
Via Rutilia 10/8
I-20146 MILANO
ITALIE

Mr Markus RADL
Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology
Department K6 / EU-Affairs
Radetzkystrasse 2
A-1031 WIEN
AUTRICHE

Mr. Giuseppe RIZZO
European Commission
Directorate F - Air Transport - Unit 3 - Airport Policy
Directorate General for Energy and Transport
24 rue de Mot - 5/23
B-1040 BRUXELLES
BELGIQUE

Dr. Philippe ROTH
École Polytechnique Fédérale de Lausanne
Institut des Transports et
de la Planification
EPF - Ecublens
CH-1015 LAUSANNE
SUISSE

Prof Andrzej RUCINSKI
University of Gdansk
Faculty of Economics
Armii Krajowej 119/121
PL-81-824 SOPOT
POLOGNE

Monsieur Michel SAVY
Professeur à l'IUP et l'ENPC
Université Paris XII Val de Marne
IUP
Immeuble La Pyramide
80 avenue du Général de Gaulle
F-94009 CRETEIL CEDEX
FRANCE

Mr. Hans Christian STIGAARD
Vice-President
Copenhagen Airports A/S
P.O. Box 74
Lufthavnboulevarden 6
DK-KASTRUP
DANEMARK

Prof. Siri STRANDENES
Norwegian School of Economics and Business Administration
Center for International Economics and Shipping
Department of Economics
Helleveien 30
N-5045 BERGEN
NORVEGE

Mr. Henrik SYLVAN
Head of Department
ATKINS
Transport Planning
Pilestraede 58
DK-1112 COPENHAGEN
DANEMARK

Prof. Eddy VAN DE VOORDE
Universitaire faculteiten St Ignatius Te Antwerpen
UFSIA-RUCA and ITMMA
Faculteit Toegepaste Economische
Wetenschappen
Prinsstraat 13
B-2000 ANTWERP 1
BELGIQUE

Monsieur Roger WUTHRICH
Directeur Technique et des Opération
Aéroport International de Genève
BP 100
CH-1215 GENEVE 15
SUISSE

SECRETARIAT DE LA CEMT

Mr. Jack SHORT, Secrétaire Général
M. Alain RATHERY, Secrétaire Général Adjoint

RECHERCHES ÉCONOMIQUES ET DES STATISTIQUES

Dr. Andreas KOPP, Administrateur Principal
Dr. Michel VIOLLAND - Administrateur
Mlle Françoise ROULLET - Assistante
Mrs Julie PAILLIEZ - Assistante

POLITIQUE DES TRANSPORTS

Mr. Stephen PERKINS, Administrateur Principal

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORTS INTRODUCTIFS

Le marché européen du transport aérien et la multimodalité - par K. BUTTON (États-Unis)	5
1. Introduction.....	9
2. Économie des réseaux en étoile.....	11
3. Évolution du transport aérien européen.....	18
4. Segmentation du transport aérien européen.....	21
5. Esprit de la politique de multimodalité.....	26
6. Conclusions.....	36
Le rôle des aéroports dans la chaîne de transport - par S. BARRETT (Irlande)	43
Introduction – Les aéroports : un maillon oublié dans la chaîne de transport.....	47
1. L’interface compagnie aérienne-aéroport.....	47
2. Passagers, compagnies aériennes et aéroports.....	54
3. L’interface passager-aéroport-compagnie aérienne.....	58
4. Fret, compagnies aériennes et aéroports.....	67
Systèmes aéroportuaires et connectivité - par R. PICARDI (Italie)	73
1. Présentation du problème.....	77
2. Comparaison des deux approches.....	81
3. Système aéroportuaire moderne.....	93
4. Multimodalité et intermodalité	96
5. Pivot virtuel.....	101
6. Points nodaux du réseau	102
7. Infrastructures de liaison.....	111
8. Réseau global.....	117
9. Conclusions.....	122

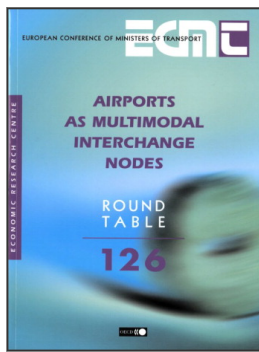
**Les aéroports : des plaques tournantes multimodales – l’exemple de Heathrow, Londres -
par A. DUFF (Royaume-Uni) 127**

1. Introduction.....	131
2. Importance sociale et économique des aéroports	133
3. Importance des accès terrestres des aéroports	134
4. Heathrow et sa région	135
5. Politique aéroportuaire des transports	137
6. Rôle du forum des transports	138
7. Point de départ	140
8. Accès ferroviaires	143
9. Accès routiers	147
10. Réseaux de cars grandes lignes.....	149
11. Gestion de la mobilité régionale	150
12. Impact régional	151
13. Conclusions.....	155

SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

(Débats de la Table Ronde sur les rapports)	159
---	-----

LISTE DES PARTICIPANTS.....	177
------------------------------------	------------



Extrait de :
Airports as Multimodal Interchange Nodes

Accéder à cette publication :
<https://doi.org/10.1787/9789282103418-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

Barrett, Sean (2005), « Le rôle des aéroports dans la chaîne de transport », dans Conférence Européenne des Ministres des Transports, *Airports as Multimodal Interchange Nodes*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789282103425-3-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.