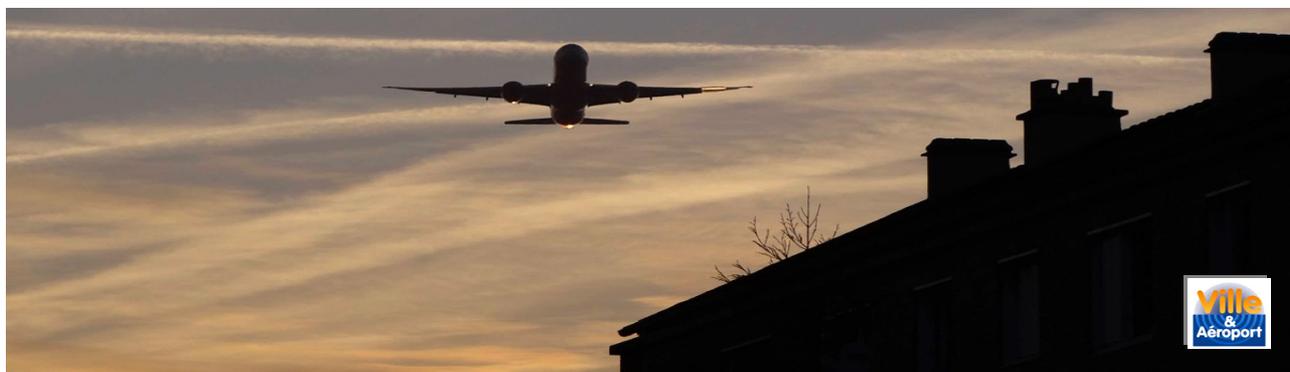


La Newsletter

Ville & Aéroport

N° 29 – Juillet 2013



Rapport du CGSP

Quel avenir pour les compagnies aériennes européennes dans 20 ans ?

Le Commissariat général à la stratégie et à la prospective vient de publier un rapport le 16 juillet dernier intitulé « Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ? Perspective à 20 ans », envisageant entre autres scénarios la disparition des Air France-KLM, Lufthansa et autres British Airways.

Analyse du rapport du CGSP

Le CGSP, rattaché au premier ministre français, se montre très pessimiste sur l'avenir des grandes compagnies « historiques ». Dans son rapport remis le 16 juillet 2013, il explore plusieurs scénarios sur les effets de leur stratégie, aussi bien sur le moyen-courrier face aux low cost comme Ryanair ou easyJet que sur le long-courrier face aux transporteurs du Golfe Persique tels qu'Emirates Airlines ou Qatar Airways. Pour le Commissariat, on ne peut pas « exclure que les stratégies et les évolutions des compagnies historiques ne soient pas à la hauteur des défis qui les menacent et ne soient en outre compromises par l'environnement politique, social ou juridique dans lequel elles agissent ». Et s'il reconnaît que leur avenir est avant tout entre leurs mains, « peut-être doit-on souhaiter des évolutions des politiques publiques plus favorables à l'industrie européenne du transport aérien, de ses aéroports comme de ses transporteurs, historiques ou non ».

Les 4 scénarios proposés à vingt ans

Le rapport propose quatre scénarios possibles à vingt ans :

- **Les compagnies historiques européennes maintiennent leurs positions** (« qui semble correspondre à la stratégie actuelle » d'Air France-KLM, British Airways et Lufthansa.
- **Elles se rapprochent pour contrer la montée des low cost**, recherchant des synergies et des économies d'échelle (« à l'image de ce qui s'est passé sur le marché nord-américain », où les fusions auront ramené de six en 2001 à trois en 2014 le nombre d'acteurs majeurs, la low cost Southwest Airlines exclue).

- **L'intégralité du moyen-courrier est capté par les low cost** (point à point et liaisons d'apport vers le hub), **tandis que sur le long-courrier les compagnies historiques se maintiennent** éventuellement au travers des grandes alliances ou perdent des parts de marché.
- Face à la concurrence des low cost, des compagnies américaines et des pays émergents, **la plupart des compagnies européennes historiques ne subsistent pas.**

Une restructuration essentielle

La restructuration entamée par les grands groupes aériens européens est essentielle selon le CGSP, comme dans le cas d'Air France avec Transform 2015. Cette dernière a des coûts structurels 30% plus élevés que Ryanair, dont les pilotes volent environ 900 heures par an contre 650 pour ceux du moyen-courrier français – pour un salaire à peu près équivalent. Et sur le long-courrier, la compétitivité des compagnies du Golfe vient principalement des coûts du travail bien moins élevés que ceux des européennes et de taxes d'aéroports plus basses grâce aux investissements publics dans les plateformes, contrairement à Paris-CDG, Francfort ou Londres entre autres – et non du prix du carburant selon le Commissariat.

Europe/ Etats-Unis : comparaison des rôles joués dans l'industrie aéronautique

Celui-ci a en particulier comparé les rôles joués dans l'industrie aéronautique par l'Europe et les Etats-Unis. Tout en reconnaissant que « l'époque n'est plus où la protection des transporteurs nationaux guidait les politiques publiques et où l'on se convainquait qu'en agissant ainsi on sauvegardait également les intérêts des usagers », il se demande si l'on n'est pas « tombé d'un excès à l'autre ». **Les Etats-Unis** par exemple, « inventeurs et promoteurs de la déréglementation », **n'en poursuivent pas moins une politique de défense**, non pas de leurs compagnies, mais de leur industrie du transport aérien, tout en veillant à la limitation de ses charges, ce qui fait clairement partie de cette politique de protection. **L'Europe**, de son côté, **pratique une politique d'ouverture** à la concurrence, « orientée vers les intérêts de court terme des usagers du transport aérien, sans vérification systématique de la légalité des pratiques des différents acteurs ». On peut craindre que cette politique n'amène des déconvenues à long terme. Dans le dernier scénario envisagé, « non seulement le transport aérien européen long-courrier est menacé, mais le sont également les aéroports, et sans doute les usagers du long-courrier, et tout particulièrement ceux pratiquant des voyages d'affaires : ce n'est sûrement pas l'intérêt de l'Europe ».

Appel à un réexamen de la politique des Etats membres et de la Commission européenne

Le rapport se conclut par un appel aux Etats membres et à la Commission européenne à un réexamen nécessaire et urgent de leur politique, et à s'interroger sérieusement sur les mesures à prendre, ou à ne pas prendre, pour préserver « au profit de l'Europe tout entière » un transport aérien européen présent sur tous les créneaux du marché, viable et profitable. C'est également l'intérêt de la construction aéronautique européenne, estime le CGSP.

En savoir plus : rapport du CGSP « Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ? Perspective à 20 ans »



AGENDA * Ville & Aéroport

Suites du rapport du CGEDD

L'évolution de la constructibilité en zone C du PEB de Roissy CDG

Dans sa dernière newsletter, Ville et Aéroport rappelait la mission du Conseil général de l'écologie et du développement durable (CGEDD) engagée fin 2012 sur l'évolution de la constructibilité en zone C du PEB de Roissy-CDG. Suite au rapport final qui devait être remis le 18 juin dernier au Parlement, Ville et Aéroport trouvait regrettable qu'il ne propose pas la nécessaire modification législative des dispositions du Code de l'urbanisme relatives aux Plans d'Exposition au Bruit (PEB) à proximité des aéroports. Le rapport admet pourtant le caractère composite et difficilement applicable de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme et constate aujourd'hui l'absence de marge de construction possible sur certains territoires.

En effet, Ville et Aéroport constate que la seule proposition d'évolution législative s'inscrirait dans le cadre de la loi sur le Grand Paris pour lier l'assouplissement du PEB aux Contrats de Développement Territorial (CDT). Cette proposition se trouve confirmée par un projet d'amendement transmis à certains parlementaires par le cabinet de la Ministre du Logement et dont Ville et Aéroport vient de prendre connaissance.

Il est écrit en substance :

« Les contrats de développement territorial, prévus par la loi 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, peuvent, pour répondre aux enjeux spécifiques de renouvellement urbain qu'ils identifient et dans un but de mixité sociale et d'amélioration de la qualité de vie des populations, prévoir des opérations de réhabilitation ou de réaménagement urbain en zone C des plans d'exposition au bruit, à condition que ces opérations n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores, nonobstant les dispositions figurant au 5° de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme.

Le contrat de développement territorial précise alors le contenu de ces opérations et délimite les périmètres concernés. Il définit des mesures de suivi de ces opérations au regard notamment de l'augmentation de la population, précise l'augmentation de la capacité de logement résultant de ces opérations et prévoit des mesures permettant de limiter l'impact des nuisances sonores sur la qualité de vie des populations exposées. Pour l'application de ces dispositions, le contrat de développement territorial est révisé dans les conditions prévues par l'article 15 du décret n°2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial. Ces dispositions ne peuvent être incluses que dans les contrats de développement territorial conclus ou révisés avant le 1^{er} janvier 2015. »

Même si Ville et Aéroport note avec satisfaction que la formulation initialement proposée par elle à travers l'expression « ces opérations n'entraînent pas d'augmentation significative de la population » est reprise, elle juge que ce projet n'est pas équitable en l'état parce qu'il écarte d'une part des communes du Val d'Oise hors CDT qui connaissent pourtant les mêmes réalités en zone C du PEB, et d'autre part des villages de Seine-et-Marne également situés en zone C du PEB au nord de la plate-forme. Ville et Aéroport est favorable à ce projet d'amendement si et seulement si des contrats de développement territorial (CDT) sont conclus ou révisés d'ici au 1^{er} janvier 2015 pour ces communes du Val d'Oise et de Seine-et-Marne incluses dans la zone C du PEB.

Par ailleurs, Ville et Aéroport rappelle qu'une évolution législative juste et équitable doit aussi concerner les aéroports régionaux tels que Toulouse-Blagnac, Marseille-Provence ou Nice-Côte-d'Azur. Elle procède actuellement à un état des lieux sur ces aéroports et examine la cartographie des PEB en vigueur afin d'identifier les communes concernées par la problématique du renouvellement urbain en zone C.



AGENDA * Ville & Aéroport