



9èmes Rencontres de Ville & Aéroport

le transport aérien français en 2015

turbulences et conflits

dans un ciel toujours agité

Table-ronde n° I Développement aéroportuaire de la France :
où est l'État stratège ?



Le « secteur aérien » (7ème chambre de la Cour des comptes)

Les infrastructures aéroportuaires

Les organismes gestionnaires d'aéroport

Les services de l'aviation civile

La politique du transport aérien civil

La formation aéronautique

Les services de la météorologie

Table-ronde n° I Développement aéroportuaire de la France :
où est l'Etat stratège ?



Les travaux de la Cour sur le secteur aérien

- ✓ Rapport thématique particulier « *Les aéroports français face aux mutations du transport aérien* », juillet 2008
- ✓ Rapports particuliers : Aéroports de Paris, SA Aéroport de Bordeaux-Mérignac, Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint-Exupéry, Aéroports de la Côte d'Azur, Montpellier-Méditerranée, etc...
- ✓ Rapport public annuel, « *Un exemple d'investissements publics locaux mal planifiés : les aéroports de Dole et Dijon* », février 2015

Consulter le site :

www.ccomptes.fr

Table-ronde n° I Développement aéroportuaire de la France :
où est l'État stratège ?



La difficile optimisation de l'infrastructure aéroportuaire française

1. Les défauts de synergie des implantations aéroportuaires
2. Les modestes résultats de l'intermodalité entre les réseaux aériens et ferrés
3. Les besoins de planification du développement des capacités aéroportuaires

Table-ronde n° 1 Développement aéroportuaire de la France :
où est l'État stratège ?



Les défauts de synergie des implantations aéroportuaires

- La faible concertation entre gestionnaires et la dispersion de l'offre aéroportuaire
- Le maintien en activité de plates-formes à très faible trafic
- Les hésitations des acteurs locaux
- La tentative inaboutie de rationalisation des infrastructures du fret aérien
 - *l'échec des aéroports spécialisés dans le fret*
 - *le développement du fret traité par les aéroports généralistes*

Table-ronde n° I Développement aéroportuaire de la France :
où est l'État stratège ?



Les modestes résultats de l'intermodalité entre les réseaux aériens et ferrés

- L'avantage des lignes ferroviaires à grande vitesse sur le trafic aérien pour les trajets « courts »
- Les lents progrès en matière de structures intermodales intégrées aux aéroports
- Le report modal aérien / ferroviaire

Table-ronde n° I Développement aéroportuaire de la France :
où est l'État stratège ?



Le besoin de planification du développement des capacités aéroportuaires

- Les incertitudes sur l'horizon de saturation
- L'absence de vision à long terme face à la perspective de saturation

Cf. Rapports récents :

- *Challenges of Growth* (Eurocontrol) et *Connectivity Report* (ACI)
- Travaux du CESE sur les capacités aéroportuaires dans l'UE

Table-ronde n° 1 Développement aéroportuaire de la France :
où est l'État stratège ?



Principales recommandations de la Cour

- Utiliser plus efficacement les infrastructures aéroportuaires existantes ;
- Réexaminer les projets d'investissements dans une logique d'intermodalité, en mettant en cohérence les acteurs des transports ferroviaires et aériens ;
- Clarifier les différents choix face aux perspectives de saturation des aéroports ;
- Élaborer un plan prospectif fondé sur des hypothèses réalistes de trafic pour les grands aéroports et en déduire un programme d'actions adapté ;
- Formaliser une stratégie de développement des aéroports décentralisés et des infrastructures associées, en recherchant des synergies d'exploitation entre plateformes de province géographiquement proches ;
- En matière d'environnement, étudier une adaptation des dispositifs de prévention et de réparation des nuisances imputables aux aéroports.

Table-ronde n° I Développement aéroportuaire de la France :
où est l'État stratège ?



Merci



Table-ronde n° I Développement aéroportuaire de la France :
où est l'État stratège ?