

OBSERVATIONS
prononcées à la suite de la communication de M. Yves COUSQUER

(séance du lundi 6 mai 2002)

François TERRÉ : Je poserai deux questions. 1/ Comment, en cette période où la circulation aérienne s'intensifie considérablement, est-il possible de concilier la pratique du « surbooking » avec la logorrhée législative et réglementaire de protection du consommateur ? Est-ce que dans les airs se produit, entre le droit et le fait, une dissociation plus grande qu'ailleurs ? 2/ Il y a des pays importateurs et exportateurs dans le transport des personnes. La France exporte du professeur. Il y a quelques décennies, au Cambodge, j'avais appris l'existence au sein des compagnies aériennes d'une unité de mesure appelée très irrespectueusement la « tonne/professeur ». Ce type d'unité de mesure existe-t-il encore de nos jours ?

*
* *

Alain PLANTEY : La communication a évoqué le problème vaste et difficile de la sécurité aérienne. Après l'attentat du 11 septembre, on ne peut que se préoccuper des problèmes qui se posent pour concilier la densité du trafic aérien avec le respect des règles de sécurité. J'aimerais savoir quelles sont les grandes orientations dans ce domaine. Quant aux aéroports, ils sont souvent encombrés lors du départ et de l'arrivée des gros porteurs. Or, on envisage à présent de mettre en circulation des avions plus gros encore. Comment va-t-on gérer, non pas seulement le trafic aérien, mais toute la logistique dans les aéroports et autour des aéroports ? La solution ne serait-elle pas de s'orienter vers une décentralisation du trafic aérien vers la province ?

*
* *

Yvon GATTAZ : Les entreprises, même manufacturières, sont de gros utilisateurs du transport aérien. Ainsi, dans le domaine des composants électroniques, tout le transport se fait par avion. Bien entendu, le personnel et les dirigeants se déplacent également en avion. Cela dit, si le transport aérien présente de nombreux avantages sur les longues distances, il présente surtout des inconvénients sur les courtes distances. Il y a en effet, lorsque l'on se déplace en avion, des temps fixes et des temps proportionnels. Les temps proportionnels sont ceux, bien compréhensibles, de la durée de vol qui varie en fonction de la distance. Les temps fixes sont de cinq ordres : a) le temps de trajet pour aller à l'aéroport ; b) le temps passé à accomplir les formalités de police ; c) le temps d'embarquement d) le temps de débarquement ; e) le temps de trajet de l'aéroport au lieu où l'on se rend. Ces temps fixes condamnent le transport aérien sur les courtes distances. Pensez-vous que les compagnies aériennes et les aéroports parviendront à réduire ces temps fixes pour les courts courriers ou, au contraire, que l'avion est condamné à céder la place au train pour les courtes distances ?

*
* *

Pierre BAUCHET : 1/ Vous avez évoqué les limites d'expansion du transport aérien, l'une d'entre elles étant la difficulté à trouver de nouveaux couloirs pour le passage des avions. Mais pourquoi Eurocontrôle tarde-t-il tellement à harmoniser les trafics à l'intérieur de l'Europe ? Le manque d'harmonisation ne vaut du reste pas seulement pour le trafic aérien civil, mais également pour la circulation des avions militaires. Cette gestion peu rationnelle de l'espace aérien réduit considérablement les possibilités de circulation par rapport au potentiel. 2/ Pourquoi en France s'acharne-t-on à tout centrer sur Paris ? La création envisagée d'un nouvel aéroport montre clairement qu'il s'agit d'un problème essentiellement politique. Quelque site que l'on envisage, il apparaît qu'il n'existe pas de solution idéale dans la région parisienne. Si l'on construisait en Picardie le nouvel aéroport, on le ferait le long d'une autoroute déjà saturée et d'une ligne ferroviaire qui va l'être bientôt. Faudra-t-il alors construire des voies en site propre pour desservir le nouvel aéroport et éviter que les temps d'accès ne soient par trop aléatoires ? La solution de l'aéroport à 150 kilomètres de Paris est une solution coûteuse et peu rationnelle à long terme. Pourquoi n'envisage-t-on pas de décentraliser le trafic vers des aéroports de province déjà existants, Lyon ou Bordeaux par exemple ? 3/ Plus généralement, nous sommes en train d'atteindre les limites de capacité de tous les types de transport terrestres et aériens. Il faudra en conséquence tôt ou tard prendre des mesures pour limiter, voire réduire, le volume du transport aérien. Le moyen dissuasif le plus rationnel serait d'instituer des taxes. Ainsi pourrait-on taxer la consommation d'espace selon des critères préalablement définis, ce qui réduirait le trafic et, partant, les nuisances environnementales.

*
* *

Emmanuel LE ROY LADURIE : Que pensez-vous des premiers crashes qui se produiront avec des avions de 500 places ?

*
* *

Jacques de LAROSIERE : 1/ La construction d'un aéroport à Chaulnes, évoquée par M. Bauchet, m'apparaît également comme une erreur économique majeure que seules des raisons politiques motivent. Pensez-vous qu'un aéroport situé à plus de 150 kilomètres de Paris puisse réellement fonctionner ? 2/ La pratique des agents de sécurité armés dans les avions est très développée en Israël. Les autorités américaines ont commencé à y recourir. Ne croyez-vous pas qu'il y a là une solution passablement efficace qui mériterait d'être généralisée ?

*
* *

Marcel BOITEUX : On a l'impression que l'aviation approche des limites physiques de son développement. Il est certes possible d'y surseoir par l'institution de taxes telles qu'envisagées par M. Bauchet. Mais tôt ou tard, on parviendra au bout de l'impasse, à moins que n'apparaisse une innovation technique modifiant totalement les données du problème. Avez-vous une idée là-dessus ?

*
* *

Réponse :

A François Terré : La pratique du surbooking est liée au fait qu'un titre de transport est valable sur un avion donné ou sur un autre. On achète donc avec son ticket un chèque en blanc pour voyager. Il se trouve qu'un certain nombre de passagers changent leurs plans, ce qui a amené les compagnies aériennes, soucieuses d'avoir un bon taux de remplissage, à pratiquer le surbooking et à mettre en place un système d'indemnités pour ne pas léser le consommateur. Mais le surbooking n'est pas la seule réponse à apporter au problème de l'équilibre des comptes et des changements de plan des passagers. Les compagnies à bas prix offrent ainsi pour un vol déterminé des prix croissant au fur et à mesure que l'on se rapproche de la date du vol.

J'ignorais l'existence de la tonne/professeur, par contre je sais que l'on cherche des équivalences entre le fret et les passagers, on considère qu'un passager pèse en moyenne 100 kilos, bagages compris.

A Alain Plantey : Les coûts fixes de la sécurité semblent bien aller à l'encontre des développements du transport aérien. La seule parade au terrorisme aérien consiste à fluidifier les contrôles de sécurité, mais cela revient à porter des atteintes accrues à la personnalité de chacun, car il faut enregistrer les empreintes digitales, l'iris, bref, tous les éléments qui permettent d'identifier avec certitude un passager. Si l'on n'accepte pas ces méthodes, il faut alors supporter les longs temps d'attente des contrôles traditionnels, ce qui joue en faveur des modes de transport concurrents de l'avion.

A Alain Plantey et Emmanuel Le Roy Ladurie : Pour ce qui est des gros porteurs, permettez-moi de rappeler qu'au début des années soixante, on n'envisageait que des emports moyens limités à 50 passagers. Tabler sur des emports de 150 ou 200 passagers relevait d'un gigantisme utopique. Puis est arrivé le Boeing 747 à la fin des années soixante. Il a révolutionné le transport aérien avec ses 300, 400 places, voire plus dans les configurations haute densité des charters. Certes, il y a eu des crashes, comme celui de Ténériffe qui fit plusieurs centaines de victimes. Il faut cependant noter qu'il s'agissait dans ce cas d'une collision au sol, sur les pistes de l'aéroport. Le transport aérien reste très sûr comme l'établissent les statistiques ; ainsi, entre 1945 et 2000, il y a eu en tout et pour tout 2000 morts dans des accidents d'avion en France. Mais l'opinion publique semble plus sensible aux accidents d'avion qu'à ceux de la route, pourtant infiniment plus meurtriers. Le gigantisme des avions n'est du reste qu'une notion très relative. Lorsqu'au Bangladesh sombre un navire avec 600 passagers, personne ne parle de gigantisme des navires. Quoi qu'il en soit, les très gros porteurs ne représenteront qu'une petite proportion de la flotte aérienne car ils ne pourront être utilisés que sur les lignes les plus chargées et à condition que les aérogares leur soient adaptées.

A Pierre Bauchet : Le précédent gouvernement ayant pris des engagements de limitation de capacité de Roissy-CDG, il lui est apparu nécessaire de rapidement construire un troisième aéroport. A mon sens, les engagements pris n'étaient pas tenables à moyen terme et la décision de construire un nouvel aéroport m'est apparue précipitée. Il est certain que Roissy a encore des capacités de croissance, qu'il s'agit d'assortir de contraintes environnementales objectivées, opératoires et mesurables. Cela permettra d'attendre que les aéroports de province, Lyon en premier, atteignent une taille critique qui leur permette de mieux répondre aux besoins de liaison point à point. Actuellement, il y a 50 millions de passagers à Roissy et 25 à Orly quand il y en a 6 à Lyon ou 9 à Nice. Un aéroport qui n'accueille que 6 millions de passagers n'est pas attractif pour les grandes compagnies aériennes, du moins sur des liaisons long-courrier, car le taux de remplissage est trop aléatoire. Lyon le sait bien, qui a dû arrêter au bout de quelques mois en 2001 la liaison Lyon-New York pour remplissage insuffisant. La taille critique se situe actuellement à plus de 10 millions de passagers. En Allemagne, les grands aéroports qui permettent de répartir l'effet « hub » sont Munich, Düsseldorf ; ailleurs en Europe, ce sont Bruxelles, Zurich, Milan, tous dans la zone des 20 millions de passagers.

La décentralisation n'est possible que si les aéroports provinciaux gagnent un réel pouvoir d'attraction.

A Pierre Bauchet et Jacques de Larosière : Un aéroport à 125 kilomètres de Paris, ou plus, ne me paraît pas viable. Il n'existe pas un aéroport au monde qui fonctionne uniquement avec un accès ferroviaire. L'azimut nord-ouest me paraît cependant bien choisi car un nouvel aéroport, si l'on n'envisageait pas d'extension de Roissy, devrait fonctionner en bi-pôle avec Roissy. Il faudrait cependant qu'il soit plus près de Roissy.

Beaucoup a été fait pour une rationalisation de l'utilisation des faisceaux aériens. Il ne s'agit toutefois pas tant d'un problème technique que d'un problème de dialogue social. En ce qui concerne l'espace aérien militaire, l'armée a fait de nombreuses concessions.

A Jacques de Larosière : Je ne sais pas si la dissuasion suffit, ni si l'on peut généraliser les méthodes d'El Al. Je pencherai pour ma part contre l'armement de policiers à bord, mais je ne suis pas compétent, n'ayant jamais dirigé de compagnie aérienne, pour me prononcer sur le sujet.

A Yvon Gattaz : On ne pourra sans doute pas réduire les temps fixes dans le transport aérien et résister à la concurrence du rail. Les compagnies aériennes ne sont du reste disposées qu'à des efforts limités pour les vols courts courriers, ce qui va dans le sens du projet de révision de la directive européenne sur l'allocation des créneaux, projet qui vise à pénaliser l'usage de l'avion là où il peut être remplacé de façon satisfaisante et économique, par le train en particulier.

A Pierre Bauchet : Si l'on veut taxer l'espace consommé, il faut distinguer deux types d'espace consommé : celui qui l'est une fois pour toutes, quand on réalise une infrastructure (aéroport, route, voie ferrée), et celui qui est pur espace de fonctionnement. Le premier est taxé par les frais d'acquisition et d'expropriation. Le second est également en quelque sorte taxé car il faut payer le coût du contrôle aérien qui est celui de l'usage d'un espace rare.

A Marcel Boiteux : Je suis sans voix sur une possible révolution technique copernicienne. Existe-t-il un substitut au transport ? Je ne le crois pas. Notre besoin de mobilité est aussi celui d'un contact physique avec une réalité qu'aucun moyen de communication, aussi perfectionné fût-il, ne saurait remplacer.