

4.1.1 Le hub de Roissy : un objectif commercial contraire au développement durable^a.

De manière un peu didactique, on observe deux formes d'organisation pour les compagnies aériennes. Le premier, classique, consiste en des liaisons directes entre aéroports, dites de «point à point »: les villes du réseau sont chacune directement reliées à d'autres villes. Le second, en hub, s'organise autour d'un aéroport pivot et les villes du réseau sont reliées à celui-ci, imposant une correspondance au passager qui veut voyager d'une ville à l'autre.

Source : DGAC

Les pouvoirs publics s'orientent dans bien des domaines vers une politique de décentralisation pour organiser l'aménagement du territoire. Pourtant, **en matière de transport aérien, on constate une hypercentralisation illustrée par une exacerbation du hub de Roissy CDG. Elle conduit à un développement non contrôlé des nuisances. Le hub "aspire" des passagers qui viennent de province.**

La plupart des rapports concernant l'évolution du transport aérien et la quasi totalité des articles de presse ne tarissent pas d'éloge sur le succès du hub d'Air France à Roissy CDG.

Dans ce discours à sens unique, **on oublie de s'interroger sur les dépenses exceptionnelles qui ont été, et sont encore engagées, pour que l'infrastructure permette à l'aéroport de Roissy CDG de jouer encore imparfaitement ce rôle de hub, même si il est aujourd'hui le hub le plus fréquenté d'Europe.**

59

Ce même discours fait l'impasse sur une contradiction évidente : comment admettre à la fois la réussite de ce hub comme élément déterminant de la réussite de la compagnie Air France, et vouloir en même temps une amélioration environnementale de l'aéroport ?

A) L'aéroport n'a pas été conçu pour être un hub

Les spécialistes démontrent aisément que la position relative des infrastructures, c'est-à-dire le système pistes voies de circulation- aérogares qui n'a pu s'exonérer des principes du plan masse d'origine, n'est pas bien adapté au rôle de hub. La comparaison avec l'aéroport d'Atlanta, modèle du hub, confirme cette démonstration.

C'est pourquoi à la fin des années 90, lorsqu' Air France, qui vient d'être sauvée de la faillite par une recapitalisation de l'État d'un montant de **20 milliards de Francs**, décide de systématiser la stratégie de hub à Roissy-CDG, des difficultés d'exploitation apparaissent.

Un rapport d'experts de l'époque, en comparant CDG avec d'autres grandes plate formes européennes (Heathrow, Francfort, Amsterdam..), note le mauvais "rendement" de cet aéroport. **Est cité par exemple le temps de roulage entre la piste et l'aérogare qui dépasse parfois vingt minutes.**

^a Note MF : extrait du 2^{ème} volet de la contre-expertise des associations Amis de la Terre, FNAUT et France Nature Environnement sur les alternatives à la construction d'un troisième aéroport dans la région parisienne (2007). Accessible à : <http://ddata.over-blog.com/3/31/32/33/Transports/Alternatives-3eme-aeroport-parisien.pdf>

Ce qui devient problématique si ce handicap concerne un vol Paris- Madrid dont la durée est d'environ une heure ! Dix ans après ce rapport, le problème est encore posé... sauf pour la compagnie Iberia qui s'est réinstallée à Orly.

Rappelons aussi que **la propulsion d'un avion au sol est particulièrement polluante**^b... En 2007, le temps de roulage à Roissy CDG est encore un problème d'actualité.

B) Une adaptation coûteuse dont le prix est supporté par toutes les compagnies

A l'opposé des concentrations d'aérogares, implantées sur les aéroports de Francfort et d'Amsterdam, les aérogares de Roissy CDG se sont développées dans la dispersion.

En 1974, l'aéroport démarre avec une piste au Nord et l'aérogare n°1.

En 1981 commence au sud du terrain l'implantation successive de plusieurs aérogares éloignées de la première, et de plus en plus éloignées du doublet de voies de circulation Nord/Sud qui relie les deux systèmes de pistes.

En occupant toujours les aérogares les plus récentes dont celles qui sont le plus à l'Est, la compagnie Air France s'éloigne de la liaison des pistes Nord/Sud et de celles du Nord (1 et 3). Cependant, *la compagnie bénéficie à l'évidence d'un avantage de correspondance avec le TGV*, puisque la gare SNCF est située près des aérogares Air France. Il semblerait toutefois qu'aujourd'hui cette correspondance *ne propose pas une offre suffisante de TGV*.

Pour bien assurer le rôle de hub et donc garantir des correspondances rapides, il est également nécessaire d'être bien relié aux deux systèmes de pistes pour ce qui concerne la circulation des avions, et à l'aérogare n°1 pour capter les passagers acheminés par les autres compagnies.

60

Il a donc fallu améliorer, en la doublant, la liaison Est par voies de circulation entre la piste 1 au Nord et les aérogares Air France au Sud.

Il a été également jugé nécessaire de remplacer certaines liaisons inter-aérogares par autobus, peu appréciées des passagers et défavorables par conséquent au hub.

Un premier projet consistait à relier les aérogares 1 et 2 par une noria de cabines sur rail tractées grâce à un câble. Cette technique a été testée pendant des années sans succès. Des millions d'euros ont ainsi été gaspillés pour arriver à un concept de type VAL qui vient d'être mis en service. Nous présentons ici deux exemples (mais il y en a d'autres) d'adaptations nécessaires à un fonctionnement de hub. Des adaptations coûteuses, payées par toutes les compagnies au travers des redevances aéroportuaires.

Mais **la réussite du hub est-elle si importante pour justifier de tels efforts qui n'ont pour seul objectif que la croissance du trafic à Roissy ?**

C) L'objectif du hub

^b Note MF : la réduction du temps et de l'espace de roulage par la *séparation des pistes d'atterrissage et d'envol* est – notamment pour cette raison – le choix fait à NDdL, vertement critiqué par des « écologistes » qui attribuent cette option des deux pistes à la mégalomanie des concepteurs du projet.

Au-delà des évidences, comme le fait qu'à partir de petits aéroports le regroupement des passagers sur un plus grand aéroport permet d'assurer une liaison internationale conséquente, *il convient de s'interroger sur la justification d'un hub d'Air France à Roissy, toujours plus important au fil des années.*

En effet ce succès en termes d'exploitation, succès dû aussi aux **investissements aéroportuaires très lourds**, ne prouve pas la nécessité absolue et pérenne du système. Car même ADP dans son document de base d'avril 2006, versée à l'Autorité des Marchés Financiers (AMF), évoque le risque d'une transformation de la stratégie de hub menée jusqu'alors par la compagnie Air France.

Car **la compagnie Air France / KLM est logiquement conduite à attirer le maximum de passagers français et étrangers proches de Paris en utilisant un réseau étoilé de lignes aériennes dont elles possède pratiquement tout le contrôle, ou à défaut l'autre réseau également "étoilé" de TGV.**

On a longtemps prétendu que c'était le seul système rationnel et économique, voire supérieur à un autre du point de vue environnemental.

Mais pour offrir également aux passagers nationaux les destinations internationales, les bas coûts prospèrent désormais sur les aéroports français. Et sur la province, ils proposent à cette clientèle des vols directs dont le succès s'affirme au point de pousser Air France / KLM à lancer une filiale sur le créneau bas-coûts.

Il faut aussi rappeler que dans un passé récent, peu d'initiatives ont été engagées pour limiter la centralisation, au motif qu'il n'y avait pas de marché de taille suffisante en dehors de la capitale pour satisfaire des provinciaux en direction de l'international.

En prétendant par exemple qu'une fréquence journalière était seule susceptible de capter une clientèle fidèle, on s'interdisait d'évoluer graduellement vers une décentralisation des liaisons internationales.

61

L'enquête réalisée en février 2005 auprès de la clientèle proche des aéroports de Lyon et de Toulouse³⁰ a montré que **la majorité des voyageurs souhaitaient un vol direct plutôt qu'une correspondance à Paris, même si la fréquence de l'offre était plus faible.**

Désormais, des destinations touristiques sont offertes sur des aéroports de province, en particulier vers les pays du Sud durant plusieurs mois consécutifs. Avec une fréquence souvent hebdomadaire permettant de caler une ou deux semaines de vacances : n'est-ce pas l'amorce de vols réguliers qui nous éloigne des départs épisodiques des charters d'antan ?

A partir de la province, en raison d'ailleurs d'une décentralisation ayant permis le développement de métropoles régionales, il existe désormais des liaisons directes vers l'étranger, exploitée entre plusieurs fois par jour et deux ou trois fois par semaine. Ces liaisons attirent de plus en plus la clientèle affaires, jadis systématiquement aspirée par Paris.

D'un point de vue écologique, il paraît évident qu'une liaison directe à partir de la province est souhaitable dès lors que l'avion à la taille d'un moyen courrier.

Le motif principal est qu'il raccourcit notablement le parcours par rapport à une correspondance, qu'elle soit d'ailleurs train / avion ou avion / avion, en évitant un décollage de plus et un atterrissage supplémentaire.

Il reste une interrogation : combien de passagers seront enlevés au hub parisien par ces nouvelles liaisons ? Atteindra-t-on un chiffre significatif éloignant la perspective du troisième aéroport ?

Cette évolution est souhaitée par la Commission Européenne qui répète dans ces dernières propositions qu'il est nécessaire de *soulager les hubs saturés en utilisant davantage les aéroports de taille moyenne*. C'est dans cette logique qu'elle a présentée en décembre 2005 des lignes directrices autorisant des aides aux aéroports et aux lignes nouvelles³¹.

Il est souhaitable que cette politique de "désengorgement" se poursuive, à condition toutefois qu'elle ne conduise pas à une surenchère désordonnée de l'offre de transport aérien.

Le temps est venu de poser comme principe que la prospérité du hub, dans une zone densément peuplée, n'est pas une fin en soi. Le développement du hub n'est justifié que dans le cas où la demande provinciale de destinations étrangères est insuffisante et continue. **Dans cet esprit, il devient essentiel de remettre en cause la "sacralisation" du hub de Roissy CDG, surtout si l'on veut vraiment modérer la croissance de cet aéroport.**

Mais pour mieux appréhender les alternatives, encore faudrait-il disposer de **données précises qui, et ce n'est pas un hasard, restent dans une nébuleuse justifiée par le secret commercial** (voir le chapitre qui suit sur les correspondances).