



**Conseil Economique et  
Social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/2004/10/Add.2  
9 décembre 2003

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS ET FRANÇAIS  
SEULEMENT

---

**COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS**

(Soixante-sixième session, 17-19 février 2004,  
point 11(d) de l'ordre du jour)

**TENDANCES DE L'EVOLUTION ET ECONOMIE DES TRANSPORT**

**Etude entreprise par d'autres organisations sur  
l'économie des transports et le coût des infrastructures**

**Transmis par la Conférence Européenne des Ministres des Transport (CEMT)**

Note : Le présent document est reproduit tel qu'il a été reçu.

\* \* \*

**CONCLUSIONS DE LA TABLE RONDE 126 :**

**«LES AEROPORTS, DES POINTS NODAUX D'INTERCHANGES MULTIMODAUX»**

1. La CEMT a tenu sa 126ème Table ronde sur l'économie des transports, sur le thème *Les aéroports, des points nodaux d'interchanges multimodaux*, les 20 et 21 mars 2003. Présidée par J. Viegas (P), la Table ronde a été ouverte par des rapports de S. Barrett (IRL), K. Button (USA), A. Duff (UK) et R. Picardi (I). Ses principales conclusions sont résumées ci-après.
2. La difficulté du débat sur le rôle des aéroports en tant que nœuds d'échanges multimodaux tient au fait que ce rôle dépend d'une diversité de facteurs interdépendants.

3. Les débats actuels sur les politiques aéroportuaires sont surtout centrés sur la transformation profonde du marché du transport aérien ainsi que sur son impact sur la forme et l'intensité de la concurrence entre les compagnies aériennes. Dans une large mesure, cette transformation a été déclenchée par les modifications apportées à la réglementation du transport aérien.

4. Etant donné que les investissements dans les aéroports et les structures connexes ont une longue durée de vie et sont dans une large mesure irréversibles, l'évolution du rôle des aéroports sera étroitement fonction de ce qui aura été prévu et mis en œuvre auparavant, que ce soit par les aménageurs du secteur privé ou par les pouvoirs publics. En effet, étant donné que la connectivité d'un aéroport induit des économies de réseau, l'ampleur des investissements passés constituent un déterminant important de sa fonction en tant que nœud d'échanges multimodaux.

5. L'avenir des aéroports est tributaire des *possibilités* techniques de faire face à la congestion. Ce problème concerne les aéroports proprement dits, mais aussi l'infrastructure des modes interconnectés, et en particulier l'infrastructure routière.

6. Enfin et surtout, le rôle d'un aéroport en tant que nœud multimodal sera déterminé par le facteur exogène que constitue sa situation géographique. En effet, la proximité de grandes agglomérations, de nature à modifier les choix d'implantation des entreprises et la répartition de l'habitat résidentiel, aura une incidence sur la connectivité que pourront offrir les aéroports avec les autres modes.

7. L'évolution récente de la concurrence entre les compagnies aériennes a abouti à une différenciation du marché des services de transport aérien ainsi qu'à une segmentation correspondante du marché des services aéroportuaires. La déréglementation a entraîné l'émergence et/ou le renforcement d'un système de réseau en étoile, ce qui a donné lieu à la conclusion d'alliances étroites entre compagnies aériennes et aéroports. Du fait des fonctions particulières des aéroports-pivots, les connexions avec les autres modes revêtent pour eux moins d'importance que pour les autres aéroports du point de vue de la rotation des vols. En Europe, les destinations finales étant relativement peu éloignées, les réseaux en étoile s'y sont moins développés qu'ailleurs. En outre, sur ce continent, l'existence des aéroports-pivots est davantage le résultat des politiques nationales antérieures à l'égard des "transporteurs nationaux" et d'une hiérarchie planifiée des aéroports au niveau national que de l'interaction endogène de la gestion des compagnies aériennes et de celle des aéroports. L'importance relative des réseaux en étoile ne devrait pas augmenter en Europe, en raison de l'évolution récente de la différenciation qualitative du marché du transport aérien de passagers.

8. Cette évolution est liée à la forte intensification des activités des transporteurs à faibles coûts, qui renoncent à offrir des services considérés comme complémentaires des fonctions de base du transport aérien, et qui ont par conséquent des exigences différentes et ont souvent moins besoin de certains services aéroportuaires. On s'attend que ces transporteurs assurent

essentiellement leur expansion en offrant davantage de liaisons point à point. L'avantage comparatif des transporteurs à faibles coûts réside dans le fait qu'ils basent leur trafic dans des aéroports plus petits et qu'en maintenant des installations de moindre envergure, ils ont des coûts de transaction moins élevés à supporter pour se relocaliser dans les autres aéroports, afin d'exploiter les disparités des redevances aéroportuaires. L'intensification de la concurrence entre les aéroports qui fournissent leurs services aux transporteurs à faibles coûts est susceptible d'induire une instabilité relativement sensible dans le secteur aéroportuaire, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur les décisions d'investissements infrastructurels dans d'autres modes de transport, car les aménageurs et les investisseurs réclameront une prime de risque (imputé).

9. La pression des coûts qui s'exerce sur les aéroports renforcera la motivation de ces derniers à adopter des innovations leur permettant de réduire leurs coûts et à rationaliser leur organisation, ce qui en retour accentuera la tendance en faveur d'un accroissement des services point à point. C'est pourquoi les petits aéroports proposent souvent des procédures plus simples d'enregistrement et de récupération des bagages.

10. En raison de tous ces facteurs qui déterminent le fonctionnement des aéroports, il existe de nombreux types d'aéroports possibles, avec des limites et des débouchés différents en tant que plateformes d'échanges intermodaux. La taille des aéroports et la congestion routière sont les principaux facteurs qui déterminent la rentabilité des liaisons ferroviaires. Dans le cas des grands aéroports qui exercent un rôle de pivot pour le trafic continental et intercontinental, et qui sont des aéroports multiproduits, les investissements importants que nécessitent les liaisons ferroviaires seront justifiés. Ces liaisons devraient être intégrées aux réseaux ferrés régionaux et nationaux, pour tirer le meilleur parti des économies de réseau, et non se limiter à des embranchements.

11. Le train à grande vitesse peut se substituer aux liaisons aériennes s'il offre un service de transport entre un petit nombre de grandes agglomérations relativement peu éloignées les unes des autres. La nécessité de nombreux arrêts limite les possibilités d'élargir le bassin de clientèle des différents aéroports. Les mesures réglementaires prises pour que le rail se substitue aux vols de correspondance nationaux ont tendance à renforcer la position concurrentielle des autres aéroports (en l'occurrence étrangers).

12. L'un des aspects parfois méconnus des liaisons ferroviaires vers les grands aéroports est la demande de transport du personnel de la zone aéroportuaire. En proposant des liaisons ferroviaires pour les trajets domicile-travail, on peut considérablement atténuer les problèmes de congestion au voisinage des aéroports, en particulier si les horaires des équipes coïncident avec les heures de pointe des arrivées et des départs des avions. Selon la distance qui sépare l'aéroport des grands centres urbains, la réduction des besoins en superficie pour les parcs de stationnement peut être une source d'économies pour les aéroports. La diminution de la taille des aéroports, le développement de groupes régionaux d'aéroports, le degré de congestion relativement faible du

réseau routier ainsi que l'ampleur des coûts des investissements ferroviaires conféreront un avantage concurrentiel aux liaisons routières. La mise à disposition d'installations pour des dessertes (privilégiées) par autobus et taxi devrait alors aider à éviter les coûts élevés liés à la "dépose rapide", qui engendre deux fois plus de trajets que les autres utilisations de la voiture particulière, sans pratiquement générer de recettes de stationnement.

13. A ce jour, on n'a guère réussi à accroître la part des chemins de fer dans le transport de marchandises entre les lieux de production et les aéroports, ni entre les aéroports et les clients. Le fret général est concentré dans quelques aéroports-pivots en Europe. Les volumes des services express point à point ne justifient pas les investissements considérables que supposent des dessertes ferroviaires. Pour l'ensemble du fret ferroviaire, les distances qui séparent l'aéroport et les clients sont trop courtes pour que le rail puisse être concurrentiel avec le transport routier.

14. Les décisions d'investissements relatives à l'expansion de l'infrastructure routière devraient prendre en compte le fait qu'elles risquent d'induire un volume de trafic supplémentaire au-delà de l'hypothèse courante selon laquelle les usagers de la route surestiment la véritable réduction de coûts découlant d'un allègement de la congestion. Dans certains cas, les entreprises se sont relocalisées à proximité des aéroports, indépendamment des arguments relatifs aux coûts de transport, en raison de l'image prestigieuse, haut de gamme, de ce type d'emplacement.

15. L'un des principaux obstacles au fonctionnement des aéroports en tant que nœuds d'échanges intermodaux est le caractère fragmenté de la planification et des investissements infrastructurels, qui est lié au manque de coordination entre les aménageurs et les gestionnaires des aéroports privés ainsi qu'entre les différents services publics, souvent à plusieurs niveaux de compétence. Les comités de planification devraient agir en qualité de gestionnaires (de clubs) intermodaux en s'efforçant de maximiser l'excédent net commun qui sera généré par les installations infrastructurelles et en exploitant en commun les éventuelles économies de réseau.

16. Cette dernière observation vaut également pour la gestion interne. Il conviendrait d'effectuer une étude pour vérifier la rentabilité de l'intégration intermodale de la billetterie et des systèmes de réservation.

---