

Le pire serait encore à venir. De 1990 à 2030, l'avion aura perdu près de 39 millions de passagers au profit du train.



de boutoir du TGV, des low cost et des intégrateurs de fret », ajoute l'auteur de rapports parlementaires sur le sujet. Sur le trajet Paris-Strasbourg, par exemple, les parts de marché respectives d'Air France et de la SNCF sont passées de 60 à 15% et de 35 à 80%. Au mois de juillet 2008, Eurostar captait plus de 80% du trafic Paris-Londres et l'avion moins de 20%. Le rapport était de 2% pour le train et 98% pour l'avion en 1994.

SE RAPPROCHER, À QUEL PRIX ?

Mais le pire serait encore à venir, à en croire une étude commandée par la Fnaut et reprise par le ministère des Transports : de 1990 à 2030, l'avion aura perdu près de 39 millions de passagers au profit du train, puisqu'à cette échéance, les métropoles françaises seront à moins de trois heures trente de la capitale. Et autant de leurs voisines européennes. Le directeur général de l'Union des chambres de commerce gestionnaires et exploitantes d'aéroports (Uccea), Jacques Sabourin, l'admet : « L'avion ne l'emporte sur le train que sur les trajets de plus de quatre heures. »

Cependant, les lignes bougent, lentement, sous l'impulsion d'opérateurs privés et de filiales de groupes de services ou de BTP, français et internationaux, qui suppléent ou épaulent les CCI, dans des sociétés de gestion aéro-

L'aéroport de Tarbes-Lourdes, exploité par le canadien SNC-Lavalin, se partage avec celui de Pau le même marché évalué à 1,4 million de passagers par an.

portuaire. Chez le canadien SNC-Lavalin, exploitant entre autres de Tarbes-Lourdes, à quarante minutes de celui de Pau, Youssef Sabeh prévient : « Les deux aéroports se disputent le même marché de 1,4 million de passagers. Nous jugeons prioritaire tout ce qui pourra les rapprocher. »

Quitte à en supprimer un... mais pas celui des pèlerins. La tutelle d'Annecy (à une demi-heure de Genève ou Chambéry) accorde une dernière chance à son aéroport. Périclitant depuis l'arrivée du TGV et rattrapés par l'urbanisation, ceux de Reims et Charleville-Mézières ont été fermés. Au grand dam de Jacques Sabourin, prompt à monter au créneau pour défendre ses aéroports : « Il est plus facile d'en fermer que d'en ouvrir », avertit-il.

« Maintenir des doublons à l'heure où les deniers publics sont plus rares est inacceptable. Les supprimer est un acte courageux. Cela s'appelle aussi une

décision politique », répond en écho Alain Levern, président du conseil régional de Haute-Normandie. Hier tabou, le principe des regroupements progresse, à Metz-Nancy-Lorraine, Grenoble et Chambéry ou Lyon-Satolas et Saint-Etienne. Réduite à Bâle-Mulhouse, la coopération transfrontalière progresse. Le Languedoc s'interroge sur la pertinence de Perpignan face aux 5 millions de passagers de son voisin Gérone. Strasbourg, dont le trafic a chuté de 30% avec l'arrivée du TGV, a repris langue avec son homologue de Karlsruhe-Baden.

Autre piste, une spécialisation symétrique à la parcellisation de l'offre : aviation régulière et charter, low cost, affaires, loisirs, fret, voire maintenance aéroportuaire, comme à Clermont-Ferrand. Charles de Courson vante Vatry, dédié au fret et porté sur les fonts baptismaux par le conseil général de la Marne : « On y croit dur comme fer. La croissance du fret dépasse celle des trafics passagers, pour le plus grand profit des intégrateurs tel UPS, à la recherche de sites éloignés des villes, idéals pour les vols de nuit. » Le tracé du TGV ignorant son aéroport ne l'ébranle pas.

La SNCF rechigne en effet à connecter son fleuron aux aéroports, comme en témoigne sa participation symbolique à l'édification de la gare TGV de Lyon-Satolas ou la fin de non-recevoir opposée aux élus demandant une « bretelle » sur Lille-Lesquin. Pourtant, s'il se concrétise, le projet Carex, de fret sur des lignes à grande vitesse, accélérera la recomposition. « A terme, estime même José Wagner, directeur de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine, cette idée profitera aux sites installés le long des axes à grande vitesse, pour relier très vite les hubs européens, comme Liège ou Francfort. » En attendant, le contribuable paie les additions. ●

RIVALITÉ DANS LE BOCAGE NORMAND

Jusqu'à peu, les deux Normandie comptaient cinq aéroports pour moins de 2 millions d'habitants : Caen, Deauville, Rouen, Le Havre et Cherbourg, propriété du conseil général de la Manche. Pire : les trois premiers se situent dans un cercle de 50 kilomètres de rayon. La loi de 2004 a incité les deux assemblées régionales à trancher dans le vif : Rouen s'est éteint de lui-même, Le Havre ne traite plus que l'aviation privée et les hélicoptères des pilotes du port.

Désormais, tous les investissements sont affectés à une seule plate-forme : Deauville-Normandie, près du golfe de Saint-Gatien. Ce hub voit son trafic progresser de 15% par an. L'ennui, c'est que les riverains de la très chic station balnéaire pestent contre les nuisances sonores. A cela s'ajoute le lobbying forcené auquel se livre la chambre de commerce de Caen pour décrocher des crédits publics lui permettant d'allonger sa piste. Et maintenir ses vols vers Lyon et Orly...