



ACTIVITÉ DES PRINCIPAUX AÉROPORTS EUROPÉENS*

Philippe HUAULT

Le ralentissement général de l'économie se répercute sur l'activité des aéroports européens, tant pour les passagers que pour le fret. La croissance de l'activité des aéroports du Bénelux reste toujours très vive et le poids relatif de Paris diminue depuis 3 ans.

Ralentissement de la croissance du nombre de passagers

En 1995, le ralentissement de l'activité économique s'est partiellement répercuté sur l'activité passagers totale des aéroports européens. Les 16 villes ayant la plus forte activité passagers enregistrent une croissance de 5,7% du nombre total de passagers, contre 8,2% l'année précédente. Cette croissance reste toujours un peu supérieure à celle du total des 16 premières mêmes villes américaines qui n'ont progressé que de 4,1% ; cette différence peut s'expliquer par la proportion beaucoup plus importante de transports internationaux en Europe, compte tenu des tailles de pays très différentes, déplacements internationaux qui sont partout en progression plus rapide que les déplacements intérieurs.

L'effet de l'ouverture du tunnel sous la Manche, qui a entraîné une forte baisse des passagers sur la ligne aérienne Paris-Londres (-17%), n'explique que 16% de l'écart global entre les croissances de 1994 et de 1995, pour le total de ces 16 villes. La diminution sur cette ligne Paris-Londres, de 1994 à 1995, ne représente que 0,9% et 1,2% des passagers totaux en 1994, respectivement des aéroports de Londres et Paris.

Paris ne suit pas les vives progressions de ses rivales

Mis à part Istanbul (+18%), qui appartient à la zone aérienne Europe, les plus fortes croissances sont observées à Cologne (19%), Dublin (15%), Bruxelles (11%), Vienne, Munich et Barcelone (10%). Viennent ensuite : Francfort, Madrid, Düsseldorf et Amsterdam (autour de 8%). Si Londres progresse de 6,2%, Manchester interrompt brutalement une régulière et forte croissance. Paris arrive bon dernier des 16 premières villes avec un recul de 0,5%. Outre l'Eurostar, plusieurs éléments expliquent ce moins bon résultat (la fermeture de la ligne Paris-Alger en raison de la situation intérieure algérienne, un tourisme freiné par les attentats, l'impact de la reprise des essais nucléaires sur l'image de la France dans le Pacifique, certains conflits à Air France Europe et enfin les grèves de fin d'année).

Evolutions de l'activité passagers des aéroports des villes européennes

Indices base 100 en 1985

Niveaux 1995 en milliers de passagers

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	niv. 95
Londres	103	117	127	133	139	130	143	149	162	172	81,4
Paris	102	113	124	137	143	138	153	157	168	167	55,0
Francfort	101	115	125	132	145	138	152	161	173	189	38,2
Amsterdam	103	116	128	134	141	141	163	182	201	217	25,4
Rome	94	105	111	118	131	121	140	141	149	156	21,9
Madrid	102	111	124	132	152	149	164	160	167	181	20,0
Zurich	101	111	118	128	134	128	138	143	153	162	15,3
Dusseldorf	107	120	126	131	145	137	149	159	170	184	15,1
Manchester	124	141	162	174	175	176	201	217	240	243	15,0
Munich	105	119	124	130	142	134	149	158	168	185	14,9
Palma	112	127	133	131	129	133	135	141	160	166	14,7
Milan	105	117	124	127	143	138	153	157	168	178	14,7
Copenhague	106	114	119	123	131	122	125	132	142	151	14,7
Stockholm	117	130	144	155	162	139	143	140	154	154	14,2
Bruxelles	103	112	125	126	147	152	163	177	197	219	12,6
Istanbul	109	133	160	171	182	238	212	268	288	339	12,1

Source : Aéroports de Paris

AÉRIEN

Sur 3 ans, Bruxelles et Amsterdam ont des croissances moyennes annuelles de l'ordre de 10% (soit ensemble + 9,4 millions de passagers en 3 ans), Francfort, Munich et Düsseldorf de 7,5% chacun (soit ensemble +13 millions de voyageurs), Londres de 6,4% (+13,8 millions) alors que Paris n'augmente que de 3% (soit + 4,6 millions). Dans la compétition importante que se livrent les principaux aéroports du nord de l'Europe, Paris a donc régressé dans la période récente par rapport à ses concurrentes. Les six premiers mois de 1996 semblent apporter une amélioration (+6,7%) qui ne comble cependant pas totalement l'écart dans les rythmes de croissance avec Bruxelles et Amsterdam, même si ces dernières ne réalisent ensemble que 70% de l'activité passagers de Paris.

Mêmes diagnostics généraux pour le fret

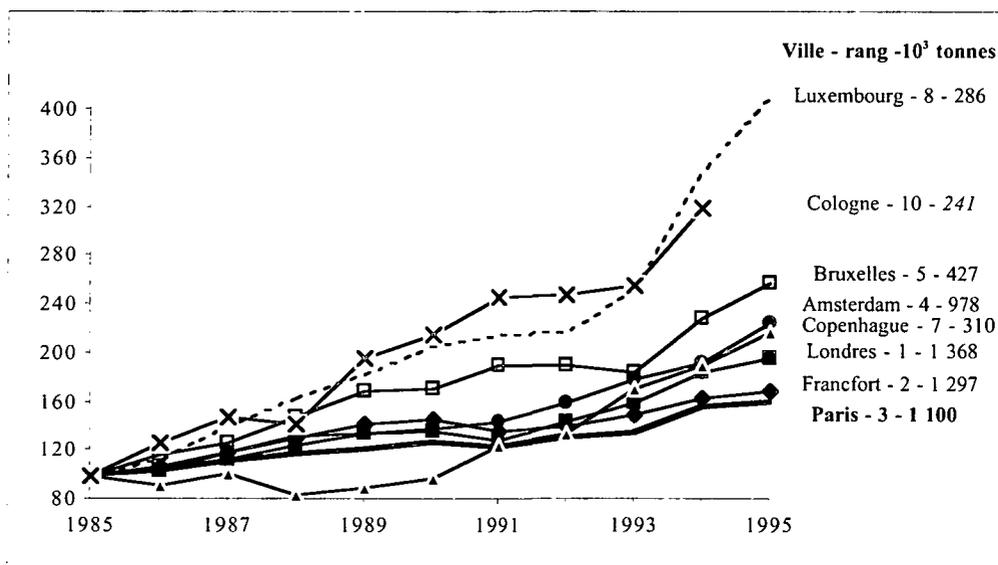
La croissance de l'activité fret des aéroports reste en 1995 supérieure à celle des passagers pour les 9 plus importantes villes examinées sous cet angle, tant en Europe (7,1%) qu'aux Etats-Unis (5,9%). Mais le rythme se ralentit sensiblement puisque ces taux étaient respectivement de 13,2 et 14,9% l'année précédente. L'évolution très forte de 1991 à 1994 des 9 premières villes américaines (+20% par an), résulte de l'émergence particulièrement vive du pôle fret de Memphis, qui arrive maintenant à un régime de croisière.

Quatre grands aéroports de fret se distinguent particulièrement, dépassant ou avoisinant le million de tonnes de marchandises : Londres, Francfort, Paris et Amsterdam. Bruxelles, au 5ème rang, ne représente que 44% des tonnages d'Amsterdam. Zurich (6ème rang) et Rome (9ème rang) ont des profils de croissance sur 10 ans très proches de celui de Paris.

Evolution des principaux tonnages aéroportuaires de fret en Europe

Indices base 100 en 1985

Niveaux 1995 en milliers de tonnes



Source : Aéroports de Paris

En 1995, les croissances les plus vives concernent Luxembourg (18,5%), Amsterdam dont la progression s'accélère (16,4% contre 8,3% l'année précédente), Copenhague (13,4%), Bruxelles (12,1%). Paris et Rome arrivent en dernier avec moins de 2% d'augmentation. Sur les trois dernières années, le classement est peu modifié sauf pour Bruxelles qui n'a redémarré qu'en 1994, après deux années de léger déclin au profit d'Amsterdam, qui à l'inverse ne semble pas avoir vraiment souffert de la reprise de Bruxelles.

Là aussi, dans la compétition pour le fret qui oppose les aéroports européens, Amsterdam, Bruxelles et Luxembourg (qui réunis représentaient 128% des tonnages de Paris en 1992), enregistrent ensemble une progression de 531 milliers de tonnes sur 3 ans (soit plus de 90% de la progression de Londres et Francfort réunis); ces trois aéroports représentent maintenant 154% du tonnage de Paris, qui n'a progressé que de 193 milliers de tonnes. Ce recul relatif de Paris semble s'aggraver plus intensément que pour les voyageurs, sur les six premiers mois de 1996 puisque, sur cette période, les tonnages ont baissé de 1,3% par rapport à ceux de 1995.