

Augustin de Romanet: «Nous sommes au début de l'ère des aéroports»

Bayart, Bertille, Collet, Valérie
15/01/2016 | Mise à jour : 19:07

(source : Le Figaro) – Edition du 15 janvier 2016

Augustin de Romanet, PDG d'Aéroports de Paris, estime que Paris-CDG peut devenir l'un des cinq ou six plus grands aéroports de la planète. La compétition est mondiale entre les hubs européens, auxquels s'ajoutent les concurrents du Moyen-Orient et d'Asie, pour offrir aux compagnies et aux passagers les meilleures correspondances et les meilleurs services. Pour Augustin de Romanet, PDG d'Aéroports de Paris depuis trois ans, Paris a de nombreux atouts et restera l'un des leaders mondiaux

LE FIGARO. - Vous bénéficiez de la croissance du transport aérien. Cette tendance est-elle durable?

Augustin de ROMANET. - Ma conviction est que nous sommes au début de l'ère des aéroports. Tout comme l'antiquité avait été celle des ports, le XIXe siècle celle des gares, et le XXe celle des autoroutes ! Les aéroports sont au XXIe siècle les infrastructures autour desquelles se concentrera l'activité économique. Le transport aérien connaît effectivement une croissance très dynamique, au rythme de 4,5 % à 5 % par an pour les vingt prochaines années. Ce qui signifie que le trafic va doubler d'ici à 2035.

Qu'est-ce qui explique ces perspectives ?

Cette croissance résulte d'abord de l'avènement des classes moyennes dans le monde : 2,7 milliards de personnes aujourd'hui ; 4,7 milliards en 2030. Ce sont autant de voyageurs en puissance. Un Américain effectue aujourd'hui 1,6 voyage par an ; c'est 5 fois plus qu'un Chinois et... 23 fois plus qu'un Indien. Cela donne une idée du potentiel, à la fois du transport aérien et du tourisme, dont on mésestime le poids dans l'économie. Il pèse aujourd'hui 9 % du PIB mondial, c'est-à-dire davantage que le secteur agroalimentaire, automobile ou même pétrolier.

L'Europe a de nombreux grands aéroports. N'est-ce pas un risque pour Paris-Charles-de-Gaulle ?

Au contraire. Nous avons la chance exceptionnelle d'avoir avec Paris-CDG l'un des rares aéroports mondiaux qui ne butera pas sur des limites physiques à la croissance de son trafic dans les vingt ans qui viennent. Parce que nous avons déjà quatre pistes, quand d'autres grandes plateformes, Hongkong, Séoul et Heathrow, ont les pires difficultés à construire une troisième piste. Aujourd'hui, 39 méga hubs internationaux sur 47 sont déjà au bout de leurs capacités. Paris-CDG accueille 65 millions de passagers, pour une capacité de 80 millions. Et nous pourrions faire encore bien plus si nous construisons de nouveaux terminaux, car nos quatre pistes peuvent aller jusqu'à 140 millions de passagers. Cela supposera que le contrôle aérien suive et ait la capacité de gérer 3000 mouvements par jour, contre 1500 aujourd'hui. La limite physique à la croissance des aéroports, c'est en fait celle-là. J'imagine mal que l'on puisse, où que ce soit, aller vraiment plus loin que 150 millions de passagers. C'est la chance de Paris-CDG : nous pouvons être l'une des cinq ou six plateformes dans le monde qui atteigne ce seuil.

Encore faut-il que ce développement soit accepté par les populations environnantes ?

C'est exact, et nous y portons une grande attention. Mais nous bénéficions notamment des progrès de l'industrie aéronautique : le bruit des avions qui atterrissent aujourd'hui à Paris-CDG et Orly a été réduit de 25 % entre 2000 et 2014, pour un trafic en hausse de 25,8 %. La fluidité de l'accès à Paris-CDG est aussi un élément fondamental pour nous. C'est pourquoi le projet CDG Express de liaison avec Paris est crucial. Il devrait entrer en service en 2023.

La menace terroriste est très présente. Peut-on assurer la sécurité sur des aéroports géants ?

Nous allons investir 650 millions d'euros d'ici à 2020 pour équiper nos installations de nouveaux systèmes de contrôle des bagages beaucoup plus précis et performants. Nous testons également d'autres outils, comme les logiciels de détection des allées et venues inhabituelles. Mais le matériel ne fera pas tout. C'est pourquoi nous formons nos collaborateurs à la détection des comportements atypiques. Par ailleurs, l'État renforce sa vigilance sur les badges d'accès.