

Aéroports secondaires en France : quel devenir ?

Alain GUINOISEAU
Économiste

Ville et aéroport 2018



- **Travaux universitaires de Carrard : des difficultés déjà soulignées de comparer les informations et de réaliser de études adaptées sur le sujet des aéroports (secondaires)**
- Rencontres et échanges avec des responsables d'aéroports (St Etienne ...)
- **Mais les perspectives font rapidement apparaître deux points importants dans l'analyse de ce secteur d'activité et qui le fragilise:**
 - La pollution issue du transport aérien ,
 - Les « riches » prennent l'avion
 - Des résultats qui progressivement font ressortir le besoin d'analyser les informations exploitées

Un constat :

Une
question :

- Les aéroports secondaires en France: nombreux, ceux-ci coutent cher et le transport aérien à la fois pollue et est réservé aux « riches ».
- Quel devenir pour ces aéroports secondaires/ régionaux, en particulier face aux contraintes actuelles et à venir à la fois au niveau politique, économique mais aussi technologique et sociétal ?

- Clarification
du contexte

- Prospective



1- Qu'en est-il de la pollution ?

2- Le transport aérien ne sert-il qu'aux "riches" ?

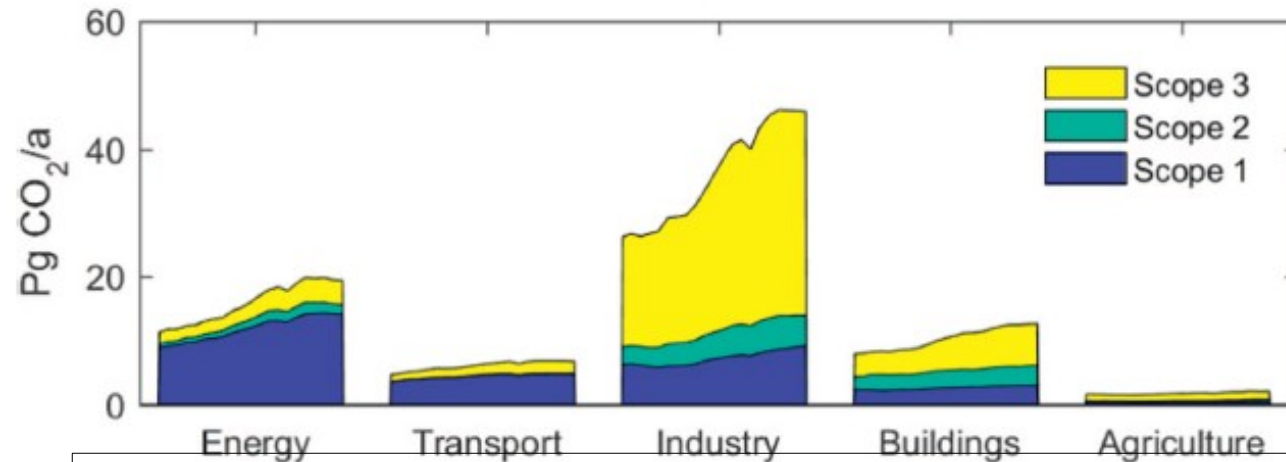
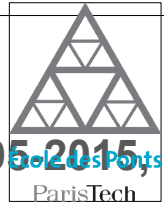
3- Quel devenir pour les aéroports secondaires
et /ou régionaux en France ?

Les deux premiers éléments impactent le
troisième

Clarification du contexte

1- Qu'en est-il de la pollution globalement ?

Scopes 1-3 emissions of the five IPCC sectors over the period 1995-2015, calculated using EXIOBASE 3

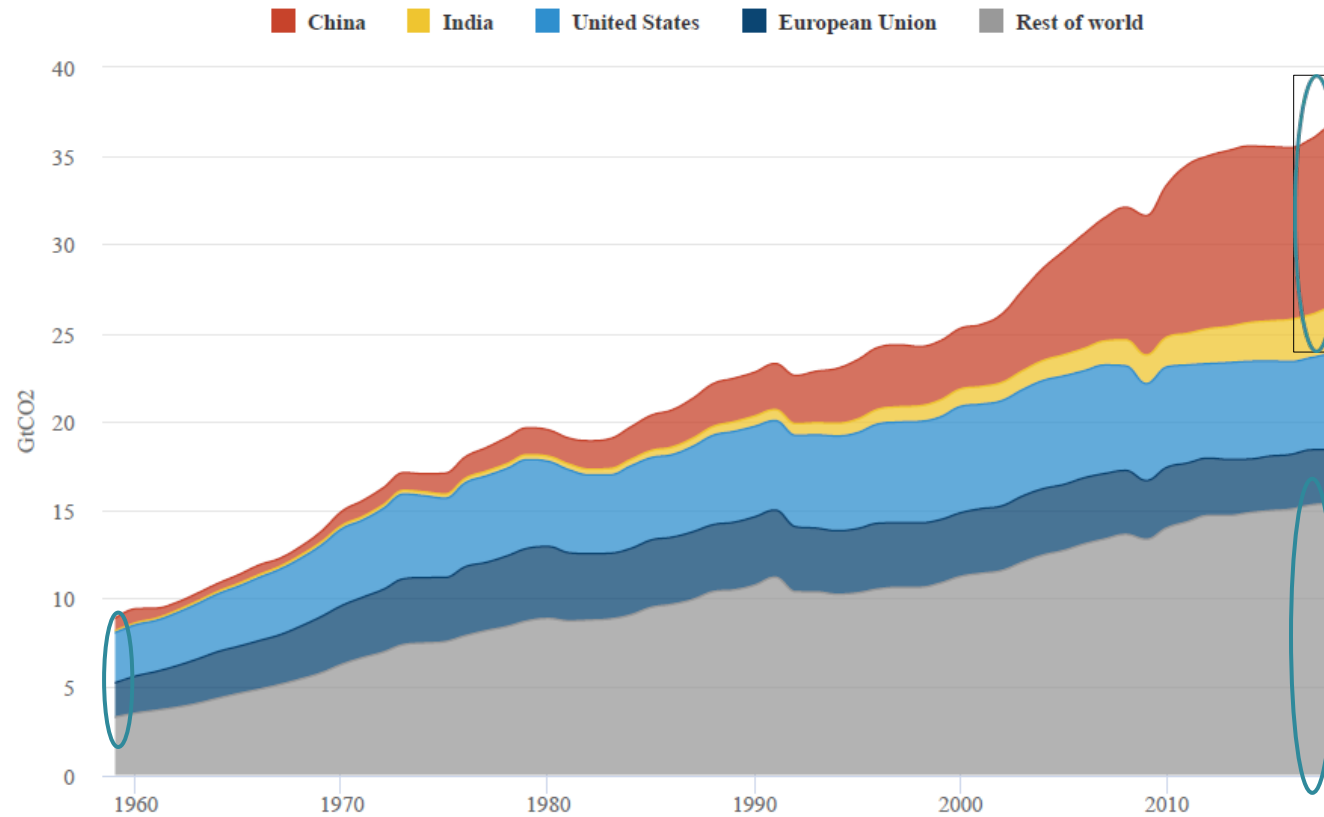
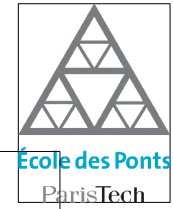


Source : Hertwich et Wood (2018).

Clarification du contexte

1- Qu'en est-il de la pollution globalement ?

Global CO2 emissions from fossil fuels by region (1959-2021)



Les émissions
de CO2 ont
totalement
changé en
terme
d'émetteur

This article was updated on 04/11/2021 - Annual fossil CO₂ emissions by major country and rest of world from 1959-2021, in billions of tonnes of CO₂ per year (GtCO₂). Note that 2021 numbers are preliminary estimates. Data from the Global Carbon Project (<http://www.globalcarbonproject.org/>); chart by Carbon Brief using Highcharts (<https://www.highcharts.com/>). Source : <https://www.carbonbrief.org/global-co2-emissions-have-been-flat-for-a-decade-new-data-reveals>

05/04/2022

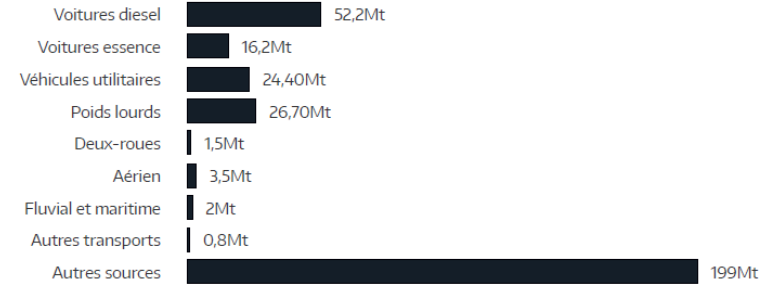
Clarification du contexte



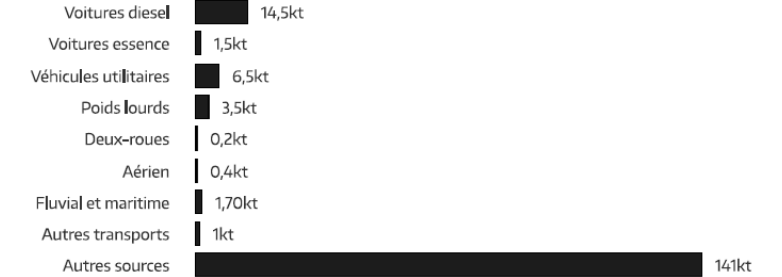
1- Qu'en est-il de la pollution globalement ?

Pollution France / Transports et autres - CO₂, NO_x, PM₁₀, PM_{2.5}

CO₂ (en Mt) NO_x (en kt) PM₁₀ (en kt) PM_{2.5} (en kt)



CO₂ (en Mt) NO_x (en kt) PM₁₀ (en kt) PM_{2.5} (en kt)

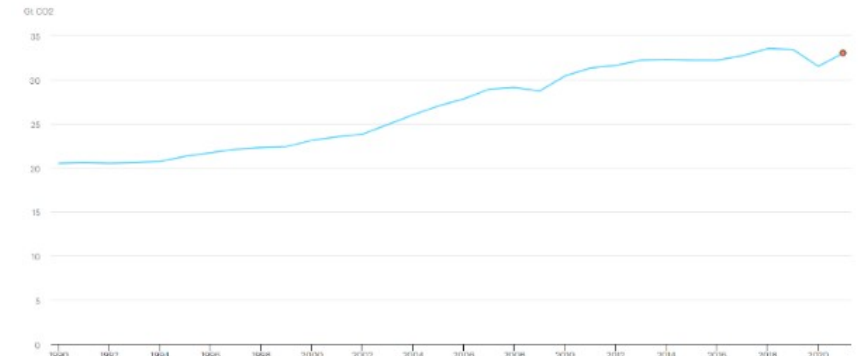
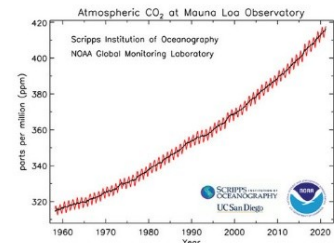
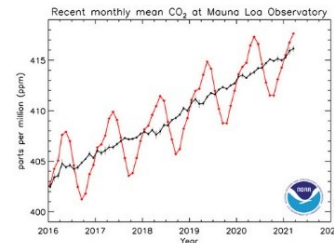


Source : CITEPA (2021, 2016)

Émission de CO₂ 1990-2020

Monthly Average Mauna Loa CO₂

March 2021: 417.64 ppm
March 2020: 414.74 ppm
Last updated: April 7, 2021



Source : Sciamia (2021), base UC San Diego (2021) et AIE (2021)

Clarification du contexte

1- Qu'en est-il de la pollution globalement ?



- Suivant des sources universitaires ou professionnelles, l'avion pollue dans une étude universitaire « 1500 » fois plus que le train ou l'avion est 80 fois plus polluant que le train d'après la SNCF... pour le CO₂ ... Pour le cas des 1500, le calcul se base sur un contexte et non l'ensemble du processus. Les travaux de Lefevre (2018) eux ne donnent pas du tout les mêmes résultats : l'écart de pollution serait plutôt 7/8 train/avion et non de 80 indiqué par la SNCF (avec un astérisque ...) et l'analyse concerne le cas du TGV avec un taux d'occupation maximum avec de l'énergie provenant du nucléaire français. Question: le cas des trains régionaux ou des TGV avec une énergie non issue du nucléaire français ... et avec seulement 50% d'occupation, quelle pollution ?
- Les chiffres peuvent tout dire ... mais qu'en est-il de la fiabilité des sources ? exemple l'association Stay Grounded dans l'une de ses

Clarification du contexte

1- Qu'en est-il de la pollution globalement ?



La FNTP, fin 2021, a indiqué avoir découvert qu'elle serait à l'origine de 40% des émissions de CO₂ en France (Estimation: The Shift Project, 2021)

Mi 2021 : pic en France de la pollution issue du CO₂, à cette même période le transport aérien était très peu exploité en France.

Jancovici, dans plusieurs de ses présentations de l'écologie et les graphiques des sources de pollution, fait apparaître le transport aérien à un niveau très faible

Crozet parle d'écologie punitive (Porte, 2020)

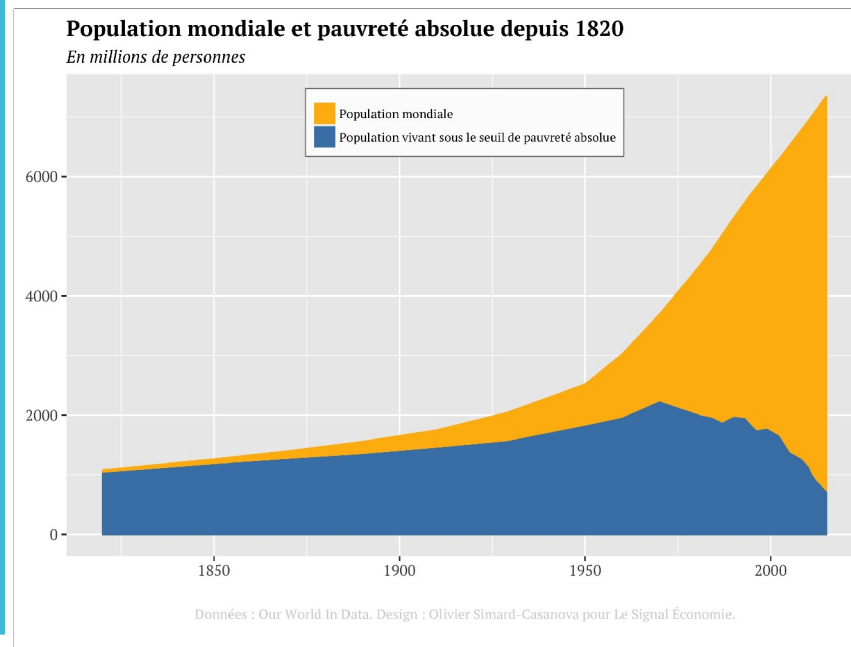
Lomazzi (journaliste, 2022) parle d'ultra-écologisme. Le débat avion/pollution apparaît idéologique.

Clarification du contexte

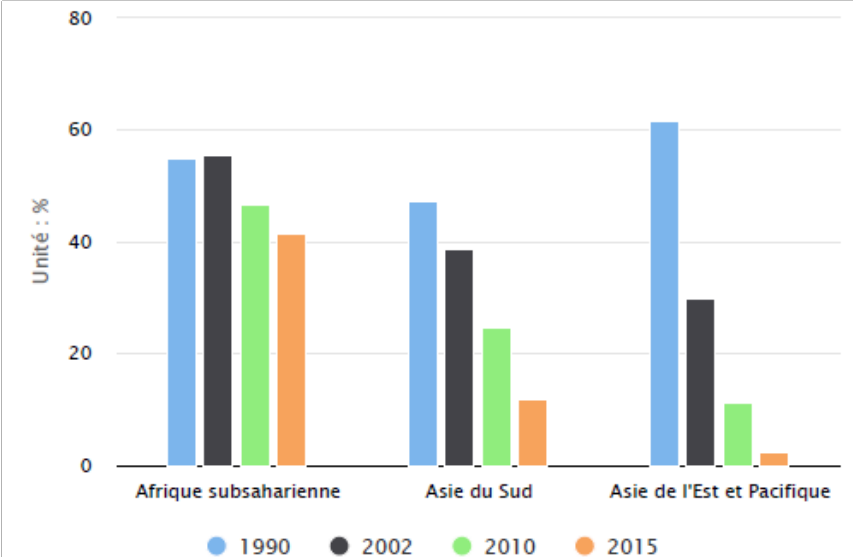
2- Le transport aérien est-il vraiment destiné aux "riches" ?



« L'Humanité vit aujourd'hui dans un état de richesse sans précédent ... les conditions de vie n'ont jamais été aussi prospères qu'en cet instant »
Source : Olivier Simard-Casanova (2018)

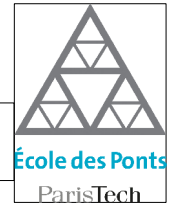


Pauvreté dans le monde 1990 - 2015



Questions

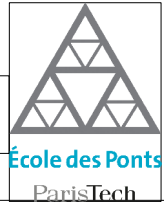
2- Le transport aérien est-il vraiment destiné aux "riches" ?



- Sur quoi se basent les travaux régulièrement publiés qui abordent le transport aérien: souvent une principale et ancienne source reprise régulièrement pour le cas des « riches » qui prennent l'avion (pour le cas français)
- Pour le cas « 1% des utilisateurs représentent 50% de la pollution du transport aérien » souvent cité : qui est l'auteur et quels sont les calculs ?
- Comment sont réalisés les calculs concernant la pollution :
 - Exemple : les 2RM : serait à l'origine de 1,2% du CO₂ émis en France : détail de sources ...?
 - Qu'en est-il du scope 3 réel de 2RM ?
 - Les très rares tests de pollution réelle pour les 2RM apparaissent très peu satisfaisant ... qu'en est-il alors de la pollution issue du transport aérien en pourcentage ? Idem pour le secteur maritime. Quid du lobbying de ces acteurs

Clarification du contexte

2- Le transport aérien est-il vraiment destiné aux "riches" ?



« *Les moyennes des empreintes carbone masquent une grande hétérogénéité de situations réelles à tout niveau de revenu, ... Il est patent qu'il y a, au sein de chaque décile, une grande hétérogénéité et que celle-ci n'est pas liée au revenu* ».

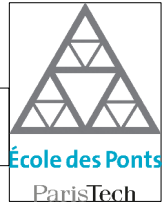
Source : Pottier *et al* (2020)

Des travaux universitaires récents ont commencé à recadrer les « évidences » d'hier sur ce type de sujet (Bazet, 2022; Maillet, 2020; Azihari, 2021; Pottier, 2021; Davezies, 2021; Shellemberger, 2021)

Par ailleurs la viabilité de publications scientifiques est remise en question (Ioannidis, 2014) Qu'en est-il des travaux sur le transport aérien ? Qui a analysé ces mêmes travaux ?

Clarification du contexte

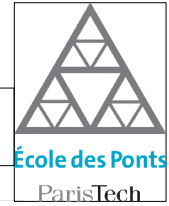
2- Le transport aérien est-il vraiment destiné aux "riches" ?



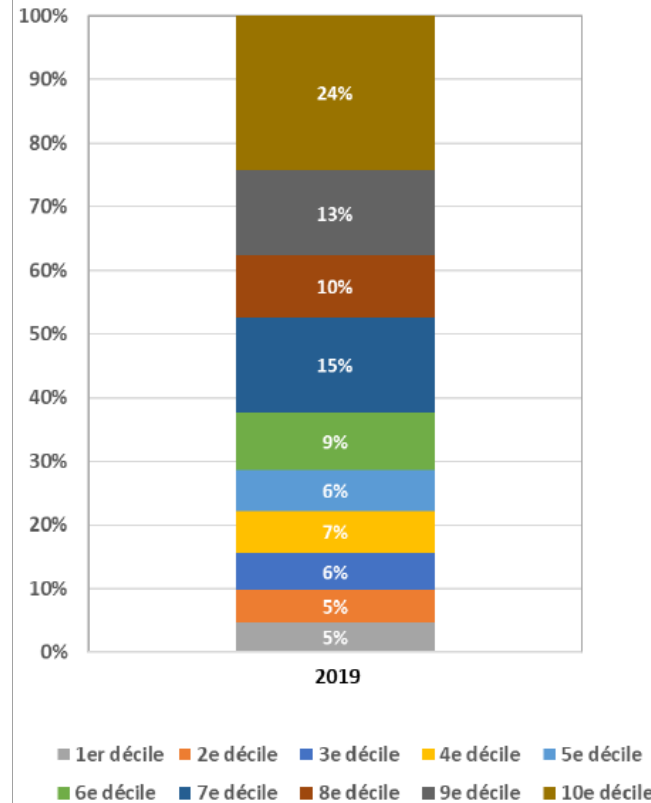
- Les Français n'aiment pas « les riches »(Enquête Ifop, 2012; Odoxa, 2020)
- Le transport aérien serait réservé à 3% de la population mondiale (Article issu d'un scientifique, 2018)

Clarification du contexte

2- Le transport aérien est-il vraiment destiné aux "riches" ?

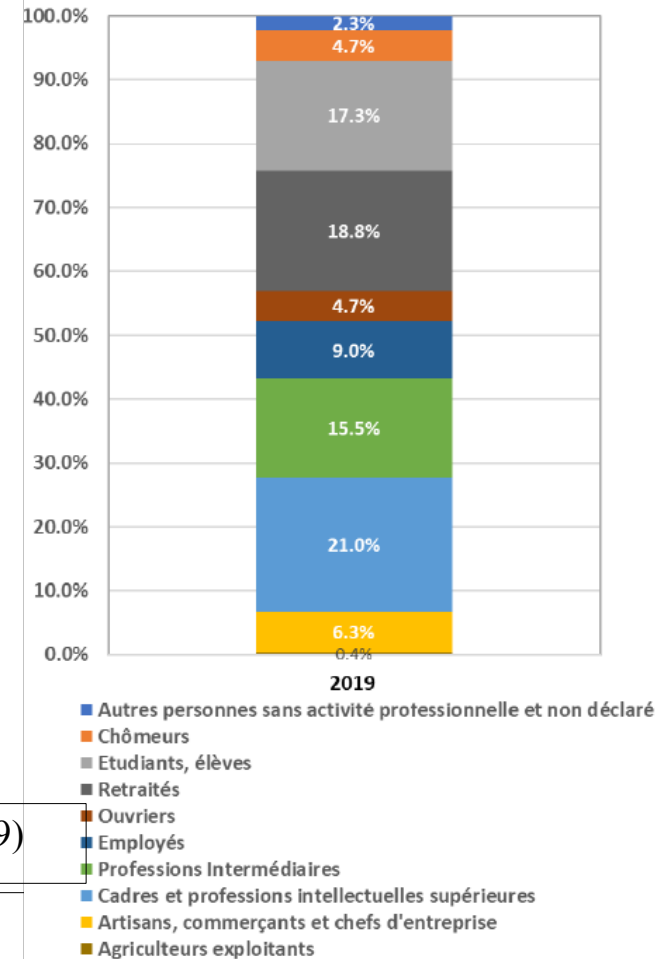


Déplacements Longue Distance / répartition des voyageurs km par décile de revenus



Source : Crozet (2022), base ENT-D (2019)

Déplacements Longue Distance / répartition des voyageurs km par CSP



Quel devenir pour les aéroports secondaires / régionaux

3- Quel devenir pour les aéroports secondaires et /ou régionaux en France ?



- Pourquoi avoir abordé les deux questions précédentes ? Parce que sans clarification de ces points la question sur le devenir de certains aéroports secondaires est fragile.
- Les aéroports secondaires ont chacun un « business model » spécifique : ils nécessitent des études adaptées et réalisées par des experts.
- 2024 (Europe, réglementation 100 KM / aéroports) et les souhaits des électeurs à venir en France en 2022 nécessitent d'uniformiser le parc d'aéroports français actuel.
- Le prix est un facteur important dans le choix des déplacements des clients : l'augmentation des tarifs du billet d'avion – sur le thème de la pollution et d'une taxe- en France fragilisera les perspectives du transport aérien en France probablement particulièrement pour les aéroports secondaires. Quel pays utilisera cette démarche ?

Clarification du contexte

3- Quel devenir pour les aéroports secondaires et /ou régionaux en France ?



- Ou sont les sources d'études provenant d'experts en France concernant l'économie du transport aérien et les critiques entre pairs ?
- Exagération de publications ? Une étude du BCG (2021) démontre que « seules 9% des entreprises mesurent de manière précise leurs émissions de CO₂ » de plus leurs estimations ont des marges d'erreurs élevées (30 à 40%).
- Comment comparer des chiffres qui semblent être très fluctuants ?
- De nombreuses études consultées (universitaires) exploitent les mêmes chiffres peu nombreux ... alors que les choses changent.
- La problématique de l'aéroport de Toulouse et de sa gestion et des résultats que nous connaissons a mis déjà en évidence la problématique du besoin d'expertise en stratégie/économie/politique (pluridisciplinaire) pour le secteur du transport aérien en France.

A retenir

3- Quel devenir pour les aéroports secondaires et /ou régionaux en France ?



- Ainsi une région, en supprimant son aéroport, se verrait privée de l'exploitation de futurs avions écologiques de 20 places et plus, appareils à prix attractif, peu bruyant et dont le contrôle aérien pourrait être géré dans un centre qui regroupe la gestion d'aéroports, cet ensemble qui transformera le paysage aéroportuaire de demain.
- Pour Trabbia (Orange, 2021) : Il faut d'abord s'intéresser aux causes de ce phénomène (l'environnement / la pollution). Certains (acteurs) sont devenus anti-tout : 5G, OGM, vaccin, nucléaire, éolien. Heureusement, c'est une minorité. La France est en pointe dans ce phénomène de défiance qui est beaucoup moins présent dans les sociétés en croissance, en Afrique, en Asie ou en Amérique du Sud.
- « Il faut absolument débattre sur la base d'études scientifiques et d'évaluations chiffrées ». (Trabbia, Orange, 2021; T – La revue, n°7, 12/2021)
- Création à Sup'aéro (que l'ENAC vient de rejoindre, 2022) d'un laboratoire pluridisciplinaire qui a déjà publié sur le thème de la pollution issue des avions.