

Etienne de Durand, Jean-Claude Giblin, Olivier Milhaud
4 janvier 2005

Café géopolitique, Café des Phares (Paris) le 18 Novembre 2004

Géopolitique des réseaux aériens - des territoires à tire d'aile

*Avec **Etienne de Durand**, chercheur à l'IFRI et professeur à l'Ecole militaire spéciale de Saint-Cyr-Coëtquidan, et **Jean-Claude Giblin**, consultant en transports et services.*

Deux intervenants, deux thèmes (aviation militaire et aviation civile), et pourtant un seul café géopolitique : toujours des rivalités entre territoires. Allier le militaire et le civil, tel était le pari du café géopolitique et du récent numéro d'*Hérodote* (3^e trimestre 2004, n° 114) sur Aviation et géopolitique qui avait souligné « les extraordinaires bouleversements géopolitiques - mondiaux et régionaux - provoqués par l'explosion du transport aérien depuis le milieu du XX^e siècle ». Il faut dire que l'aviation apparaît à la fois comme un outil de puissance (et de projection de puissance) dans les rivalités entre Etats, et comme une spécificité locale suscitant nombre de rivalités entre territoires, compagnies aériennes et riverains d'aéroports.

Le renouveau de la puissance aérienne

Etienne de Durand a souligné d'emblée le rôle de premier plan joué par la culture américaine de la guerre et les évolutions majeures de ces quinze dernières années par rapport aux décennies antérieures. La perspective historique est en effet édifiante.

Durant la **Première Guerre mondiale**, l'arme aérienne en était à ses débuts. L'observation tenait une place prépondérante, mais les bombardements et même la chasse aérienne n'étaient pas à négliger. Dès 1916-1917 apparaissent les linéaments de l'aviation moderne. De fait les militaires atypiques qui oeuvraient dans l'aviation ont développé une pensée originale de la guerre : il est possible de gagner une guerre en s'affranchissant des contraintes du terrain. Le rôle des bombardements était stratégique : il s'agissait de mettre l'adversaire à genoux en bombardant des civils et des villes. Le but était de signer rapidement la paix, donc en fait d'éviter une guerre qui s'éternise et cause finalement plus de morts que nécessaire. Cette pensée était plus anglo-saxonne que continentale, les Européens voyant plus l'aviation comme un adjuvant des forces terrestres.

Les militaires ont tiré plusieurs leçons de la **Deuxième Guerre mondiale**. D'une part, les bombardements stratégiques, c'est-à-dire de civils, sont très meurtriers pour les civils comme pour les pilotes. Ces opérations se sont révélées toutefois utiles pour faire céder le Japon et la maîtrise du ciel a joué un rôle essentiel lors des débarquements alliés. D'autre part, l'aviation peut être aussi tactique, permettant une connaissance fine des champs de bataille et des positions de l'adversaire. L'aura des bombardiers a au final été assurée par l'arme nucléaire que seuls ces appareils pouvaient lancer. De fait, de 1945 à 1960, le bombardier fut considéré comme la colonne vertébrale de la défense nucléaire, l'essentiel du budget de la défense américaine étant consacré à l'Air Force. Si l'US Navy a décidé de s'armer ses sous-marins d'ogives nucléaires, c'était essentiellement pour damer le pion à l'Air Force...

La **guerre du Vietnam** fut un échec tragique pour l'aviation américaine : le bombardement stratégique de civils ne produisait pas une accélération des négociations de paix, bien au contraire, et les civils américains eux-mêmes n'acceptent plus ces morts. La révolution aérospatiale à laquelle on assiste aujourd'hui date en fait de la remise en cause qui a suivi la guerre du Vietnam et du mouvement de réforme qui a touché l'Air Force. Pour avoir vécu comme Israël avec le Kippour, l'expérience d'un conflit aérien lourd, les Américains ont tiré du Vietnam deux leçons. Une leçon stratégique : les bombardements graduels ne marchent pas, mieux vaut frapper d'emblée et très fort le cœur du pays pour impressionner l'adversaire ; et inutile de tuer des civils, le peuple américain ne le veut pas. Et une leçon technologique : les chasseurs F16 et autres et les lanceurs laser de précision sont conçus à partir de là.

1991, la **première guerre du Golfe** permet aux Américains de montrer leur puissance aérienne. Alors que leur réputation était celle d'une armée coûteuse et inefficace, ils trouvent en 1991 la consécration des réformes entreprises. Ce fut d'abord et avant tout une guerre aérienne : 5 semaines de bombardement, 110000 tonnes larguées, et particulièrement ciblées sur les centres officiels, logistiques, les voies de communication, les lieux de munition et les lieux où étaient massées les troupes. La défense anti-aérienne irakienne s'est révélée totalement inopérante, rendue même totalement aveugle par les Américains. Les armes de haute précision comme les bombes guidées laser ont permis un travail à haute altitude, donc moins risqué et même moins meurtrier pour les civils irakiens (2000 morts selon les ONG, contre 60000 Français tués lors des bombardements alliés). Deux révolutions, informatique et électronique, ont permis de mieux traiter l'information pour repérer des cibles et de mieux viser les cibles en question (ne tuant pas de civils on légitime l'arme aérienne, tout en économisant des munitions...).

Toutefois, la campagne aérienne du Golfe ne fut **pas un succès total** : le régime de Saddam Hussein n'a pas été déstabilisé, l'armée irakienne était toujours alimentée malgré les bombardements ciblés, les systèmes de communication militaire irakiens n'ont pas été rendus totalement inopérants, et plus tard, d'autres armées ont su masquer leurs cibles. Les Serbes par exemple « déguisaient » leurs militaires en civils, présentaient des chars en carton, ou plaçaient leurs centres de commandement dans des hôpitaux. Autant de moyens de se soustraire aux stratégies de frappe. Preuve que l'arme aérienne n'est pas la panacée.

Notons toutefois que l'arme aérienne dispose d'une mobilité infiniment supérieure aux armées de terre, ce qui en fait une arme facile à arrêter ou à déplacer. En revanche, elle apparaît moins comme une arme de l'apocalypse, et bien plus comme une arme de gestion de crise... ce qui confère à l'armée américaine un avantage certain : les autres armées de l'air sont totalement inexistantes (pour information, les Américains ont 600 ravitailleurs en vol permettant des missions suivies et durables de longue portée ; les Français n'en ont que 11).

Qui plus est, dans les cas de **guérillas**, l'arme aérienne fournit un rôle efficace de transport, de surveillance (grâce aux drones), un rôle d'appoint en matière de frappe, et surtout une rapidité exceptionnelle. Reste que les armes aériennes sont malgré tout d'abord des armes de haute intensité. Elles ne sont pas à leur avantage dans des cas de guérillas.

A un auditeur posant la question du rôle de l'**opérateur humain** dans l'aviation, Etienne de Durand souligne la tentation de se passer de l'homme (prend de la place dans l'appareil et ne supporte pas les accélérations). Toutefois, le jugement humain est toujours nécessaire pour reconnaître une cible. Les drones servent et serviront à l'avenir surtout aux opérations de reconnaissance et de surveillance, voire aux opérations à haut risque.

La transition entre l'aviation militaire et civile pourrait paraître artificielle. Notons toutefois qu'à l'actualité géopolitique de leurs enjeux s'ajoute leur origine commune dans un même complexe militaro-industriel qui permet une synergie des équipements. Le transport aérien civil est qui plus est très lié aux conflits mondiaux, toute zone en conflit devenant un « trou d'air » dans l'activité aérienne.

L'aviation civile et ses problèmes géopolitiques aux plans mondial et national

En préambule, Jean-Claude Gibling a souligné les liens entre aviation militaire et aviation civile et leurs rôles géopolitiques. Notamment le transport aérien civil est extrêmement sensible aux conflits mondiaux qui retentissent directement (espaces ou pays fermés au trafic) ou indirectement (incidence sur la conjoncture et les marchés) sur les trafics aériens (fret ou passagers). On l'a vu avec notamment les conflits du Moyen-orient, la guerre du Golfe, les événements en Bosnie ou au Kosovo, le terrorisme en Algérie, les désordres en Afrique, et maintenant l'Irak.

Jean-Claude Gibling a commencé par insister sur le **caractère national de la plupart des compagnies aériennes** manifesté d'emblée par leur nom ou leur marque : Air France, British Airways, Alitalia, pour les compagnies anciennes ; Air Kazakhstan ou Uzbekistan Airlines pour des compagnies plus récentes. Même les plus pauvres de la planète veulent manifester ainsi leur souveraineté : mentionnons notamment les 4 appareils (2 pour le long courrier et 2 pour le moyen courrier) d'Air Madagascar. L'aviation est assurément un outil de projection de force civile et économique qui permet de déplacer hommes d'affaires et populations, et d'étendre aussi son aire d'influence. Chirac se rend toujours à bord d'un avion Air France dans les pays qu'il visite. De même, l'évacuation des Français de Côte d'Ivoire s'est surtout faite par des avions Air France réquisitionnés pour l'occasion. Ce caractère national des compagnies s'accompagnait d'un système de droits de trafic créé à la fin de la deuxième guerre mondiale ; chaque pays protégeant ainsi l'accès à son territoire. Ce système rigide et bilatéral donnait lieu à des duopoles fonctionnant toujours à l'avantage des compagnies et leur permettant de fixer les prix à leur guise.

La mondialisation a changé la donne. Aujourd'hui, le réseau national ne suffit plus. Tout pays doit étendre sa zone de chalandise à l'ensemble de la planète. Assumer seul un réseau mondial est hors de portée d'une seule compagnie en raison de l'importance des investissements, des coûts fixes. D'une certaine manière on peut dire que les trois outils clés de la mondialisation sont le génie industriel ou des services, la puissance financière, et une compagnie aérienne efficace.

Et dans le même temps, la **libéralisation** entamée par Carter puis Reagan aux Etats-Unis et Thatcher au Royaume-Uni a mené à un démantèlement des duopoles bilatéraux et des monopoles intérieurs. Les motifs idéologiques libéraux étaient évidents (les vertus de la concurrence), mais cela avantageait aussi les Etats-Unis qui ont les plus grosses flottes du monde et le plus fort trafic domestique (qui représente 1/3 du trafic mondial !). Le Royaume-Uni pouvait aussi profiter de la déréglementation puisque son trafic international est particulièrement puissant grâce à ses liens avec les pays du Commonwealth. Jean-Claude Gibling souligne qu'il s'agit plus d'une libéralisation que d'une déréglementation totale, car il existe toujours des règles.

Certes, à la suite de British Airways la plupart des compagnies européennes ont été privatisées, et Air France aussi lors de sa fusion avec KLM. Mais ces privatisations ne

conduisent pas à une "dénationalisation". On constate en effet que les Etats se battent becs et ongles pour *leurs* compagnies pourtant privatisées et qu'ils mettent en place des règles pour protéger la nationalité et les droits de trafic.

Pour Jean-Claude Giblin, les **alliances** sont le moyen de rendre compatibles l'attachement des nations à leur(s) compagnie(s) avec les exigences de la mondialisation et de la libéralisation. Trois alliances se sont dégagées : Skyteam, Star, OneWorld. Elles ont chacune un pilier américain, un pilier européen et un pilier asiatique. Sky Team a Air France comme pilier européen ; One World a British Airways et Star Alliance la Lufthansa.

En Conclusion, il y a trois éléments structurants aujourd'hui dans le monde aérien :

- Les alliances
- Les réseaux : ils restent très révélateurs de la géopolitique, de l'influence ou à l'inverse des dépendances, de la volonté de puissance, des intérêts des nations, de leur diaspora. Air Mauritius a ainsi un réseau polarisé par la France et le Royaume-Uni, les anciens colonisateurs, et par les pays où vivent les Mauriciens exilés.
- Les hubs : le cœur des réseaux

Sur le plan national, l'évolution du **transport aérien français** a suivi avec retard les évolutions du transport aérien mondial. Des années 1960 à 1981 (l'arrivée du TGV) Air Inter a développé le trafic intérieur de manière très volontariste. Après cette période de développement, la période 1981-2001 est marquée par la montée de la concurrence avec le TGV et la libéralisation européenne. La libéralisation totale date de 1997. Cette époque qui voit l'arrivée d'AOM, puis Air Liberté, Air Littoral, et amène la guerre des prix et des services s'est mal terminée... Aux Etats-Unis, on est passé de 28 compagnies nouvelles à seulement 8 qui ont survécu. En France, seules Air France et les compagnies régionalisées (qu'elle a rachetées) ont résisté. En fait les nouvelles compagnies françaises étaient des « low fares » plutôt que des « low costs » à la différence des véritables low costs britanniques qui ont cassé les prix et restreint le service de manière draconienne. Depuis 2002, les low costs britanniques (Easyjet et Ryanair) dominent le marché et sont à présent en concurrence avec Air France. Ainsi s'est ouverte une troisième période, celle du **reclassement**.

La France, pays de longue tradition d'aviation, dispose de la plus forte densité mondiale d'**aéroports** avec les Etats-Unis. Rien qu'en métropole, on compte 464 aéroports, 327 ouverts au public, et 107 ayant une activité commerciale (Aéroports de Paris non compris). Toutefois, le poids de Paris est écrasant, puisque les Aéroports de Paris polarisent 60 à 70% du trafic aérien). Nice, Lyon, Toulouse et Marseille sont les principaux aéroports de province. Moins de 20 aéroports sont ouverts à l'international directement ou indirectement (via CDG). Il y a donc inévitablement des situations de concurrence entre aéroports proches (Tarbes/Lourdes, Pau, Biarritz ou encore Nîmes, Montpellier, Béziers, Carcassonne) et des situations de fragilité puisqu'un aéroport n'est pas rentable quand il accueille moins de 200000 passagers par an).

La loi de décentralisation de 2004 concerne aussi les aéroports hormis les aéroports parisiens et les neuf principaux aéroports de province. Ils sont offerts aux collectivités locales candidates au nom des principes de proximité et de subsidiarité. En fait, l'Etat préfère déléguer aux collectivités locales le choix d'arbitrer les fermetures... Une bataille très politisée se prépare avec des régions presque toutes à gauche, des départements à droite pour beaucoup

et toutes les villes qui tiennent à leur aéroport !! Cette bataille a des enjeux très forts à la fois au plan symbolique et au plan réel ou économique.

Michel Sivignon pose la question d'une autre géographie aérienne dans le bassin méditerranéen : les principaux **aéroports** sont des lieux **touristiques** (Rhodes, Palma et Malaga) qui l'emportent sur les principales villes de la hiérarchie urbaine (Athènes, Madrid, Barcelone). Les charters comme Germanwings l'emportent en Grèce sur les compagnies classiques. Jean-Claude Giblin confirme cette autre géographie du transport aérien touristique, mais le voyage d'affaires est infiniment plus rémunérateur pour les compagnies. Toutefois les trafics de tourisme et d'affaires sont complémentaires pour les compagnies et pour les aéroports (complémentaires dans l'année [vacances ou pas], dans la semaine [week-end ou pas] et même dans la journée [heures de bureau ou pas]). On pourrait faire une typologie des aéroports selon leur orientation (Lyon est plus affaires, Palma plus touristique, Charles de Gaulle et les grands hubs sont mixtes).

Notons cependant qu'en **Grèce**, Olympic Airways, la compagnie nationale, rencontre de nombreuses difficultés (déficits, etc) dues à un réseau domestique très important lié à un impératif de service public de desserte des multiples îles associé à un réseau européen extrêmement dense et un réseau international lié à une diaspora grecque relativement dispersée à travers le monde. La Grèce n'est pas une puissance économique suffisante pour un trafic rémunérateur, et elle subit par ailleurs la concurrence des pays voisins. Les flux touristiques considérables n'assurent pas sa rentabilité, sans compter le népotisme qui garantit des sureffectifs problématiques. Pour Jean-Claude Giblin, la solution serait dans une rationalisation du réseau, le recours à une alliance ou des partenariats, et une « réduction des coûts ».

Distinguons aussi entre les compagnies : les compagnies classiques offrent le service, la fréquence et la puissance du réseau ; les **charters** (Germanwings, Britannia, etc) vivent essentiellement du trafic touristique des tour operators ; et les **low costs** eux utilisent les plates-formes non desservies par les grandes compagnies (Ryanair) et ont une clientèle touristique plus individuelle que les charters (sachant qu'Easyjet a une stratégie un peu différente et affronte plus directement les compagnies classiques en utilisant les grands aéroports).

Le transport aérien est un secteur où les **profits** sont aussi gigantesques que peuvent l'être les **pertes**. C'est ce que disait le patron de Virgin quand on lui demandait comment devenir millionnaire : « devenez d'abord milliardaire puis achetez une compagnie aérienne ! ». Le secteur dépend énormément de l'économie mondiale et du contexte de guerre ou d'épidémie (SRAS...). Le fret dépend encore plus que le trafic passager de la mondialisation (les flux de fret embrassent beaucoup plus le monde que les passagers qui ne s'aventurent pas forcément dans tous les pays). L'Afrique cependant reste à l'écart de la mondialisation si on en juge par son faible trafic aérien. Le projet d'une compagnie aérienne continentale a échoué avec Air Afrique qui comptait trois fois plus de personnel que nécessaire. Mais on pourrait imaginer à l'avenir la recréation d'une compagnie multinationale africaine s'appuyant sur des hubs africains.

Il est vrai qu'actuellement beaucoup de compagnies aériennes perdent énormément d'argent (United Airlines, US Airways...). Cependant, on ne peut pas s'attendre à une remise en question des **alliances** pour autant. Dans ce contexte de mondialisation, on doit même s'attendre à d'autres consolidations, en Europe surtout, où le nombre de compagnies est

pléthorique. Les conséquences du 11 septembre ne se limitèrent pas une modification du réseau, les pays à risque n'étant plus desservis. Le trafic vers les Etats-Unis et la fréquence des vols ont aussi décliné, ce qui a du reste plombé British Airways qui dépendait beaucoup de son trafic avec l'Amérique du Nord.

Quant au débat entre le gros porteur Airbus A380 et le Boeing 7 E7, Airbus fait le pari que fait aussi JC Giblin d'une massification des trafics et d'une polarisation par les **hubs**, alors que Boeing parie sur la fin des hubs et des liaisons entre différents points. Les hubs permettent de multiplier les couples origine - destination sans multiplier les moyens (lignes et avions). Mais ces deux appareils se révéleront peut-être complémentaires. Reste à savoir s'ils atteindront leur seuil de rentabilité.

Bon nombre de liaisons nationales en France, comme Paris-Aurillac, n'existent que trois ans avant de péricliter, puis d'être relancées pour quelques années avant d'à nouveau péricliter. Les hubs régionaux ont du sens dans ce contexte.

On est **loin au final de la fin du trafic aérien**, malgré l'augmentation du prix du pétrole et la montée des préoccupations environnementales. Il vaut mieux chercher d'autres moyens pour rendre le transport aérien plus économique et moins polluant. La multiplication des moyens de communication (train, téléphone, fax, internet, avions...) accélère la mobilité générale au lieu de la tarir. C'est dire si cette mobilité est grosse d'autres conflits géopolitiques.

Compte-rendu : Olivier Milhaud (Université de Paris 1)