

Document 3 – Dessertes et service public de transport dans l'aménagement du territoire.

Document 3a : Les OSP, Obligations de Service Public.

La libéralisation du transport aérien intra-européen, mise en œuvre par l'Union européenne (UE) à partir de 1987 mais surtout entre 1993 et 1997, s'imposant aux États membres et étendue à l'Espace économique européen (EEE) et partiellement à la Suisse, a totalement remis en cause l'interventionnisme étatique dans les transports aériens. Une double rupture est en effet apparue : d'une part, liberté généralisée pour toute compagnie communautaire (accès au marché, définitions des réseaux, capacités et tarifs) et, d'autre part, interdiction en principe des aides d'État sauf exceptions très encadrées par la Commission européenne (Espérou, Subrémon, 1997 ; Grard, 1996a; Naveau, 1992).

Parmi les rares financements encore autorisés, figurent les obligations de service public (OSP). Principales exceptions au principe général du libre marché aérien, celles-ci sont définies comme étant « les obligations imposées à un transporteur aérien en vue de prendre, à l'égard de toute liaison qu'il peut exploiter en vertu d'une licence qui lui a été délivrée par un État membre, toutes les mesures propres à assurer la prestation d'un service répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de capacité et de prix, normes auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial ».

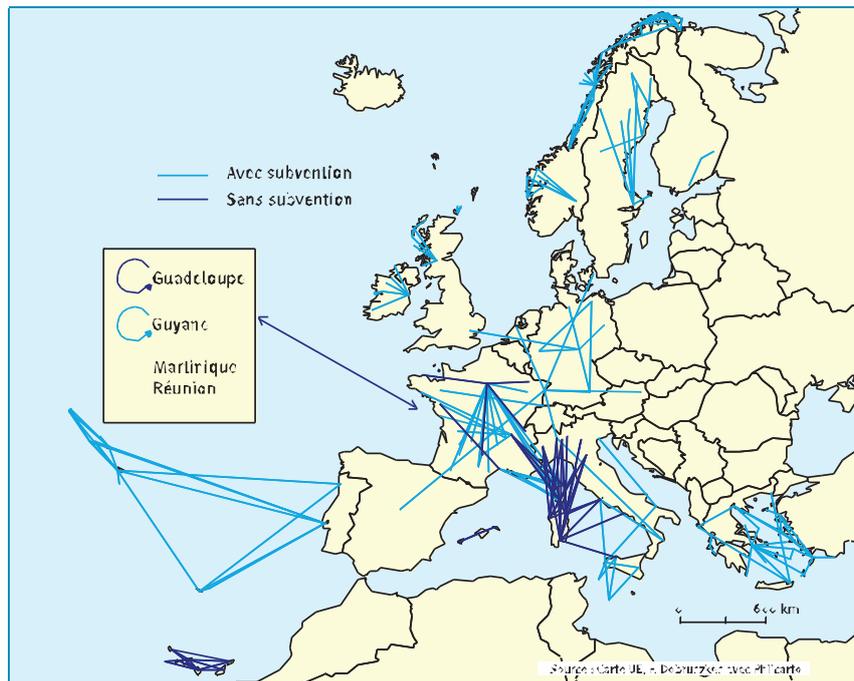
Le domaine où les pouvoirs publics peuvent influencer directement l'offre de transport aérien est circonscrit aux vols réguliers financièrement non rentables desservant des espaces périphériques et/ou en développement ou à faible trafic d'aéroport régional, et pour lesquels se posent des enjeux de développement économique. Tout le reste est censé correspondre aux « lois du marché », encore que le règlement libéralisant le transport aérien et prévoyant les OSP ne précise pas ce qu'il faut entendre par « zone périphérique », « zone de développement » et « vital pour le développement économique », laissant ainsi aux États membres de grandes marges de manœuvre (Kostopoulos, 2005). Seule la notion d'aéroport régional est définie: il s'agit de tous les aéroports ne figurant pas dans la liste des aéroports dits de première catégorie selon le législateur européen.

À condition de ne pas dépasser 30 000 sièges par an, le droit européen prévoit également que, si aucun transporteur n'exploite ou n'est sur le point d'exploiter la liaison pour laquelle une obligation de service public a été imposée par un État, ce dernier peut en limiter l'accès à un seul transporteur qui s'en voit concéder l'exploitation après appel d'offres et peut bénéficier d'une compensation financière, par période de trois ans maximum. Au-delà de 30 000 sièges par an, exclusivité et compensations financières sont autorisées si aucune autre forme de transport ne peut fournir « un service adéquat et continu ». Tout ceci se fait bien entendu sous l'égide de la Commission européenne, traditionnelle « gardienne du traité », qui surveille les marchés pour éviter les « abus » (financements au-delà du « strict nécessaire » requis par une OSP, préférence nationale, etc.). (...)

Les OSP ne représentent qu'une faible part de l'offre: 6,3 % des vols, 4,6 % des sièges offerts ou 8,1 % des paires d'aéroports. En outre, si l'on ne considère que les OSP subventionnées, la part de l'offre tombe respectivement à 3,6 %, 1,9 % ou 6,2 %.

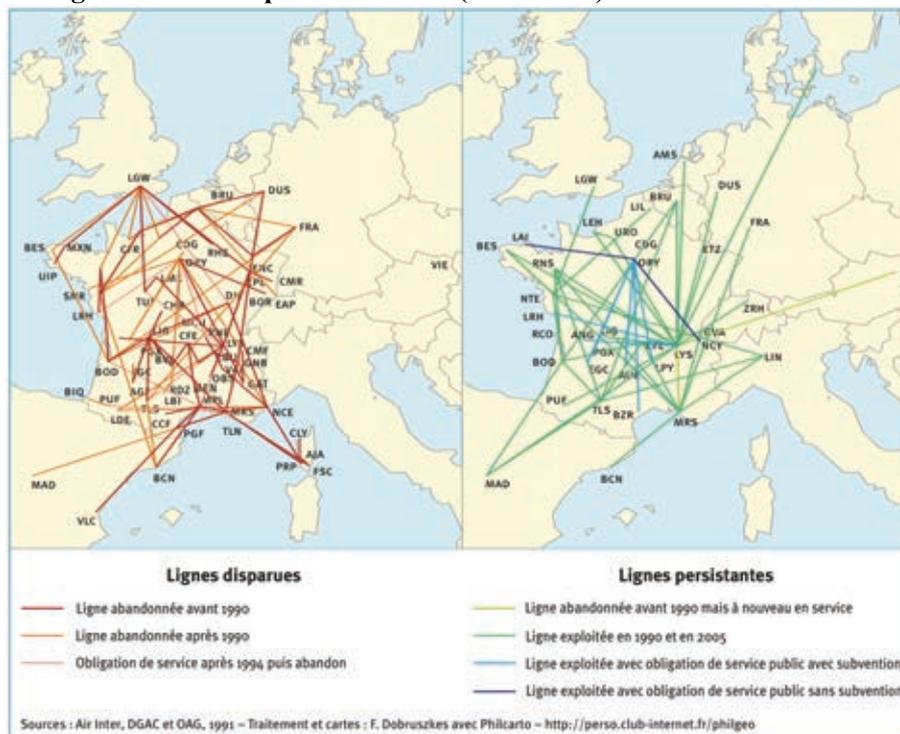
Source : DOBRUSZKES F. (2007). «Une géographie des services publics aériens en Europe». *L'Espace géographique*, vol. 36, n° 4/2007, 320-336, www.cairn.info/revue-espace-geographique-2007-4-page-320.htm.

Document 3b : Les OSP, des dessertes à l'échelon national avant tout : les services publics aériens en Europe (janvier 2005).



Source : DOBRUSZKES F. (2007). «Une géographie des services publics aériens en Europe». *L'Espace géographique*, vol. 36, n° 4/2007, 320-336, www.cairn.info/revue-espace-geographique-2007-4-page-320.htm.

Document 3c : Lignes soutenues par la DATAR (1971-1989) et situation en 2005.



Source : *Ibid.*

Document 4 – Décentralisation et privatisation des plateformes aéroportuaires.

Document 4a : Les évolutions du cadre institutionnel.

Extraits du rapport de la Cour de Comptes *Les aéroports français face aux mutations du transport aérien* (2008).

La première étape de la réforme a été engagée par la loi n° 2004- 809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Elle a transféré aux collectivités territoriales ou à leurs groupements la propriété et la gestion de 150 aérodromes civils appartenant à l'Etat et ne présentant pas d'intérêt national ou international. [...] Les 150 aéroports concernés par la décentralisation formaient un ensemble contrasté, comprenant des terrains en herbe recevant exclusivement de l'aviation légère comme des aéroports accueillant annuellement plus d'un million de passagers. Bien qu'une vingtaine de ces aéroports dispose d'un trafic proche de 100 000 passagers par an, l'ensemble des plates-formes décentralisées représente moins de 10% du trafic total. [...]

Le second temps a concerné Aéroports de Paris qui, à la suite de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, est devenu une société anonyme dont le capital a été ouvert de manière minoritaire aux investisseurs privés en 2006. Cette même loi a créé les sociétés aéroportuaires destinées à établir le cadre de gestion des grands aéroports régionaux. Ces derniers, qualifiés d'aéroports à vocation nationale ou internationale [...] sont restés en dehors du processus de décentralisation (ainsi que ceux des collectivités d'outre-mer et certains aéroports mixtes) Le décret n° 2005-1070 du 24 août 2005 fixe la liste des aérodromes civils appartenant à l'Etat exclus du transfert aux collectivités territoriales ou à leur groupement. Ceci concerne les aérodromes de Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry et Lyon-Bron, Marseille-Provence, Aix-Les Milles et Marignane-Berre, Montpellier-Méditerranée, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire-Montoir, Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu, Strasbourg-Entzheim, Toulouse-Blagnac, Cayenne-Rochambeau, Fort-de-France-Martinique-Aimé-Césaire, Pointe-à-Pitre-Le Raizet, Saint-Denis-Gillot. [...]

L'article 7 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 permet une réforme progressive du mode de gestion des grands aéroports régionaux. En application de cette disposition, les concessions de ces aéroports peuvent désormais, à l'initiative des CCI concernées, être transférées à des sociétés spécialement constituées, entièrement détenues, au moment de leur création, par des capitaux publics. [...]

Les aéroports de Lyon, Bordeaux et Toulouse sont ainsi désormais gérés par des sociétés anonymes à conseil de surveillance et directoire [...] : l'Etat en possède 60 %, la CCI gestionnaire historique 25 %, les collectivités territoriales se répartissant les 15 % restants.

Source : *Les aéroports français face aux mutations du transport aérien* (2008). Rapport public thématique. Paris: Cour des Comptes. 233 p. <http://www.ccomptes.fr/fr./Publications/Publications/Les-aeroports-francais-face-aux-mutations-du-transport-aerien>.

Document 4b : Les gestionnaires d'aéroports et leurs statuts juridiques.

ROISSY	SCHIPHOL	FRANCFORT	DUBAI
<i>Aéroport de Paris</i>	<i>Schiphol Group</i>	<i>Fraport AG</i>	<i>Dubai Airports</i>
Société par actions	Société par actions	Société par actions	Société anonyme
Etat français : 54,5%	Ministère des finances néerlandais : 69,8%	Land de Hesse : 31,5%	Gouvernement de Dubaï
Schiphol Group : 8%	Municipalité d'Amsterdam : 20%	Municipalité de Francfort : 20,1%	
Fonds stratégique d'investissement : 5,6%	Municipalité de Rotterdam : 2,2%	Lufthansa : 9,9%	
Autres : 31,9%	Aéroports de Paris : 8%	Autres : 38,5%	

Source : FRÉTIGNY J.-B. (2013). *Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubaï International*. Paris: Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. 658 p.

Document 4c : Les revenus des gestionnaires d'aéroports

REVENUS	ROISSY	SCHIPHOL	FRANCFORT	DUBAI
<i>Gestionnaire</i>	<i>Aéroport de Paris</i>	<i>Schiphol Group</i>	<i>Fraport AG</i>	<i>Dubai Airports</i>
Revenus aéronautiques et assistance d'escale	53%	58%	60%	Non publiés
Commerces et services (loyers et revenus, concession publicitaire)	23%	16%	7%	
Immobilier	8%	11%	7%	
Parkings	5%	9%	4%	
Autres revenus (conseils à l'étranger, implication dans la gestion d'autres aéroports)	11%	6%	22%	

Source : *Ibid.*

Document 4 d : La menace de fermeture de l'aéroport de Colmar en 2004 (Article de presse, Les Echos, section « Collectivités locales »).

Menaces de délocalisations rampantes ou simple baroud d'honneur ? Pour sauver d'une mort annoncée l'aéroport de Colmar-Houssen, qu'ils utilisent de plus en plus (le trafic passagers a progressé de 36 % et celui du fret de 72 % en 2003), les plus gros employeurs du secteur - les Liebherr, Sony, Knauf, Behr-France, Alcan et autres, qui représentent au total 17.000 emplois - ont exprimé hier publiquement leur mécontentement. « Nous ne sommes absolument pas d'accord car cet aéroport est notre outil de travail », s'insurge Jean-Marie Schwaab, directeur général des Cuisines Schmidt (1.100 salariés).

Les dirigeants industriels, qui ont manifesté leur colère sur le site même de l'aéroport, à quelques pas de la réplique de la statue de la Liberté qui doit être inaugurée dimanche en présence de Bernadette Chirac, regrettent que leurs arguments soient ignorés par le maire de Colmar, Gilbert Meyer, dont le programme électoral de 2001 prévoyait la suppression de cette plate-forme. Le schéma départemental d'urbanisme a d'ores et déjà pris en compte l'affectation de l'emprise foncière à des projets de développement économique. Il est même question d'y bâtir une prison. Autant dire qu'entre le député-maire UMP et le monde des affaires, le torchon brûle. Le président de la CCI, Gérard Fellmann, accuse même la municipalité de n'avoir « pour seul objectif que de récupérer des terrains pour les lotir ».

Depuis, les escarmouches et autres interventions ministérielles se succèdent. « Colmar-Houssen apporte une réponse adaptée à l'économie en termes de flexibilité, de rapidité et il permet d'atteindre des destinations non desservies par les lignes régulières à Bâle-Mulhouse ou à Strasbourg », expliquent les dirigeants d'une vingtaine de grands groupes, dont, en particulier, Michel Lucas (CIC Crédit Mutuel). « Cet aéroport ouvert 24 heures sur 24 est un atout majeur du centre de l'Alsace pour attirer et surtout maintenir les investissements étrangers », plaide Guy-Eric Oumier, pilote et dirigeant d'Airailles, l'une des compagnies basées sur la plate-forme.

Un transfert coûterait cher - La région Alsace et le département du Haut-Rhin participent depuis l'an dernier au financement de cet équipement qui pourrait être déplacé vers le sud de Colmar sur la base militaire Meyenheim. Ce serait techniquement possible. Gilbert Meyer aurait eu l'accord du ministère de la Défense, mais un tel transfert coûterait cher. Point de vue partagé par les industriels, a fortiori ceux des filiales étrangères installées autour de Colmar. Plusieurs craignent d'ailleurs que l'actuel mouvement de délocalisation dont souffre particulièrement le « Centre Alsace » ne s'accélère. « Fermer l'aéroport, cela revient à nous tirer une balle dans le pied », fulmine un de ces patrons frondeurs.

Source : LIENHARDT C. « Tollé patronal contre la fermeture de l'aéroport de Colmar », *Les Echos*, 30 juin 2004 [en ligne : http://www.lesechos.fr/30/06/2004/LesEchos/19190-033-ECH_tolle-patronal-contre-la-fermeture-de-l-aeroport-de-colmar.htm#DEpF03o8ycoaPofz.99]

Document 4e : Suspension de l'activité passager à Dijon en 2014.

Le 31 mai 2014, l'aéroport de Dijon-Bourgogne suspendra son activité, pour devenir simple aérodrome. Une seule offre – signée SNC Lavalin – a été déposée pour reprendre, après la CCI Côte-d'Or, la gestion de l'aéroport. Le 12 mai, les élus au conseil régional de Bourgogne l'ont rejetée « pour plusieurs motifs d'intérêt général », indique le rapport adopté en session.

Depuis un an, le projet de reprise a subi une série de déboires, avec en premier lieu le retrait du conseil général de Côte-d'Or du pool des financeurs. C'était en septembre 2013. Conséquence : au 1er juin, la région et le Grand Dijon restent les seuls porteurs de l'aéroport, avec un abondement de la CCI limité à 150.000 euros par an. En décembre 2013, deuxième coup de tonnerre, avec la confirmation par l'armée qu'elle se retire de la base aérienne (la BA 102), accolée à l'aéroport civil. Elle assurait l'entretien du site (400 hectares), sa maintenance, sa sécurité (avec ses propres véhicules pompiers) et une partie des investissements communs, dont le dispositif de radio-télécommunications.

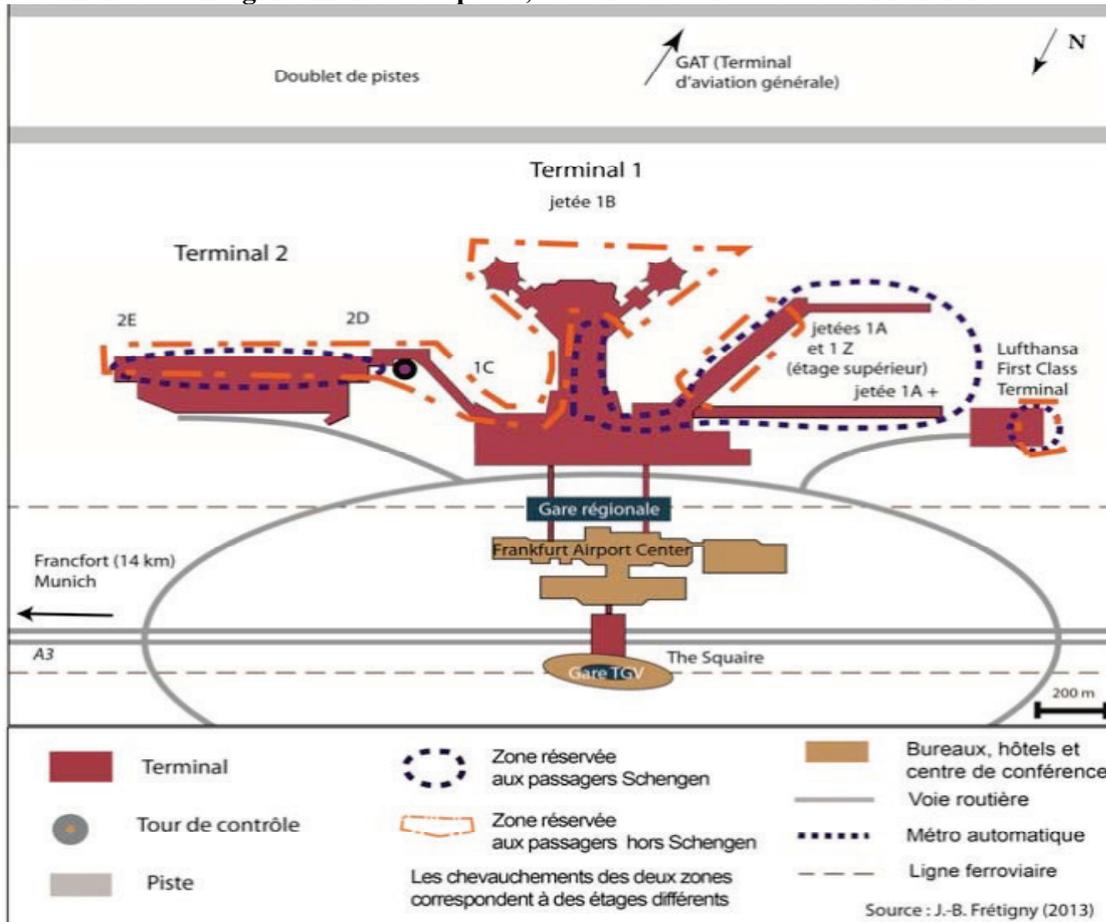
Equation financière - La reprise de ces activités, dans le cadre d'une DSP, représente une charge estimée, par SNC Lavalin, à 1,25 million d'euros par an. Au bas mot car « la collectivité ne connaît pas encore à l'heure actuelle les éléments définitifs » du changement de périmètre, souligne le rapport adopté par les élus à la région. A cette somme s'ajoute le « prix » de l'OSP (obligation de service public) envisagée pour les lignes Dijon-Bordeaux et Dijon-Toulouse : 2,5 millions d'euros par an si Eastern Airways (l'exploitant actuel) poursuit son activité ; 1,25 million d'euros par an si c'est l'offre de Twin Jet qui est retenue. (...)

Perspective fusion Bourgogne Franche-Comté - Dans ce contexte, « il est urgent d'attendre », résume l' élu. [Alors que le processus de fusion est lancé, entre les régions Bourgogne et Franche-Comté]. La Franche-Comté est dotée d'un aéroport (à Dole) distant de seulement 50 kilomètres de Dijon. Il est financé par le conseil général du Jura mais, « si les départements disparaissent, la région reprendra les rênes », dit-il. « Ne nous précipitons pas aujourd'hui en nous engageant sur des sommes colossales (18 millions d'euros !) alors que de nouveaux changements vont impacter fortement cet aéroport », enjoint Michel Neugnot. Dole, aujourd'hui, concentre son activité sur des vols touristiques, organisés en liaisons régulières (Ryanair, entre autres opérateurs, assurant des liaisons vers le Portugal et le Maroc). Dijon, de son côté, a développé des vols domestiques (vers Bordeaux et Toulouse) pour désenclaver la région – auxquels s'ajoutent des vols charters l'été. Les deux activités, à l'avenir, peuvent sans doute cohabiter sur un seul site dont les coûts de fonctionnement seront ainsi mutualisés.

Source : Caccivio, A., 2014, *La Gazette des Communes*, 13/5/2014 [en ligne : <http://www.lagazettedescommunes.com/234030/la-fermeture-de-laeroport-dijon-bourgogne-relance-le-projet-dun-aeroport-interregional/>]

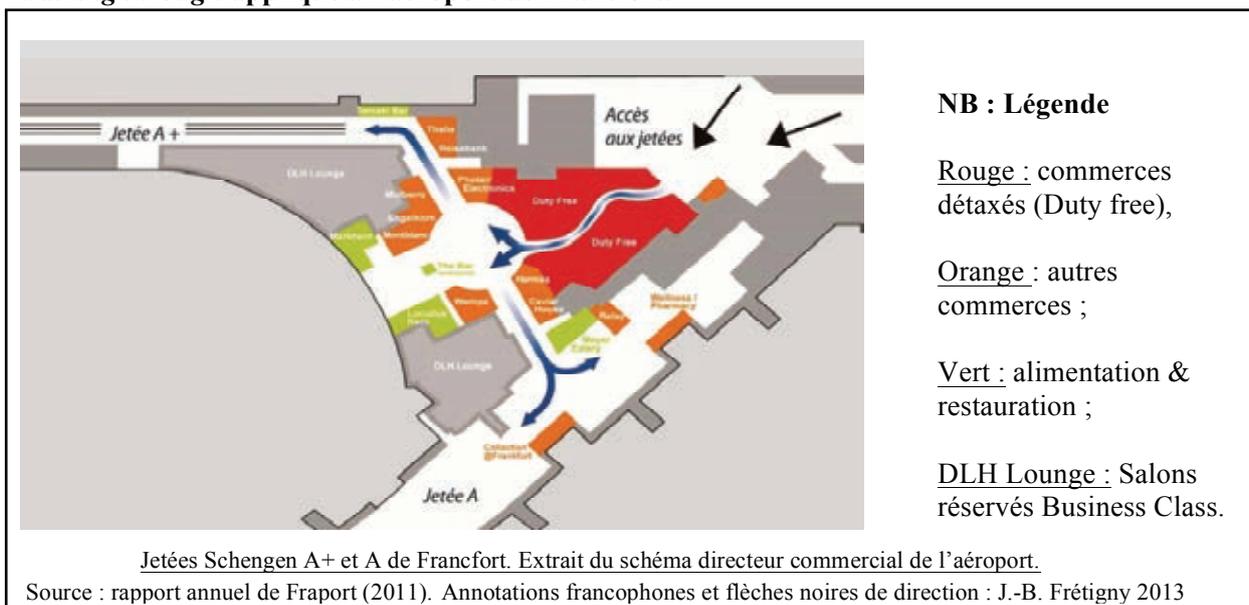
Document 5 – Aménager les aéroports.

Document 5 a : L'agencement des espaces, des circulations et accès à Francfort.



Source : FRÉTIGNY J.-B. (2013). *Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-de-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International*. Paris: Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. 658 p.

Document 5b : Aménager des espaces de transit et des espaces commerciaux – Le principe du *walking through* appliqué à l'aéroport de Francfort.



Source : *Ibid.*

Document 5c : L'intermodalité des systèmes aéroportuaires.

Pour les gestionnaires d'infrastructures de transports (gares, aéroports), l'enjeu réside dans la garantie du mouvement, le flux, dont l'arrêt signifie la coupure du système transport. Pour cela, le triptyque de l'intermodalité doit être complet : l'organisation intermodale fait émerger des lieux intermodaux dans lesquels peuvent s'épanouir des usages intermodaux.

Le concept fondateur de l'organisation intermodale tient dans l'interconnexion définie par J. Varlet, comme la connexion d'au moins deux réseaux hétérogènes du point de vue technique (des infrastructures aux caractéristiques différentes), institutionnel (des Autorités Organisatrices de Transports différentes) et de l'offre de services (tarifications variées, gestion du personnel distincte, services aux voyageurs inégaux). L'interconnexion est donc un préalable à l'intermodalité (...).

L'interconnexion comme « stade suprême de l'intermodalité » est réalisée dans une interconnexion linéaire et/ou réticulaire, dont l'archétype est celui du mode hybride du tram-train, mais non dans une interconnexion ponctuelle. Celle-ci est pourtant la plus répandue et la seule valable si l'on prend en compte le transport aérien dans la chaîne de déplacement. En effet, les liaisons aériennes s'effectuent uniquement de point-à-point. L'étude de ces points se présente alors comme un préalable indispensable à l'étude de l'émergence d'un réseau intermodal à l'échelle mondiale.

L'interconnexion ponctuelle est donc le modèle dominant dans l'intermodalité impliquant l'aérien, (...). La constitution du « pôle d'échanges », lieu où converge (idéalement) l'ensemble des modes urbains et interurbains, en est la manifestation principale. C'est « un espace d'organisation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport et qui assure, par son insertion urbaine, une interface entre la ville et le réseau de transport ». (...) Lieux de la gestion de la rupture de charge (...), ils s'érigent comme les pivots d'un réseau intermodal cohérent. L'intermodalité et les éléments qui la constituent permettent alors au transport d'être appréhendé d'abord comme « un lieu ». Les nœuds deviennent donc des lieux dotés d'une territorialité propre qui, par l'interconnexion des lignes de réseaux différents et complémentaires, concentrent et redistribuent des voyageurs ou des marchandises dans de nombreuses directions.

Source : AGERON P. (2013). *L'intermodalité-voyageurs au prisme de la mondialisation : vers la structuration d'un méta-réseau intégré*. Grenoble: Université de Grenoble, p. 44.

Document 5d : Définitions juridiques et usuelles des fonctions frontalières des aéroports.

	Catégories duales	Fonction frontalière étatique	Ambiguïté de la terminologie
Catégories juridiques	Zone publique et zone réservée ou côté ville et côté piste ⁹	Fonction de filtrage de l'accès à la frontière. Seuls les passagers et certains agents sont habilités à accéder à la zone réservée.	La restriction d'accès répond aussi à des préoccupations anti-terroristes (sûreté). La zone réservée enveloppe la zone soumise à contrôle systématique d'inspection filtrage pour intercepter les objets interdits en cabine, zone critique, de protection maximale ⁹ .
	Zone Schengen et zone internationale	Fonction de contrôle policier aux frontières extérieures : la zone réservée est séparée entre destinations Schengen et non Schengen.	La zone internationale dessert aussi diverses destinations de la France et des Pays-Bas d'outre-mer, qui ne font pas partie de l'espace Schengen ¹⁰ . Sauf pour l'aéroport de Dubaï, on parlera donc de zone hors-Schengen, expression d'usage attesté mais moins fréquente.
	Zone d'attente et reste du territoire	Fonction migratoire : zone pour laquelle la présence ne vaut pas entrée sur le territoire pour les passagers non-admis, le temps nécessaire à leur refoulement, ou ceux qui demandent l'asile, le temps de statuer sur le caractère manifestement infondé ou non de leur demande sur le territoire. L'aéroport de Dubaï ne dispose pas d'un tel cadre juridique ¹¹ .	La délimitation de la zone, variable, recouvre la zone hors Schengen de la plateforme, mais aussi possiblement l'ensemble des lieux où sont conduits ces passagers : tribunaux, hôpital ou centres d'hébergement. Située à côté des pistes, la zone d'attente pour les personnes en instance (ZAPI) 3, créée en 2001, est la seule structure durable d'hébergement à cet effet en France. Elle connaît un équivalent à Francfort (<i>Flüchtlingsunterkunft</i>), situé dans la zone de fret et à Schiphol, où la structure frontalière (<i>Grenshospitium</i>) de détention est associée à un centre de demande d'asile dans l'enceinte de l'aérogare.
Catégories usuelles	Zone sous douane et zone hors douane	Fonction fiscale : par opposition au reste de l'aéroport, la zone sous douane désigne fréquemment l'espace des boutiques hors taxes destinées aux passagers quittant l'Union européenne, après le filtre de police.	Depuis la disparition des achats hors taxes internes à l'Union européenne en 1999, la zone hors Schengen n'est plus hors taxes en direction des îles Britanniques. Il n'y a donc pas à proprement parler de zone hors douane ou même <i>duty free</i> dans les terminaux. L'expression est d'autant plus ambiguë, qu'elle est fréquemment utilisée pour désigner l'ensemble de la zone réservée, dans laquelle les douaniers sont susceptibles d'intervenir.

Source : FRÉTIGNY J.-B. (2013). *Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-de-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International*. Paris: Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. 658 p.

Note : les notes de bas de page n'ont pas été reproduites.

Document 5e : La course au gigantisme aéroportuaire marqueur de la métropolisation.

L'aéroport est un autre de ces lieux génériques de la mondialisation, sans valeur identitaire et historique. Plusieurs métropoles mondiales se sont lancées à la course au gigantisme aéroportuaire, afin de capter les flux touristiques, d'affaires et de fret. Le schéma de John D. Kasarda représente l'idéal-type de l'*Airport-City* (aéro-ville ou aérotrópolis, puisqu'il s'agit du pôle aéroportuaire d'une métropole). Les immenses plate-formes neuves de Hong Kong, Dubaï ou Incheon (Corée du Sud), bien sûr, mais également Francfort, Paris-Charles-de-Gaulle, Schiphol, Pékin, Narita répondent à ce schéma. Toutes sont engagées dans de vastes opérations de développement de centres commerciaux, de centres d'affaires, d'espaces culturels, de pôles hôteliers, de centres d'exposition, de parcs logistiques, de centres sportifs et de pôles multimodaux (gares TGV) de premier ordre. Ces ensembles sont desservis par des moyens de transports express dédiés. Les terminaux et l'aéroport lui-même, au centre du schéma, constituent l'interface mondiale du dispositif et sont au cœur du système. Ainsi, l'aéroport Al-Maktoum de Dubaï (5 pistes, 16 terminaux de fret, une rue commerciale en *duty-free* d'un kilomètre de long) héberge le hub de la compagnie Emirates. Cette interface est au cœur d'un projet pharaonique : le développement d'une *Edge city* initialement prévue pour 250 000 habitants et 125 000 employés ; "*Dubai World Central*" doit comprendre un hub logistique, de vastes complexes commerciaux et résidentiels entourés de deux golfs luxueux.

Les stratégies de développement de ces pôles d'emplois de très grande taille (de l'ordre de 50 000 employés) sont orientées vers le rayonnement métropolitain mondial et l'incorporation de fonctions diverses. Ainsi, l'aéroport Changi de Singapour comprend des cinémas, des saunas, une reconstitution d'une forêt tropicale. Celui d'Amsterdam-Schiphol expose de manière permanente des œuvres des maîtres hollandais du Rijksmuseum et le pôle comprend 9 000 logements, tout en accueillant le siège de nombreuses firmes européennes : ING, ABN Amro, Air France-KLM. Ces ensembles urbains (Aéroport de Paris, BAA Airports pour les six grands aéroports britanniques, New York-New Jersey Port Authority) constituent de grands projets d'urbanisme produits et gérés par des intérêts publics et privés.

Source : BRETAGNOLLE A., LE GOIX R., VACCHIANI-MARCUZZO C. (2011). *Métropoles et mondialisation*. Paris: La documentation Française, 64 p.

Document 5f: « L'aérotropolis » comme modèle de développement urbain.

Traduction de quelques termes :

- Quartier commercial et résidentiel
- Salles d'exposition
- Hôtels et centres de séminaires
- Entrepôts de livraison en « flux tendus »
- Centre médical
- Parc logistique et zone hors-douane
- Plate-forme multimodale internationale
- Complexe sportif
- Parc technologique
- Campus universitaire



Source : KASARDA J. (2000). «Planning the aerotropolis». *Airport World*, vol. 5, n° 5, 52-53.

Note : aérotropolis : association créée en 2009 pour promouvoir les investissements autour de l'aéroport Roissy C.D.G.

Document 5g : Une centralité urbaine labellisée.

La dimension proprement politique de ces pôles en devenir est cependant souvent absente alors qu'elle se pose avec une acuité toute particulière au regard du succès de certaines notions auprès des acteurs institutionnels impliqués dans le développement des aéroports. Rares sont les grands aéroports qui n'ont pas leur projet articulé autour de cette idée porteuse, qu'ils se nomment *aéroville*, *airport city*, *sky city* ou *airport corridor* comme pour Schiphol, suggérant l'émergence de véritables villes autosuffisantes, concurrençant les centres historiques des villes. La notion d'*aerotropolis* tout spécialement, forgée par John Kasarda (et al. 2011), chercheur en économie aux États-Unis, a rencontré un très large écho. Son succès rappelle celui de la notion de *creative city* de Richard Florida (2005) auprès des praticiens. *L'aerotropolis* suggère le passage à un nouveau cycle de développement urbain, dans lequel son auteur confère aux aéroports un rôle historique de structuration de l'espace urbain comparable à celui des ports au cours des siècles, dépassant l'environnement immédiatement de *l'airport city* pour embrasser de vastes régions urbaines.

Les aéroports sont présentés comme les sites fondateurs de la ville de demain, réadaptant ainsi pour les aéroports la notion d'*edge cities*, de villes-lisières, forgée par Joël Garreau (1991). Les cas d'Amsterdam, de Dubaï et de Memphis préfigurent pour l'auteur *l'aerotropolis*, liée au mode de vie cosmopolite de ses habitants en raison de son ouverture sur l'extérieur par liaison aérienne. Si une telle position invite à prendre au sérieux les rôles de ces infrastructures dans la transformation des sociétés urbaines, la nouveauté de ce discours et des développements annoncés est toute relative. Dans une analyse diachronique des projets d'aménagement liés à la mobilité aérienne, Nathalie Roseau (2012) a montré de manière captivante combien était puissant *l'imaginaire de la ville aérienne*, dès les premiers projets formulés à l'orée du XXe siècle. Cet imaginaire apparaît comme un horizon fédérateur et mobilisateur pour la cristallisation du projet. Dans le contexte contemporain, il est difficile de départir ce type d'analyse des discours promotionnels à valeur performative des aéroports, entretenant un *mediascape* nourri de marketing territorial pour attirer et séduire les investisseurs, et à ce titre largement redevable d'une analyse critique.

Contestant la pertinence de ces représentations, certains travaux soulignent au contraire le caractère hétérogène de l'urbanisation liée aux aéroports. Ils donnent à voir des centralités urbaines existantes plus modestes, plus fragmentées, des *morceaux de ville* plutôt que des villes intégrées, où le consensus affiché de *l'airport city* masque mal la fractalisation des périmètres de gestion politique de ces espaces

(Schlaack 2010, Knippenberger 2010). Si l'on comprend bien en quoi la conception unificatrice et consensuelle de l'*airport city* joue un rôle dans la construction d'un projet urbain, l'étude de sa mise en œuvre concrète par les acteurs pose la question plus proprement politique et éminemment démocratique de la gouvernance de ces centres urbains émergents, autoproclamés par les gestionnaires de réseau. Les usagers, considérés comme temporaires, se voient difficilement reconnaître une légitimité à y intervenir, contrastant avec le statut accordé aux habitants des villes. L'aménagement de l'aéroport pourrait bien faire figure de laboratoire de la mutation de tous les autres espaces urbains spécialisés marqués par de fortes mobilités, des pôles d'échanges aux centres commerciaux en passant par les quartiers d'affaires.

Source : FRÉTIGNY J.-B. (2013). *Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International*. Paris: Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. 658 p.