

# LA GÉNÉRALISATION DES TRANSPORTS AÉRIENS EN EUROPE : SATURATION DU CENTRE ET REDÉPLOIEMENT VERS LA PÉRIPHÉRIE

Loïc GRASLAND\*  
Hervé THÉRY\*\*

**RÉSUMÉ** L'analyse des flux réguliers de passagers aériens confirme la prédominance de la mégalopole dans la structuration des échanges entre les principales villes européennes (1). Mais tout en présentant des signes de saturation entre les villes de la mégalopole, l'évolution récente des trafics (1986-1991) montre aussi un redéploiement avec le reste de l'Europe.

• EUROPE • FLUX • MÉGALOPOLE • TRANSPORTS AÉRIENS

**ABSTRACT** It appears clearly from the analysis of regular flows of air passengers that the megalopolis occupies a predominant role in the structure of exchanges between Europe's main cities (1). Although various signs point to the saturation of exchanges between cities within the megalopolis, recent developments in traffic (1986-1991) also indicate that redistribution is taking place throughout Europe.

• AIR TRANSPORT • EUROPE • FLOW • MEGALOPOLIS

**RESUMEN** El análisis de los flujos regulares de pasajeros aéreos confirma el predominio de la megalópolis en la estructuración de los intercambios entre las principales ciudades europeas (1). Pero, aunque presenta señales de saturación entre las ciudades de la megalópolis, la evolución reciente de los tráficos (1968-1991) muestra también una reorganización con el resto de Europa.

• EUROPA • FLUJOS • MEGALÓPOLIS • TRANSPORTES AÉREOS

La cartographie des 100 premiers flux — au moins 100 000 passagers — met en évidence une forte densité de liaisons et de flux sous la forme d'un faisceau centre-européen orienté NO-SE et organisé en particulier à partir de Londres (fig. 1) (2). En 1991 et sur la base de ces 100 flux, 22% du trafic des aéroports est constitué par les flux internes à la mégalopole européenne: cette part grimpe à 75,6% du trafic si l'on y tient aussi compte des flux entre mégalopole et périphérie. Une deuxième zone de trafic, beaucoup plus modeste, apparaît en Scandinavie: le trafic interne aux aéroports scandinaves (plus Helsinki) représente 7,6% du total et atteint 15,8% si l'on tient compte des relations avec le reste de l'Europe. Avec 24,1% du trafic, on peut proposer un troisième ensemble entre les métropoles de la périphérie sud de l'Europe, mais il accuse un très grand déséquilibre entre le trafic interne (4,6%) et le trafic avec le reste de l'Europe (19,6%). Globalement, il en ressort une sorte de grand « X » très dissymétrique et aux bases élargies dans les «suds». Cette présentation schématique appelle cependant des nuances.

La zone de forte concentration des flux n'étonne pas compte tenu d'une position centrale vers laquelle convergent des flux plus «périphériques» et compte tenu également de la densité des

villes, des lieux de production et des centres de décision dans cette partie de l'Europe. Ce centre est toutefois allongé au point de faire apparaître plusieurs pôles. De bonnes relations aériennes se sont établies entre des pôles centraux pourtant relativement proches: entre Londres, Amsterdam, Bruxelles, Francfort, Zürich, etc. Les flux entre Londres et les 9 autres aéroports de la mégalopole représentent 14% de l'ensemble du trafic considéré. Paris a des flux de même importance avec les mêmes villes de la mégalopole. Londres se démarque toutefois de Paris par l'importance de ses relations avec le reste de l'Europe, soit 30% de tout le trafic, alors que Paris n'en couvre qu'environ 12% (cf. tableau). Par Londres et Paris transitent au total plus de 70% des passagers aériens auxquels il faut encore ajouter les 6,2% de la ligne Londres-Paris, soit 76,8% du total.

Le poids considérable du pôle londonien avec 44,5% de l'ensemble du trafic s'explique aussi par une position insulaire, un rôle de relais pour l'ensemble des Iles Britanniques (fig. 2), voire pour des destinations inter-continentales, vers l'Amérique du Nord en particulier. L'insularité ajoutée à l'éloignement joue aussi dans l'importance croissante des trafics avec Dublin et dans la constitution du réseau scandinave. Par contre la situation

\* Enseignant, Université d'Avignon, Maison de la Géographie, Montpellier.

\*\* CNRS-GIP Reclus, Paris.

géographique n'a pas fait apparaître de réseau notable dans le sud de l'Europe, entre les Balkans, la Grèce, l'Italie, la Turquie par exemple, traduisant ainsi le plus faible niveau de développement des «suds».

Le poids de Paris est globalement plus modeste (26% du trafic), mais encore loin devant Francfort (13,5%). Ses aéroports enregistrent cependant la plus forte croissance (+ 28,7%) que l'on peut attribuer au renforcement de la fonction de transit pour les aéroports intérieurs. Bien que quelques lignes directes avec d'autres villes européennes aient été créées hors de Paris, la capitale capte toujours une bonne partie des flux des autres aéroports français vers le reste de l'Europe.

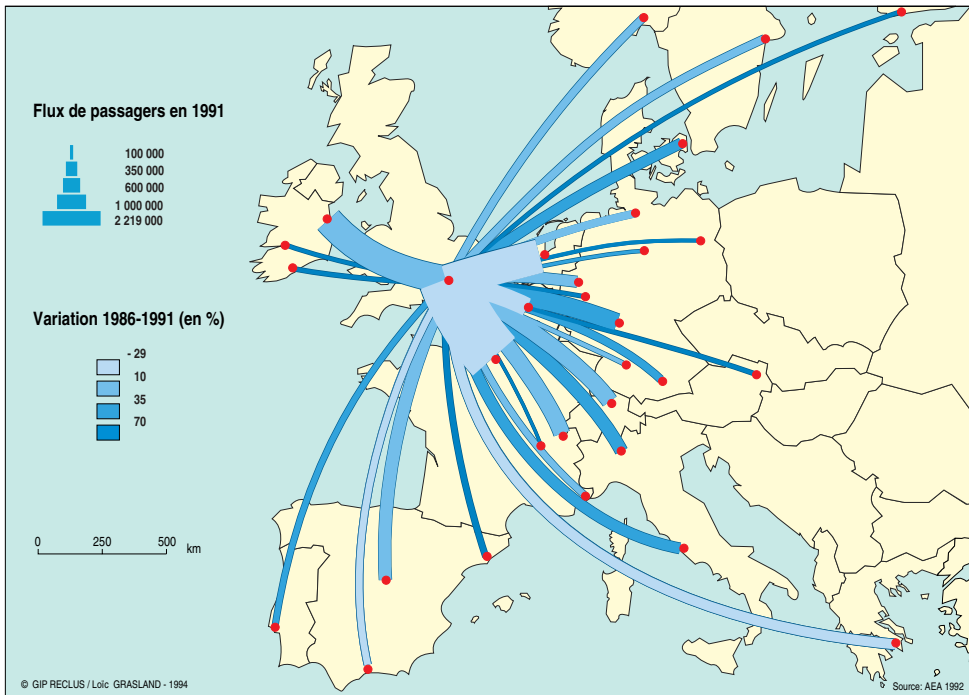
Des phénomènes nouveaux apparaissent dans cette hiérarchie. Les évolutions de trafic entre 1986 et 1991 indiquent une tendance à la stagnation des lignes du centre de l'Europe, sans doute au profit d'autres moyens de transport (fig. 3). Parallèlement on constate, entre le centre et la périphérie, une forte augmentation des relations aériennes (57,2% de la croissance totale du trafic), entre les villes de cette périphérie, un accroissement plus modeste du trafic (28,5% de l'évolution totale), mais, entre les villes de la mégalopole, une augmentation du trafic interne qui n'est que de 14,2%. Ces



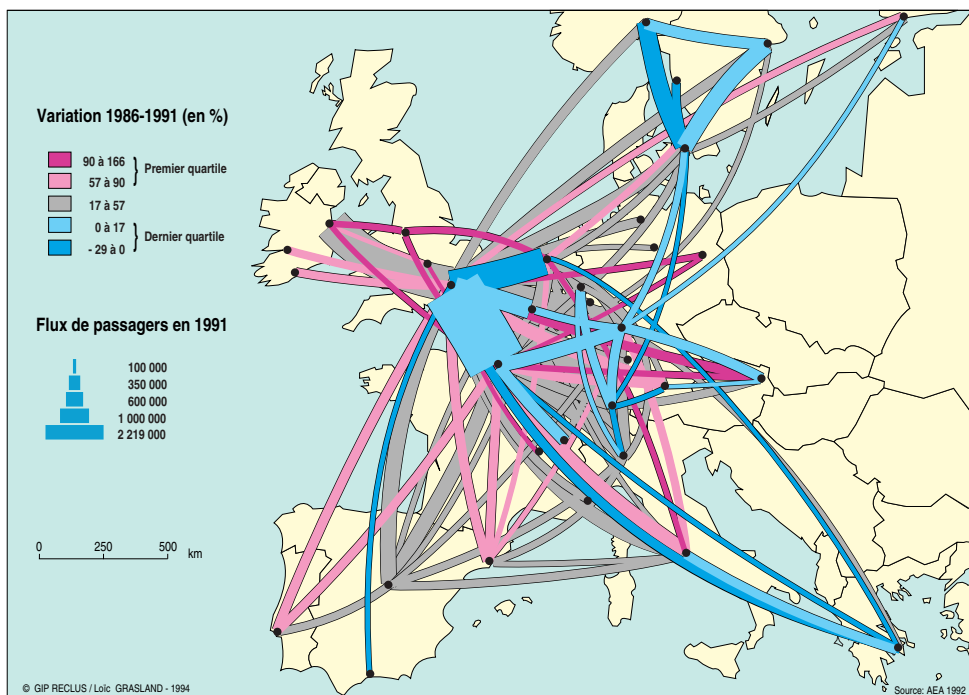
1. Les liaisons aériennes européennes en 1991 (lignes internationales régulières)

	Trafic total (1991)	Évolution du trafic (1986-1991)		% Trafic total	% Évol. totale
	(100 premiers flux)	Nb. passagers	%	(100 premiers flux)	(100 premiers flux)
<b>Mégalopole - mégalopole</b>	<b>7 937 160</b>	<b>1 067 564</b>	<b>15,5</b>	<b>22,1</b>	<b>14,2</b>
<b>Mégalopole - périphérie</b>	<b>19 174 730</b>	<b>4 304 058</b>	<b>28,9</b>	<b>53,5</b>	<b>57,2</b>
<b>Périphérie - périphérie</b>	<b>8 693 418</b>	<b>2 145 127</b>	<b>32,8</b>	<b>24,3</b>	<b>28,5</b>
dont les trafics de:					
<b>Londres: total — avec les 36 autres aéroports retenus</b>	<b>15 948 653</b>	<b>3 153 956</b>	<b>24,2</b>	<b>44,5</b>	<b>42,0</b>
avec la mégalopole (9 aéroports)	5 021 889	651 785	14,8	14,0	8,7
avec la périphérie (27 aéroports)	10 926 764	2 502 171	29,7	30,5	33,3
<b>Paris: total — avec les 36 autres aéroports retenus</b>	<b>9 329 296</b>	<b>2 078 904</b>	<b>28,7</b>	<b>26,1</b>	<b>27,7</b>
avec la mégalopole (10 aéroports)	5 051 859	666 102	15,2	14,1	8,9
avec la périphérie (26 aéroports)	4 277 437	1 412 802	49,3	11,9	18,8
<b>Paris-Londres</b>	<b>2 219 006</b>	<b>58 885</b>	<b>2,7</b>	<b>6,2</b>	<b>0,8</b>
<b>Sud de l'Europe: total</b>	<b>8 646 641</b>	<b>2 408 482</b>	<b>38,6</b>	<b>24,1</b>	<b>32,0</b>
entre 6 aéroports des «suds»	1 636 692	411 035	33,5	4,6	5,5
avec le reste de l'Europe	7 009 949	1 997 447	39,8	19,6	26,6
<b>Pays scandinaves: total</b>	<b>5 664 111</b>	<b>828 377</b>	<b>17,1</b>	<b>15,8</b>	<b>11,0</b>
entre 5 aéroports scandinaves	2 724 044	203 830	8,0	7,6	2,7
avec le reste de l'Europe	2 940 067	624 547	27,0	8,2	8,3
	<b>35 805 308</b>	<b>7 516 749</b>	<b>21,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Tableau: Les principales zones de trafic aérien en Europe



## 2. Le réseau de relations de Londres



## 3. Plus fortes et plus faibles évolutions des flux aériens européens entre 1986 et 1991

évolutions révèlent une certaine saturation des réseaux internes du nord et du centre de l'Europe, c'est-à-dire en Scandinavie, dans la mégalopole, et entre Paris et les villes de la mégalopole;

(2) Les cartes ont été réalisées avec le logiciel *Cartes et Données 1.03* qui dessine de manière automatique des flux à partir d'une matrice d'échanges.

il en est de même pour quelques destinations touristiques régulières vers le sud, Athènes et Malaga. Au contraire, on pourra noter des élargissements et des renforcements très significatifs du réseau de base vers Vienne et Berlin, et surtout vers les villes des «suds»: la croissance générale des flux avec Barcelone est particulièrement forte, et les trafics avec Lisbonne et Rome se renforcent.

Cette évolution montre que ce mode de transport poursuit sa généralisation, principalement grâce aux liaisons avec les villes excentrées. À l'évidence, cela renforce la centralité de la mégalopole. Et la prise en compte des relations saisonnières, parfois fortes, comme les flux touristiques vers les «suds» de l'Europe, absents de cette carte, ajouterait encore à cette mise en évidence.

(1) Les flux représentés concernent exclusivement les lignes internationales régulières européennes. Ces chiffres ont été fournis par l'Association of European Airlines qui est un groupement d'aéroports rassemblant les statistiques annuelles de trafic aérien. Sont exclus les flux de lignes intérieures notables (Glasgow-Londres, Rome-Milan, Nice-Paris,...) ou des flux saisonniers parfois supérieurs à ceux enregistrés ici (vers le Portugal, le sud de l'Espagne et la Grèce en particulier).