

# Le système aéroportuaire francilien



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE

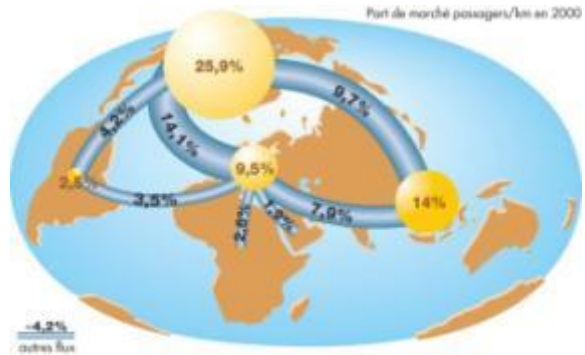
Présentation pour GT « Aéroports » de Paris-Métropole  
Etienne Berthon (DUAT) - 9 décembre 2010



# Le système aéroportuaire francilien

- Etat des lieux
- Perspectives d'évolution
- Impact métropolitain

# L'aéroport, le branchement sur les grands flux d'une économie mondialisée

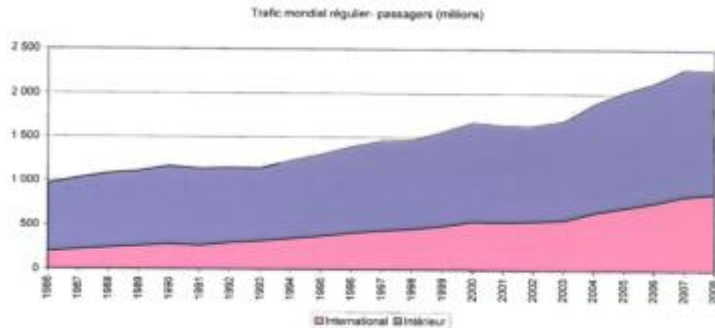


Flux mondiaux 2000 et estimation 2020

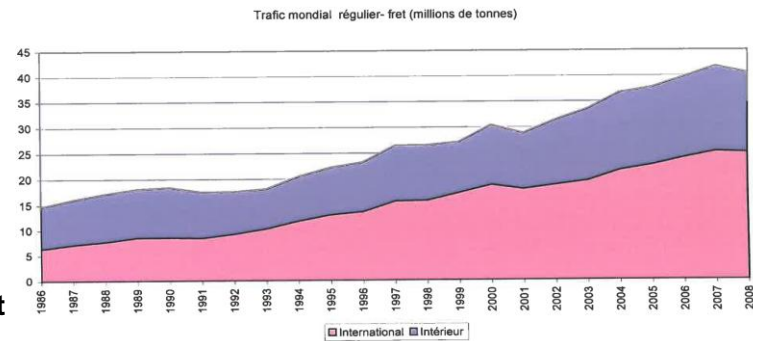
le système aéroportuaire européen

# Le transport aérien: une industrie dynamique mais fragile

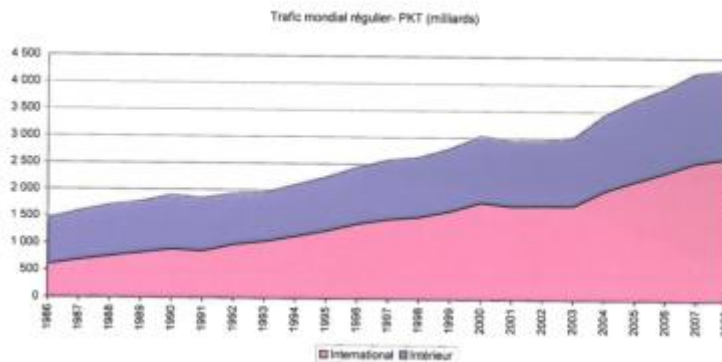
- une croissance continue du trafic
- une grande sensibilité aux crises (causes économiques, géopolitiques, environnementales et climatiques)



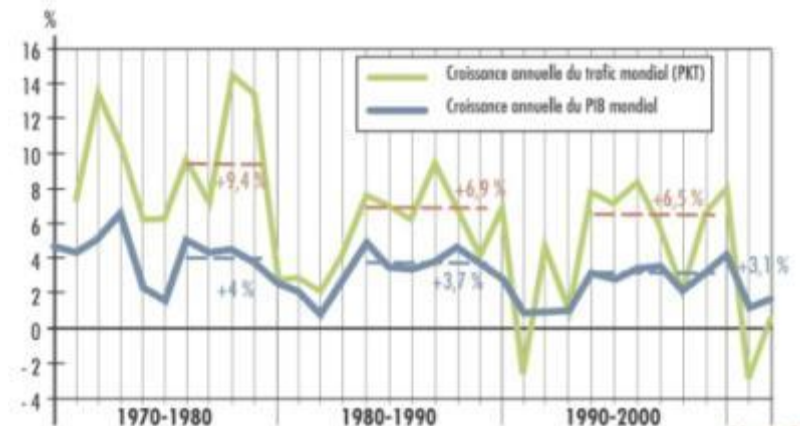
Mpax



Mt fret



PKT



Croissance 1986-2008 du trafic mondial Graphiques DGAC

## 2 grands modèles économiques en concurrence

**Alliances** – Compagnies de réseau – Hubs  
une concentration capitaliste croissante

- **Star Alliance** (587 M pax en 2008) – 29% du marché mondial (1000 milliards PKT- 20%)  
Principales compagnies: United (5°)/Continental (12°) Lufthansa (8°) US Airways (9°) ANA (13°)
- **Skyteam** (395 M pax en 2008) – 19% du marché mondial (870 milliards PKT – 24%)  
Principales compagnies: Air France-KLM (3°) Delta (4°) China Southern (7°)
- **Oneworld** (330 M pax en 2008) – 18% du marché mondial (710 milliards PKT – 20%)  
Principales compagnies: American (2°) Japan Airlines (10°) British Airways (17°)

**Low cost** – point à point - une forte montée en puissance

Southwest (102 Mpax en 2008), 1° compagnie mondiale, est une low cost

Ryanair (63 M pax) est la 6°, Easyjet (44 M pax) est la 14° compagnie mondiale

Les compagnies de réseau peuvent créer ou acheter des Low-Cost (exemple: Iberia avec Vueling et Clickair – Air France/KLM avec Transavia et le projet « Air France Express »)

# Le système aéroportuaire francilien (CDG+Orly)

avec 86 Mpax en 2009, est le 5° mondial

après Londres (125 M) New-York (101M) Tokyo (91 M) et Atlanta (88 M)

Une forte concentration du trafic national sur le système aéroportuaire francilien :  
il accueille 60% du trafic passagers de la métropole et 90% du trafic fret

Le hub francilien permet l'accès des grandes métropoles françaises à l'ensemble des destinations mondiales et permet une offre plus importante en termes de destinations et de fréquences pour la population régionale

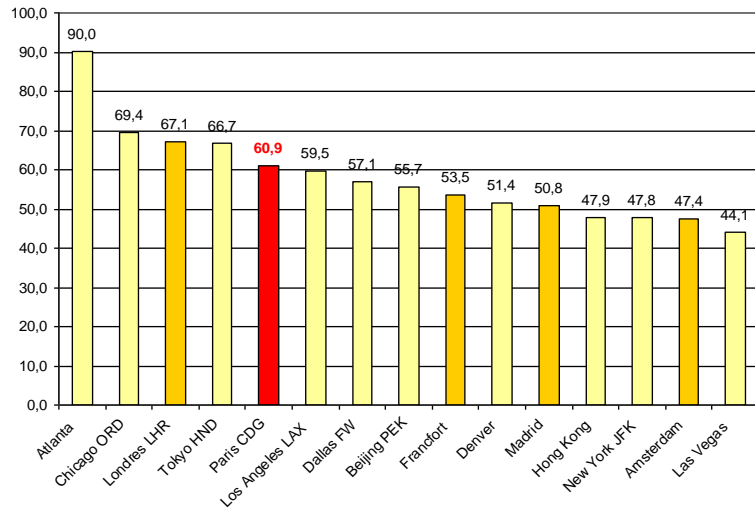
Le système aéroportuaire élargi  
inclut Beauvais et Vatry

On peut même considérer  
qu'Amsterdam-Schiphol fait partie  
du système élargi

	Système aéroportuaire (CDG+Orly)		Aéroports			
	Mpax	rang mondial	Paris Orly		Paris CDG	
			Mpax	Rang Eur	Mpax	Rang Eur
<b>1990</b>	46,8	<b>8</b>	24,2	<b>3</b>	22,5	<b>4</b>
<b>2000</b>	73,6	<b>7</b>	25,4	<b>7</b>	48,2	<b>3</b>
<b>2009</b>	83	<b>5</b>	25,1	<b>10</b>	57,9	<b>2</b>

# Historique de la réalisation des infrastructures aéroportuaires et des accès terrestres

	Orly	CDG	Divers
1945			24/10 : Création ADP, entreprise publique à autonomie financière
1946	<b>Début exploitation Orly</b>		
1954	Mise en service aérogare provisoire Sud		
1957		Lancement <b>recherche d'un site</b>	
1960		Site réservé pour l'aéroport « Paris-Nord »	
1961	Inauguration <b>Orly-Sud</b> (Gen de Gaulle)		
1964		13/1 : Adoption du projet par le Conseil des Ministres – préparation DUP	
1966		1/12 : lancement des <b>travaux</b>	
1968	Instauration couvre-feu (23h30 – 6h)		
1970		24/12 : Approbation APPM (5 pistes – 80 Mpax à 2030)	
1971	Inauguration <b>Orly-Ouest</b>		
1972		Projet aérogare 2 accepté AF (8 modules) - Travaux 2° piste	
1974		8/3 : inauguration – 13/3 : <b>mise en service</b> (cap 10 M)	
1975	PEB		
1976		21/1 : 1° vol Concorde AF Paris-Rio 30/4 : <b>Roissy-Rail depuis Gare du Nord</b>	
1979		Mise en service <b>2° piste</b>	
1981		1/11 : Mise en service CDG <b>2 B</b>	
1982		24/3 : inauguration CDG <b>2 A</b> (F Mitterrand)	
1983		<b>Interconnection RER B à gare du Nord</b>	
1989		PEB - 21/3 : Mise en service CDG <b>2 D</b> (cap aéroport 25M)	
1991	<b>Mise en service Orly-Val</b>		
1992		Création du Hub postal	
1993		23/3 : Mise en service CDG <b>2 C</b> (cap aéroport 30M)	
1994	Plafonnement trafic à 250 000 créneaux	<b>Mise en service module d'échange (6 voies TGV – 2 RER)</b>	
1996		<b>Echec mise en service desserte interne automatique SK (abandon définitif du projet en 1999) –</b> Décision Fedex création Hub CDG	Mars : Rapport Douffiagues Juin : Site Beauvilliers pour 3° aér
1997		Accord construction 2 nouvelles pistes	
1998		Inauguration <b>CDG 2 F</b> – ouverture <b>piste 4</b>	
1999		27/9 : Inauguration Hub Fedex	
2000		ouverture <b>piste 3</b>	
2001			Débat public DUCSAI sur 3° aér 15/11 : site Chaulnes retenu
2002			25/7 : Abandon projet 3° aéroport
2003		Mise en service <b>2 E – Ouverture accès Est</b>	Accords Air France-KLM
2004		23/5 : Effondrement partiel 2E	
2005			Transformation ADP en SA
2006			Contrat de rég éco – vente Actions
2007		Nouveau PEB - 26/6 : inauguration S3 Galerie Parisienne par N Sarkozy (cap 8.5 M) - <b>CDG Val + Lisa</b>	
2008		Septembre : ouverture terminal <b>2G</b> (cap 3 M) Mission Dermagne (Charte DD)	Accord ADP-Schiphol Group



## CDG : un des premiers aéroports mondiaux

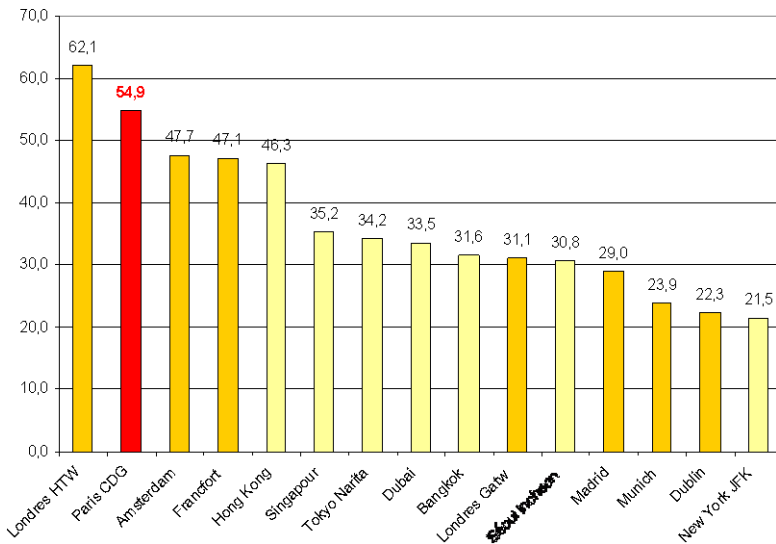
5° aéroport mondial pour les passagers (60.9 M en 2008)

6° pour le fret (2.4 Mt)

2° aéroport mondial pour les passagers internationaux (après Londres)

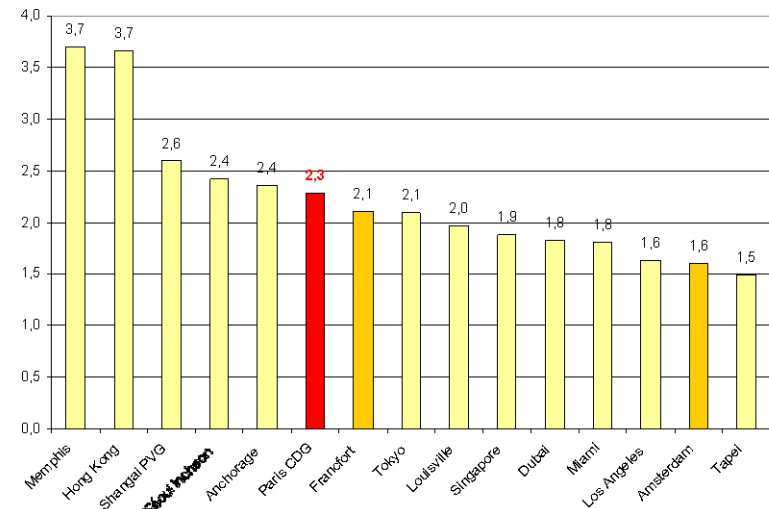
2° aéroport européen pour les passagers,  
1° pour le fret

Trafic passagers 2008



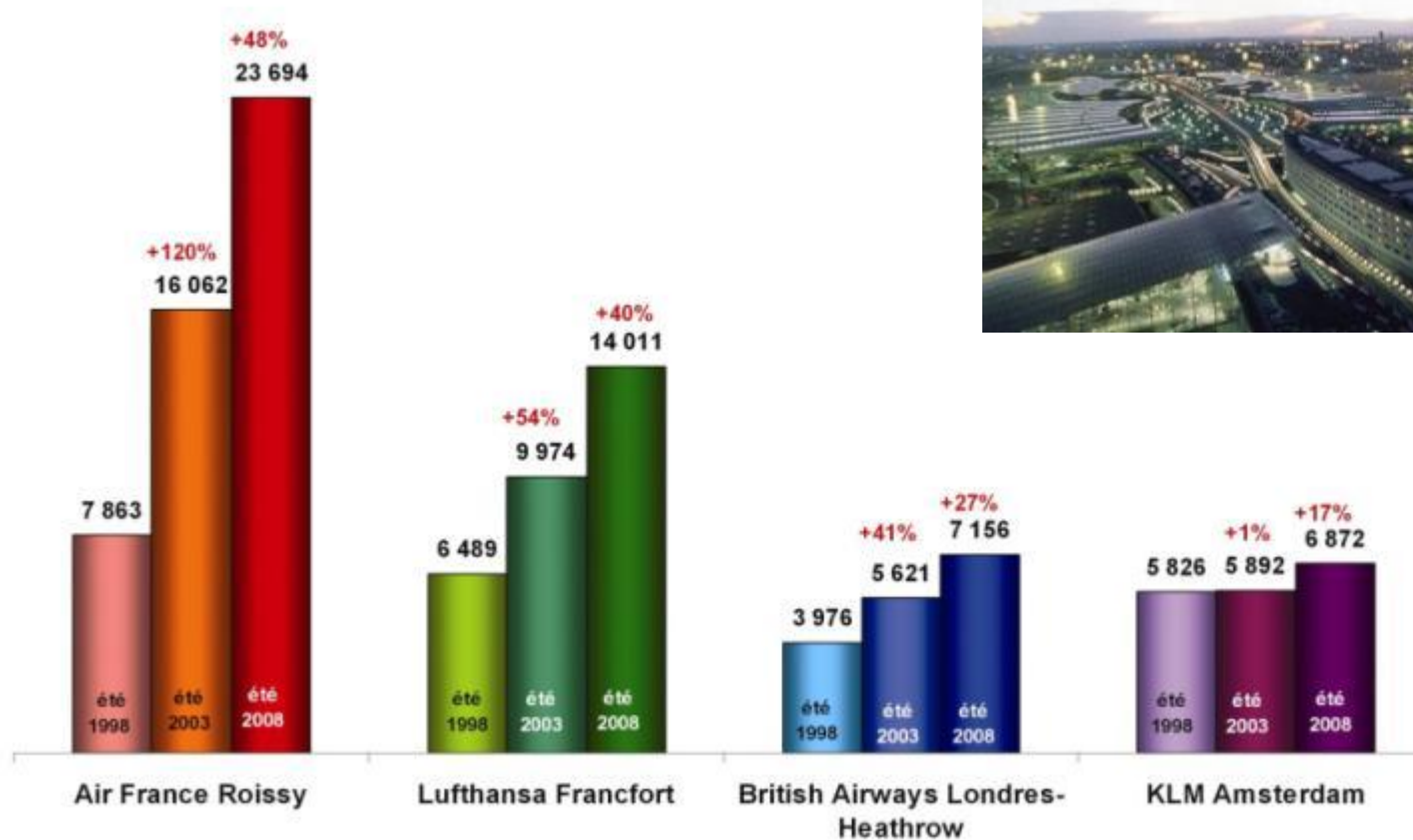
Trafic passagers internationaux 2007

top 15 des aéroports mondiaux



Trafic fret 2008

# CDG, le hub passagers le plus puissant d'Europe



Opportunités de correspondances hebdomadaires moyen courrier / long courrier en moins de 2 heures - Source Air France

**Roissy est un aussi un triple hub cargo: Air France, Fedex et la Poste**

# L'aéroport d'Orly

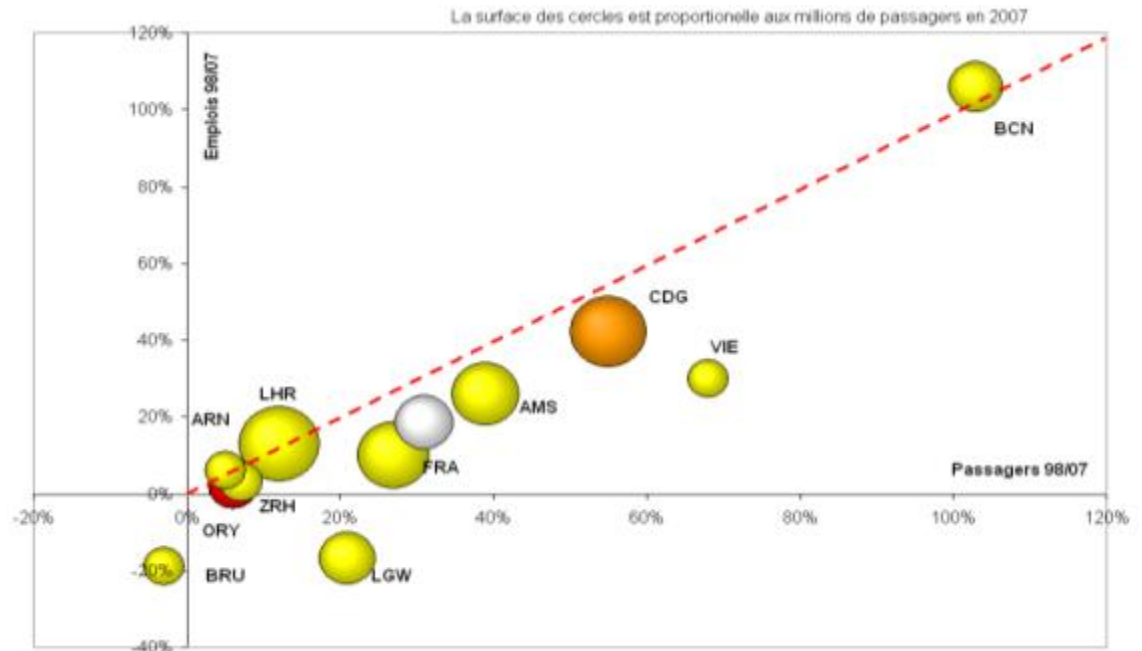
## Malgré de fortes contraintes opérationnelles, encore le 10° d'Europe

Le plafonnement en créneaux (250 000/an depuis 1994) et le couvre-feu (de 23h30 à 6h depuis avril 1968) sont des contraintes fortes, mais non révisables, qui ont limité la croissance du trafic (et des emplois) sur Orly, qui reste cependant, avec 26,2 M en 2008, le 10° aéroport d'Europe (44° mondial).

### Des atouts

- Proximité de Paris, du cœur d'agglomération, des territoires de recherche et d'innovation franciliens
- Apprécié par la clientèle
- Relative acceptabilité du trafic aérien grâce au plafonnement en mouvements et au couvre-feu

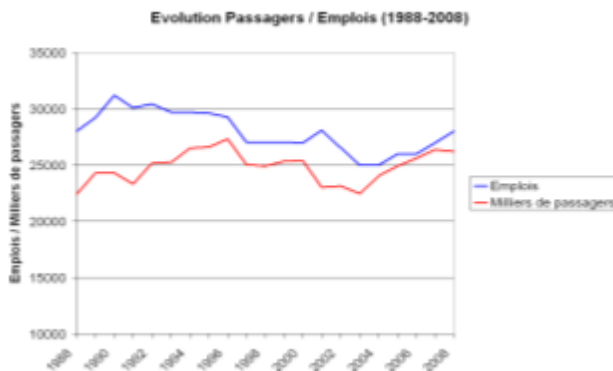
Le principal handicap : la médiocre desserte TC



Evolution 1998-2007 du trafic passagers et des emplois sur les principaux aéroports européens – graphique IAU IdeF

# Le trafic de l'aéroport d'Orly

- Une stabilité du trafic (et des emplois) sur la plateforme
- Des liaisons point à point mais des correspondances assurées entre les vols domestiques et DOM-TOM
- Avec la redistribution de créneaux (notamment faillite d'AirLib en 2003) et la montée en puissance des low-cost (2,3 M pax en 2005, 5,4 en 2009), un développement des liaisons européennes et internationales
- Une forte spécialisation trafic domestique / DOM-TOM/ Europe du Sud-Maghreb-Afrique
- 30 000 créneaux réservés pour une vingtaine de liaisons dites « d'aménagement du territoire »

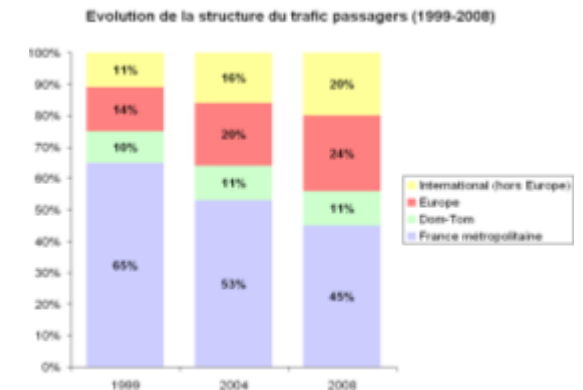
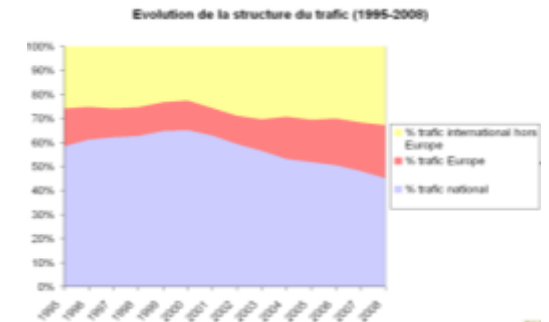


Passagers et emplois



Fret

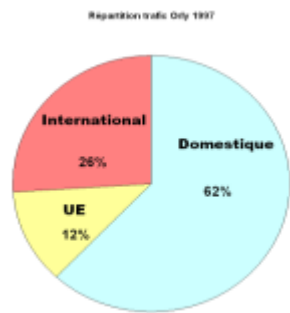
Sources ACI – ADP - graphiques IAU IdeF



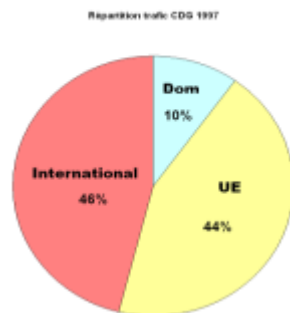
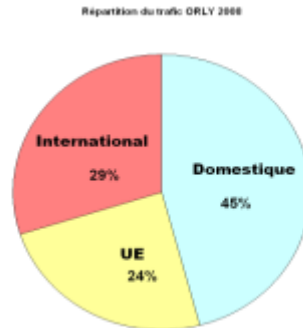
Evolution structure du trafic

# Quelques spécificités du trafic sur Orly et sur CDG

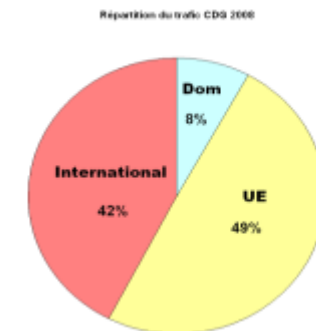
- Sur CDG, structure du trafic stable et moins de 10% de trafic domestique
- Internationalisation croissante d'Orly mais encore 45% de trafic domestique
- 21% de passagers résidents à l'étranger sur Orly, 65% sur CDG
- 12% de passagers en correspondance avion/avion sur Orly, 37% sur CDG
- Mais un pourcentage assez proche (3 et 5%) de correspondance train/avion



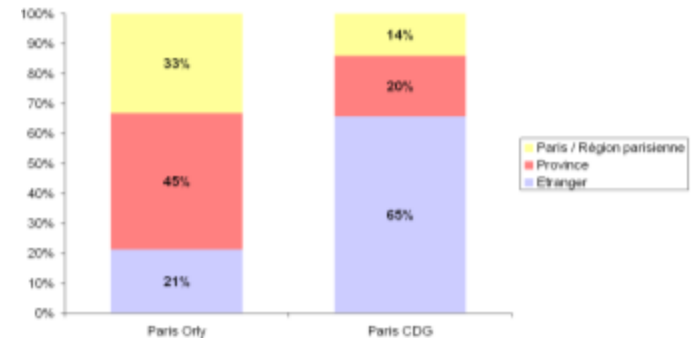
Orly



CDG



Lieu de résidence des passagers au départ



Les correspondances des passagers au départ



Evolution structure du trafic entre 1997 et 2008

Sources ADP 2008- graphiques IAU Idef

## Quelques spécificités du trafic sur Orly et sur CDG (2)

	ORLY		CDG		ADP	
	Mpax	Part de marché	Mpax	Part de marché	Mpax	Part de marché
<b>Skyteam</b>	12,6	<b>48,2%</b>	37,3	<b>61,2%</b>	49,9	<b>57,3%</b>
<b>Star Alliance</b>	0,7	2,6%	5,3	8,7%	6	6,9%
<b>One World</b>	1,5	5,7%	3	4,9%	4,5	5,1%
<b>Low Cost</b>	5	<b>19,2%</b>	5	<b>8,3%</b>	10	<b>11,6%</b>
<b>Charter</b>	0,7	2,5%	2,4	4,0%	3,1	3,5%
<b>Autres cies</b>	5,8	21,9%	7,9	12,9%	13,7	15,6%
<b>TOTAL</b>	26,2	100%	60,9	100%	87,1	100%

**Part de marché des différentes alliances et types de compagnies** – source ADP – données 2008

Les 5 premières destinations 2008	ORLY		CDG		ADP	
<b>en métropole</b>	Toulouse Blagnac	9%	Nice Cote d'Azur	1%	Nice Cote d'Azur	4%
	Nice Cote d'Azur	9%	Toulouse Blagnac	1%	Toulouse Blagnac	3%
	Marseille Provence	4%	Marseille Provence	1%	Marseille Provence	2%
	Bordeaux Mérignac	4%	Bordeaux Mérignac	1%	Bordeaux Mérignac	2%
	Montpellier Méditerranée	2%	Lyon St-Exupéry	1%	Montpellier Méditerranée	1%
<b>hors métropole</b>	Pointe-à-Pitre Le Raizet	4%	Londres Heathrow	2%	Madrid Barajas	3%
	Madrid Barajas	4%	Rome Fiumicino	2%	Barcelone	2%
	Fort-de-France Lamentin	4%	Madrid Barajas	2%	Londres Heathrow	2%
	Marrakech	3%	New York	2%	Rome Fiumicino	2%
	St-Denis Gillot	2%	Barcelone	2%	New York	1%
<b>par pays de destination</b>	France métropolitaine	45%	Etats-Unis	10%	France	19%
	Espagne	9%	Italie	9%	Etats-Unis	7%
	Maroc	8%	France	8%	Espagne	7%
	Antilles françaises	8%	Royaume-Uni	7%	Italie	7%
	Algérie	4%	Allemagne	7%	Allemagne	5%

**Les principales destinations: Toulouse + Nice, près de 20% du trafic d'Orly** – Source DGAC

# Les principales compagnies utilisatrices des aéroports franciliens

Un assez bon équilibre entre le poids d'une puissante compagnie basée et une offre suffisamment diversifiée et concurrentielle.

## Air France/KLM

3° compagnie mondiale et 1° européenne en nombre de passagers (74 M en 2008)

2° compagnie mondiale et 1° européenne en PKT (208 milliards)

2° compagnie mondiale et 1° européenne pour le fret ( 10 milliards TKT)

Chiffre d'affaire 2008/09: 24,7 MM€ (dont 78% passagers, 12% cargo) – 2009/2010: 21 MM€

Air France est le premier employeur privé d'IDF avec près de 50 000 salariés

Air France/KLM représente 54% du trafic passagers d'ADP et 23,5% de son chiffre d'affaires en 2009

## Fedex

1° compagnie mondiale pour le fret ( 15,5 milliards TKT)

## Easyjet

14° compagnie mondiale et 4° européenne en nombre de passagers (44 M pax en 2008 ) après Air France-KLM, Ryanair et Lufhansa Group.

25° compagnie mondiale et 6° européenne en PKT (48 milliards)

(Le trafic low cost européen est assuré à 40% par Ryanair, 30% Easyjet et 30% les autres compagnies)

Principale source: DGAC – Observatoire de l'aviation civile 2008-2009

# La capacité des aéroports franciliens

## Paris-CDG

3257 hectares - 4 pistes - 114 mvts/heure (120 à l'horizon 2015)

Pistes adaptées à l'accueil des très gros porteurs (A 380)

71,8 M pax – ouverture S4 prévu en 2012 (cap 7,8 M)

300 postes de stationnement avions dont 130 au contact

27 000 places de stationnement dont 17 000 proches des terminaux

## Paris-Orly

1540 hectares - 3 pistes - 70 mvts/heure

Piste 3 adaptée à l'accueil des très gros porteurs (A 380)

30 M pax (18 Orly Ouest – 12 Orly Sud)

104 postes de stationnement avions dont 49 au contact

19 000 places de stationnement dont 11 000 proches des terminaux

*Source: ADP - Contrat de régulation économique 2011-2015*

# Le groupe Aéroports de Paris

- Etablissement public national créé en 1945 pour aménager et exploiter les aérodromes civils dans un rayon de 50 km autour de Paris
- Société anonyme depuis le 22 juillet 2005
- Principaux actionnaires: Etat: 52,4% - Fond Strat d'invest: 8% - Institutionnels français: 12% - Schiphol Group: 8%
- Gère CDG et Orly mais aussi :
  - Le Bourget, 1° aéroport d'affaires européen – 553 hectares – 58 000 mvts et 100 000 passagers en 2009
  - L'héliport d'Issy les Mlx et 10 plateformes d'aviation générale (700 000 mouvements au total)
- Domaine foncier 6 686 ha
- Régulation économique sur la base de contrat quinquennaux conclus avec l'Etat (2006/2010 – 2011/2015)
- Chiffre d'affaires: 2633 M€ en 2009 (+ 37% depuis 2005)
- Revenus par segments principaux d'activités :

activités aéroportuaires	47%
Commerces et services	32%
immobilier	7%
Escale et prestations annexes	6%
Autres activités	8%
- Investissements: 2001-2005: 2,3 Mds€ - 2006-2010: 2,7 Mds€ - Prévisionnel 2011-2015: 1,7 Mds€ (Périmètre régulé)
- Une politique de diversification parfois discutable au regard du cœur de métier d'ADP
- Effectifs du groupe ADP SA + filiales: 12 000 (dont 7000 ADP et 3400 Alysia)
- Un partenariat industriel et stratégique avec Schiphol Group depuis le 1 décembre 2008

# Les faiblesses du système aéroportuaire francilien: la qualité de service

- Une attention aux usagers (passagers aériens, compagnies, aériennes, entreprises présentes sur la plateforme) longtemps insuffisante de la part d'ADP (et des pouvoirs publics de tutelle)
- D'où des jugements sévères dans les classements internationaux et plusieurs rapports très critiques de la Cour des Comptes

## Une salutaire prise de conscience

Le projet de contrat économique 2011-2015 témoigne de la reconnaissance de la « Satisfaction Client » comme enjeu stratégique majeur de compétitivité, d'attractivité et d'image.

Outils et dispositifs :

- Enquêtes trimestrielles de l'Observatoire Passagers
- Indicateurs de qualité de service
- site ditesnous.fr
- Participation depuis 2007 à l'enquête « ASQ » de l'ACI (Airport Council International)
- Enquêtes compagnies aériennes
- Instances de concertation
- Accords de coopération et de niveau de service rendu avec les compagnies aériennes

Le souci de modérer l'évolution des redevances est aussi positif

Certains points faibles ne relèvent pas de la compétence d'ADP, notamment les délais d'attente aux contrôles de police et la médiocre desserte terrestre des aéroports, qui participe fortement de l'image négative que peuvent en avoir les usagers

# Les faiblesses du système aéroportuaire francilien (2)

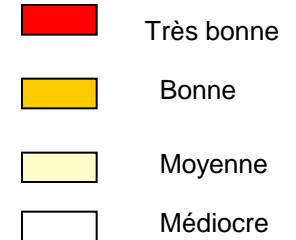
## la desserte par transports en commun

Historiquement la qualité de la desserte des aéroports par les TC a été souvent sacrifiée à des logiques d'entreprises ou à des logiques industrielles. Les projets d'amélioration se font attendre

Synthèse sur la qualité de la desserte TC des aéroports européens:

Score moyen de CDG, très mauvais score d'Orly (source: benchmark IAU Ile-de-France)

Type de liaison	Madrid	Bruxelles	Zurich	Paris-Orly	Francfort	Amsterdam	Manchester	Vienne	Londres-Heathrow	Paris-CDG	Dusseldorf	Munich	Stockholm	Londres-Gatwick	Oslo
locales	**	*	***	*	**	**	***	*	***	**	*	*	**	**	**
avec le centre	***	**	***	*	***	***	***	***	***	**	***	**	***	***	***
Autres régionales	*	***	***	*	**	**	**	**	**	*	**	**	**	**	**
nationales et autres		**	**		***	***	**			***	***		**	*	*
Ensemble	6*	8*	11*	3*	10*	10*	10*	6*	8*	8*	9*	5*	9*	8*	8*



La part modale des TC augmente quand même régulièrement ; pas à cause d'une amélioration de la qualité du service mais du manque d'alternatives pour beaucoup d'utilisateurs

**Part modale CDG 2009** : 42% TC (25% en 1986) dont 29% RER, 13% bus

**Part modale Orly 2009** : 32% TC (20% en 1986) dont 18% RER, 14% bus

## Les faiblesses du système aéroportuaire francilien (3) la gouvernance

- Complexité institutionnelle, multiplicité des acteurs
- Sensibilité de tout ce qui a trait au développement aéroportuaire
- Culture de l'affrontement plus que culture du compromis
- Diversité des « casquettes » de l'Etat, bilan mitigé de ses initiatives
- Concurrence des territoires et des projets
- Faiblesse des structures d'échanges et de concertation, absence d'un forum global rassemblant les acteurs du transport aérien et ceux du développement territorial
- ...

Il en résulte une absence de vision stratégique à toutes des échelles (spatiales et temporelles) et une difficulté à trouver des modes de gestion de l'activité aéroportuaire qui respectent les conditions d'un développement durable et les préoccupations légitimes des riverains tout en préservant au mieux les impératifs du développement économique et de la compétitivité régionale.

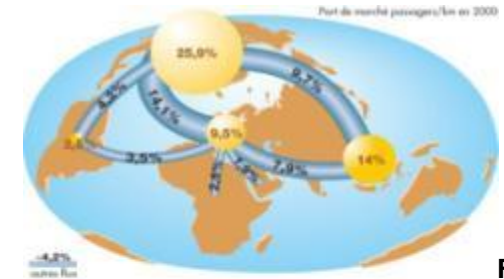
# Perspectives d'évolution

# Les perspectives d'évolution du transport aérien

## Un rééquilibrage des flux entre les grandes régions mondiales

Marché américain à maturité – Croissance moyenne en Europe – Montée en puissance de l'Asie

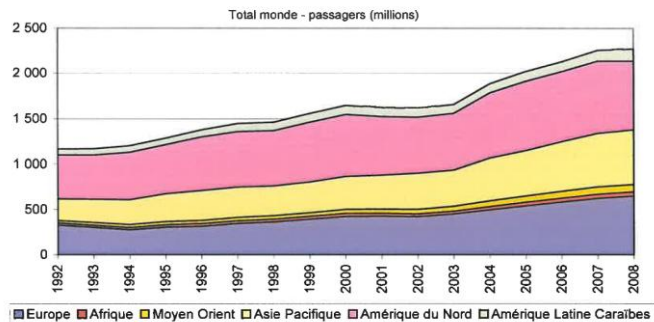
La traversée de l'Atlantique Nord restera la 1<sup>o</sup> route mondiale



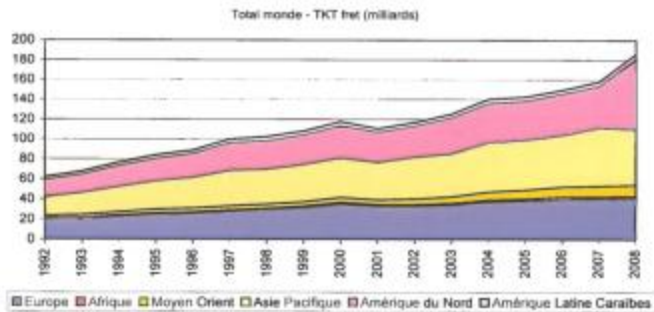
Flux 2000



Flux 2020

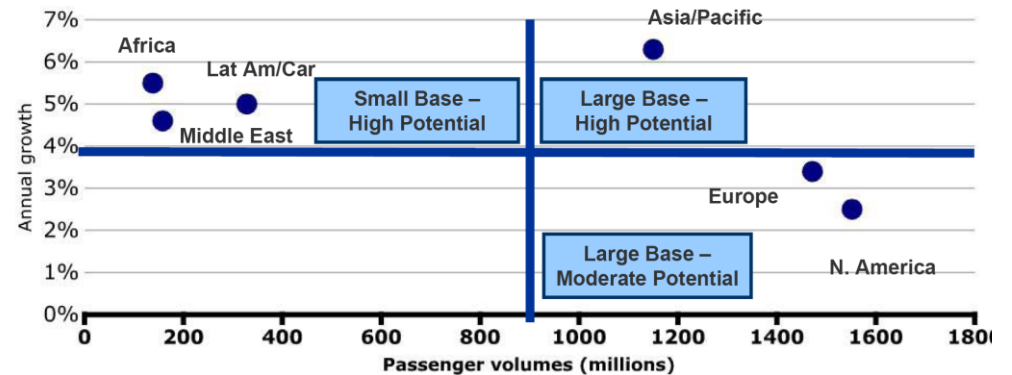


Passagers



Fret TKT

2007-2027 Passenger Forecast Rates of Growth versus 2007 Volumes



Evolution 1992-2008 du trafic mondial par Régions

Source: DGAC

Hypothèse croissance 2007- 2027 par régions

source ACI/DKMA



## Les perspectives d'évolution du trafic aérien (2)

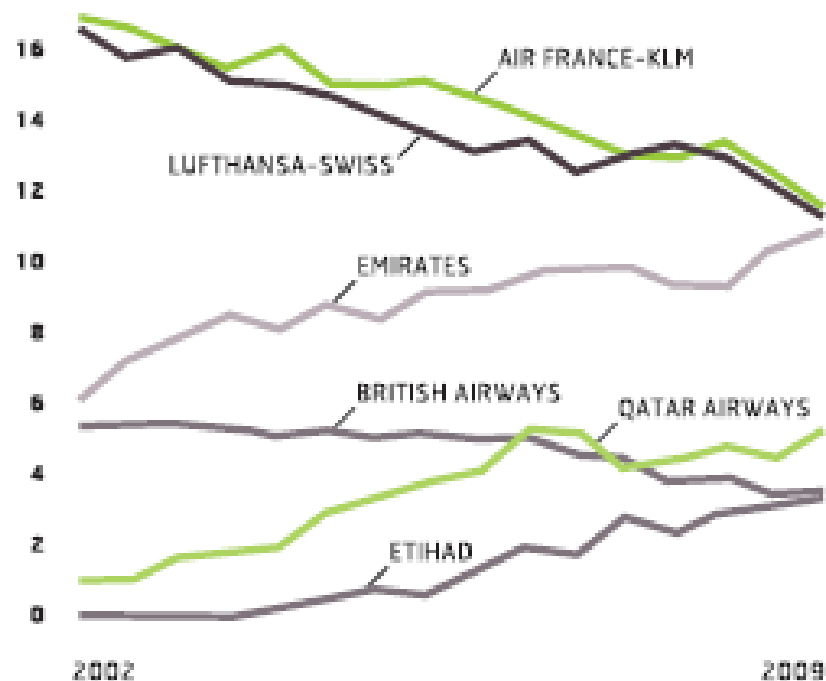
# Une concurrence à l'échelle mondiale

- Un grand développement des infrastructures aéroportuaires en Asie et au moyen-Orient
- Une forte concurrence entre hubs et entre alliances / compagnies

### Les 5 meilleurs aéroports mondiaux selon l'ACI (ASQ 2009) : tous asiatiques

- 1) Séoul Incheon (ICN)
- 2) Singapour (SIN)
- 3) Hong Kong (HKG)
- 4) Pékin (PEK)
- 5) Hyderabad (HYD)

### **PARTS DE MARCHÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES** EUROPE VERS ASIE, AFRIQUE, MOYEN-ORIENT, EN %



Source Air France – Les Echos

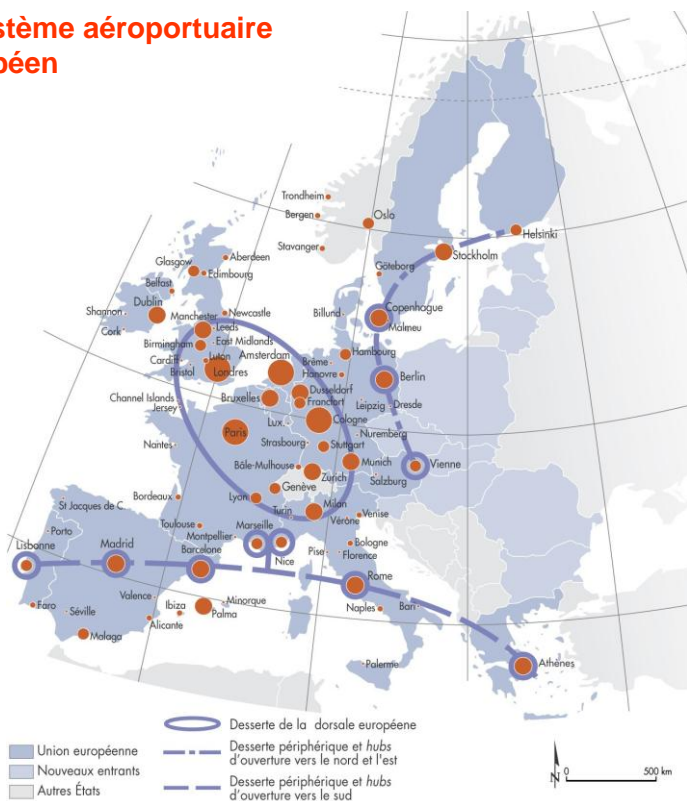
# L'évolution du trafic et des capacités d'accueil en Europe

Trafic Européen: 1.5 Milliard de Pax en 2008 dont près de 40% accueillis les 15 premiers aéroports. Le niveau de trafic est très dépendant du PIB

Perspectives de croissance : environ 3% par an en Europe de l'Ouest et 6.5% en Europe centrale et de l'Est

Une grave crise de capacité prévue à l'horizon 2025/2030 sur les grands hubs

## Le système aéroportuaire Européen



Source IAU IdeF

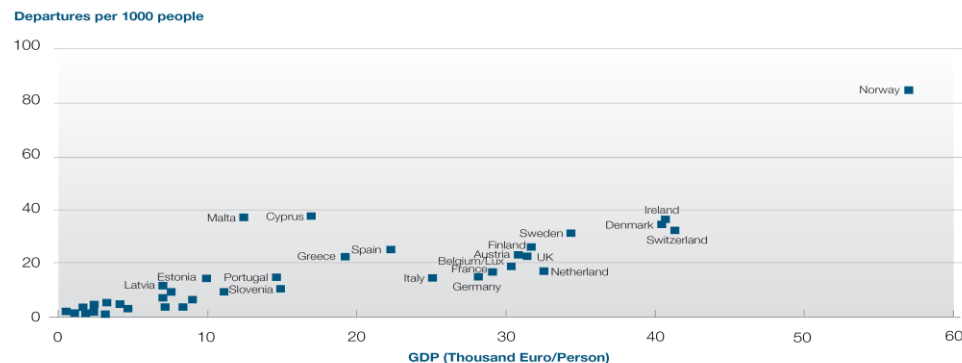
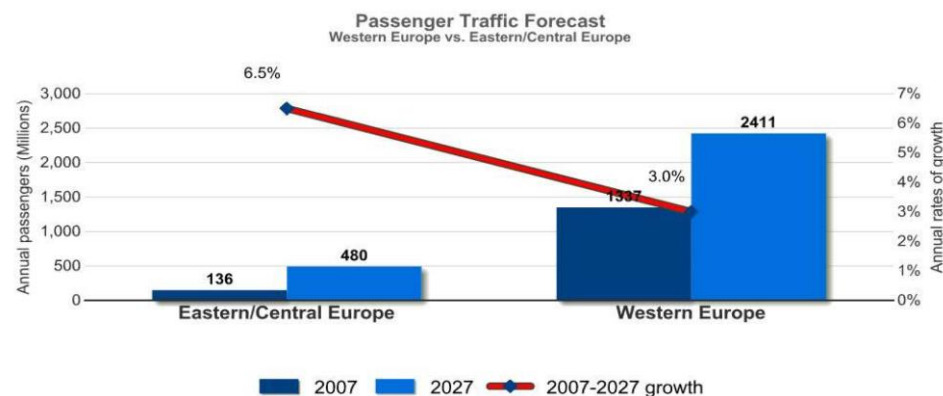


Figure 2. Per Capita Flight Departures v Per Capita GDP (2007 traffic, 2006 GDP)

Source Eurocontrol



Source ACIDKMA

# L'évolution du trafic et des capacités d'accueil en Europe (2)

Avec une perspective de croissance de l'ordre de 3% par an, le trafic va doubler à 2030 et le nombre de vols augmenter de 80% alors que l'augmentation prévue des capacités aéroportuaires est de 40%.

Soit 6500 vols/jour non accueillis en 2030 (11% de la demande estimée).

La grave crise de capacité prévue pour les grands hubs va s'accroître entre 2025 et 2030

Source: Challenges of Growth – Eurocontrol - 2008

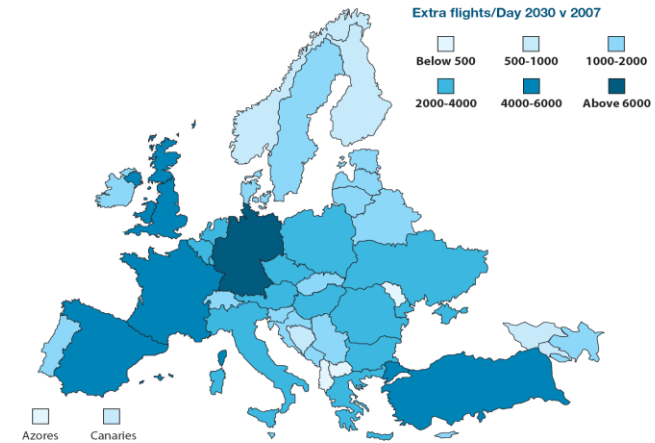


Figure 7. Extra flights through the airspace in 2030 compared to 2007 (Regulation & Growth scenario)

## Augmentation des vols/jour 2030 par rapport à 2007

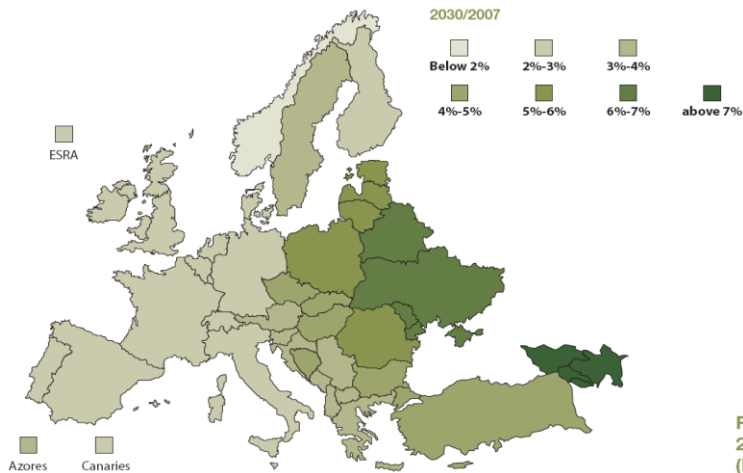


Figure 8. Average annual growth 2030 v 2007 (Regulation & Growth scenario)

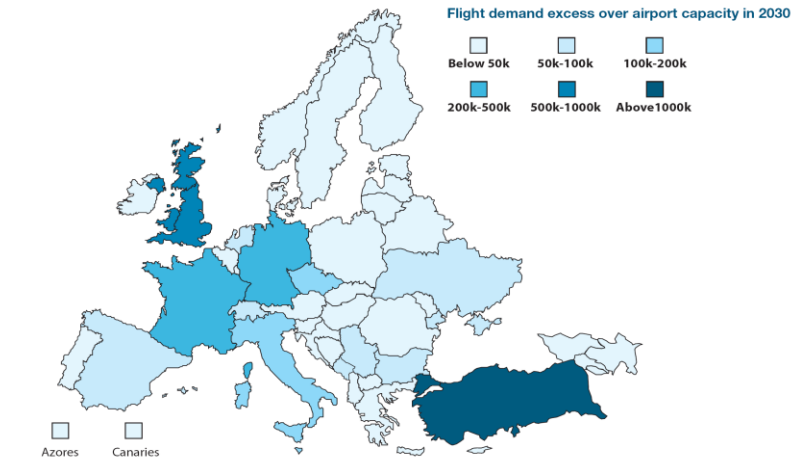


Figure 1. Summary of the excess of demand over airport capacity in the most-likely, Regulation & Growth scenario

Croissance du trafic passagers 2007-2027

Nombre de vols non accueillis en 2030 (milliers par an)

# Les perspectives pour les aéroports franciliens

- Une sur-capacité à moyen terme de CDG permet d'accueillir la croissance du trafic (et de réhabiliter certains terminaux)
- Les perspectives de saturation du système aéroportuaire européen et l'amointrissement des capacités de CDG donneront des atouts nouveaux à Orly, surtout s'il bénéficie d'une bonne intermodalité avec le réseau TGV

## Ce que prévoit ADP :

À 2020, **CDG** continue à tirer fortement la croissance (3.8% par an) - Passage de l'emport moyen de 123,4 en 2010 à 131,3 en 2015

Hypothèses du PEB de 2007: MT (2015): 580 à 620 000 mvts

LT (2025): 680 000 mvts dont 45 000 fret – emport moyen:150 – env 95 M

Sur **Orly**: une évolution modérée du trafic - Passage emport moyen de 117 en 2010 à 126 en 2015

		2009	2015	% 10-15	2020	% 15-20
CDG	Mpax	57,8	68,7	3,5%	82,7	3,8%
	Mvts (x1000)	518	560	2,1%	645	2,9%
ORLY	Mpax	25,1	28,9	2,6%	32,2	2,2%
	Mvts (x1000)	220	229	1,1%	232	0,3%
ADP	Mpax	82,9	97,6	3,2%	114,9	3,3%
	Mvts (x1000)	738	789	1,8%	877	2,1%

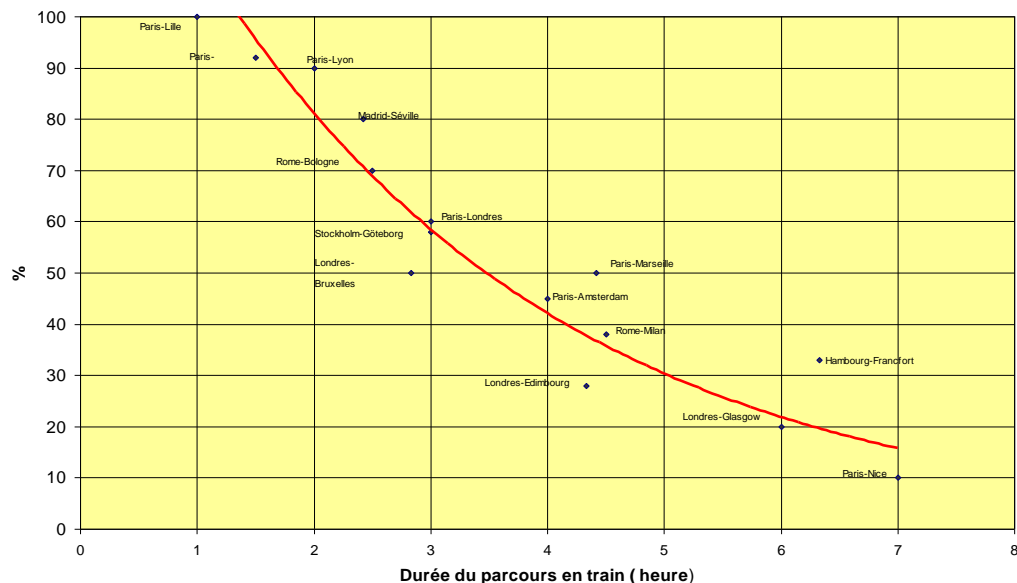
Source: Contrat de régulation économique 2011-2015 - Dossier public de consultation

# L'enjeu de l'intermodalité Air-Rail

Le train et l'avion sont en concurrence sur les parcours de ville à ville: la part du train est supérieure à 60% pour les parcours de moins de 3 heures.

Les enjeux d'aménagement du territoire et de développement durable obligent à optimiser leur complémentarité.

L'intermodalité sur les aéroports permet d'élargir l'aire d'attraction des aéroports et de libérer des capacités pour les vols non-substituables et des vols long-courrier



Part de marché du train en fonction du temps de trajet – source IAU IdeF

## En Europe, l'intermodalité avion – train concerne:

- 6 aéroports desservis par des Lignes à Grande Vitesse (+ parfois liaisons Grandes Lignes)  
Amsterdam, Cologne-Bonn, Francfort, Leipzig-Halle, Lyon St Exupéry, Paris-CDG
- 9 aéroports desservis uniquement par des liaisons Grandes Lignes classiques  
Copenhague, Düsseldorf, Genève, Londres-Gatwick, Londres-Stansted, Manchester, Oslo, Stockholm, Zurich
- 6 aéroports faisant l'objet de projets de desserte par trains à grande vitesse ou à longue distance classiques  
Barcelone, Berlin, Bruxelles, Helsinki, Paris-Orly, Stuttgart

# Avec une gare TGV, une forte valorisation possible du rôle d'Orly à moyen terme

Malgré ses contraintes d'exploitation, l'aéroport d'Orly a un potentiel de valorisation du réseau qu'il dessert, notamment par le développement de liaisons européennes et internationales (la liaison d'OpenSkies vers New-York et l'attribution récente de créneaux à la low-cost malaisienne AirAsia X pour la desserte de Kuala Lumpur ouvrent des perspectives. Demain des compagnies chinoises?)

Un des enjeux essentiel est le renforcement de la desserte TC régionale de l'aéroport et son positionnement sur le réseau TGV avec une gare au cœur de l'aéroport pour permettre une bonne intermodalité air-fer. Cette intermodalité permettra de libérer des créneaux au bénéfice des liaisons moyen et long-courrier et permettra à l'aéroport, à défaut de pouvoir être un hub air-air, de jouer un rôle de hub fer-air. En mettant en relation directe CDG et Orly, elle permettra d'améliorer la performance et l'adaptabilité du système aéroportuaire francilien face aux perspectives de saturation prévues à l'échelle européenne.

## La convergence temporelle des enjeux

10 à 15 ans c'est le temps de réalisation d'une gare TGV et peut-être d'une nouvelle LGV radiale desservant Orly (ligne POCL), mais c'est aussi l'horizon de:

- la saturation annoncée des grands hubs européens
- la réduction de la marge de capacité sur CDG
- un fort renforcement du réseau TGV français et européen
- l'arrivée d'une nouvelle génération d'avions plus performants et moins nuisants ...

Autant de facteurs pouvant favoriser une optimisation du rôle d'Orly

# L'impact métropolitain du système aéroportuaire

# L'impact métropolitain du système aéroportuaire

## Le système aéroportuaire, un atout essentiel pour le statut de « ville globale » de Paris-IdeF, son rayonnement mondial, son attractivité économique et touristique

- Dans le contexte de la mondialisation de l'économie et de la métropolisation croissante, un branchement sur les grands réseaux d'échanges internationaux.
- Porte d'entrée dans la région, moyen d'accès à ses fournisseurs et à ses marchés extérieurs, atout pour attirer des implantations de sièges sociaux, des activités, des investissements qui sont, à l'échelle mondiale, de plus en plus mobiles.
- Pour les habitants, l'ouverture sur le vaste monde.
- 30% des passagers aériens voyagent pour affaire - *source: enquête passagers ADP 2004*
- Plus de 400 destinations desservies depuis CDG
- L'IDF première région touristique du monde (près du 1/4 de ses visiteurs arrivent par avion) et première pour les congrès et salons, dans un environnement mondial et européen très concurrentiel; 2° région mondiale (après Tokyo) pour l'accueil de sièges de grandes entreprises (38 sièges de Fortune 500)...
- Fret aérien: en valeur, 20% des importations et 30% des exportations de l'Île-de-France

*source: étude IAURIF pour ADP - mars 2003*

## Un impératif pour maximiser l'impact métropolitain des aéroports: de bonnes liaisons entre les aéroports et les grands pôles économiques régionaux

## L'impact métropolitain du système aéroportuaire (2)

### La création d'emplois et de richesses

#### Création d'emplois

CDG: 92 000 emplois – 1° pôle de création d'emplois de France (+ 3000/an entre 1990 et 2006)

Orly: 28 000 emplois

CDG + Orly + Le Bourget : 120 000 emplois directs et 1000 entreprises

#### Injection de richesses dans l'économie régionale

Estimation IAU 2001 des flux financiers directs générés par les entreprises de CDG et d'Orly:

10 à 11 MM€ (sur la région IDF – 16,7 au total)

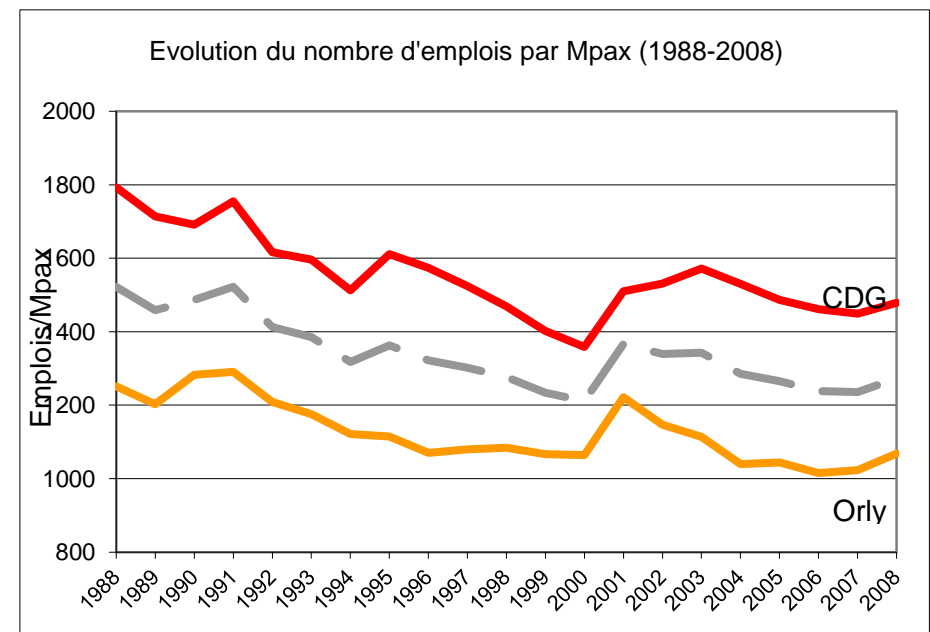
Soit 95 000 € par emploi - 150 € par passager

#### Fortes retombées fiscales (mais inégalement réparties)

Quelques chiffres:

TP entreprises aéroportuaires 2008: 125 M€ sur Roissy (dont 54 Air France) et 52 M€ sur Orly

ADP 2009: TP 52 M€ (dont 38,7 CDG)- T Foncière 50M€



## L'impact métropolitain du système aéroportuaire (3)

### Les impacts négatifs

- Le bruit
- La pollution
- Les impacts sur la santé
- Les émissions de gaz à effet de serre
- Les contraintes pour l'aménagement

Les impacts négatifs limitent l'acceptabilité du développement aéroportuaire et obligent à mener des politiques fortes en matière de réduction et de compensation des nuisances, de transparence de l'information, de meilleur partage des impacts positifs (emplois, fiscalité...) au bénéfice des territoires les plus affectés.

Les impacts négatifs seront abordés plus en détail lors de la prochaine séance, consacrée aux secteurs aéroportuaires

# Éléments de conclusion

## Le système aéroportuaire francilien

Un atout essentiel pour le statut de « ville globale » de Paris-Ile de France

Son rayonnement mondial

son attractivité économique et touristique

Le développement de l'emploi

### Des atouts

- puissance du marché régional
- base d'un acteur mondial majeur
- une capacité suffisante à moyen terme

### Des faiblesses

- Qualité de services
- Accessibilité terrestre
- Gouvernance

Renforcer son acceptabilité, sa performance et améliorer son image dans un contexte de concurrence mondiale croissante

Défendre les enjeux métropolitains dans les débats et projets d'aménagement