

# LA DESSERTE AERIEENNE DE L'ÎLE-DE-FRANCE

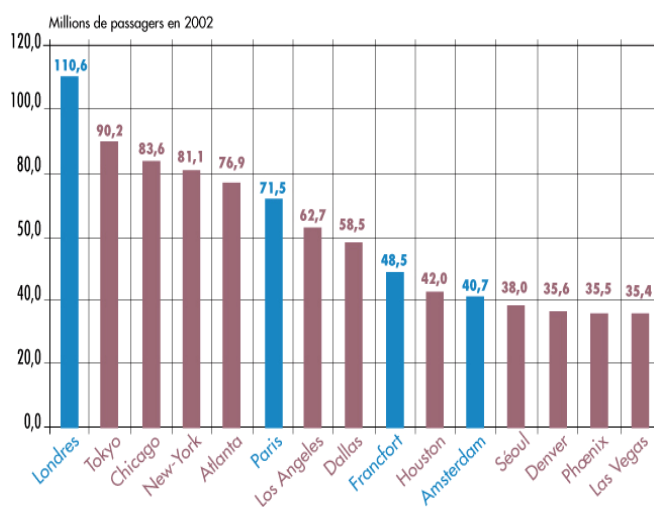
## Le constat

### Le système aéroportuaire de l'Île-de-France: un des premiers du monde

Les aéroports d'Orly et de Roissy-CDG ont accueilli en 2004, 75,3 millions de passagers, ce qui place le système aéroportuaire de l'Île-de-France à la 6<sup>ème</sup> place mondiale, à la 2<sup>ème</sup> place après Londres au niveau européen, et pour le trafic passager international, à la 2<sup>ème</sup> place mondiale après Londres. Pour le fret (2 millions de tonnes de fret et poste), il est à la 8<sup>ème</sup> place mondiale et à la 1<sup>ère</sup> européenne.

Le système aéroportuaire de l'Île-de-France assure environ 60 % de l'ensemble du trafic passager métropolitain et 80 % du trafic de fret et poste.

### Les 15 premiers systèmes aéroportuaire (2002)



### Les caractéristiques du trafic francilien

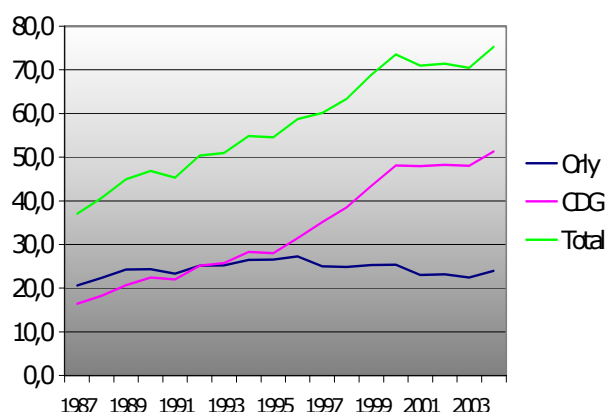
#### Forte croissance du trafic dans les années 90, rupture en 2001 et reprise en 2004

Le trafic passagers a crû de 5,7% par an en moyenne entre 1991 et 2000<sup>1</sup>, avec un pic à 73,5 M en 2000. Il a stagné autour de 71 M

<sup>1</sup> La forte augmentation des passagers en correspondance, qui sont comptabilisés 2 fois dans les statistiques, accentue cette croissance des chiffres du trafic. Si on ne les compte qu'une seule fois, les 73,5 millions de passagers de 2000 pour Orly + CDG correspondent à 58,4 millions d'usagers dont 15 millions ont eu une correspondance avion ; et sur CDG, à 36 millions d'usagers réels, dont 24 millions de passagers origine-destination (OD) et 12 millions de passagers en correspondance.

jusqu'en 2003 et est fortement reparti en 2004 avec 75,3 M (+6,6%).

### Évolution du trafic 1987 - 2004 sur Orly et CDG



### Baisse du trafic domestique et développement de l'international hors UE

Le trafic national représente 23 % des passagers (2004) soit près de 10 points de moins en 10 ans, à cause de la montée en puissance de la concurrence du TGV sur les trajets de moins de 3 heures.

Le trafic avec les pays de l'Union Européenne représente 34 % des passagers, proportion assez stable depuis 10 ans, et le reste du trafic international 42 % des passagers.

En valeur absolue, entre 1995 et 2004, le trafic domestique a perdu 500 000 passagers, le trafic UE en a gagné 8,3 millions, et le reste du trafic international 12,6 millions.

### CDG + Orly - Les 10 premières relations en 2004

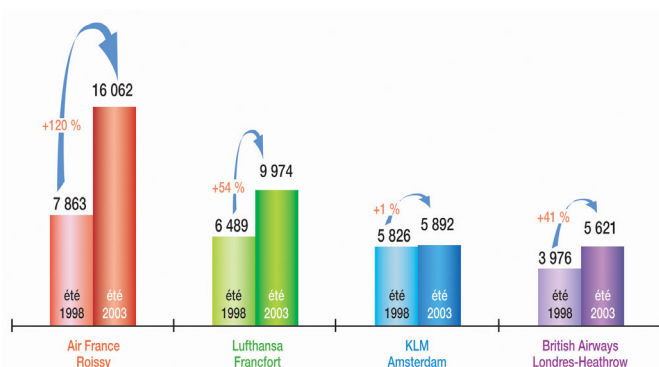
Rang	Villes	Passagers (millions)	Part du trafic total
1	Nice	3,08	4,1%
2	Toulouse	2,94	3,9%
3	Londres	2,69	3,6%
4	Marseille	2,07	2,8%
5	Madrid	1,67	2,2%
6	New-York	1,56	2,1%
7	Bordeaux	1,42	1,9%
8	Rome	1,32	1,8%
9	Barcelone	1,23	1,6%
10	Milan	1,22	1,6%

Source ADP - statistiques de trafic 2004

### L'effet hub : une part croissante des passagers en correspondance avion

Les passagers en correspondance sont passés, en 10 ans (données 2002), de 4 à 14% sur Orly et de 10 à 34% sur CDG (moyenne sur les 2 aéroports : 26%). Le hub développé par Air France sur CDG, et qui fut la condition de sa survie dans un marché déréglementé, est le plus performant d'Europe par le nombre de correspondances qu'il permet. Il donne aux villes françaises l'accès à un vaste réseau de destinations internationales, et, en concentrant les flux, il permet d'offrir plus de destinations et de fréquences aux franciliens.

**Opportunités de correspondances hebdomadaires moyen courrier / long courrier en moins de 2 heures**



Source : Air France

### Air France assure environ la moitié du trafic

175 compagnies opèrent régulièrement sur Paris. Elles desservent 550 destinations dans 135 pays.

Air France assure environ 55% du trafic passagers et des mouvements, mais a perdu des parts de marché pour le fret : 60% en 1996, 43,4% en 2004.

Pour les passagers, Easyjet est à la 2<sup>ème</sup> place avec 3,6% en 2004 et Corsair à la 3<sup>ème</sup> avec 2,6%.

La part de marché de chacune des grandes compagnies européennes est de l'ordre de 2%.

Le trafic non régulier (charter) représente 6,7% des passagers (5 Millions), et le low-cost reste encore marginal malgré le développement de l'activité d'Easyjet.

Pour le fret, Federal Express est en 2<sup>ème</sup> position derrière Air France avec 14,7% du trafic en 2004.

### Le trafic de fret croît plus vite que le trafic passager

La croissance du trafic de fret a été de 6,6% en moyenne par an entre 1991 et 2000. Il s'est

stabilisé de 2000 à 2002 autour de 1,5 M de tonnes et est reparti à la hausse : 1,58 M de t en 2003, 1,74 M de t en 2004. S'y ajoute le fret postal, 250 000 tonnes en 2004.

L'implantation du Hub de Fedex sur CDG, et le développement de l'activité express en général, a fait que CDG a maintenant dépassé Francfort, longtemps premier aéroport européen pour le fret.

L'origine ou la destination du fret est à 4,5% domestique, 12,8% UE, et 82,7% autres pays. Par contre le trafic postal (6 265 mouvements en 2002) est à 60% à destination de la France. Le trafic fret se répartit en tonnage pratiquement pour moitié entre avions mixtes et vols cargos ou postaux (qui ne représentent que 5% des mouvements).

### Les infrastructures d'accueil du trafic

#### Orly étant plafonné, Roissy-CDG, plateforme de correspondance (hub) pour Air France et Fedex, accueille la croissance du trafic

Le trafic d'Orly, limité à 250 000 créneaux par an et soumis à un couvre-feu, a fortement baissé entre 1996 (27,3 M) et 2003 (22,4 M). Le trafic 2004, 24 M, marque une reprise sensible mais l'aéroport est passé en 12 ans de la 3<sup>ème</sup> à la 10<sup>ème</sup> place en Europe. C'est aujourd'hui surtout un aéroport domestique et DOM-TOM. La grande majorité des passagers y sont français.

Roissy-CDG absorbe la croissance du trafic régional. En 2004, il assure 68 % du trafic passagers et 94 % du fret. En dix ans, trafic passagers (51,3 Millions en 2004) et mouvements (516 000) y ont plus que doublé et le trafic de fret a triplé. Le trafic passagers n'y est qu'à 10% domestique et 40% des passagers y sont français.

Le développement du hub d'Air France a tiré la croissance du trafic de CDG et entraîné une forte augmentation des passagers en correspondance (plus de 40% des passagers sur CDG 2).

#### L'aéroport du Bourget : aviation d'affaires et maintenance

Le Bourget est aujourd'hui le premier aéroport d'affaires d'Europe. Il a accueilli 56 600 mouvements et 111 000 passagers en 2004. En nombre de passagers et en mouvements, le trafic est à environ 35% domestique, 35% UE et 30% reste du monde. L'autre grande vocation du Bourget est la maintenance aéronautique.

## Les autres infrastructures

L'activité aérienne en Île-de-France, c'est aussi l'héliport d'Issy-les-Moulineaux et une douzaine d'aérodromes d'affaires et d'aviation légère gérés par ADP ainsi que divers autres aérodromes.

On peut considérer que l'aéroport de Beauvais-Tillé fait aussi partie du système aéroportuaire Francilien car il accueille des compagnies low-cost qui desservent son marché, notamment Ryanair, la plus emblématique d'entre elles. Ces compagnies n'ont en effet qu'un accès limité aux aéroports parisiens. Le trafic sur Beauvais, 1 428 000 passagers en 2004, a décuplé en 12 ans.

## Les perspectives de croissance du trafic

L'Etat se réfère depuis la fin des années 90 à 4 scénarios, dont les taux de croissance annuels moyens varient, pour CDG + Orly, de 1,4% à 3,2% sur la période 2003/2025. Le scénario le plus fort, «compagnies globales», est jugé le plus probable.

Le trafic est reparti en 2004, après 3 années de stagnation. Dans l'hypothèse d'une croissance moyenne annuelle de 3 à 3,2%, il faudrait accueillir 115/120 millions de passagers en 2020, et 135/140 en 2025. C'est l'hypothèse de 3% qui a été retenue pour le PEB de Roissy-CDG

### Perspectives 2003-2025 d'évolution de trafic des aéroports selon différents scénarios

Taux de croissance annuel moyen 2003-2025 des passagers (hors transit)	Réseau maillé	Compagnies globales	Europe des infrastructures	Vie à distance
<b>Aéroports de Paris</b>	<b>2,7%</b>	<b>3,2%</b>	<b>2,2%</b>	<b>1,4%</b>
Aéroports régionaux (48 principaux)	3,5%	3,0%	2,1%	1,2%
Ensemble	3,1%	3,1%	2,2%	1,3%

Source : Ministère de l'Équipement – dossier de presse, 9 décembre 2004

## Contraintes et dysfonctionnements

### D'importantes nuisances environnementales

Même s'il améliore progressivement ses performances environnementales, le transport aérien est source de nuisances importantes, aggravées par la croissance du trafic. Le bruit des avions, notamment la nuit, est très mal supporté, des inquiétudes s'expriment quant à l'impact de l'activité aéroportuaire sur la santé, la part du transport aérien dans l'émission de gaz à effet de serre est croissante...

**Un contrôle insuffisant de l'urbanisation dans les zones affectées par le bruit**, qui, dans le cas de CDG, tend à augmenter la population concernée.

### Une qualité d'accueil et de desserte transport en commun insuffisantes.

Les aéroports franciliens n'apparaissent pas dans les enquêtes internationales de satisfaction des usagers à cause de diverses insuffisances<sup>2</sup>. La qualité de service du RER B (régularité, confort dans les trains) n'est pas toujours adaptée aux exigences de la clientèle aérienne (notamment durant les heures de pointe) ; par ailleurs, l'accès aux aéroports nécessite la plupart du temps une correspondance avec un autre mode : OrlyVal pour Orly, des navettes bus pour CDG 1 et certains modules de CDG2.

### Modes utilisés par les passagers aériens pour accéder aux aéroports de Paris (en %)

	RER Orlyval	TGV	Bus*	Total TC	VP	Taxi	Total Voiture	Autres
<b>CDG</b>	16,4	3,5	15,2	<b>35,1</b>	30,1	33,9	<b>64</b>	0,9
<b>Orly</b>	12,8		16,3	<b>29,1</b>	42,7	27,6	<b>70,3</b>	0,6

\* Bus : bus publics, bus Air France, cars de groupe, navettes diverses

Source : enquête passagers ADP 2000 - 2001

<sup>2</sup> ADP ne participe pas à l'enquête annuelle AETRA Global Airport Monitor menée sous l'égide de l'ACI et de l'IATA. Meilleurs aéroports mondiaux 2004 selon cette enquête : Hong Kong, Séoul et Singapour, et pour l'Europe : Copenhague, Helsinki et Athènes

Ceci se traduit par un usage limité des transports en commun pour accéder aux aéroports (de l'ordre de 30%), et une forte utilisation de la voiture et du taxi, la part de ce dernier atteignant près de 34% pour CDG. L'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail des employés aéroportuaires est encore plus réduit : de l'ordre de 10%.

### *Le blocage du jeu des acteurs.*

Le développement de l'activité aéroportuaire est source de conflits permanents, ce qui pousse les acteurs institutionnels à avancer masqués, aggravant ainsi la méfiance des riverains. Face à la pluralité des parties concernées, il n'y a pas de cadre permettant de chercher à construire une représentation aussi partagée que possible des enjeux et des contraintes du développement aéroportuaire, et bâtir les compromis indispensables<sup>3</sup>.

### *Quelle réponse à la saturation prévisible des capacités ?*

Dans sa configuration de pistes et ses contraintes actuelles, le système aéroportuaire francilien devrait pouvoir accueillir, avec un management opérationnel et environnemental adapté, de l'ordre de 1 million de mouvements par an et de 110 à 120 millions de passagers, c'est-à-dire à peu près le trafic prévisible à l'horizon 2020. Et après ?

## **Enjeux**

Faute de réelles alternatives à l'horizon 2020, le système aéroportuaire francilien, 6<sup>ème</sup> du monde et base pour Air France, devenu un acteur mondial majeur, devrait connaître encore une importante croissance de son trafic. Comme les autres grandes régions aéroportuaires d'Europe, l'Île-de-France doit trouver les moyens d'encadrer et de gérer cette croissance de la manière la plus acceptable possible. C'est-à-dire en maîtriser les nuisances sans compromettre son attractivité et sa performance économique.

**Rester une porte d'entrée majeure en Europe.** Le transport aérien permet d'intégrer l'Île-de-France dans les grands flux de l'économie mondiale. C'est un élément essentiel pour son rayonnement et sa compétitivité, au service de son

développement économique et touristique, de ses habitants et de ses entreprises. Il faut pouvoir assurer l'accueil du trafic tout en gérant de façon acceptable sa croissance: optimisation de l'utilisation des infrastructures, incitation à l'augmentation de l'emport moyen, mobilisation de capacités aéroportuaires alternatives, renforcement de l'intermodalité avec le réseau ferré national et européen... Il faut aussi regarder en face le problème de la saturation prévisible des infrastructures aéroportuaires à l'horizon de 15 ou 20 ans pour anticiper les mesures à prendre: Ce problème se pose à l'échelle de l'ensemble du Nord-Ouest de l'Europe et c'est à cette échelle qu'il convient de le traiter. Le mariage Air France / KLM montre que la donne peut évoluer quant aux relations de concurrence/complémentarité entre aéroports.

### **Préserver les conditions de fonctionnement et d'accessibilité des aéroports,**

notamment mieux maîtriser le développement urbain autour de CDG, améliorer sa desserte ferrée et son rôle de pôle d'échange, rechercher un report modal plus important vers les transports en commun pour les employés et les passagers. Un projet de liaison dédiée entre CDG et la gare de l'Est (CDG Express) est envisagé, parallèlement à une meilleure adaptation de l'offre du RER B aux déplacements quotidiens des franciliens ; par ailleurs, la desserte interne de CDG va être améliorée, dès juin 2006, par la mise en service du Système Automatique de Transport (SAT) en construction.

### **Une meilleure optimisation du système aéroportuaire au service des usagers et de l'économie régionale.**

C'est rechercher la plus grande convergence possible entre les stratégies des acteurs du monde aérien (ADP, maintenant « société anonyme », Air France...) et les attentes de la communauté régionale. Dans le cas d'Orly, il faudrait notamment une meilleure utilisation des créneaux et le renforcement de l'offre de dessertes européennes et internationales tout en restant dans le cadre du plafonnement actuel

### **Des aéroports mieux intégrés dans l'espace régional et local, et mieux acceptés,**

par la maîtrise, la réduction et la compensation de leurs nuisances, un meilleur partage de leurs retombées positives (fiscalité, emplois...), une meilleure cohérence et transparence dans la conduite des politiques aéroportuaires.

<sup>3</sup> La situation des aéroports à cheval sur plusieurs communes et départements aggrave la complexité des problèmes institutionnels.