



Michel van Hoegaerden
VP technique

Réunion de travail Ville & Aéroport
13 mars 2012

Développement aéroportuaire à l'échelle nationale et parisienne après 2012

Extraits de :

OACI
DGAC

Eurocontrol
ADP
Air France

Airbus
OMT

Boeing
Europa

La véritable conclusion

En 2012 il conviendra de sortir de la pensée unique et de l'immobilisme des experts qui fondent les prévisions de trafic en évacuant les contraintes pour favoriser l'indispensable rééquilibrage du système aéroportuaire français afin de mieux concilier la logique économique avec les exigences de sécurité, d'aménagement du territoire et d'environnement.

Une décision politique est nécessaire et urgente au lendemain de l'élection présidentielle.

Association Ville & Aéroport



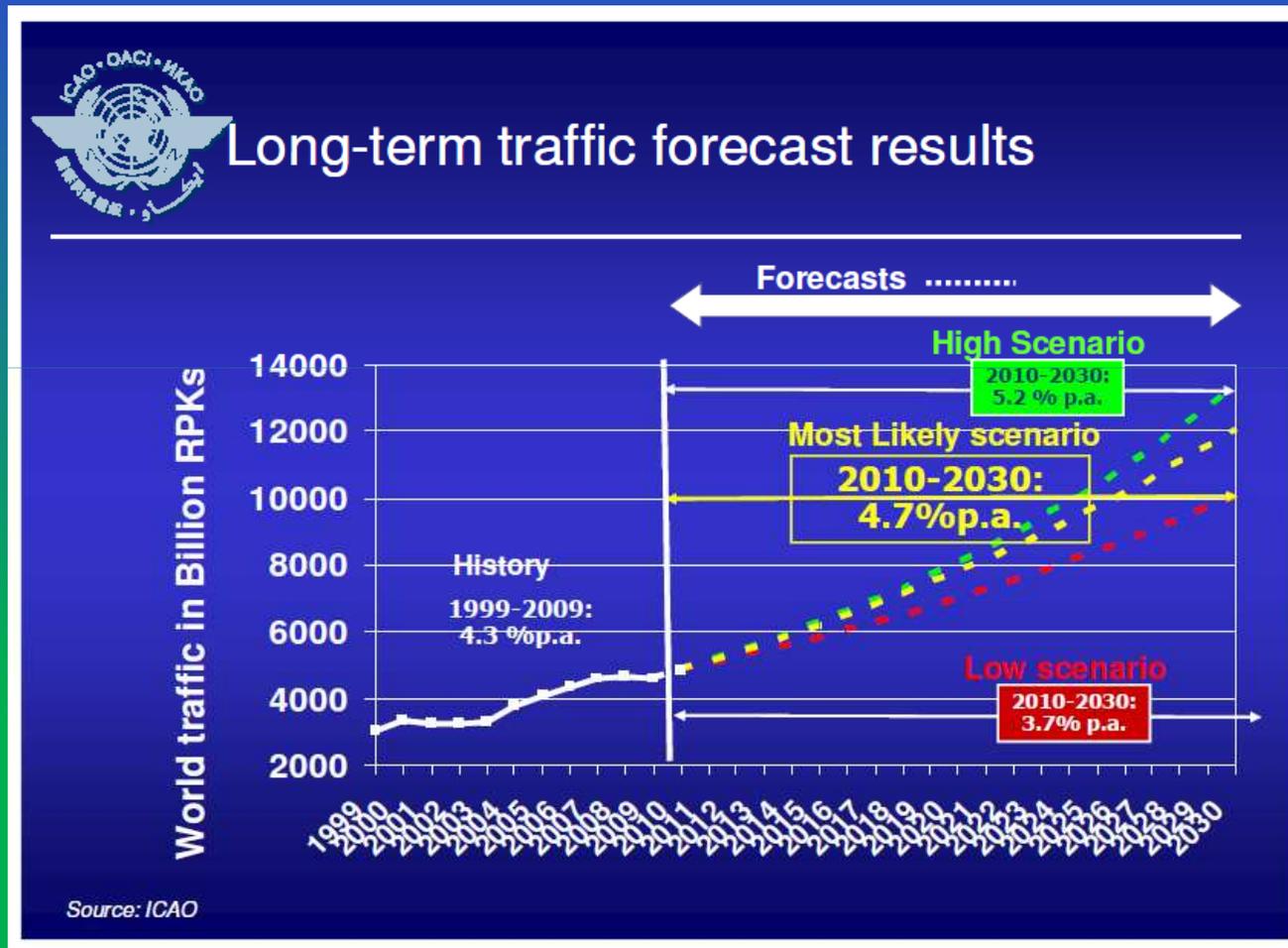
Source : http://www.villaeroport.org/pdf/cahier_acteurs_2012.pdf



OACI : revenu passager kilomètre

Scénario le plus probable : **x 2.51**

hypothèse haute : **x 2.76**





AIRBUS : flotte avions passagers : **x 2.1** revenu passager kilomètre : **x 2.6**

GMF 2011 Highlights

GMF 2011 key numbers and 20-year change

World fleet forecast	2010	2030	% change
RPK (trillion)	4.8	12.3	157%
Passenger aircraft fleet	15,000	31,420	109%
New passenger aircraft deliveries	-	26,920	-
Dedicated freighters	1,600	3,450	+116%
New freighter aircraft deliveries	-	930	-
Total new aircraft deliveries		27,850	

x 2.6

x 2.1

x 2.2

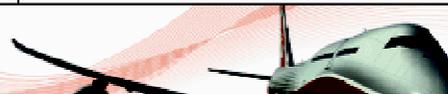
Market value of \$3.5 trillion



BOEING : avions en service : **x 2.04** nombre de PAX : **x 2.28**

Airplanes in service 2010 and 2030			Demand by size 2011 to 2030		
Size	2010	2030	Size	New airplanes	Value (\$B)
Large	770	1,140	Large	820	270
Twin aisle	3,640	8,570	Twin aisle	7,330	1,770
Single aisle	12,100	27,750	Single aisle	23,370	1,950
Regional jets	2,900	2,070	Regional jets	1,980	70
Total	19,410	39,530	Total	33,500	4,060

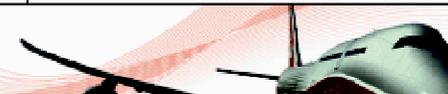
**Current Market Outlook
2011-2030**



Copyright © 2011 Boeing. All rights reserved.

Key indicators 2010 to 2030		Demand by region 2011 to 2030		
Growth measures		Region	New airplanes	Value (\$B)
World economy Gross domestic product (GDP)	3.3%	Asia Pacific	11,450	1,510
Airplane fleet	3.6%	Europe	7,550	880
Number of passengers	4.2%	North America	7,530	760
Airline traffic Revenue passenger- kilometers (RPK)	5.1%	Latin America	2,570	250
Cargo traffic Revenue tonne- kilometers (RTK)	5.6%	Middle East	2,520	450
		CIS*	1,080	110
		Africa	800	100
		Total	33,500	4,060

**Current Market Outlook
2011-2030**



Copyright © 2011 Boeing. All rights reserved.

Source : <http://www.boeing.com/commercial/cmo/>

Eurocontrol : croissance globale des vols IFR : **x 2.2**

Figure 2. Summary of forecast for Europe.

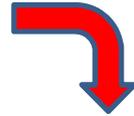
	IFR Movements(000s)								Traffic Multiple 2030/ 2009
	2006	2007	2008	2009	2016	2020	2025	2030	
A: Global Growth	9,561	10,043	10,083	9,413	12,529	14,877	17,925	20,906	2.2
C: Regulated Growth	.	.	.	.	11,533	12,727	14,714	16,887	1.8
D: Fragmenting World	.	.	.	.	11,533	12,445	13,632	14,895	1.6
E: Resource Limits	.	.	.	.	11,533	12,950	11,389	13,142	1.4

	Average Annual Growth								AAGR 2030/ 2009
	2006	2007	2008	2009	2016/ 2010	2020/ 2016	2025 / 2021	2030/ 2026	
A: Global Growth	3.7%	5.0%	0.4%	-6.6%	4.2%	4.4%	3.8%	3.1%	3.9%
C: Regulated Growth	.	.	.	.	2.9%	2.5%	2.9%	2.8%	2.8%
D: Fragmenting World	.	.	.	.	2.9%	1.9%	1.8%	1.8%	2.2%
E: Resource Limits	.	.	.	.	2.9%	2.9%	-2.5%	2.9%	1.6%

Source : <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>

Conclusions

- Il existe une dynamique de croissance modérée du trafic aérien en France



À peine 1,2 % (MVT) annuellement, nous dit la DGAC

Cela fait néanmoins **+27%** en 20 ans $(1,012^{20})$

804.000 sur CDG + ORY + LBG en 2011

27% de 804.000 = **217.000 mouvements de plus**

ON LES MET OÙ ?

Ou alors on les rejette ? (Londres, Bruxelles, Schiphol, ...)

Mais : même ces chiffres ne sont pas bons

Conclusions

- Il existe une dynamique de croissance modérée du trafic aérien en France : **résultats 2011**

Aéroport de Brive : **+43,1%** en PAX **+50,2%** en mouvements

Aéroport de Toulon : **+15%** en PAX

Aéroport de Toulouse : **+9,1%** en PAX **+7,4%** mouvements commerciaux réguliers

En avril 2012, arrivée de 2 nouvelles bases Air France et Easyjet

Aéroport de Nantes Atlantique : **+ 7,08%** en PAX

Europe et international **+21,17%** et national **+7,99%**

12 lignes ont été ouvertes au départ de Nantes et 3 nouvelles compagnies y opèrent

Aéroport de Nice : **+8,5%** en PAX (Easyjet **+18,1%**)

Aéroports de Bretagne : **+6,4%** en PAX (Rennes **+5,3%** Dinard **+9,8%**)

Aéroport Lyon-Saint Exupéry : **+5,7%** en PAX (low cost **+19,9%**)

Année record International **+4,5 %** Europe **+11,3%**

➔ Aéroports de Paris : **trafic record** en 2011 : 88,1 millions de PAX **+5,7%**

Record absolu pour CDG en 2011, avec 61 millions de PAX

2^{ème} meilleure performance de son histoire pour Orly avec 27,1 millions de PAX

Décembre 2011 : trafic en hausse de **+9,2%** (CDG **+9,0%** ; Orly **+9,5%**)

Pourtant, il y avait la "crise" en 2011 ... !





Un rapide calcul pour l'Île de France

Hypothèse Eurocontrol	TCAM %	Mouvements en 2011*	Facteur multiplicateur	Mouvements en 2031	Supplément
basse	2,2	804 000	1,545	1 242 000	438 000
moyenne	2,8	804 000	1,737	1 397 000	593 000
haute	3,9	804 000	2,149	1 728 000	924 000

* : **CDG + ORY + LBG seulement** (sans Villacoublay, Toussus, Chavenay, etc.)

Conclusions

- Il existe une dynamique de croissance modérée du trafic aérien en France

Perspectives pour Paris-Orly 2030 (scénario médian)

Millions de passagers

	2010	2030	tcam 2010-2030
Intérieur	10,6	10,1	-0,2%
International	14,6	24,6	2,6%
Total	25,2	35	1,6%



Trafic des 3 aéroports

2011 / 2010



		Nombre de mouvements	Evolution même mois année précédente	Cumul à janvier	Evolution cumul à janvier année précédente	Jour de pointe	
Orly	Oct.	19 747	+6,74 %	195 016	+5,83 %	21 octobre	729
	Nov.	18 416	+1,58 %	213 432	+5,44 %	4 novembre	703
	Déc.	18 181	+6,53 %	231 613	+5,53 %	2 décembre	701
CDG	Oct.	44 137	+1,10 %	433 528	+2,85 %	10 octobre	1 502
	Nov.	39 751	-2,17 %	473 279	+2,41 %	3 novembre	1 406
	Déc.	40 251	+6,87 %	513 530	+2,74 %	2 décembre	1 394
Le Bourget	Oct.	5 133	-4,70 %	50 161	+5,17 %	5 octobre	231
	Nov.	4 867	+7,80 %	55 028	+5,40 %	4 novembre	227
	Déc.	3 974	-6,65 %	59 002	+4,49 %	1 ^{er} décembre	197

Ces chiffres concernent l'ensemble des vols IFR (vols aux instruments) contrôlés par la navigation aérienne. Outre le trafic commercial, ils incluent les vols militaires, sanitaires et d'Etat notamment.

Source : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bulletin-d-information-sur-le.html>



Evolution de l'emport moyen à ORY

Perspectives pour Paris-Orly 2030 (scénario médian)

	2010	2030	tcam 2010-2030
Mouvements commerciaux (milliers)	215,6	235,0	0,4%
Emport moyen	117	148	1,2%

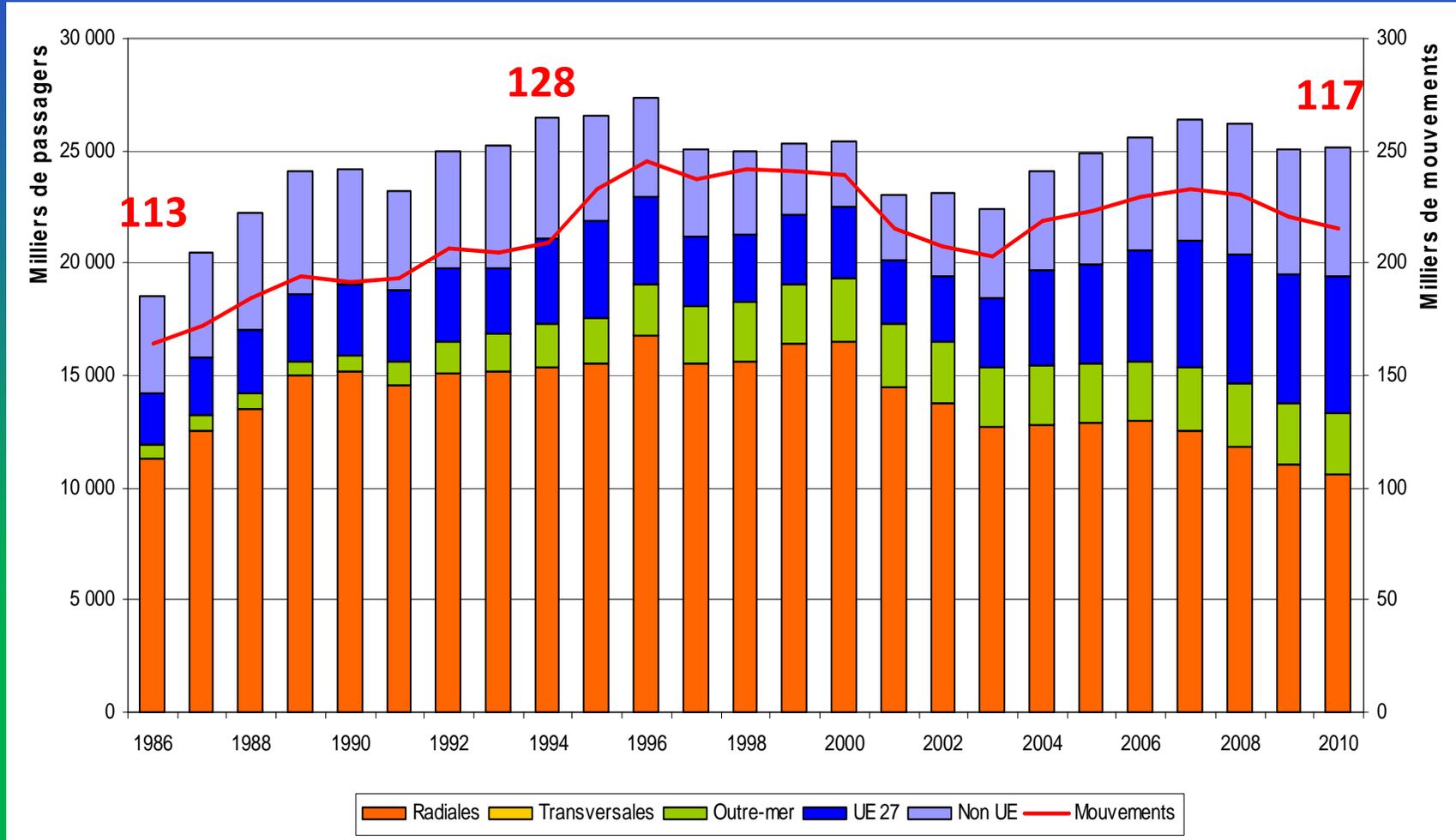
2011 = 231.613 !!!

Source : Philippe AYOUN, DGAC, présentation Commission Orly le 30/11/11



Evolution de l'emport moyen à ORY

	2010	2030	tcam 2010-2030
Mouvements commerciaux (milliers)	215,6	235,0	0,4%
Emport moyen	117	148	1,2%



Source : Philippe AYOUN, DGAC, présentation Commission Orly le 30/11/11



Des atouts majeurs

→ Paris, une attractivité exceptionnelle

- * 1ère ville du monde pour les congrès internationaux
- * La France, 1ère destination touristique au monde
- * L'Ile-de-France, 1ère région économique française
- * Zone de chalandise importante estimée à 25 millions d'habitants dans un rayon de 200 km

*** Capitale mondiale du luxe, de la mode, de la beauté**

*** Une des capitales mondiales de la culture, de l'art et de l'histoire**

* Copyright AVEVY

→ Aéroports de Paris, une capacité d'accueil unique en Europe

- * Des partenaires puissants : Air France/KLM et l'alliance Skyteam, Star Alliance, World, Fedex et La Poste pour le Fret
- * Une offre unique en termes de correspondance :
 - > Plus de 23 000 correspondances possibles à moins de deux heures de vols moyens et longs courriers par semaine (source Air France - KLM) .
- * Un patrimoine foncier remarquable :
 - > 369 hectares de réserves foncières aux portes de Paris
- * La plupart des grandes métropoles européennes accessibles en moins de 2 heures de vol.



AÉROPORTS DE PARIS

Le monde entier est notre invité

AIRFRANCE  

faire du ciel le plus bel endroit de la terre

autour d'ORY, c'est plutôt l'enfer ...

Porte d'entrée de la France, première destination touristique mondiale, Aéroports de Paris est un point de connexion incontournable pour le transport aérien international. De par sa localisation géographique, ses infrastructures de premier plan et sa compétitivité, Aéroports de Paris est idéalement positionné pour profiter pleinement de la croissance attendue du trafic aérien mondial à moyen et long terme. Sa stratégie de croissance repose sur le renforcement de ses capacités d'accueil en aéroport, l'enrichissement de son offre de services et, à plus long terme, l'exploitation de son potentiel immobilier.

Source : <http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/Resources/34af5885-311b-47fb-9866-c6a941c67b3d-DocRef2008.pdf>

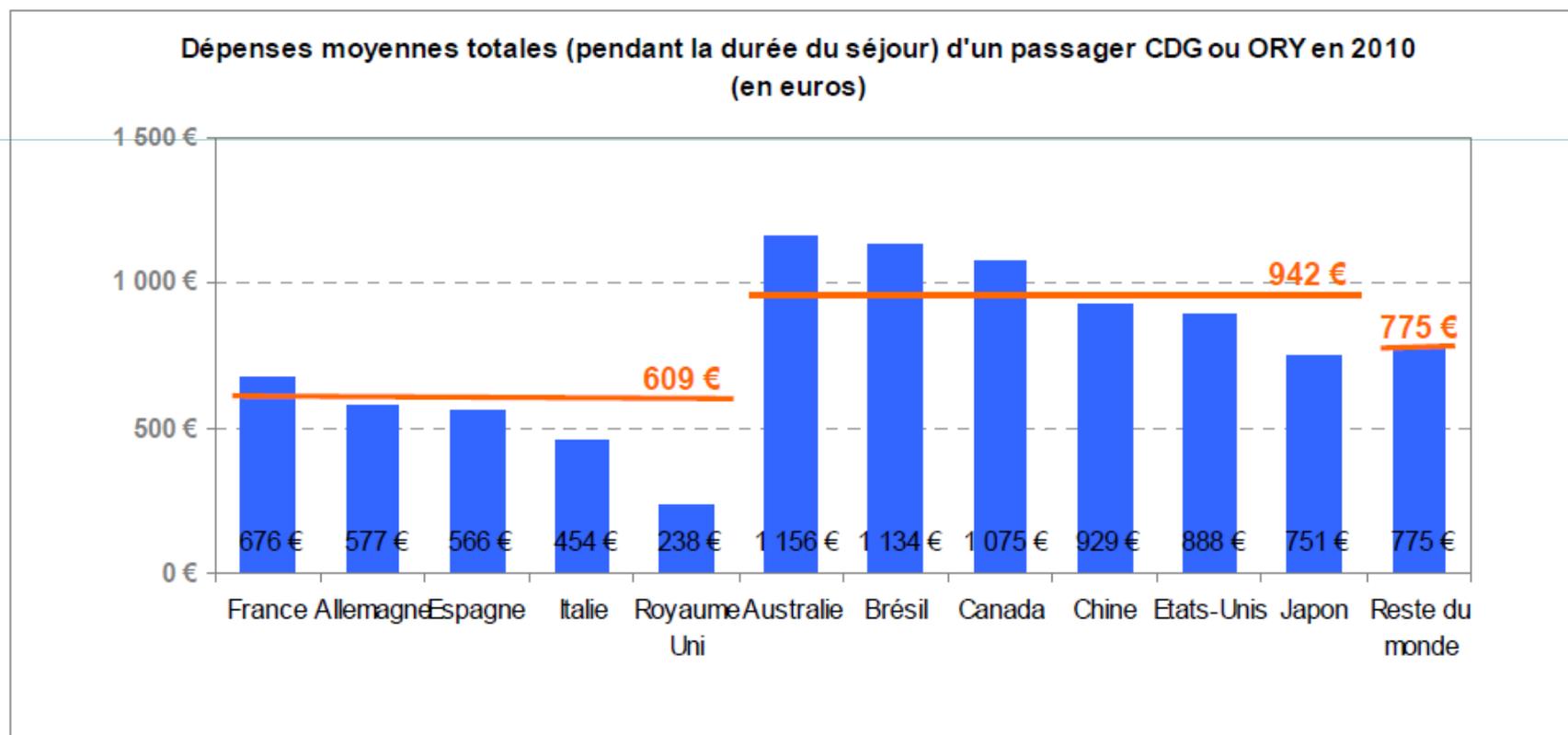


En 2010, la France conserve sa place de première destination touristique au monde en nombre d'arrivées avec 76,8 millions de touristes étrangers



- Grâce à une très forte croissance de leurs arrivées (+ 32,6 %) et de leurs nuitées (+ 31,1 %), les touristes en provenance **des BRIC** ont pratiquement contribué à hauteur de la clientèle allemande, malgré leur poids encore limité.

Avec l'augmentation des dépenses journalières (+ 5,0 %), l'accroissement en 2010 de la dépense totale en France de cette clientèle est impressionnant (+ 37,6 %).



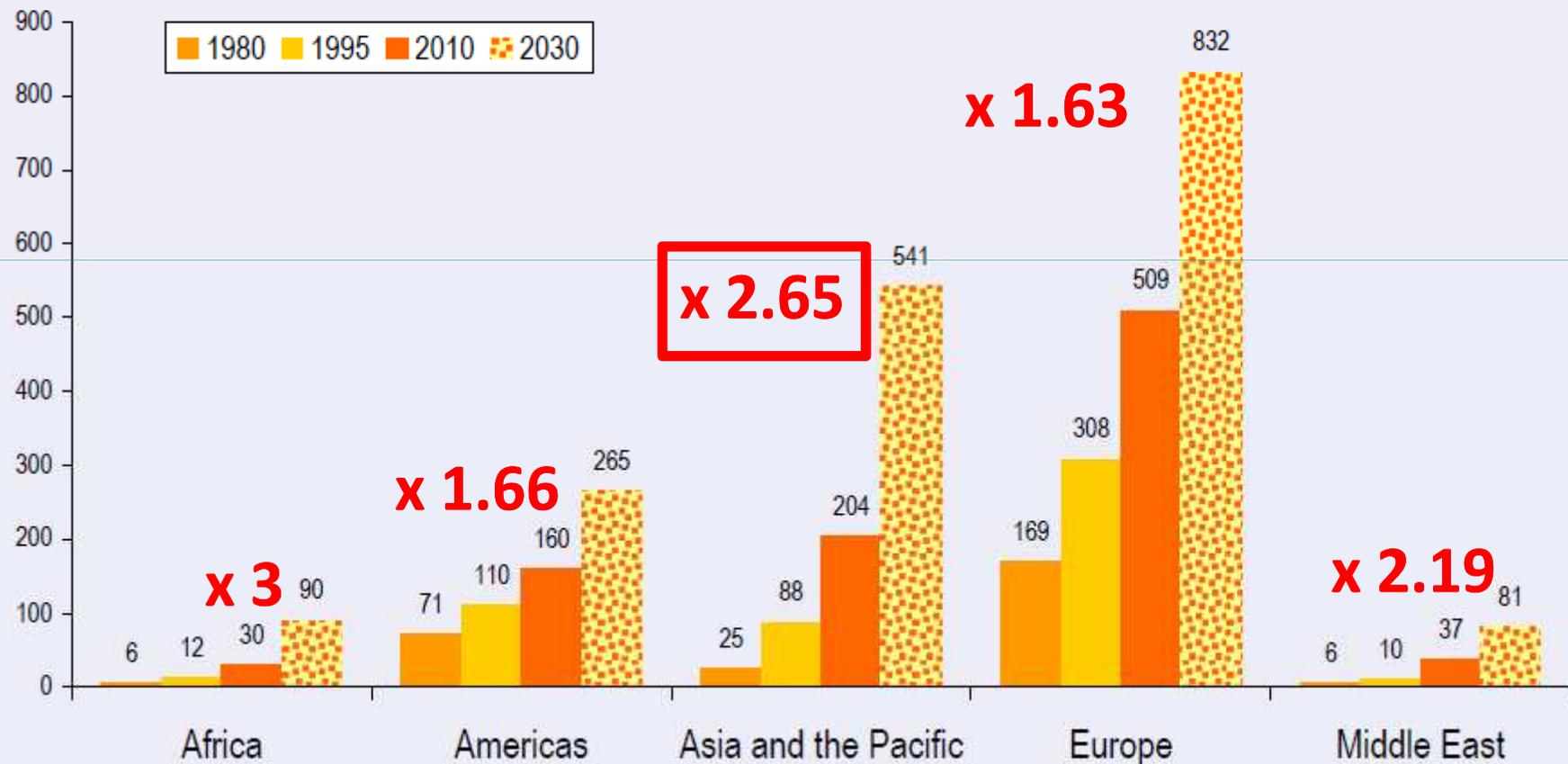
Source : étude du BIPE pour ADP, février 2012

Source : CRT, traitement BIPE

Asia and the Pacific will also be the outbound region that grows most

Outbound tourism by region of origin

International Tourist Arrivals generated, million



Source : Organisation Mondiale du Tourisme



[Home](#)

China airports, major airports in China

China plans to raise the total number of civil airports to 244, including 97 new airports before 2020. In Northern region (Beijing, Tianjin, Hebei, Shanxi, Inner Mongolia,

97 / 244, c'est 40% d'augmentation :

Paris veut-elle vraiment rester en dehors de cette fantastique opportunité ??



Contrat de Régulation Economique

Dossier public de consultation

2011 - 2015



Dans ces conditions, Aéroports de Paris, après avoir entendu l'avis des membres de la commission consultative économique, base ses projections sur une croissance annuelle moyenne du trafic de passagers de 3,2 % entre 2010 et 2015. Par ailleurs, eu égard à la nécessité d'anticiper les investissements nécessaires sur des périodes d'une dizaine d'années, Aéroports de Paris est conduit à retenir des hypothèses d'évolution du trafic jusqu'en 2020.

Trafic de passagers		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TCAM 10-15	2020	TCAM 15-20
Paris-Charles de Gaulle	<i>millions</i>	57,8	57,9	59,2	60,8	63,3	65,9	68,7	3,5%	82,7	3,8%
	<i>variation</i>	-4,7%	0,2%	2,1%	2,7%	4,2%	4,1%	4,2%			
Paris-Orly	<i>millions</i>	25,1	25,4	25,9	26,3	27,1	28,0	28,9	2,6%	32,2	2,2%
	<i>variation</i>	-4,2%	1,2%	1,7%	1,7%	3,2%	3,3%	3,2%			
Total	<i>millions</i>	82,9	83,3	85,0	87,1	90,4	93,9	97,6	3,2%	114,9	3,3%
	<i>variation</i>	-4,6%	0,5%	2,0%	2,4%	3,9%	3,9%	3,9%			

La capacité de l'aéroport de Paris-Orly est à ce stade considérée comme constante sur toute la période. Toutefois, l'évolution dans le temps de la taille moyenne des avions et des technologies d'enregistrement et d'embarquement ainsi que la reconfiguration des halls 3 et 4 d'Orly ouest pourraient conduire à réévaluer dans le futur ces capacités à la hausse. En outre, à l'horizon de la fin de la période 2016-2020, il est envisagé la construction de capacités d'embarquement supplémentaires à Orly sud.



Europa

Le portail de l'Union européenne

Forecast airport congestion (SAMPLE AIRPORTS)

Airport	2010	2017	2025	Capacity assumptions
Paris CDG	Demand exceeds capacity during part of day	Demand exceeds capacity during part of day	Demand exceeds capacity most or all day	Assumes increase from 114 to 120 movements/hour by 2015, but no further increase (e.g. fifth runway)
Paris Orly	Demand exceeds capacity most or all day	Demand exceeds capacity most or all day	Demand exceeds capacity most or all day	Assumes no relaxation of annual slot cap

Source : <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/857&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=en>



Et si un doute devait encore subsister :

http://ec.europa.eu/transport/air/airports/doc/2011-airport-package-communication_fr.pdf

**Rapport de 17 pages,
alarmiste sur les capacités aéroportuaires européennes
et leur incapacité future à satisfaire la demande en trafic**

