

TRANSPORT AERIEN ET TERRITOIRES : QUELLE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DURABLE ?

*Analyse et proposition d'une stratégie nationale aéroportuaire souhaitable
et faisable*



Plan de la présentation :

❑ Les prévisions de transport aérien d'ADP pour la région parisienne

- Ni les limites capacitaires, ni les nuisances ne sont un problème
- Le phénomène low cost est « mercenaire »
- La vision post 2050 : Lille, Metz, Tours reliés à Paris par TGV

❑ Une alternative est-elle souhaitable ? Les limites de la concentration

- Les encombrements routiers
- Les travaux ferroviaires
- La vigueur de la croissance du TA, impact sur la ponctualité
- Les nuisances et la pollution
- Le déséquilibre touristique entre Paris et les territoires
- La sécurité (capacité journalière, survol zone à forte densité de population, le terrorisme)

❑ Une alternative est elle faisable ? A quelles conditions ?

- Le maillage territorial, un atout pour déconcentrer les aéroports urbains
- 1ere condition : maîtriser la la croissance à l'aide d'un dispositif d'un dispositif de pilotage des prix et de la demande
- 2ième condition : financer les besoins d'adaptation du maillage
- 3ième condition : financer le besoin d'amorçage
- **CONCLUSION : pour une pétition en ligne**
- **ANNEXE : rappel des règles européennes**

Plan de la présentation :

❑ Les prévisions de transport aérien d'ADP pour la région parisienne

- Ni les limites capacitaires, ni les nuisances ne sont un problème
- Le phénomène low cost est « mercenaire »
- La vision post 2050 : Lille, Metz, Tours reliés à Paris par TGV

❑ Une alternative est-elle souhaitable ? Les limites de la concentration

- Les encombrements routiers
- Les travaux ferroviaires
- La vigueur de la croissance du TA, impact sur la ponctualité
- Les nuisances et la pollution
- Le déséquilibre touristique entre Paris et les territoires
- La sécurité (capacité journalière, survol zone à forte densité de population, le terrorisme)

❑ Une alternative est elle faisable ? A quelles conditions ?

- Le maillage territorial, un atout pour déconcentrer les aéroports urbains
- 1ere condition : maîtriser la la croissance à l'aide d'un dispositif fiscal
- 2ième condition : financer les capacités du maillage
- 3ième condition : attirer les compagnies low-cost dès lors qu'il y a un marché
- 4ième condition : respecter les règles européennes de l'amorçage
- **CONCLUSION** : question à poser aux assises du Transport aérien

Le point de vue d'ADP :

les limites capacitaires à Roissy et Orly ne sont pas un problème

Capacité officielle = 116 Mpax (Millions de passagers par an)

Capa	APT	2006	2016	Croissance	2017	2018	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2050
79	Roissy	56,8	65,9	1,6%	67,0	68,1	76,0	77,3	78,5	79,7	81,0	82,3	113,0
37	Orly	25,6	31,2	2,2%	31,9	32,4	36,2	36,8	37,4	38,0	38,6	39,2	53,9
116	Total	82,5	97,2	1,8%	98,9	100,5	112,3	114,1	115,9	117,8	119,6	121,5	166,9

Capa	APT	2006	2016	Croissance	2017	2018	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2050
79	Roissy	56,8	65,9	3,0%	67,9	69,0	77,1	78,3	79,6	80,8	82,1	83,5	114,6
37	Orly	25,6	31,2	3,0%	32,2	32,7	36,5	37,1	37,7	38,3	38,9	39,5	54,3
116	Total	82,5	97,2		100,1	101,7	113,6	115,4	117,3	119,2	121,1	123,0	168,9

Capa	APT	2006	2016	Croissance	2017	2018	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2050
79	Roissy	56,8	65,9	2,0%	67,3	68,3	76,3	77,6	78,8	80,1	81,3	82,6	113,5
37	Orly	25,6	31,2	2,0%	31,9	32,4	36,2	36,7	37,3	37,9	38,5	39,2	53,8
116	Total	82,5	97,2		99,1	100,7	112,5	114,3	116,1	118,0	119,9	121,8	167,2

Capacité officieuse = capacité officielle X 2 = 215 MPax

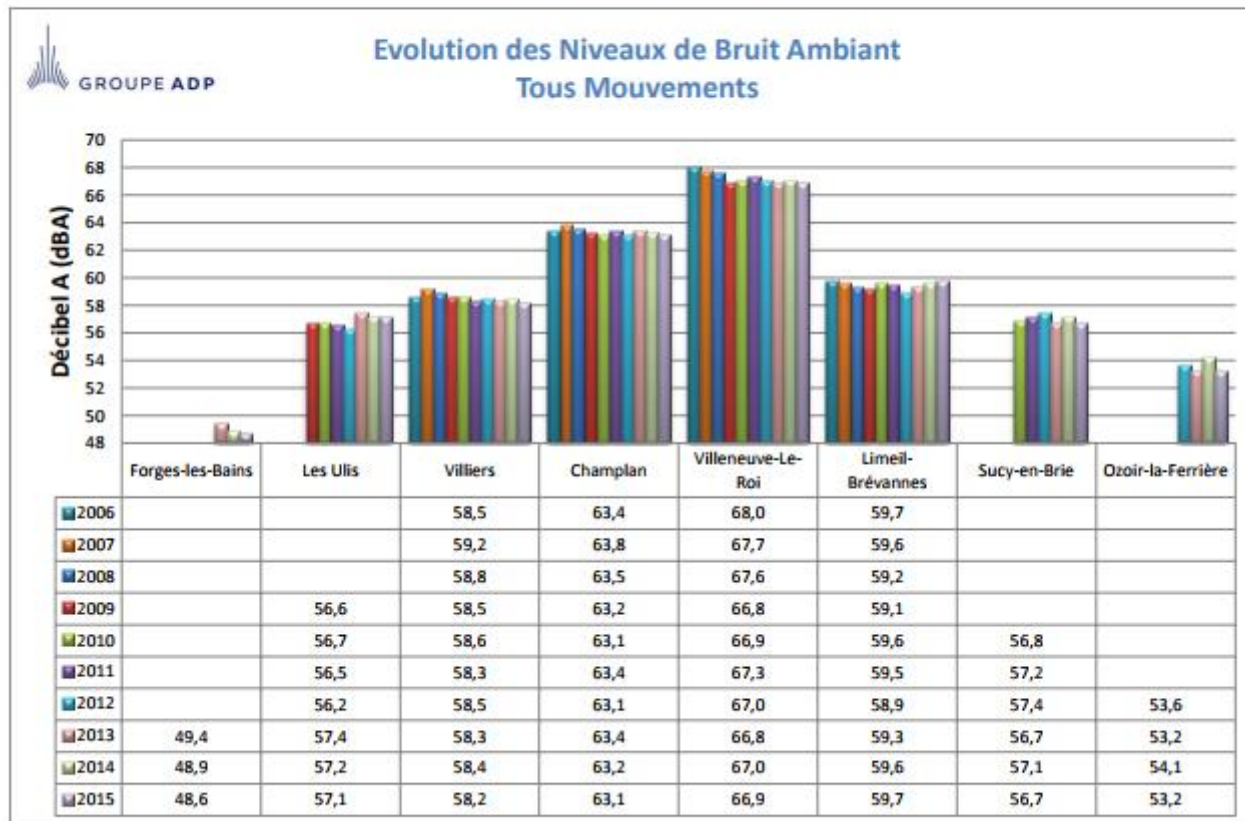
Capa	APT	2006	2016	Croissance	2017	2018	2019	2051	2052	2071	2072	2100
160	Roissy	56,8	65,9	1,6%	67,0	68,1	69,1	114,8	116,7	157,7	160,2	249,7
55	Orly	25,6	31,2	2,2%	31,9	32,4	33,0	54,7	55,6	75,1	76,3	119,0
215	Total	82,5	97,2	1,8%	98,9	100,5	102,1	169,6	172,3	232,8	236,5	368,7

Capa	APT	2006	2016	Croissance	2017	2018	2019	2051	2052	2071	2072	2100
160	Roissy	56,8	65,9	3,0%	67,9	69,0	70,1	116,4	118,3	159,8	162,4	253,1
55	Orly	25,6	31,2	3,0%	32,2	32,7	33,2	55,2	56,0	75,7	76,9	119,9
215	Total	82,5	97,2		100,1	101,7	103,3	171,6	174,3	235,6	239,3	373,1

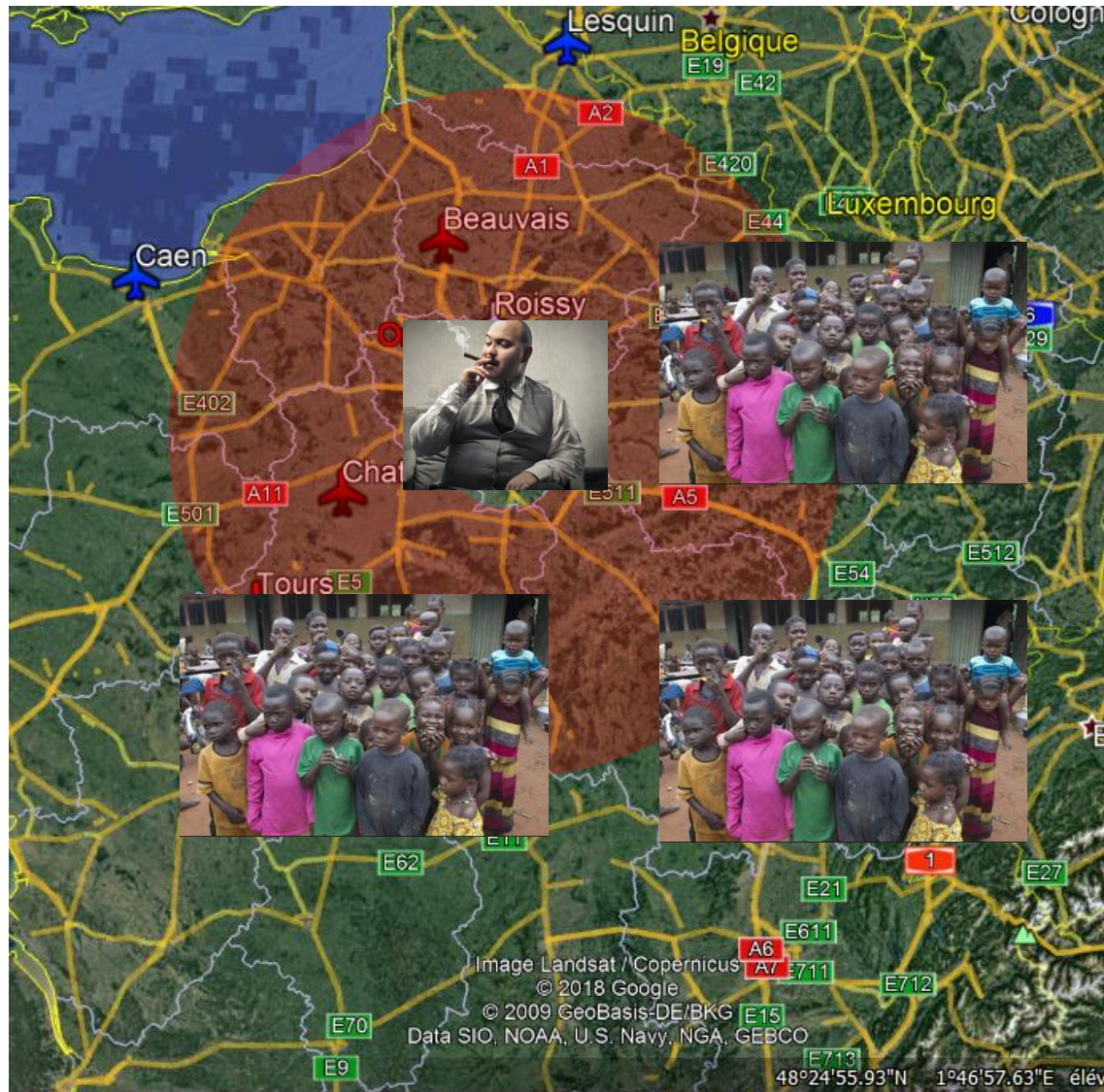
Capa	APT	2006	2016	Croissance	2017	2018	2019	2051	2052	2071	2072	2100
160	Roissy	56,8	65,9	2,0%	67,3	68,3	69,4	115,3	117,1	158,3	160,8	250,7
55	Orly	25,6	31,2	2,0%	31,9	32,4	32,9	54,6	55,5	75,0	76,2	118,8
215	Total	82,5	97,2		99,1	100,7	102,3	169,9	172,6	233,3	237,0	369,4

Le point de vue d'ADP : Globalement, entre 2000 et 2010, on enregistre une baisse régulière des niveaux sonores sur l'ensemble des stations, à l'atterrissage comme au décollage. Depuis cinq ans, cette tendance à la baisse n'est plus observée.

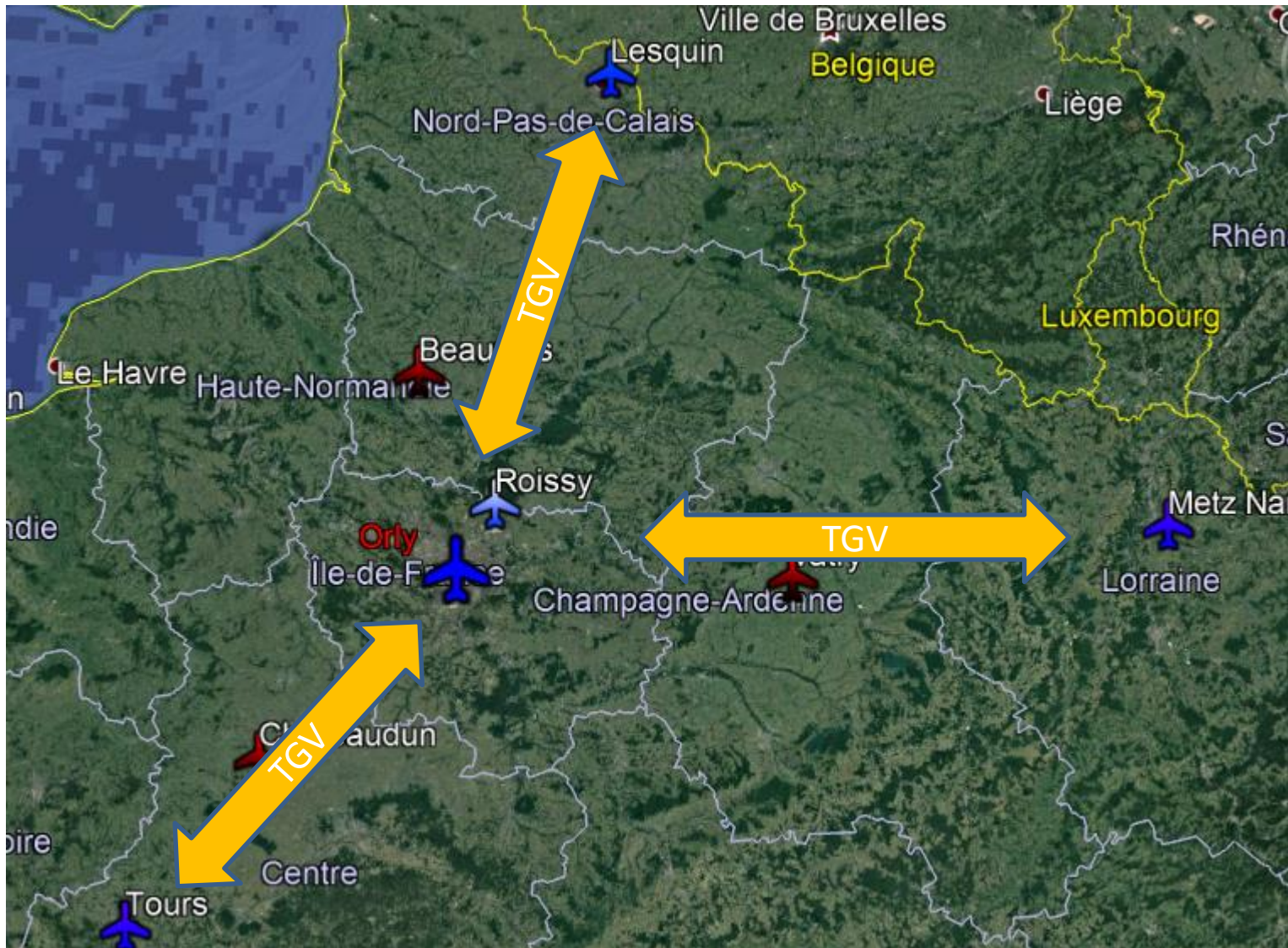
Les graphiques suivants font la synthèse des niveaux équivalents de bruit ambiant enregistrés en dBA (décibel A) depuis les dix dernières années.



Le point de vue d'ADP : Le phénomène low cost est « mercenaire », il met les aéroports desservis en grand risque.



Le point de vue d'ADP :
La vision post-2050 : Lille, Metz, Tours, reliés à Paris par TGV.



Plan de la présentation :

❑ Les prévisions de transport aérien d'ADP pour la région parisienne

- Ni les limites capacitaires, ni les nuisances ne sont un problème
- Le phénomène low cost est « mercenaire »
- La vision post 2050 : Lille, Metz, Tours reliés à Paris par TGV

❑ Une alternative est-elle souhaitable ? Les limites de la concentration

- Les encombrements routiers
- Les travaux ferroviaires
- La vigueur de la croissance du TA, impact sur la ponctualité
- Les nuisances et la pollution
- Le déséquilibre touristique entre Paris et les territoires
- La sécurité (capacité journalière, survol zone à forte densité de population, le terrorisme)

❑ Une alternative est elle faisable ? A quelles conditions ?

- Le maillage territorial, un atout pour déconcentrer les aéroports urbains
- 1ère condition : maîtriser la la croissance à l'aide d'un dispositif fiscal
- 2ème condition : financer les capacités du maillage
- 3^{ème} condition : attirer les compagnies low-cost dès lors qu'il y a un marché
- 4ème condition : respecter les règles européennes de l'amorçage
- **CONCLUSION** : question à poser aux assises du Transport aérien

❑ Les limites de la concentration parisienne

- Les encombrements routiers

Sur les routes, les encombrements en région parisienne ne sont pas près de se régler (croissance du trafic routier, contraintes environnementales) plombent les accès aux aéroports d'ADP aux heures de pointe. Ex : septembre 2017.

546 kilomètres de bouchons à 9 heures : triste record pour l'île-de-France

Par valeursactuelles.com / Mardi 19 septembre 2017 à 09:26

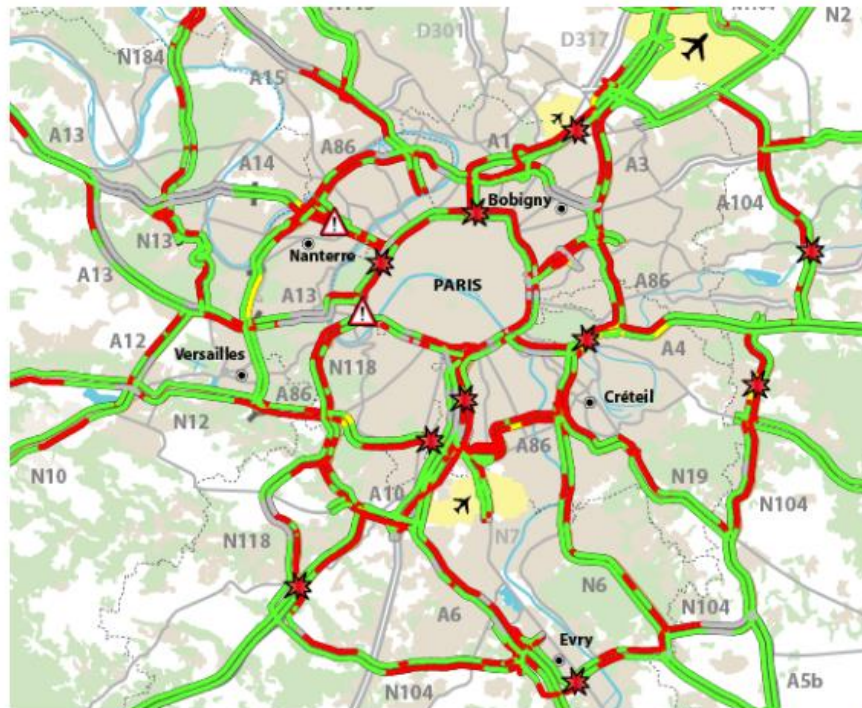


❑ Les limites de la concentration parisienne

- Les encombrements routiers

Sur les routes, les encombrements en région parisienne ne sont pas près de se régler (croissance du trafic routier, contraintes environnementales) plombent les accès aux aéroports d'ADP aux heures de pointe. Ex ci-dessous : 500 à 600 kms par jour de bouchons !

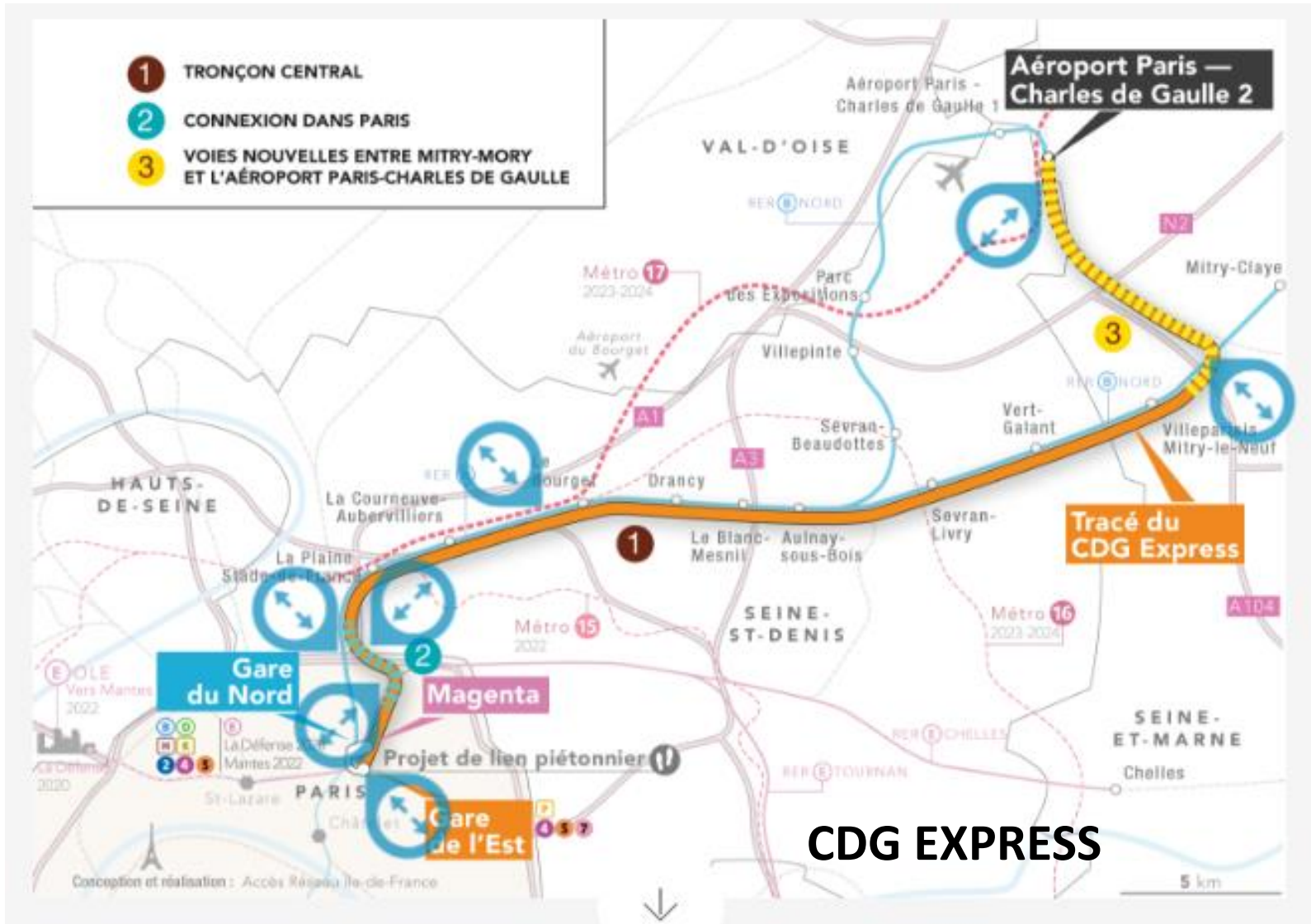
En cause, la pluie qui perturbe le trafic mais surtout de nombreux accidents : entre 8h30 et 9h, 12 se sont produits, paralysant le trafic sur le boulevard périphérique et tous les grands axes autoroutiers :



Capture d'écran © Sytadin

❑ Les limites de la concentration parisienne

- Les travaux ferroviaires



❑ Les limites de la concentration parisienne

■ Les travaux ferroviaires

CDG EXPRESS



Pourquoi des travaux aussi longs ?

Il est nécessaire de réaliser de nombreuses études comme celles liées au trafic, aux infrastructures, etc. Les travaux se feront dans une zone dense et sous exploitation. Ils devront être essentiellement réalisés de nuit pour éviter tout impact sur les autres circulations, ce qui demande inévitablement du temps.



Quand aura lieu la mise en service du «CDG EXPRESS» ?

Les premiers travaux débuteront en 2018 pour une mise en service du «CDG Express» prévue en 2023.



Quel sera le coût des travaux du «CDG EXPRESS» ?

Le coût est estimé à 1 410 millions d'euros, aux conditions économiques de 2014.



Le «CDG EXPRESS» pourra-t-il être rentable ?

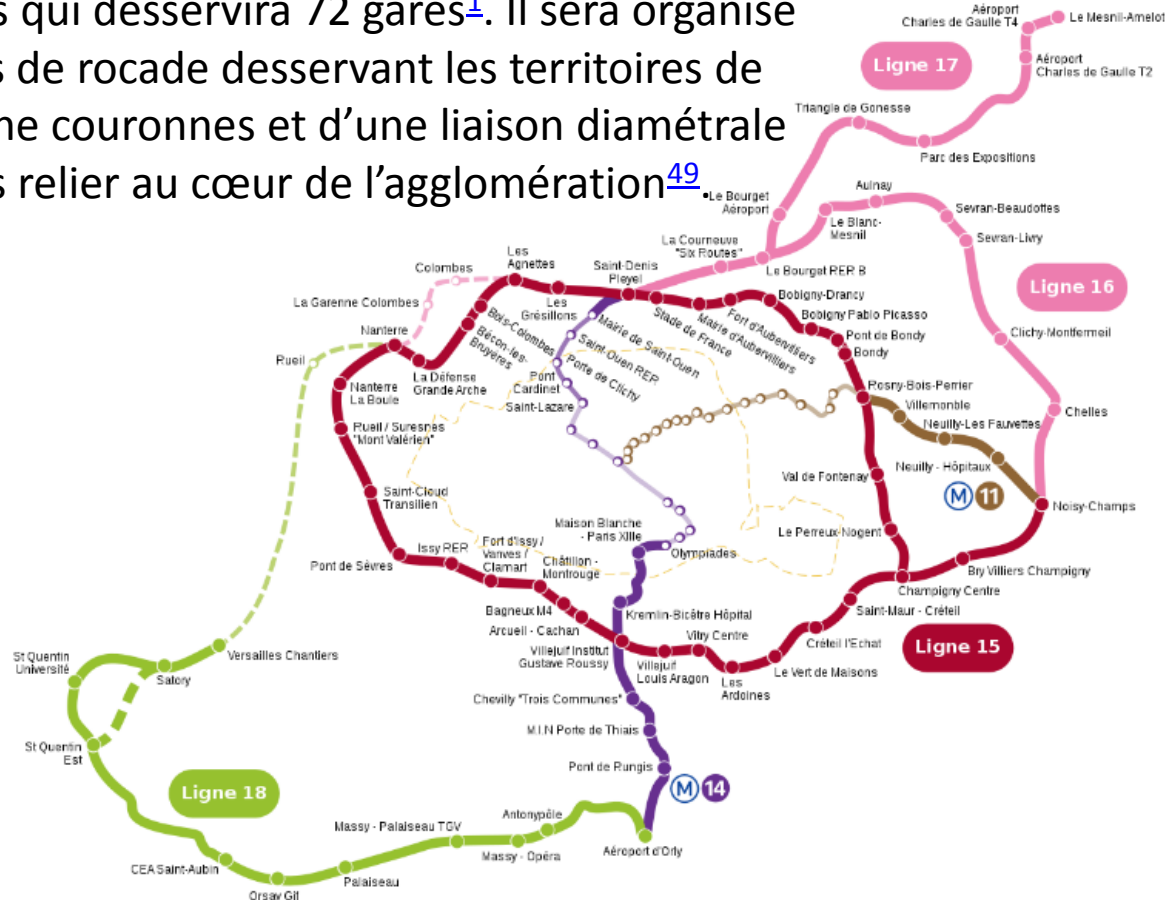
Pour faire face aux coûts d'investissement et d'exploitation, le projet bénéficiera principalement des recettes issues de la billetterie.

Les résultats de la modélisation financière indiquent, au stade actuel des études, que les ressources financières tirées de la billetterie pourraient ne pas être suffisantes pour assurer la viabilité économique et financière du projet. C'est pourquoi il est envisagé d'affecter au projet le produit d'une taxe dédiée prélevée sur les voyageurs aériens hors correspondances de Paris-Charles de Gaulle.

❑ Les limites de la concentration parisienne

▪ Les travaux ferroviaires

Le Grand Paris sera un réseau de métro automatique long de 200 kilomètres qui desservira 72 gares¹. Il sera organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération⁴⁹



Calendrier de connexion d'Orly et de Roissy au Grand Paris

Ligne	Nom	Section	Statut	Date	Horizon
(M) 11	Ligne 11 est	Rosny-Bois-Perrier - Noisy - Champs	Enquête publique en préparation	Février 2015	2025
(M) 14	Ligne 14 nord	Saint-Lazare - Mairie de Saint-Ouen	Chantier en cours	Octobre 2014	2019
(M) 14	Ligne 14 nord	Mairie de Saint-Ouen - Saint-Denis Pleyel	DUP acquise	Décembre 2015	2023-24
(M) 14	Ligne 14 sud	Olympiades - Villejuif - Institut Gustave-Roussy	DUP acquise	Juillet 2016	2023-24
(M) 14	Ligne 14 sud	Villejuif - Institut Gustave-Roussy - Aéroport d'Orly	DUP acquise	Juillet 2016	2023-24
(M) 15	Ligne 15 sud	Pont de Sèvres - Noisy - Champs	Chantier en cours	Juin 2016	2022
(M) 15	Ligne 15 ouest	Pont de Sèvres - Nanterre-La Folie	Travaux préparatoires en cours	Juillet 2017	2025
(M) 15	Ligne 15 ouest	Nanterre-La Folie - Saint-Denis Pleyel	Travaux préparatoires en cours	Juillet 2017	2027
(M) 15	Ligne 15 est	Saint-Denis Pleyel - Rosny-Bois-Perrier	DUP acquise	Février 2017	2025
(M) 15	Ligne 15 est	Rosny-Bois-Perrier - Champigny Centre	DUP acquise	Février 2017	2030
(M) 16	Ligne 16	Saint-Denis Pleyel - Noisy - Champs	Travaux préparatoires en cours	Mars 2016	2023-24
(M) 17	Ligne 17 sud	Saint-Denis Pleyel - Le Bourget RER	Travaux préparatoires en cours	Février 2017	2023-24
(M) 17	Ligne 17 nord	Le Bourget RER - Triangle de Gonesse	DUP acquise	Février 2017	2023-24
(M) 17	Ligne 17 nord	Triangle de Gonesse - Aéroport Charles De Gaulle (T2)	DUP acquise	Février 2017	2023-24
(M) 17	Ligne 17 nord	Aéroport Charles De Gaulle (T2) - Le Mesnil-Amelot	DUP acquise	Février 2017	2030
(M) 18	Ligne 18	Aéroport d'Orly - Massy	DUP acquise	Mars 2017	2023-24
(M) 18	Ligne 18	Massy - CEA Saint-Aubin	DUP acquise	Mars 2017	2023-24
(M) 18	Ligne 18	CEA Saint-Aubin - Versailles-Chantiers	DUP acquise	Mars 2017	2030
(M) 18	Ligne 18	Versailles-Chantiers - Nanterre-La Folie			Après 2030
(M) 17	Ligne 17 ouest	Nanterre-La Folie - Saint-Denis Pleyel			Après 2030

Cout de réalisation et d'exploitation du GP (Grand Paris)

Coût et financement

Selon le rapport Auzannet, remis à la Ministre [Cécile Duflot](#), le coût actualisé du projet est réévalué à 29,9 milliards d'euros. Avec les mesures de simplification décidées par le [gouvernement Ayrault](#), la réalisation des nouvelles lignes se ferait entièrement sous maîtrise d'ouvrage de la [Société du Grand Paris](#) (SGP) et coûterait 26,6 G€⁴⁷.

En mai 2016, Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris, annonce un coût de 24,7 G€.

En janvier 2018, la Cour des comptes actualise un coût à 38,5 G€ !

Si la SGP dispose de recettes sécurisées, il est noté en 2015 une sous-estimation du financement des interconnexions entre le Grand Paris Express et le réseau existant pour un montant voisin d'1 G€. De plus, l'extension du réseau entraînera un **coût de fonctionnement** supérieur d'environ 10 % à celui de 2015, ce qui nécessitera une adaptation des recettes du STIF.

- **Au dernier trimestre 2017, des doutes sont exprimés sur la capacité de la SGP à réaliser toutes les lignes dans les délais annoncés.**
- **En janvier 2018, la Cour des comptes fait part de ses « sérieuses interrogations » sur la capacité à respecter les échéances olympiques de 2024.**

❑ 2ème constat : la croissance est tirée par le TA international

Source : Eurostat

Trafic France Monde	2006	2016	Croissance
DOMESTIQUE	45,5	48,3	1%
Int EEE	44,7	64,0	4%
int. extra UE	29,2	36,9	3%
Total général	119,4	149,2	3%
CDG compris			
Trafic France Monde	2006	2016	Croissance
DOMESTIQUE	40,3	42,5	0,5%
Int EEE	19,3	36,1	8,8%
int. extra UE	6,4	8,3	2,9%
Total général	119,4	149,2	3%
hors CDG			

Lecture du tableau :

1) Il y a 149 millions de passagers aériens en France en 2016 (contre 119 millions en 2006), soit plus 30 millions en 10 ans !

2) Le trafic Int EEE est celui qui progresse le plus : +8,8 % par an (entre 2006 et 2016).

Légende : TA = Transport aérien. Int = International. EEE = Espace économique européen. Les chiffres de la croissance sont annuels.

❑ 2ème constat : la croissance est tirée par le TA intra-européen

Étiquettes de lignes	2006	2016	Croissance	% marché France
PARIS ORLY	5069989	11631924	12,9%	18%
NICE	3925262	5745344	4,6%	9%
LYON SAINT EXUPERY	1662711	3676393	12,1%	6%
BEAUVAIS	1816574	3087683	7,0%	5%
MARSEILLE	1203950	2849013	13,7%	4%
TOULOUSE	1081375	2229683	10,6%	3%
NANTES	419423	1589166	27,9%	2%
BORDEAUX	498853	1349399	17,1%	2%
LILLE	107298	440289	31,0%	1%
CARCASSONNE	420303	364291	-1,3%	1%
Point à point France UE	16205738	32963185	10,3%	52%
Hub Paris CDG	25458066	27836750	0,9%	44%

**Croissance annuelle et parts de marché intra-européenne
des 10 premières plates-formes françaises point à point.**

Lecture du tableau :

- Il y avait 1,8 million de passagers à Beauvais en 2016. Il y en a plus de 3 millions en 2016. La croissance annuelle est de 7 % !
- La part de marché de l'aéroport de Beauvais est d'environ de 5 % en France.

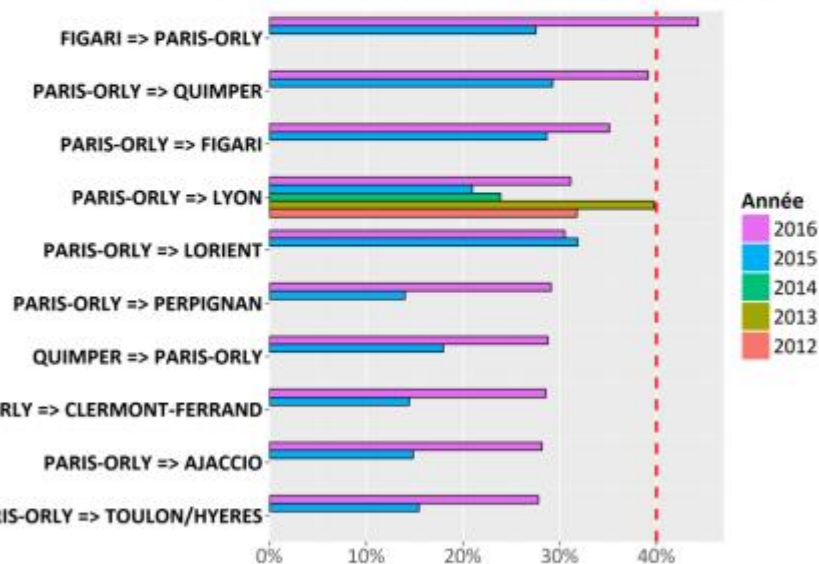
❑ Les limites de la concentration parisienne

▪ La ponctualité

Aérien – Vols intérieurs

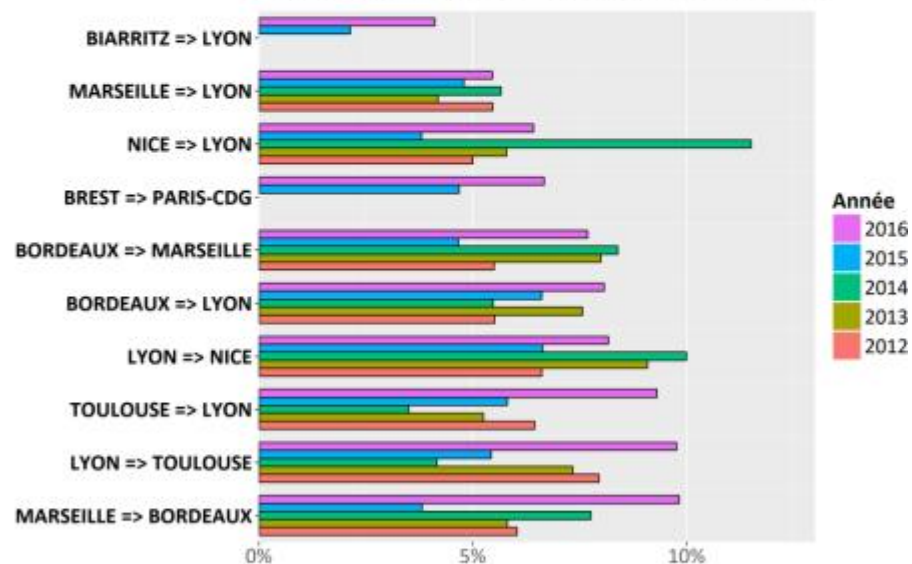
- ❑ Les liaisons les moins ponctuelles...
exclusivement des radiales (de ou vers Paris)

Les plus forts taux de retard des vols intérieurs



- ❑ Les liaisons les plus ponctuelles...
majoritairement (9 sur 10) des transversales

Les plus faibles taux de retard des vols intérieurs



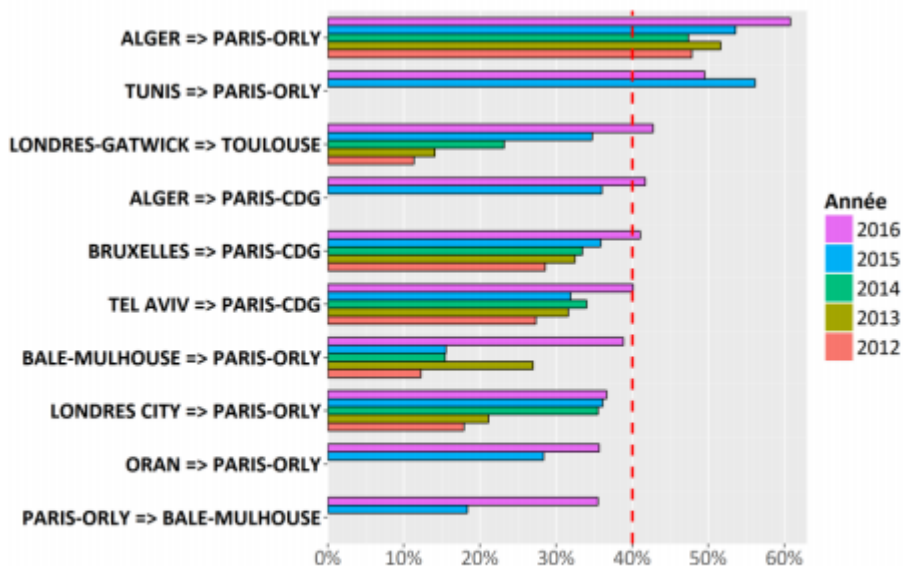
⇒ Problématiques des relations avec les hubs et influence des niveaux de trafic des vols

❑ Les limites de la concentration parisienne

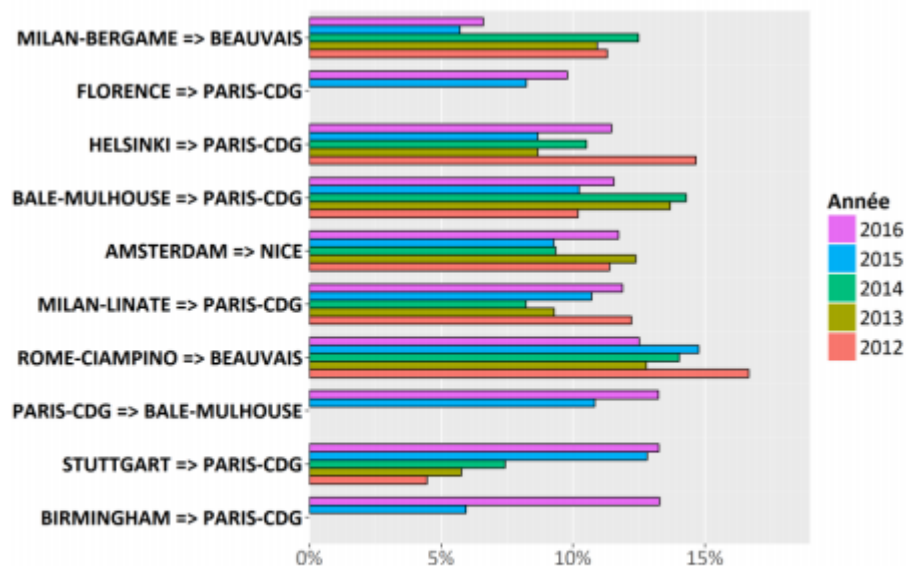
⇒ Niveaux préoccupants pour les liaisons avec l'Afrique du Nord

⇒ Pour les 6 liaisons les plus en retard : plus de 2 vols sur 5 en retard à l'arrivée

Les plus forts taux de retard des vols moyen-courriers



Les plus faibles taux de retard des vols moyen-courriers



❑ Les limites de la concentration parisienne

▪ Les nuisances et la pollution

La résistance s'organise autour d'Orly : en juin 2017, le réseau DRAPO fédère 28 associations et 35 collectivités représentant une population totale de 542 600 habitants.

DRAPO dénonce 4 contre-vérités d'ADP :

1. La France s'est engagée en 2008 avec le Grenelle de l'environnement à mener un certain nombre d'actions avec des objectifs fixés à l'horizon 2020. Parmi ces objectifs, figure la réduction de 50 % du bruit perçu par les populations survolées.

MAIS : Non seulement le BRUIT des avions autour de l'aéroport de Paris-Orly ne baisse plus, mais plus gravement encore, le bruit dépasse toujours largement les valeurs de référence en matière de bruit. Avec 20 000 habitants situés à 500m en bout de piste des avions, les populations subissent un bruit moyen **16 fois supérieur** à la valeur limite réglementaire (arrêté du 4 avril 2006).

2. Les avions font moins de bruit, donc on peut augmenter le nombre de mouvements d'avions à l'aéroport de Paris-Orly »

MAIS : la gêne sonore des avions ne s'exprime pas qu'en terme de décibels. Elle doit aussi tenir compte de la fréquence des événements sonores et de la variation d'intensité.

Aujourd'hui, le niveau sonore mesuré dans les villes autour de l'aéroport de Paris-Orly ainsi que sa répétition dépassent toutes les valeurs de référence en matière de bruit avec les effets délétères sur la santé des populations ainsi surexposées en continu.

Même ADP reconnaît qu'à Orly le bruit a augmenté en 2016, " Les niveaux sonores de bruit d'aéronefs LDEN pondérés par périodes jour, soirée et nuit sont en augmentation sur tous les sites, augmentation comprise entre 0,6 dBA et 1,2 dBA. "



Réseau de Mesure du Bruit des Avions
Compte rendu annuel Aéroport de
Paris-Orly 2016
DOCUMENT PUBLIC

2.2.4. Analyse des résultats de mesure de niveaux sonores équivalents

Globalement, entre 2000 et 2010, on enregistre une baisse régulière des niveaux sonores sur l'ensemble des stations, à l'atterrissage comme au décollage. Depuis, cette tendance à la baisse n'est plus observée.

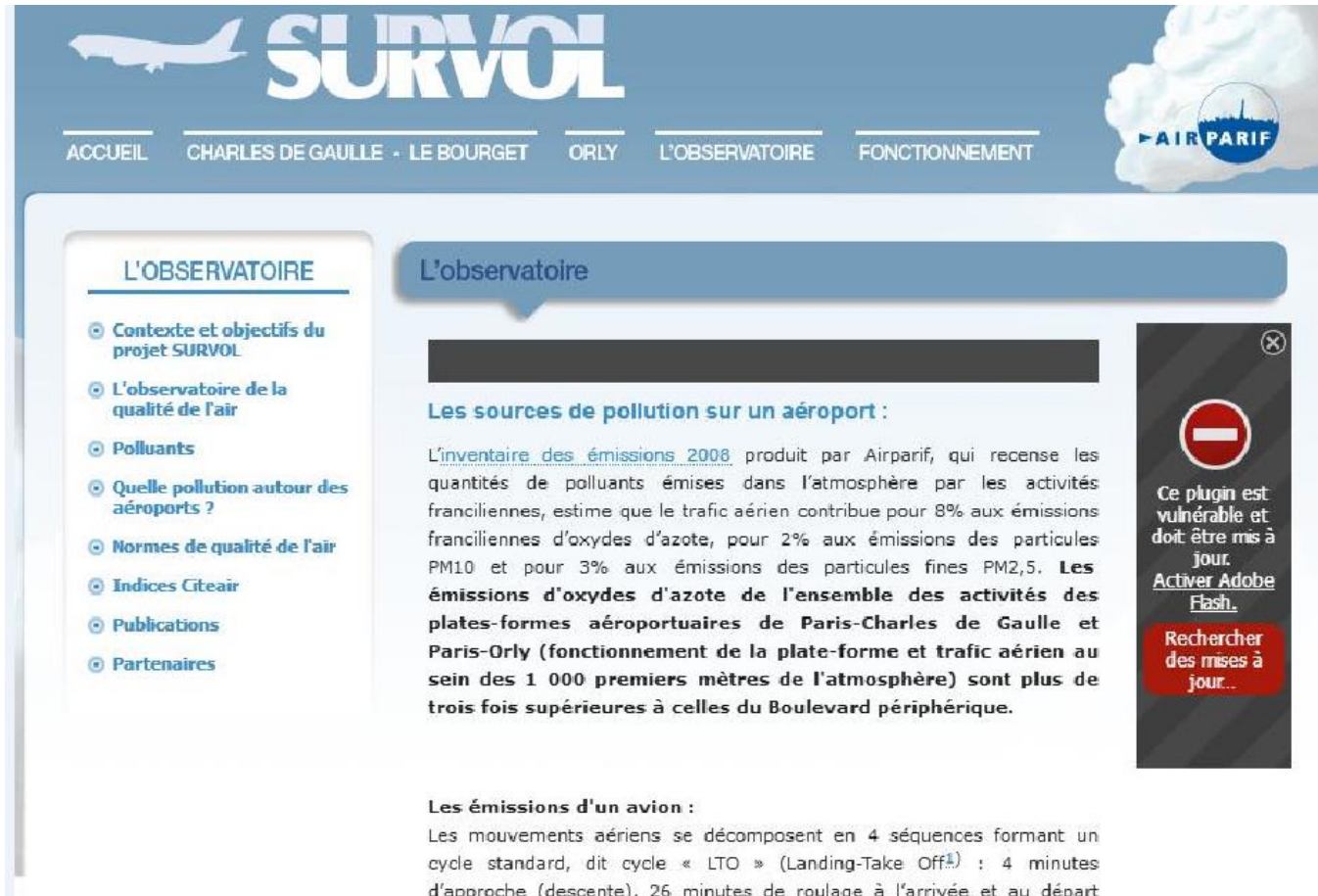
En nombre de mouvements annuel, le trafic 2016 est en augmentation par rapport aux années précédentes. La hausse est de 1,5%. Globalement, on observe en 2016 des niveaux sonores de bruit ambiant proches de ceux mesurés en 2015. Tous mouvements confondus, le bruit ambiant augmente respectivement de 0,2 dBA, 0,1 dBA, 0,3 dBA et 0,2 dBA sur les stations de Forges-les-Bains, Les-Ulis, Villeneuve-le-Roi et Ozoir-la-Ferrière. Il est stable pour la station de Villiers et il est en diminution de 0,2 dBA, 0,3 dBA et 0,1 dBA sur les stations de Champlan, Limeil-Brévannes et Sucy-en-Brie.

Le constat pour les mouvements à l'atterrissage est proche de celui fait pour l'ensemble des mouvements avec des variations modérées que ce soit pour les augmentations ou les diminutions. Pour les décollages, on note les augmentations de 0,6 dBA et 0,8 dBA respectivement à Ozoir-la-Ferrière et à Villeneuve-le-Roi.

Les niveaux sonores de bruit d'aéronefs LDEN pondérés par périodes jour, soirée et nuit sont en augmentation sur tous les sites, augmentation comprise entre 0,6 dBA et 1,2 dBA.

Il est important de préciser que pendant six semaines, lors de l'été 2016, des travaux ont eu lieu sur la piste 4 (06-24), celle qui est la plus au nord de la plateforme. Le trafic habituel de cette piste, qui comprend les décollages face à l'ouest et les atterrissages face à l'est, a été reporté sur la piste 3 (08-26), et sur la piste 2 (02-20), qui n'est habituellement pas utilisée. Ces reports pourraient contribuer à une modification des niveaux observés, tout comme la légère augmentation du trafic. Cependant, nous avons montré précédemment que les niveaux de bruit ambiant ne varient pas de manière significative. Les niveaux observés sont le fruit de ces deux effets, compensés avec la modernisation de la flotte qui a tendance à diminuer le niveau sonore.

Pour Airparif, les émissions en oxydes d'Azote des plateformes (dont cycle LTO des avions inférieur à 1000m) de Roissy et Orly sont supérieures à 3 fois celles du périphérique parisien. "



SURVOL

ACCUEIL CHARLES DE GAULLE - LE BOURGET ORLY L'OBSERVATOIRE FONCTIONNEMENT

L'OBSERVATOIRE

- Contexte et objectifs du projet SURVOL
- L'observatoire de la qualité de l'air
- Polluants
- Quelle pollution autour des aéroports ?
- Normes de qualité de l'air
- Indices Citeair
- Publications
- Partenaires

L'observatoire

Les sources de pollution sur un aéroport :

L'[inventaire des émissions 2008](#) produit par Airparif, qui recense les quantités de polluants émises dans l'atmosphère par les activités franciliennes, estime que le trafic aérien contribue pour 8% aux émissions franciliennes d'oxydes d'azote, pour 2% aux émissions des particules PM10 et pour 3% aux émissions des particules fines PM2,5. **Les émissions d'oxydes d'azote de l'ensemble des activités des plates-formes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly (fonctionnement de la plate-forme et trafic aérien au sein des 1 000 premiers mètres de l'atmosphère) sont plus de trois fois supérieures à celles du Boulevard périphérique.**

Les émissions d'un avion :

Les mouvements aériens se décomposent en 4 séquences formant un cycle standard, dit cycle « LTO » (Landing-Take Off¹) : 4 minutes d'approche (descente), 26 minutes de roulage à l'arrivée et au départ

Ce plugin est vulnérable et doit être mis à jour.
[Activer Adobe Flash.](#)
[Rechercher des mises à jour...](#)

❑ Les limites de la concentration parisienne

▪ Les nuisances et la pollution

3. Le développement de Paris-Orly est créateur d'emplois

MAIS : Les 4 millions de passagers supplémentaires accueillis au cours de ces 4 dernières années auraient dû théoriquement créer 4.000 emplois directs.

Paris-Aéroport (ex ADP) a en réalité perdu 390 emplois dans la même période et le dernier Contrat de Régulation Economique (CRE 2016-2020) signé par l'Etat prévoit encore des diminutions d'effectifs.

4. Il n'est pas possible d'allonger le couvre-feu en vigueur à Paris-Orly

MAIS : L'Organisation Mondiale de la Santé recommande 8 heures de sommeil consécutifs. Or, le couvre-feu en vigueur à l'aéroport de Paris-Orly ne prévoit, lorsqu'il est parfaitement respecté, qu'une plage horaire de 6h30 de repos nocturne (23h30-6h). Une dette de sommeil imposée aux populations survolées inacceptable et dangereuse pour leur santé.

DRAPO-AVEVY a réalisé une étude précise et détaillée de la programmation des vols à l'aéroport de Paris-Orly. Il en ressort qu'en ne déplaçant que 6 créneaux horaires sur une journée complète, le couvre-feu pourrait être allongé d'une heure (23h-6h30).

❑ Les limites de la concentration parisienne : Paris, Disney et Versailles absorbent 70 % de parts de marché du tourisme

Rang 2012	Site	Ville	Entrées 2012	Part de marché	Cumul
1	Disneyland Paris	Marne-la-Vallée	16000000	17%	17%
2	Musée du Louvre	Paris	9437743	10%	27%
3	Château de Versailles	Versailles	7278745	8%	35%
4	Tour Eiffel	Paris	6270000	7%	42%
5	Centre Pompidou	Paris	3791585	4%	46%
6	Musée d'Orsay	Paris	3579130	4%	50%
7	Cité des Sciences et de l'Industrie de la Villette	Paris	2641356	3%	53%
	hors Géode			0%	53%
8	Muséum national d'histoire naturelle	Paris	2040313	2%	55%
9	Arc de triomphe de l'Étoile	Paris	1732280	2%	57%
15	Musée de l'Armée	Paris	1404739	2%	59%
16	Musée du quai Branly	Paris	1280622	1%	60%
13	Galeries nationales du Grand Palais	Paris	1518927	2%	62%
19	Tour Montparnasse	Paris	1150085	1%	63%
28	Musée Grévin	Paris	753517	1%	64%
29	Musée Rodin	Paris	731962	1%	64%
30	Panthéon	Paris	724392	1%	65%
31	Cinémathèque française	Paris	720000	1%	66%
38	Palais Garnier et musée de l'opéra de Paris	Paris	646276	1%	67%
40	Musée Carnavalet	Paris	616646	1%	67%
21	Sainte-Chapelle	Paris	951858	1%	68%
24	Musée de l'Orangerie	Paris	849968	1%	69%
42	Musée des arts décoratifs	Paris	603098	1%	70%
10	Parc Futuroscope	Poitiers	1730000	2%	72%
11	Parc Astérix	Plailly	1722000	2%	74%

❑ Les limites de la concentration parisienne : Paris, Disney et Versailles absorbent 70 % de parts de marché du tourisme

≡ MENU

Le Point

Actualité > Société

Paris se vide-t-elle de ses habitants ?

Chute de la natalité, vieillissement des habitants, coût du logement... La Ville lumière a perdu près de 40 000 habitants en l'espace de 5 ans.

PAR LE POINT.FR

Modifié le 28/12/2017 à 12:46 - Publié le 28/12/2017 à 11:22 | Le Point.fr



En revanche, si Paris a perdu des résidents, l'Île-de-France, elle, en gagne. La Région IDF peut se targuer d'accueillir en son sein 12 millions d'habitants en 2015 contre 11,7 millions en 2010. « Les anciens Parisiens s'installent majoritairement dans la petite couronne », commente Olivier Léon, selon qui « la notion de *ville* doit s'apprécier de façon plus globale que les limites administratives ».

❑ Les limites de la concentration parisienne

- Sécurité et survols de zone à forte densité de population

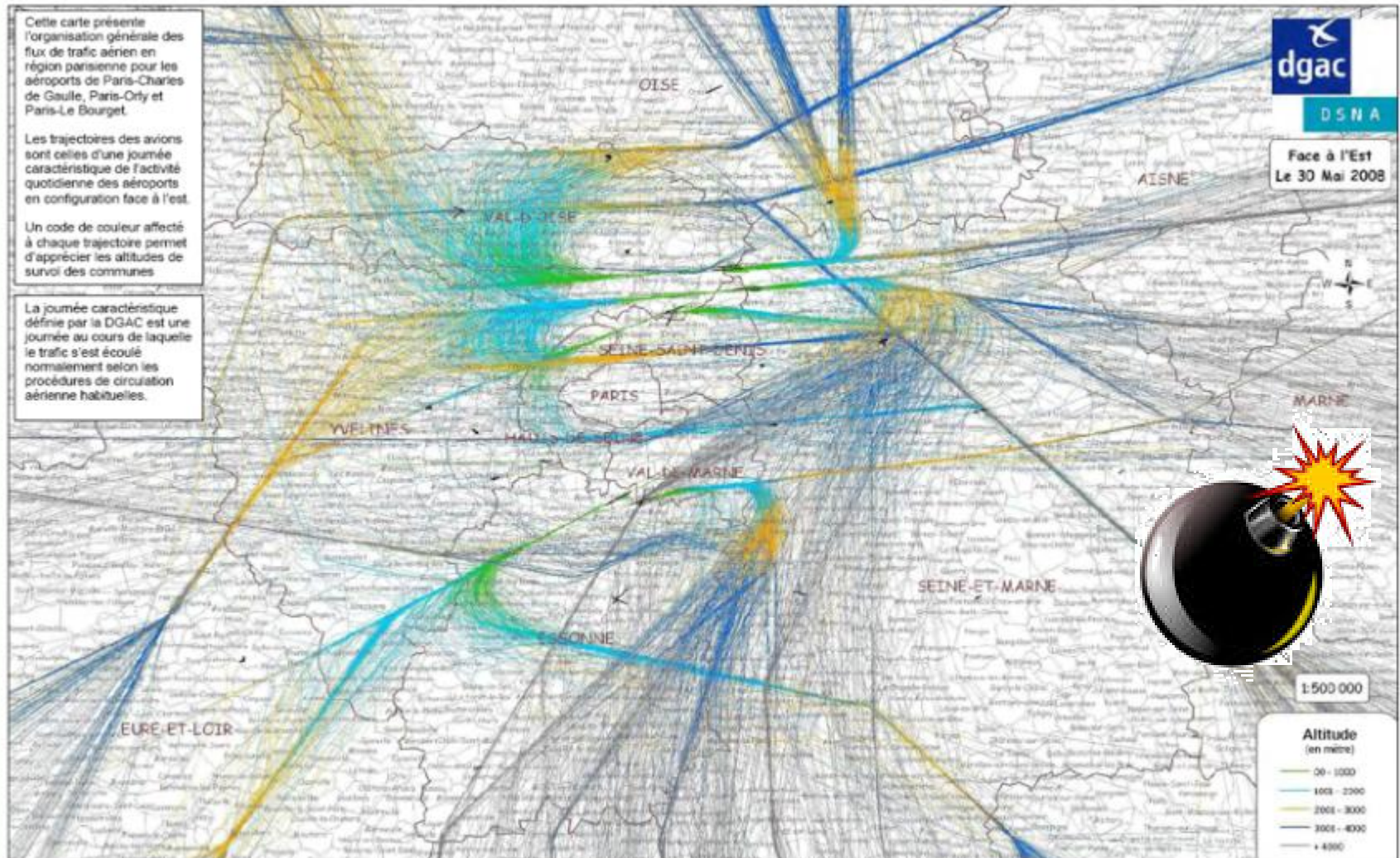


Figure 2 : Flux de trafic en région parisienne en configuration face à l'est - journée du 30 mai 2008

❑ Les limites de la concentration parisienne

▪ Sécurité et capacité journalière

Bonne vacances à tous les passagers qui
louperont leurs vols ce soir sur

[@ParisAeroport](#) orly ! Poke [@Place_Beauvau](#)
[@AvgeeksFR](#)



10:35 - 10 juil. 2017

❑ Conclusion partielle sur les limites de la concentration parisienne

Le revers de la médaille ADP, c'est la complexité et les risques.

❑ Complexité :

- des accès pour les entrants comme pour les sortants ;
- liée au gigantisme d'infrastructures enchevêtrées au fil du temps ;
- qui conduit certains passagers à vivre des expériences cauchemardesques en raison des aléas inhérents à toute gestion de trafic : saturation ou inadéquation des accès routiers, exigences de sécurité dans les transferts internationaux, récurrence de mouvements sociaux, perturbations des trafics liées à la météorologie, aux travaux sur voies, aux pannes, aux migrations saisonnières...

❑ Risques :

- des procédures de sécurité qui aggravent les délais d'embarquement et crée de l'insécurité en période de pointe ;
- Risque politique élevé sur les capacités en raison d'une sensibilité écologique qui gagne du terrain.

=> Cette complexité qui ne peut que s'aggraver d'ici à 2030 avec la transformation du modèle de transport urbain (éviction de la voiture parisienne, grands travaux liés à CDG Express et au Grand Paris, problème de financement, décalages des travaux) et les risques conduisent à se poser la question de la pertinence d'un modèle de développement alternatif qui transfère la croissance des grands aéroports urbains riches, asphyxiants et asphyxiés (Paris, Nantes, Toulouse, Bordeaux, Bales Mulhouse) sur les aéroports des territoires abandonnés par la République parisienne.

Plan de la présentation :

❑ Les prévisions de transport aérien d'ADP pour la région parisienne

- Ni les limites capacitaires, ni les nuisances ne sont un problème
- Le phénomène low cost est « mercenaire »
- La vision post 2050 : Lille, Metz, Tours reliés à Paris par TGV

❑ Une alternative est-elle souhaitable ? Les limites de la concentration

- Les encombrements routiers
- Les travaux ferroviaires
- La vigueur de la croissance du TA, impact sur la ponctualité
- Les nuisances et la pollution
- Le déséquilibre touristique entre Paris et les territoires
- La sécurité (capacité journalière, survol zone à forte densité de population, le terrorisme)

❑ Une alternative est elle faisable ? A quelles conditions ?

- Le maillage territorial, un atout pour déconcentrer les aéroports urbains
- 1ere condition : maîtriser la la croissance à l'aide d'un dispositif d'un dispositif de pilotage des prix et de la demande
- 2ième condition : financer les besoins d'adaptation du maillage
- 3ième condition : financer le besoin d'amorçage
- **CONCLUSION : pour une pétition en ligne**
- **ANNEXE : rappel des règles européennes**

Plan de la présentation :

❑ Les prévisions de transport aérien d'ADP pour la région parisienne

- Ni les limites capacitaires, ni les nuisances ne sont un problème
- Le phénomène low cost est « mercenaire »
- La vision post 2050 : Lille, Metz, Tours reliés à Paris par TGV

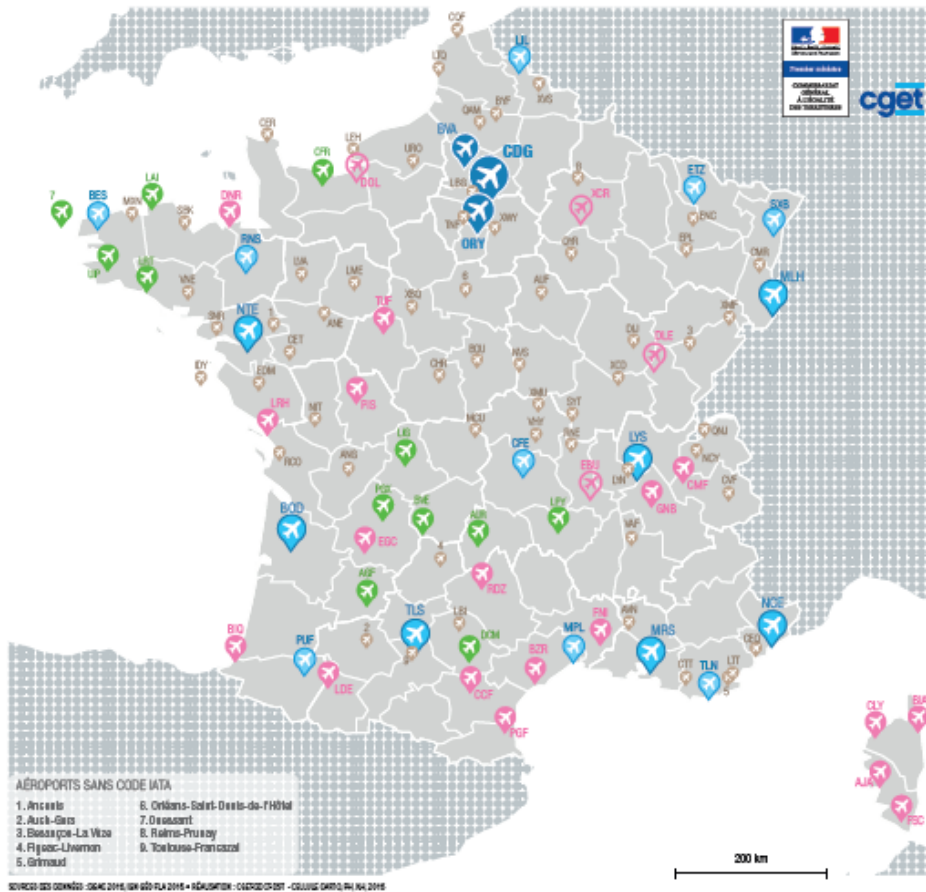
❑ Une alternative est-elle souhaitable ? Les limites de la concentration

- Les encombrements routiers
- Les travaux ferroviaires
- La vigueur de la croissance du TA, impact sur la ponctualité
- Les nuisances et la pollution
- Le déséquilibre touristique entre Paris et les territoires
- La sécurité (capacité journalière, survol zone à forte densité de population, le terrorisme)

❑ Une alternative est elle faisable ? A quelles conditions ?

- Le maillage territorial, un atout pour déconcentrer les aéroports urbains
- 1ere condition : maîtriser la la croissance à l'aide d'un dispositif fiscal
- 2ième condition : financer les capacités du maillage
- 3ième condition : attirer les compagnies low-cost là
- **CONCLUSION**

❑ Le maillage : une chance pour les territoires



TPOLOGIE DES AÉROPORTS



Carte 12

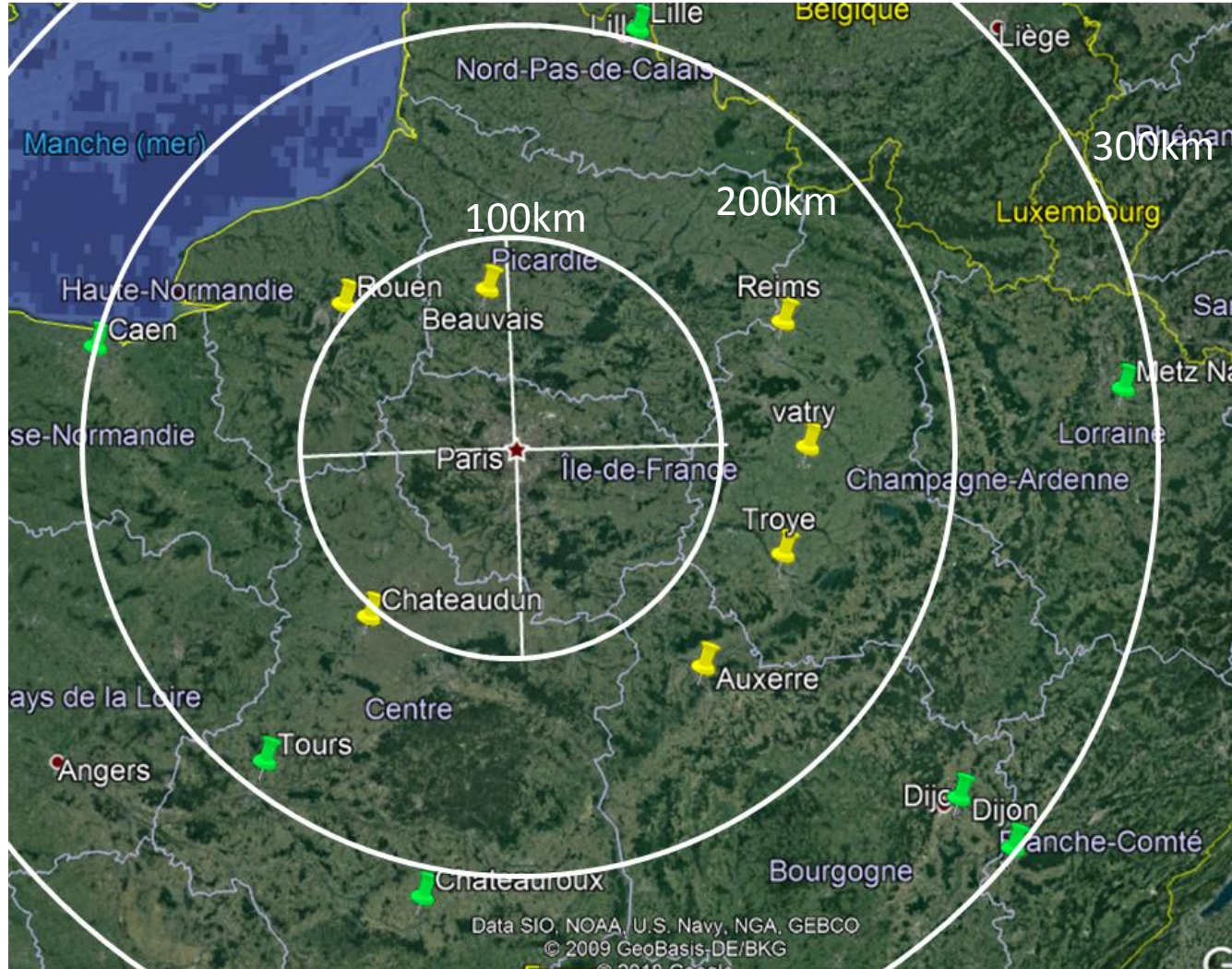


 **7** aéroports régionaux

 **18** aéroports d'import de voyageurs

 **12** aéroports de desservement

- ❑ **Le maillage : une chance pour les Franciliens et les territoires en périphérie parisienne. La France hérite de 6 plates-formes historiques (+ Beauvais) à moins de 200km de Paris+ 7 plates-formes à moins de 300km pour peu qu'on les adapte**



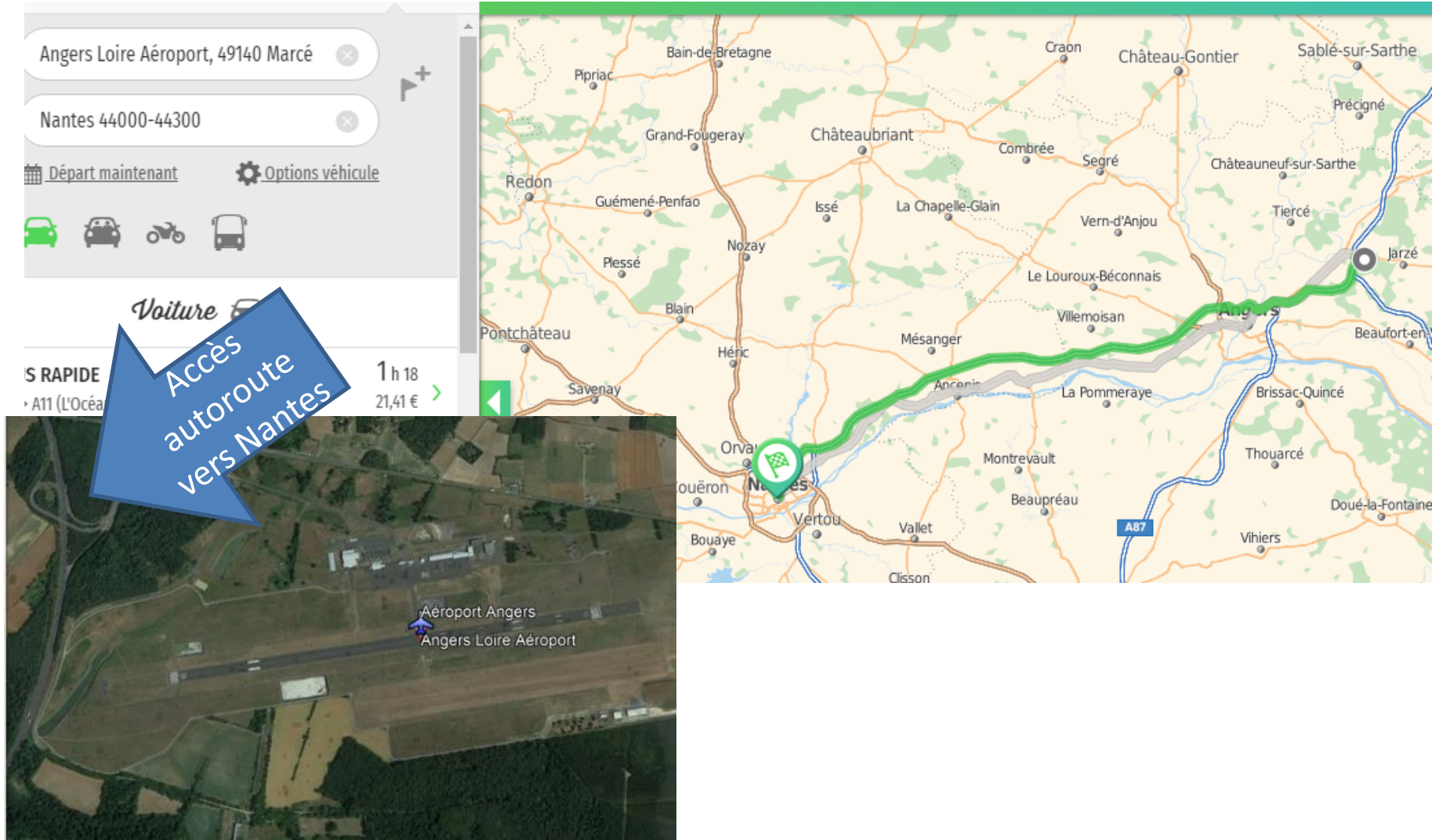
❑ La vision: une alternative gagnante pour la France et les Français

Airport ▼	capa. Max	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
CDG	79	72,0	74,2	76,4	78,7	81,1	83,5	86,0	88,6	91,3	94,0	94,0	94,0	94,0	94,0	94,0	94,0	94,0
Orly	29	34,1	35,2	36,2	37,3	38,4	39,6	40,8	42,0	43,2	44,5	44,5	44,5	44,5	44,5	44,5	44,5	44,5
Beauvais	4	3,9	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
		110	113	117	120	124	127	131	135	139	143	143	143	143	143	143	143	143
Report T4	40											4,3	8,7	13,2	17,9	22,7	27,7	32,8
Sous total Paris	152	110	113	117	120	124	127	131	135	139	143	147	151	156	160	165	170	175

Politique de délestage
sur petits aéroports

Airport ▼	Capa Cible	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
CDG	79	72,0	74,2	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0
Orly	30	34,1	35,2	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0
Beauvais	4	3,9	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Chateauroux	4																	
Lille	4																	
Reims	4																	
Troyes	4																	
Chateaudun	2			3,4	6,9	10,5	14,2	18,1	22,0	26,1	30,0	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0
Rouen	2																	
Vatry	12																	
Delestage 1	32	0,0	0,0	3,4	6,9	10,5	14,2	18,1	22,0	26,1	30,0	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0
Auxerre	6																	
Tours	1																	
Caen	4											2,0	8,3	12,8	17,5	22,3	27,2	32,3
Dijon	1																	
Dole	4																	
Metz-Nancy	12																	
Delestage 2	28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	8,3	12,8	17,5	22,3	27,2	32,3
Total	173	110	113	116	120	124	127	131	135	139	143	147	151	156	160	165	170	175

- ❑ **Autre exemple de l'héritage: Angers à 1h15 de Nantes, une chance pour les habitants de Nantes, si on veut bien admettre la liberté de choix des usagers, une segmentation de la demande low cost / high cost et des limites urbaines atteintes par l'aéroport de Nantes Atlantique.**



❑ Exemple d'aéroports européens saturés, délestage low cost associés

Lecture : Welschap Eindhoven et Rotterdam sont deux aéroports de délestage pour Amsterdam Schipol. Avec une croissance respective de 70 % et de 55 % en 10 ans pour ces deux plateformes.

Aéroports principaux	Pax 2016 (M)	Aéroport low cost	Pax 2016 (M)	Croissance 10 ans	Km/centre capitale
Londres Heathrow	75	Londres Stansted	24	3%	50
Londres Gatwick	43	Londres Luton	15	55%	48
Paris CDG	65	Beauvais	4	113%	85
Paris Orly	29	Vatry	0,1	97%	163
Frankfurt	60	Frankfurt Hahn (1)	2,6	-27%	120
Milano Malpensa	19	Bergamo	11	115%	45
Milano Linate	10				
Barcelone Prat	40	Girone (2)	1,6	-54%	92
		Reus (3)	0,8	-41%	100
Bruxelles	22	Bruxelles Sud Charleroi	7	239%	46
Berlin Tegel	21	Berlin Schonefeld	11	91%	20
Munich	42	Munich Memmingen	1	116%	110
Rome Fuiminico	42	Roma Ciampino	6	14%	12
Amsterdam Schipol	63	Welschap Eindhoven	4,8	70%	108
		Rotterdam	1,7	55%	65

Plan de la présentation :

❑ Les prévisions de transport aérien d'ADP pour la région parisienne

- Ni les limites capacitaires, ni les nuisances ne sont un problème
- Le phénomène low cost est « mercenaire »
- La vision post 2050 : Lille, Metz, Tours reliés à Paris par TGV

❑ Une alternative est-elle souhaitable ? Les limites de la concentration

- Les encombrements routiers
- Les travaux ferroviaires
- La vigueur de la croissance du TA, impact sur la ponctualité
- Les nuisances et la pollution
- Le déséquilibre touristique entre Paris et les territoires
- La sécurité (capacité journalière, survol zone à forte densité de population, le terrorisme)

❑ Une alternative est elle faisable ? A quelles conditions ?

- Le maillage territorial, un atout pour déconcentrer les aéroports urbains
- 1ere condition : maîtriser la croissance à l'aide d'un dispositif de pilotage des prix et de la demande
- 2ième condition : financer les capacités du maillage
- 3ième condition : attirer les compagnies low-cost là où il y a un marché
- **CONCLUSION**

❑ Les conditions pour amorcer la tendance :

Maîtriser le trafic international , moteur de la croissance (3% au des 10 dernières années) par un dispositif de pilotage des prix et de la demande sur les plates-formes où les limites sont atteintes.

- *L'élasticité au prix de la demande de transport aérien court- et moyen-courrier est élevée pour la clientèle touristique : elle se situerait, en valeur absolue, aux alentours de 1,5.*
- *Ceci signifie qu'une diminution du prix de 40 % peut entraîner une augmentation de la demande de 60 %.*
- *dans ces conditions, une augmentation du prix de 2 % peut entraîner une diminution de la demande de 3 % correspondant à la croissance annuelle du trafic international entre 2006 et 2016.*

<https://fr.scribd.com/document/62970219/Les-vertus-cachees-du-low-cost-aerien-Emmanuel-Combe> p.17

❑ Les conditions pour amorcer la tendance :

Maîtriser le trafic international , moteur de la croissance (3% au des 10 dernières années) par un dispositif de pilotage des prix et de la demande sur les plates-formes où les limites humaines sont atteintes.

Départ Arrivée	Dest	2006	2016	Croissance moy
PARIS CDG	DOMESTIQUE	5 202 963	5 853 905	1,25%
	Int EEE	25 458 066	27 836 750	0,93%
	int. extra UE	22 758 753	28 616 436	2,57%
PARIS ORLY	DOMESTIQUE	14 139 212	12 830 545	-0,93%
	Int EEE	5 069 989	11 631 924	12,94%
	int. extra UE	3 976 245	4 749 610	1,94%
PARIS	DOMESTIQUE	19 342 175	18 684 450	-0,34%
	Int EEE	30 528 055	39 468 674	2,93%
	int. extra UE	26 734 998	33 366 046	2,48%
Total général		76 605 228	91 519 170	1,95%
% marché parisien	Dest	2006	2016	
PARIS CDG	DOMESTIQUE	10%	9%	
	Int EEE	48%	45%	
	int. extra UE	43%	46%	
PARIS ORLY	DOMESTIQUE	61%	44%	
	Int EEE	22%	40%	
	int. extra UE	17%	16%	
PARIS	DOMESTIQUE	25%	20%	
	Int EEE	40%	43%	
	int. extra UE	35%	36%	

- ❑ Les conditions pour amorcer la tendance : maîtriser le trafic international ,
moteur de la croissance (3%/an à Paris au cours des 10 dernières années) par
un dispositif de pilotage des prix là où les limites sont atteintes.

Marché	Capacité	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Paris CDG	79	65,9	67,3	68,6	69,97	71,4	72,8	74,3	75,7	77,3	78,8	80,37
Paris Orly	37	31,2	32,2	33,1	34,13	35,2	36,2	37,3	38,4	39,6	40,8	41,98
* hors NDL												
<u>Prix moyen du billet en 2017 en \$</u>					351\$							
					298 €							

1 Une taxe écologique de 2% sur les billets...

2 ...lève 3,6G en 6 ans

Segment	Marché	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Paris CDG	EEE	53	54	55	56	57	58	59	61	62	63	64
Paris Orly	EEE	25	26	27	27	28	29	30	31	32	33	34
Prix moyen du billet en 2017*						298	298	298	298	298	298	298
Augmentation des prix à Orly pour stopper une croissance à 3%						2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Recettes fiscales correspondantes en M€ 2017						508	508	508	508	508	508	507,9
Montant cumulé en M€ 2017						508	1016	1524	2032	2540	3048	3555

* IATA: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-12-08-01.aspx>

3...et stoppe la croissance à Paris

Segment	Capacité	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Paris CDG	79	66	67	69	70	71	71	71	71	71	71	71
Paris Orly	37	31	32	33	34	35	35	35	35	35	35	35

Plan de la présentation :

❑ Les prévisions de transport aérien d'ADP pour la région parisienne

- Ni les limites capacitaires, ni les nuisances ne sont un problème
- Le phénomène low cost est « mercenaire »
- La vision post 2050 : Lille, Metz, Tours reliés à Paris par TGV

❑ Une alternative est-elle souhaitable ? Les limites de la concentration

- Les encombrements routiers
- Les travaux ferroviaires
- La vigueur de la croissance du TA, impact sur la ponctualité
- Les nuisances et la pollution
- Le déséquilibre touristique entre Paris et les territoires
- La sécurité (capacité journalière, survol zone à forte densité de population, le terrorisme)

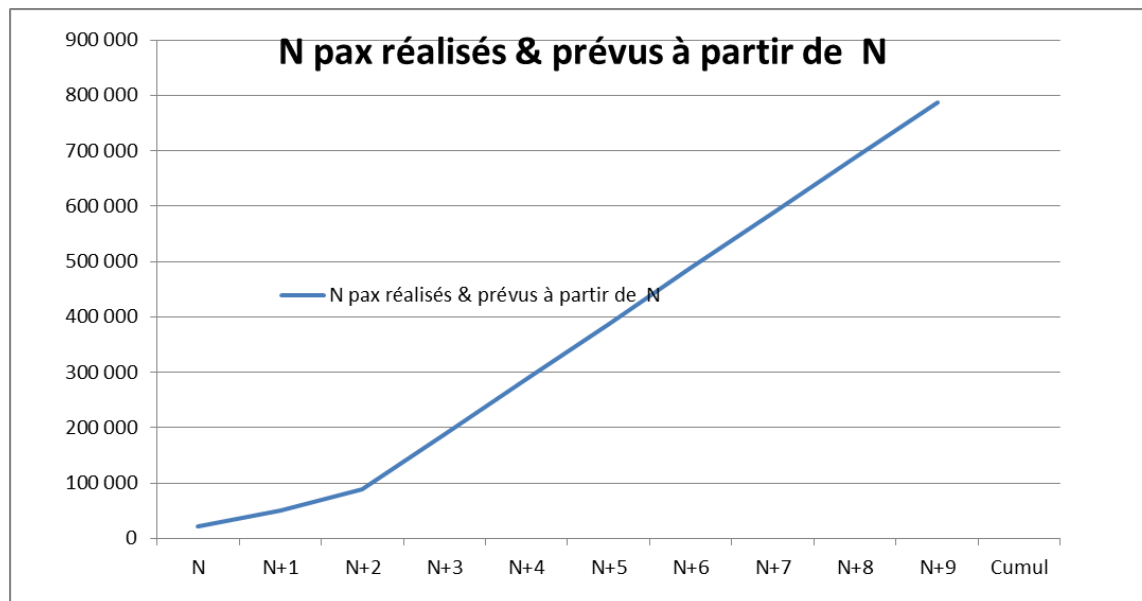
❑ Une alternative est elle faisable ? A quelles conditions ?

- Le maillage territorial, un atout pour déconcentrer les aéroports urbains
- 1ere condition : maîtriser la la croissance à l'aide d'un dispositif d'un dispositif de pilotage des prix et de la demande
- 2ième condition : financer les besoins d'adaptation du maillage
- 3ième condition : attirer les compagnies low-cost dès lors qu'il y a un marché
- **CONCLUSION :**

Financer les infra : 100M€ estimés pour adapter des infrastructures existantes vétustes, renforcer le PCN d'une piste de 2400m et porter la capacité à 4M de pax/an

Tâches	Est. bas en M€	Est. haute en M€
Etude de faisabilité aéroport	0,1	0,1
Maîtrise d'oeuvre projet	0,5	0,5
Dépollution	3,1	9,4
Destruction de la base vie	1,0	1,0
Un rond point	1,0	1,0
Routes	2,0	2,0
Parking voiture	3,4	3,4
Gare routière	0,4	0,4
2 terminaux type Billi équipés capacité 4millions de pax /an	25,1	25,1
Un parking avion	4,3	22,0
Renforcement de la piste	4,0	16,0
Balisage	3,0	5,0
COM & NAV dont acquisition et installation d'un GPS différentiel	2,0	2,0
Miseaux norme des taxiway	4,5	4,5
Pose d'une cloture avec alarme intrusion	2,0	2,0
1 poste sécurité avec videosurveillance + contrôle accès	5,0	5,0
baches souple carburant aux normes/ 15 jours de réserve	2,0	2,0
	63,3	101,3

Financer l'armorçage (ouverture de nouvelles lignes + déficit petit aéroport), estimé à 30M€ pour 700 000pax



Année	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7	N+8	N+9	Cumul
N pax réalisés & prévus à partir de N	21 255	51 123	87 745	187 745	287 745	387 745	487 745	587 745	687 745	787 745	
Couverture 80% max du déficit d'exploitation 5ans max en M€*	0,1	0,3	0,6	1,2	1,8						4,1
armorçage nouvelles lignes: couverture 50% des redevances aéro en M€*	0,2	0,4	0,7	1,4	2,2	2,9	3,7	4,4	5,2	5,9	26,8
	0,3	0,7	1,2	2,6	4,0	2,9	3,7	4,4	5,2	5,9	30,9
* déficit d'exploitation moyen petits aéroport: 8€/pax en 2011											
**redevances aéro moyenne/pax : 15€ en 2011											
Source: rapport n°010207-01 sur les aides d'état pour les aéroports de moins de 700 000 pax											

Estimation du cout d'adaptation des 13 plates-formes du maillage pour absorber la croissance parisienne: 1,6G€

Airport 	Croissance					Couts en Meuros		
		Actuelle	Capa Cible	Emplois créés	Quand	Infra.	Amorcage	Total
CDG	3,00%	79	79					0
Orly	3,00%	30	30					0
Beauvais	3,00%	7	4					0
Chateauroux		0,2	4	4000	2021	50	30	80
Lille	3,00%	2	4		2022	56		56
Reims	3,00%	0	4	4000	2023	100	30	130
Troyes	3,00%	0	4	4000	2024	100	30	130
Chateaudun	3,00%	0	2	2000	2025	100	30	130
Rouen	3,00%	0	2	2000	2026	50	30	80
Vatry	3,00%	2	12	12000	2027	50	24	74
Delestage 1			32			506	174	680
Auxerre	3,00%	0	6	6000	2028	250	30	280
Tours	3,00%	0,5	1	1000	2029	15	21	36
Caen		2	4		2030	97	24	121
Dijon		0	1	1000	2031	25	30	55
Dole			4	4000	2032	97	26	123
Metz-Nancy	3,00%	0	12	12000	2033	294	20	314
Delestage 2			28			778	151	929
Total		123	173	52000		1284	325	1609

❑ CONCLUSION

	Points de vue						
	Couts pour la collectivité et les contribuables	Délai /risque projets aéroports	Riverains usagers des transports terrestres communs	Territoires abandonnés par la république parisienne	Passagers loisirs	Passagers affaire	Sécuritaire
Politique actuelle: pas de politique de délestage . On ne régule pas la logique de concentration et de croissance à Paris, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Bale Mulhouse.	<u>Problème de santé publique</u> aux abords de Orly, Roissy, Nantes, Toulouse, Basle Mulhouse. <u>Contribuable:</u> entre 7 et 9 G€ autofinancé par ADP donc par le contribuable si ADP reste nationalisé	Le délestage d'Orly sur T4 en 2024 prend du retard, les travaux, très complexes dans le contexte de Roissy prennent du retard	Chaque année, des millions de passagers entrants supplémentaires inondent les infrastructures terrestres routières et ferroviaires saturées	Les territoires enclavés ne profitent pas de la croissance du transport aérien. A Roissy, la palette des métiers proposés par Roissy est déséquilibrée et restreinte, elle concerne surtout les transports et la logistique. Les emplois créés avec ce T4 ne bénéficieraient donc que très peu à la population locale. (1)	Les passagers n'ont pratiquement pas le choix. ADP abuse de sa situation monopolistique.	Accentuation des retards à Orly jusqu'en 2024 au plus tôt	Files d'attente en zone publique en période de pointe.
Politique souhaitable et faisable on déleste l'excédent de croissance sur petits aéroports du maillage.	<u>Santé publique:</u> on laisse du temps au temps aux avioneurs pour diminuer le bruit des avions, aux autorités, pour adapter la mobilité terrestre. <u>Contribuable:</u> la création d'un dispositif de taxation des des billets internationaux permet de lever plusieurs Milliards redéployés partiellement sur les aéroports de délestage. Coût nul pour le contribuable.	Des petits aéroports sont beaucoup plus faciles à faire fonctionner. A Orly, début du délestage possible dès la mise en place du dispositif de pilotage des prix en 2020. Transfert du trafic d'Orly sur Roissy pour diminuer le trafic à Orly à 30 Millions.	Délestage des flux touristiques sur d'autres axes que les axes saturés (RER B, l'autoroute A1 et l'A6 en ile de France, rocade à Bordeaux Toulouse)	52 000 créations d'emplois dans les territoires abandonnés par la république parisienne qui ont la chance d'avoir un petit aéroport	A Paris, 13 choix d'aéroports possibles + ADP. A Nantes, Bordeaux, Toulouse, Bale Mulhouse, 2 choix minimum dont un low cost.	Rétablissement de la ponctualité à Orly avec délestage du low cost dès cette année	Répartition du risque "file d'attente" en zone publique sur + 20 aéroports en métropole

❑ Proposition de pétition pour une politique de délestage aéroportuaire dans les territoires abandonnés

Alors que l'Etat encore propriétaire d'ADP s'apprête à investir entre 7 et 9 milliards d'euros dans un nouveau terminal qui va permettre à Roissy Charles de Gaulle de passer à une capacité annuelle de 140 millions de passagers par an à l'horizon 2035, notre pétition s'adresse aux citoyens français qui souffrent des excès du trafic aérien aux abords des grandes métropoles (Paris, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Mulhouse) et aux Français (es) des territoires abandonnés par la République parisienne. A l'absence d'intervention de l'ETAT français dans le domaine aéroportuaire depuis la loi Notre, Paris mis à part, nous opposons la faisabilité d'un dispositif fiscal imposé aux aéroports riches, asphyxiants et ou asphyxiés (Orly, Roissy, Nantes Atlantique, Bordeaux, Toulouse, Bale Mulhouse) à triple effet:

1 on donne coup d'arrêt à la croissance du trafic sur ces aéroports pour donner 15 ans à l'adaptation des projets de mobilité terrestre à Paris, Toulouse, Bordeaux et au développement d'avions de transport moins dangereux pour la santé

2 on redéploie les crédits levés sur une trentaine d'aéroports situés dans les territoires abandonnés par Paris ,

3 on accueille sur ces aéroports l'excédent de trafic parisien, nantais, bordelais , toulousain et alsacien

Ce qui permet de créer des milliers d'emplois dans les territoires.

Si vous soutenez cette vision, signez la pétition , partagez la sur les réseaux sociaux et adressez la lettre adressée à votre député prénom.nom@@assemblee-nationale.fr

ANNEXE UE 2014/C 99/03

- Lorsqu'un financement public constitue une aide d'État, la Commission européenne considère que, dans certaines conditions, certaines catégories d'aides en faveur d'aéroports régionaux et de compagnies aériennes utilisant ceux-ci peuvent être justifiées, notamment en vue du développement de nouveaux services et de la contribution à l'accessibilité et au développement économique à l'échelle locale.
- **Les aides au fonctionnement** en faveur des aéroports régionaux peuvent être déclarées compatibles conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité ; durant une période transitoire de 10 ans. En ce qui concerne, toutefois, les aéroports dont le trafic de passagers annuel est inférieur à 700 000 personnes, la Commission réexaminera après quatre ans les perspectives de rentabilité de cette catégorie d'aéroport.
- En tout état de cause, le montant d'aide maximum pouvant être autorisé durant l'ensemble de la période transitoire sera limité à 50 % du déficit de financement initial sur une période de dix ans [\(93\)](#). Si, par exemple, le déficit de financement annuel moyen d'un aéroport donné au cours de la période 2009-2013 s'élève à 1 million d'EUR, le montant maximal de l'aide au fonctionnement que cet aéroport pourrait recevoir en tant que somme forfaitaire ex ante serait de 5 millions d'EUR (50 % x 1 million x 1) sur dix ans. Aucune aide au fonctionnement supplémentaire ne sera jugée compatible en ce qui le concerne.

ANNEXE UE 2014/C 99/03

La nécessité d'un financement public en faveur d'investissements dans des infrastructures variera, eu égard au niveau élevé des coûts fixes, selon la taille de l'aéroport. Elle sera en principe plus importante pour les aéroports plus petits.

Le tableau suivant résume les intensités d'aides maximales autorisées en fonction de la taille de l'aéroport, telle que définie d'après le nombre annuel de passagers :

Taille de l'aéroport définie en fonction du trafic moyen de passagers (nombre de passagers par an)	Intensité maximale des aides à l'investissement
--	---

>3 à 5 millions:	25 % max.
------------------	-----------

1 à 3 millions de passagers:	50 % max.
------------------------------	-----------

< 1 million de passagers:	75 % max.
---------------------------	-----------

- Étant davantage susceptibles de fausser la concurrence, les aides suivantes doivent toujours faire l'objet d'une notification individuelle : aides à l'investissement en faveur de la construction ou du développement d'un aéroport situé à une distance de 100 kilomètres ou à 60 minutes en voiture, bus, train ou train à grande vitesse d'un aéroport existant.