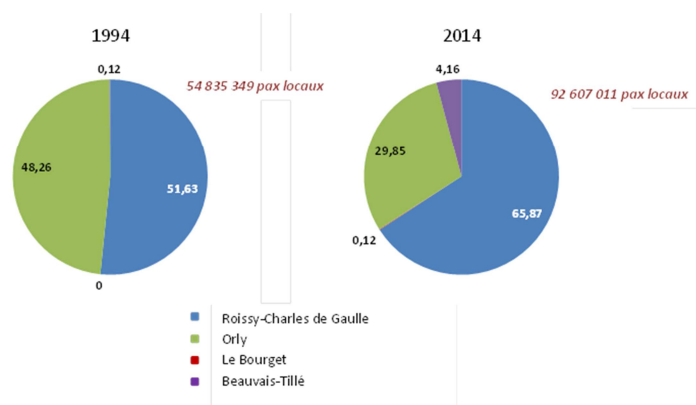


Région Ile-de-France

La mission n'a rencontré qu'une partie des acteurs aéroportuaire en région Ile-de-France de sorte que la présente fiche ne rassemble que les informations recueillies lors des auditions.

Le maillage régional d'aéroports

Répartition du trafic de passagers¹ (%) en 1994 et 2014



Laurent Terral - IFSTTAR-École des Ponts-Université Paris-Est-Marne-la-Vallée – Joséphine Chevalier – CGET – données source DGAC

Si, en 1994, le trafic aérien régional de passagers commerciaux se répartissait à parts égales entre Paris-Charles de Gaulle (Paris-CDG) et Paris-Orly, en 2014, Paris-CDG concentrait les deux-tiers du trafic régional. Cette évolution s'explique par le choix de faire de Paris-CDG un *hub* intercontinental.

Le système d'Aéroports de Paris se caractérise par la spécialisation de ses plateformes : l'accueil des gros porteurs est concentré à CDG tandis qu'Orly est plus spécialisé dans l'accueil d'avions moyen-courriers. Le Bourget est le premier aéroport d'affaires français et européen. Avec une capacité de 80 millions de passagers, Paris-CDG accueille aujourd'hui moins de 70 millions de passager mais présente des signes de saturation aux heures de pointes. Néanmoins, selon ses dirigeants, la plateforme ne présente pas de problèmes de capacité aussi bien au niveau des pistes (4) que des terminaux (9).

Bien que situé en région Hauts de France, l'aéroport de Beauvais-Tillé s'est développé comme une plateforme de desserte de la région francilienne et les passagers qui l'empruntent ont majoritairement pour origine-destination l'Île-de-France².

L'aéroport de Beauvais-Tillé est le 10^e aéroport français, après Nantes. Profitant du nouveau cadre de la libéralisation du transport aérien européen, l'aéroport s'est appuyé sur la compagnie Ryanair à partir de 1997. Entre 1998 et 2004, son trafic est passé de 0,25 à 1,5 million de passagers puis à 4 millions en 2014. Son trafic repose sur les compagnies à bas coûts, majoritairement Ryanair (à 83% selon l'exploitant). L'emport moyen est le premier de France métropolitaine avec 151 passagers pas avion.

L'activité de Beauvais est caractérisée par une forte saisonnalité, la différence de trafic étant de 45% entre février et août. Avec des coûts de touchée très bas, l'aéroport équilibre ses comptes grâce à ses recettes extra-aéronautiques, particulièrement celles provenant de la desserte par bus de Paris-Porte Maillot.

¹ Passagers locaux, c'est-à-dire hors passagers en transit

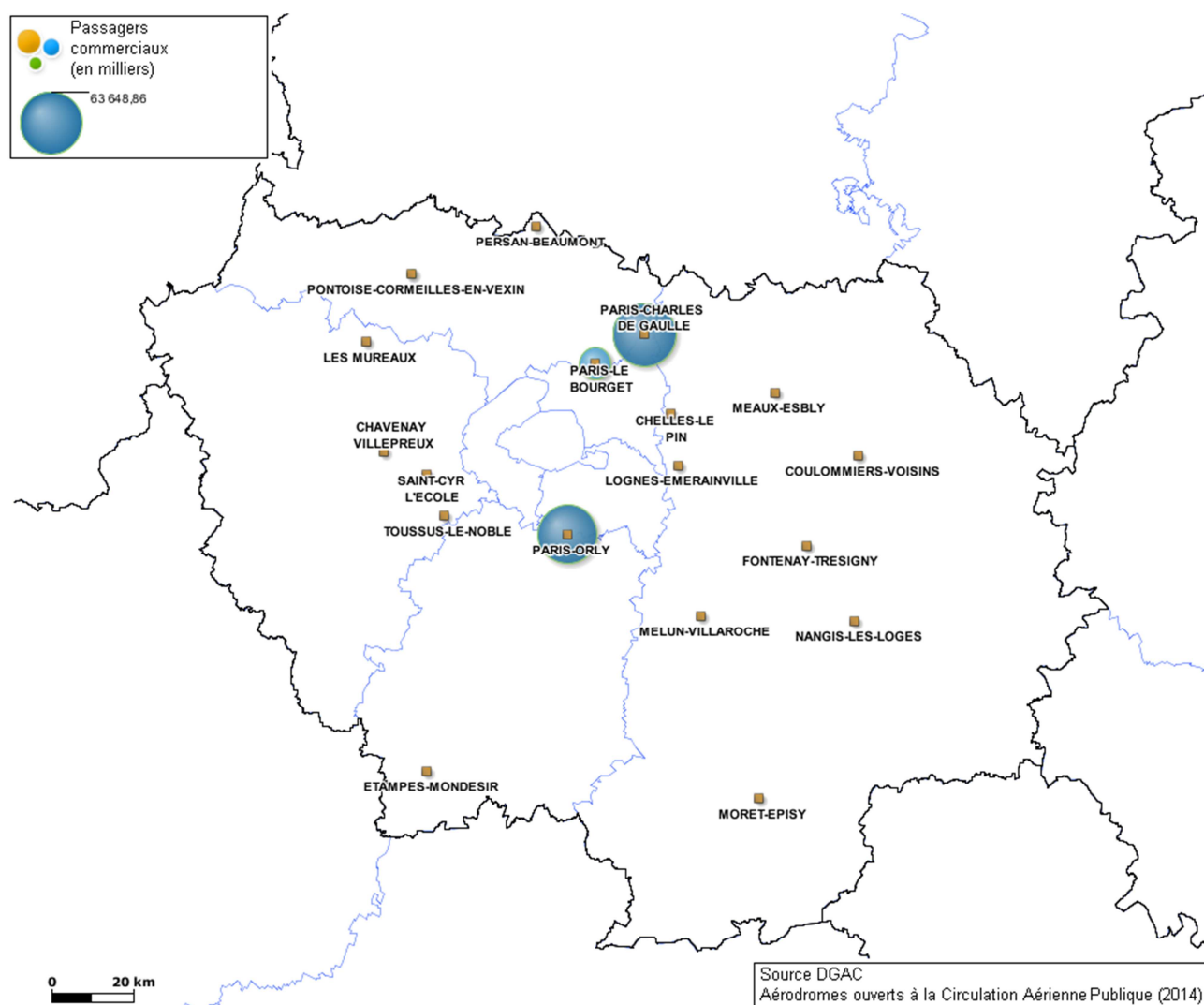
² L'étude BIPE 2015 concernant l'aéroport de Beauvais indique que 51% des passagers à l'export proviennent de l'aire de chalandise de la région Île-de-France.

Beauvais ne se considère pas en compétition avec Paris-Charles-de-Gaulle ou Paris-Orly mais avec des aéroports européens partageant ce profil « low-cost ». Cependant, il appréhende le risque de concurrence avec Paris-Charles-de-Gaulle dans le cadre de l'évolution de la stratégie de Ryanair.

Caractéristiques des principaux aéroports de la région Ile-de-France

Aéroports	Propriétaires et exploitants en 2016	Evolution des trafics entre 1994, 2004 et 2014			Part du trafic bas-coûts 2014	Liaisons à Paris
		Trafic pax locaux 1994	Trafic pax locaux 2004	Trafic pax locaux 2014		
Aéroports franciliens						
Paris-Charles-de-Gaulle	Propriétaire et exploitant : Aéroports de Paris (ADP)	28 342 363	50 951 285	63 648 861		
Paris-Orly	Propriétaire et exploitant : Aéroports de Paris (ADP)	26 492 986	24 049 345	28 842 137		
Beauvais-Tillé	Propriétaire : syndicat mixte (CR, CD 60, CA Beauvaisis) Exploitant : société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB) : CCI Oise (51%), Transdev (49%)	64 917	1 427 615	4 023 363	99%	
Aéroports d'aviation d'affaires et d'aviation générale						
Le Bourget	Propriétaire et exploitant : Aéroports de Paris (ADP)			116 013		

Carte des aérodromes de la région Ile-de-France



Quelques enjeux du maillage régional

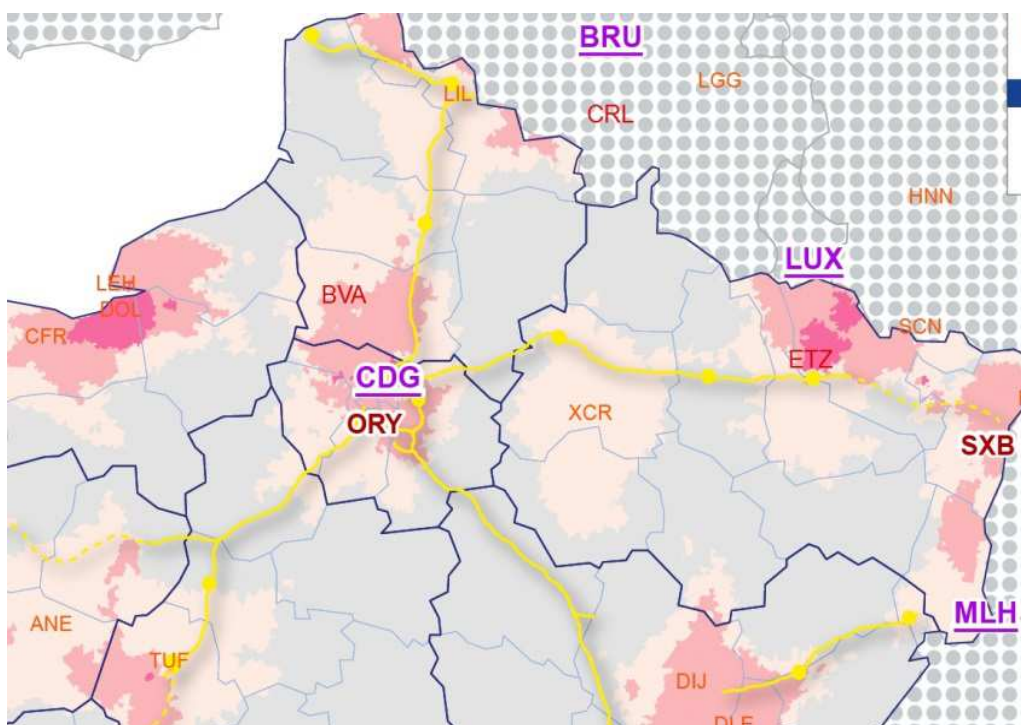
Le hub de Paris-CDG croissant moins que ses concurrents internationaux, le contrat de régulation économique (CRE 3 2016-2020) prévoit une baisse des redevances sur le long-courrier tandis que les redevances atterrissage ont augmenté de 130 % pour les petits porteurs en 2016.

En augmentant les coûts des redevances sur le marché intérieur, cette mesure ne va pas dans le sens d’une réduction des coûts de touchée du maillage français, qui conditionne la compétitivité de nos territoires et fragilise un peu plus les liaisons sous obligation de service public vers les villes le plus enclavées. Au final, cette mesure est de nature à alourdir la charge des collectivités locales qui financent ces liaisons.

La mission recommande un retour en 2017 aux tarifs initiaux dont bénéficiaient les petits porteurs.

La mauvaise accessibilité de l’aéroport de Paris-CDG est un sujet majeur de l’avenir de la plateforme. Le projet de loi CDG-Express a été adopté bien que le financement de l’infrastructure visant à améliorer l’accessibilité en transports en commun depuis Paris pose toujours question. La réalisation du métro du grand Paris devrait être de nature à améliorer l’accès à l’aéroport à partir du centre-ville (ligne 14-ligne 17) en 2024.

Janvier 2017



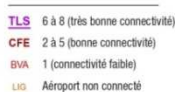
RECouvreMENTS DES AIRES D'ATTRACTION DES AÉROPORTS FRANÇAIS ET FRONTALIERS

Nombre d'aéroports français et frontaliers situés à 60 minutes ou moins Par commune



Temps de parcours entre aéroports français et communes : Outil Insee "Métrix", distance temps sur le réseau routier (trafic estimé en heures pleines).
 Temps de parcours entre aéroports frontaliers et communes : Outil Open Source Routing Machine sur données Open Street Map.

Nombre de hubs avec lesquels l'aéroport a des liaisons aériennes quotidiennes



Réseau des lignes à grande vitesse

