

**GÉO / Thème 2 : Des
territoires inégalement
intégrés dans la
mondialisation, en fonction
des décisions publiques et
des stratégies des
entreprises**

**Sujet d'étude : L'aéroport de Paris-Charles de
Gaulle, un hub au cœur des échanges
européens**

Document 1 : Présentation de l'aéroport de Paris-CDG

Inauguré en 1974 sur la commune de Roissy-en-France, à cheval sur trois départements (la Seine-Saint-Denis, le Val-d'Oise et la Seine-et-Marne), l'aéroport de Paris-CDG est situé à 30km de Paris. Premier aéroport français, il est devenu le deuxième aéroport européen pour le nombre de passager et le premier pour le fret.

La libéralisation du transport aérien en Europe est considérée comme achevée depuis avril 1997. En effet, toute compagnie européenne homologuée peut proposer des vols sur n'importe quelle liaison, aussi bien entre deux pays qu'au sein de chaque pays membre, à des prix qui doivent résulter en principe du libre jeu des forces concurrentielles du marché.

Cette libéralisation du transport aérien a conduit au développement rapide des vols avec correspondance, dont le corollaire est la formation, chez tous les grands transporteurs, de réseaux en étoile faisant transiter une part importante du trafic par des aéroports servant de plaques tournantes (hubs). Il s'agit, via une base centrale (le hub), d'organiser des liaisons entre différentes villes au moyen de correspondances. L'intérêt est de multiplier les liaisons entre différents points et d'optimiser ainsi le remplissage des avions.

Chaque grand hub européen est dominé par une compagnie nationale. En France, les vols long-courriers internationaux ont été transférés d'Orly vers l'aéroport Paris-CDG.



Chiffres clés

Situation : 30 km au nord de Paris

Nombre de passagers (2018) : 72,2 millions
(10e rang mondial, 2e en Europe derrière Londres)

Passagers internationaux (2018) : 65,4 millions

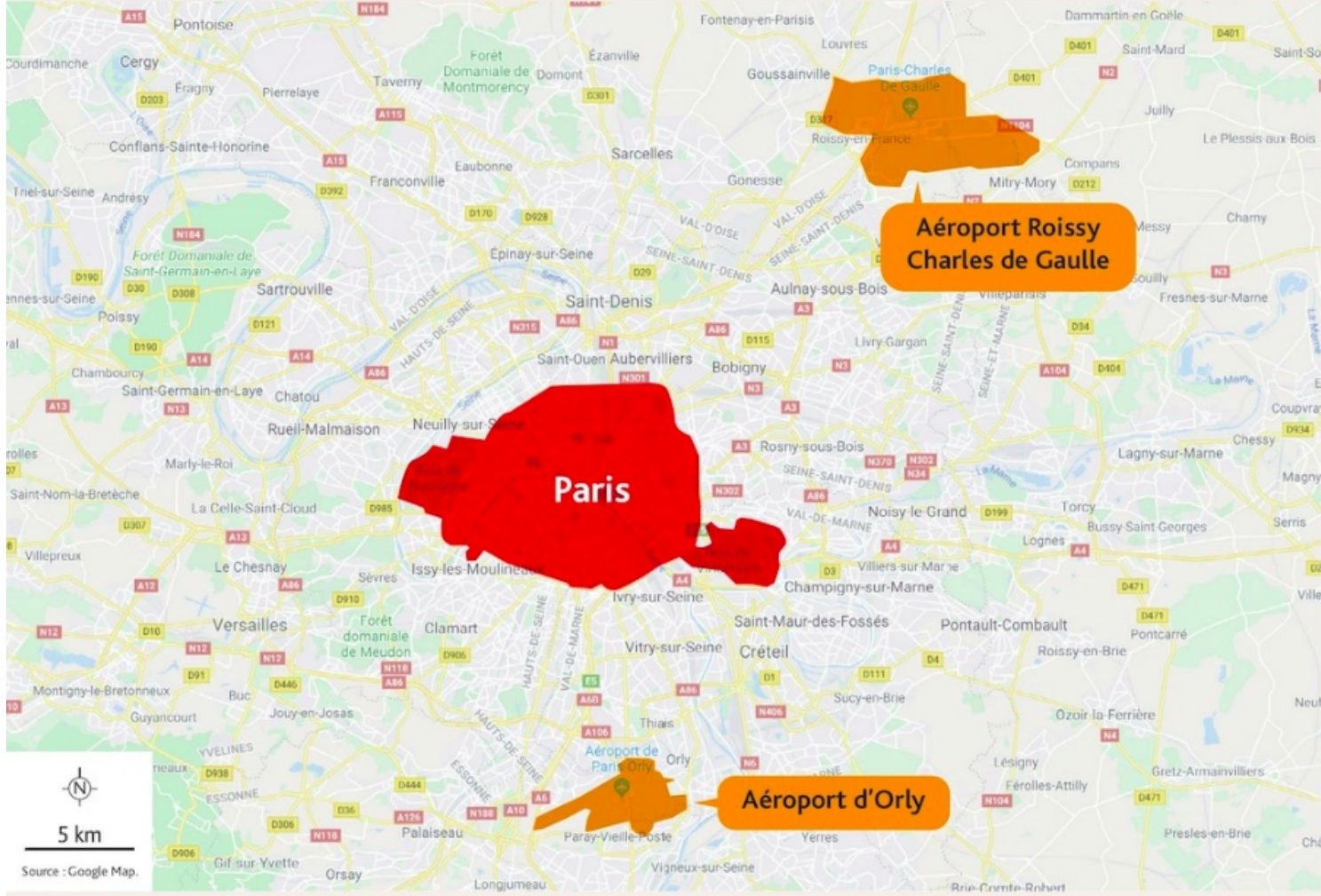
Fret : 2,1 millions de tonnes (11e rang mondial, 2e en Europe derrière Francfort)

Mouvement d'avions commerciaux (2018) : 480 000

Mouvements d'avions non commerciaux (2018) : 7 145

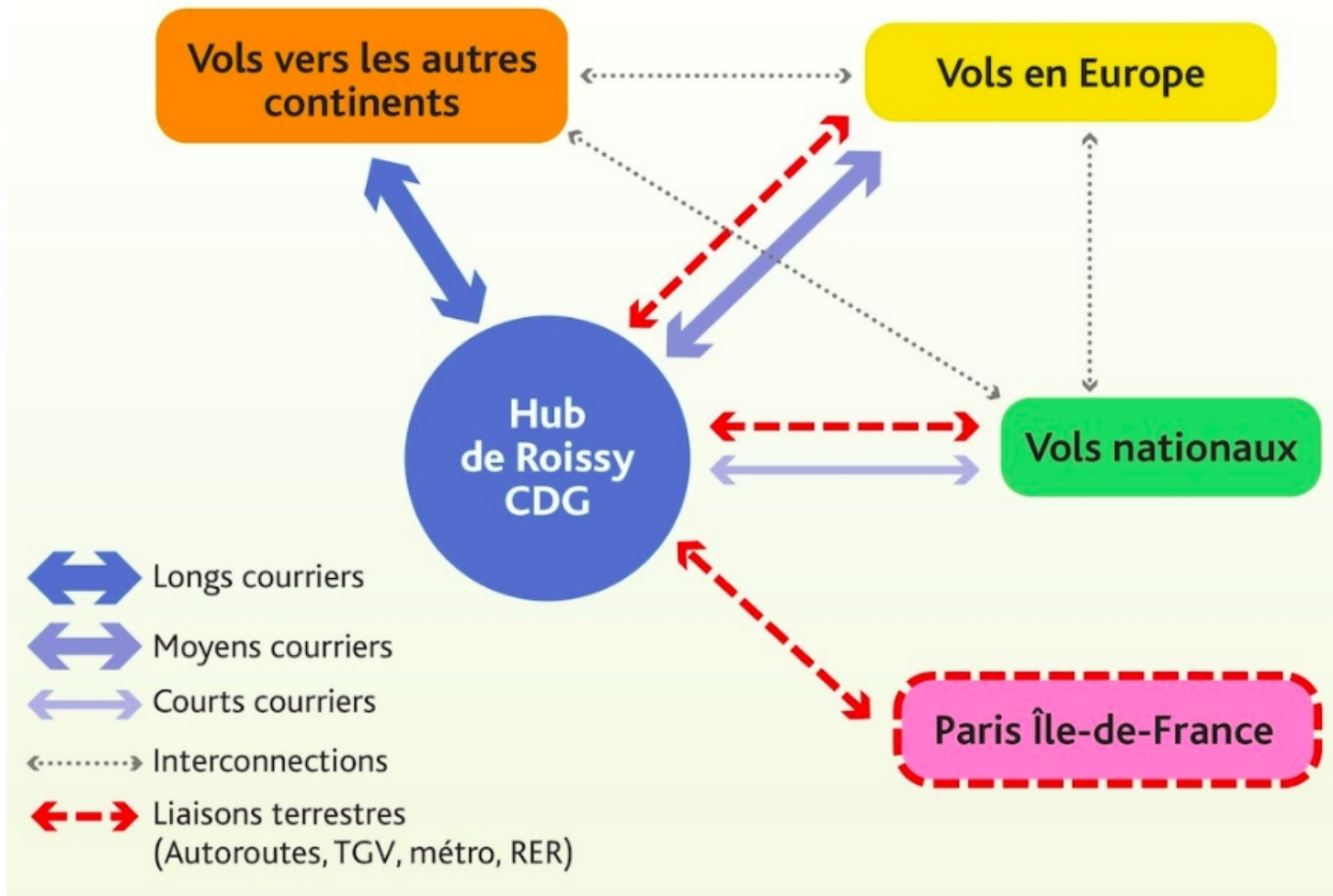
Nombre de compagnies aériennes présentes : 155

Infrastructures : 3 terminaux et 4 pistes



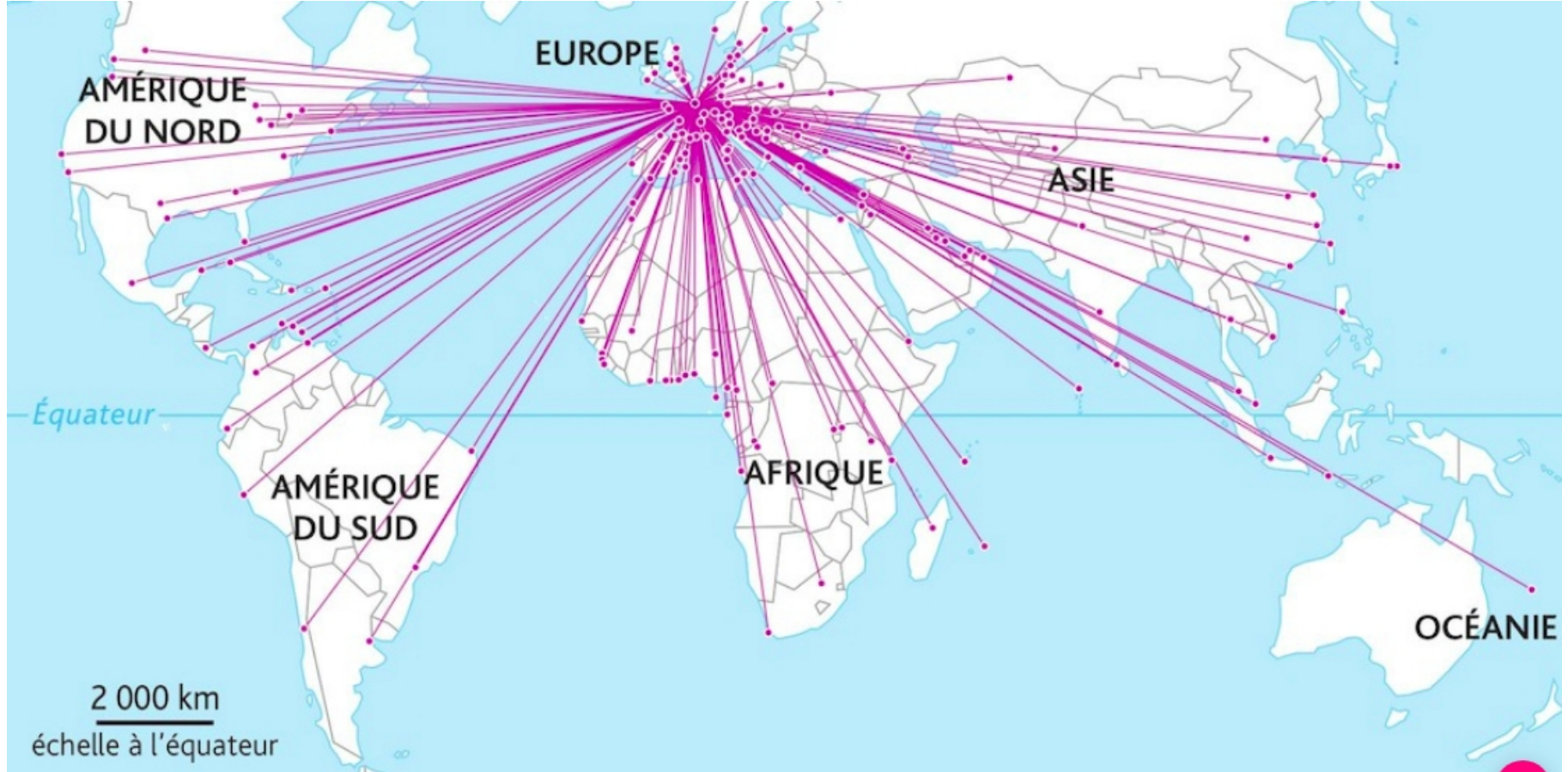
Sources : Manuels d'Histoire-Géographie-EMC, Terminales technologiques, Hachette (p. 190-191) et Nathan (p. 170), 2020 + *La dérégulation du transport aérien en Europe*, Corinne Fayolle, article mis en ligne sur Cairn.info le 01/12/2008, consulté le 09/07/2020

Document 2 : Le fonctionnement du hub de Roissy



Source : Manuel
d'Histoire-Géographie-
EMC, Terminales
technologiques, Hachette
(p. 192)

Document 3 : Roissy, le hub d'Air France



Air France dessert 186 destinations dans 98 pays à travers le monde et transporte 50 millions de passagers chaque année grâce à une flotte de 207 avions. La compagnie fait partie de l'Alliance Skyteam.

Véritable ouverture sur le monde au départ de l'Europe, le hub d'Air France à Paris-Charles de Gaulle constitue le cœur battant du réseau de la compagnie : près de 6 500 personnels Air France, 100 000 clients chaque jour dont plus de la moitié en connexion sur 25 000 opportunités de correspondances hebdomadaires. Reconnu comme le hub le plus puissant d'Europe, Air France ne cesse d'investir et de tirer parti de ses atouts pour améliorer sa performance opérationnelle.

Inauguré le 31 mars 1996 avec un vol à destination de Genève, le hub d'Air France n'a cessé de se réinventer pour offrir ce qu'il y a de mieux à ses clients. Cette recherche permanente de la performance pour ses clients se traduit par la mise en place de nouvelles plages ho-

raires en ce premier trimestre 2017. Organisée en 7 plages de rendez-vous cadencées tout au long de la journée, cette révision permet à Air France une augmentation du trafic, tout en garantissant un accès à l'aéroport plus fluide, grâce à une meilleure répartition de l'activité sur la journée. Cette remarquable organisation permet à la compagnie d'assurer 60 vols par heure. Le centre de contrôle du hub d'Air France, au cœur de la gestion des flux, assure avec une précision absolue les quelque 1 000 arrivées et départs quotidiens des vols Air France à Paris-Charles de Gaulle. Pour faire face au nombre grandissant de clients, Air France a su passer de 1 886 correspondances en 1996 à 25 000 possibilités en 2016.

« Air France à Paris-Charles de Gaulle, le hub le plus puissant d'Europe », Direction de la Communication Air France, 2017.

Document 4 : Un pôle économique et social de grande ampleur

Avec 234 700 salariés dans 47 200 établissements, la place aéroportuaire de Roissy, et ses annexes, est un des premiers pôles d'emplois d'Ile-de-France. Ils sont spécialisés principalement dans quatre filières : services aéroportuaires et aéronautiques, transport-logistique, commerce international et tourisme.

Le tourisme y occupe ainsi 10.600 salariés dans 3.200 établissements offrant un potentiel de 11.600 chambres d'hôtel et réalisant 2,6 millions de nuitées par an. Ceci en fait le second pôle hôtelier d'Ile de France, du fait de la présence en particulier de grandes chaînes internationales (Pullmann, Hilton, Sheraton, Novotel, Ibis).

Le commerce y occupe 38.600 salariés, dont 19.100 dans le commerce de gros, dans 9 200 établissements. [...] Le centre commercial Aéroville, inauguré en 2013, s'étend sur 84 000 m². Troisième plus important centre commercial régional, il comprend un hypermarché, 200 boutiques, des restaurants et un multiplexe de cinémas qui accueillent 8,6 millions de visiteurs par an.

Source : *Roissy Charles de Gaulle, une plateforme aéroportuaire européenne et mondiale de premier plan*, <https://geoimage.cnes.fr>, consulté le 10/07/2020.

Document 5 : La zone de fret : 90 % du fret aérien français

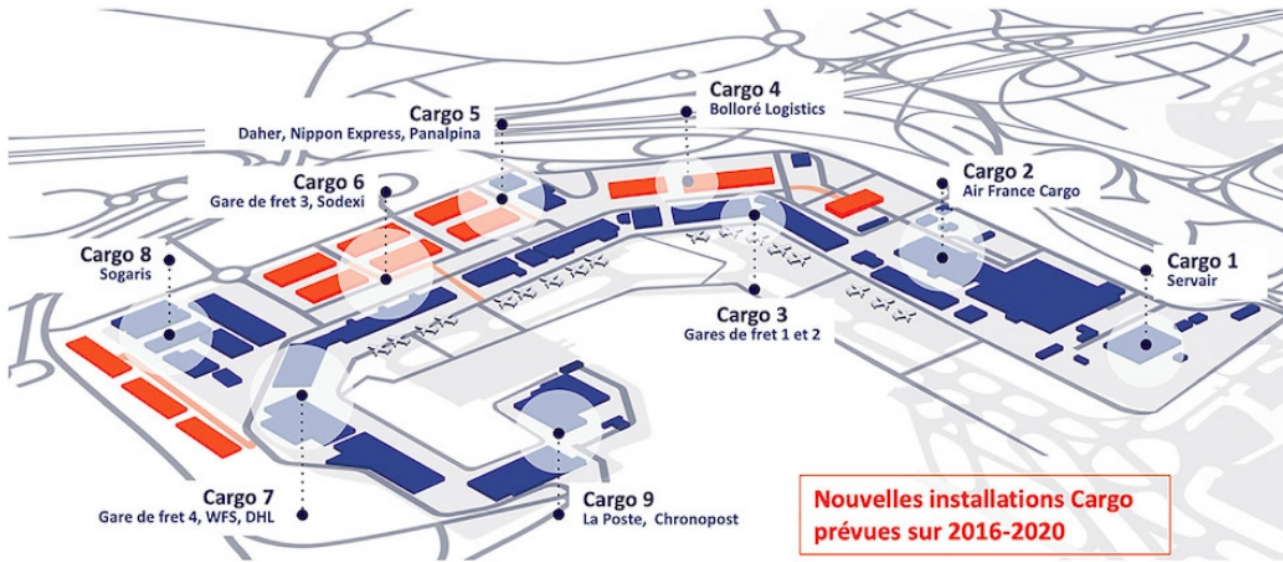
Si la firme Fedex s'est installée à l'écart, Roissy est doté d'une très grande plateforme de fret spécialisée au pied des pistes sud comme l'illustre le document. Du haut en bas de celle-ci se trouvent les zones de fret 1 (trois avions en stationnement), de fret 2 (toit alternant fines bandes grises et blanches), de fret 3 (position oblique), de fret 4 et 5 (orientées nord/sud avec quatre avions) et enfin de fret 6 et 7 au sud.

Au total, ce dispositif dédié aux avions cargos couvre 300 hectares, dispose de 500 000 m² de bâtiments et de 69 points de stationnement. A elle seule, Air France Cargo est dotée d'une gare de fret ultra-moderne de 130 000 m². Ces extensions successives s'expliquent et accompagnent le boom du trafic cargo qui passe entre 2000 et 2017 de 1,4 à 2 millions tonnes par an (+ 43 %). Cet essor est directement lié à la mondialisation de la production et des échanges dans le cadre d'une division internationale du travail sans cesse plus poussée.

Ces installations permettent à l'aéroport de Roissy d'être le premier aéroport de fret en France (90 % du fret aérien national) et en Europe [2ème depuis 2018] grâce une capacité traitement de 3,6 millions de tonnes. Les principales compagnies qui y opèrent sont Air France-KLM Cargo, La Poste, qui s'y installe en 2003, Géodis Euromatic, Bolloré Logistics et France Handling.

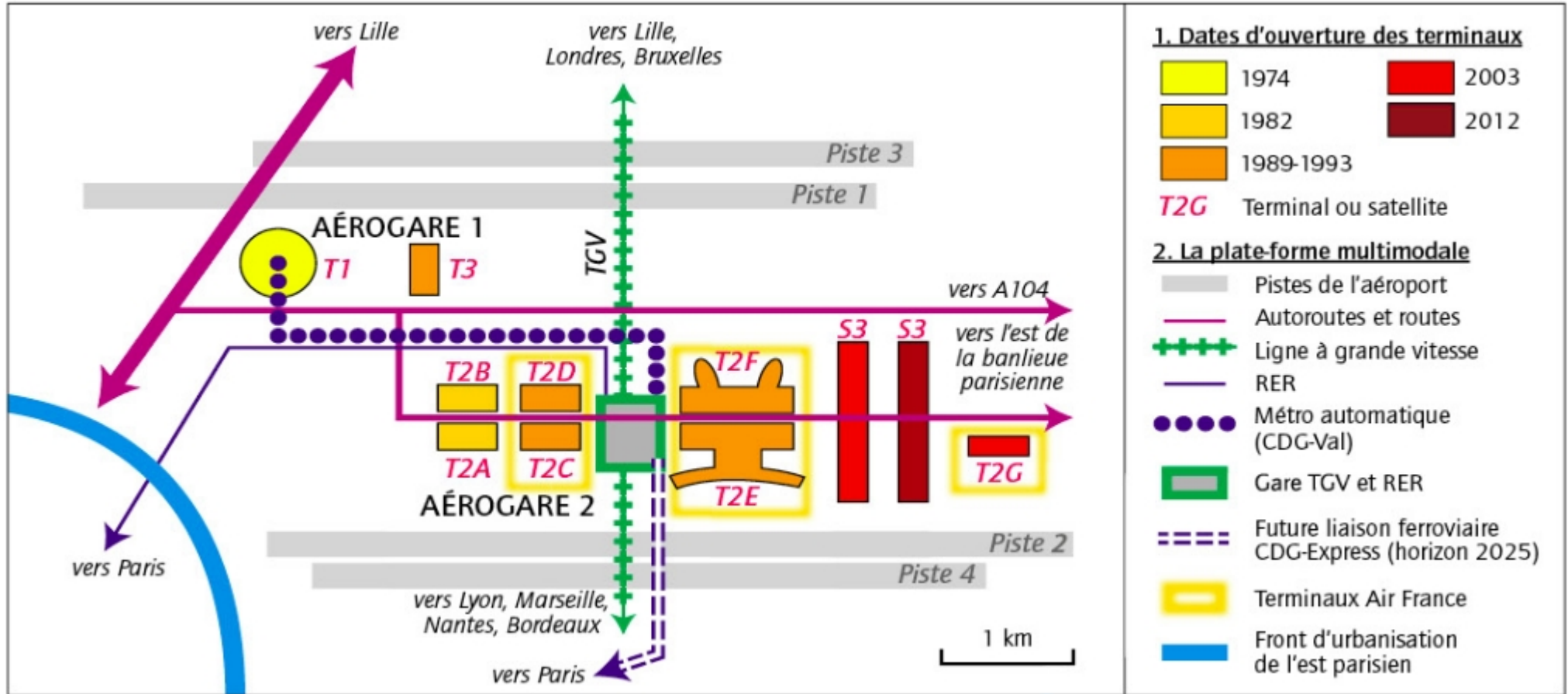
L'importance des opérations de réception/ envoi et des opérations de dédouanement explique la présence sur Roissy ou à proximité immédiate (Mitry-Mory, Villepinte...) des plus grands commissionnaires de transport mondiaux (DHL, Calberson, Danzas, DHL, Nippon Express, Kuehne et Nagel, UPS, TNT, SDV ou UTI...). Au total, la fonction logistique pèse d'un poids considérable en employant 30 300 salariés dans 2 100 établissements. Le pôle de Roissy dispose globalement de 17 zones logistiques couvrant 1 000 hectares, soit 20 % du potentiel régional francilien.

Source : *Roissy Charles de Gaulle, une plateforme aéroportuaire européenne et mondiale de premier plan*, <https://geoimage.cnes.fr>, consulté le 10/07/2020.



Sources : Manuel d'Histoire-Géographie-EMC, Terminales technologiques, Hachette (p. 194) et *Roissy Charles de Gaulle, une plateforme aéroportuaire européenne et mondiale de premier plan*, <https://geoimage.cnes.fr>, consulté le 10/07/2020.

Document 6 : Roissy-CDG, à la jonction de multiples moyens de transports



Source : Manuels d'Histoire-Géographie-EMC, Terminales technologiques, Nathan (p. 172), 2020

Document 7 : La multimodalité avion-TGV

Air France capte [...] des trafics en correspondance train/avion grâce à la présence, au cœur de son hub, de la gare Aéroport Paris-Charles de Gaulle desservie par TGV, par Thalys vers Bruxelles, ainsi que par le réseau express régional (RER). Un accord de partenariat entre Air France et la SNCF permet aux deux entreprises de proposer des correspondances directes entre les escales de la compagnie et les gares suivantes : Angers, Le Mans, Strasbourg, Lille Europe, Lyon-Part-Dieu, Nantes, Poitiers, Tours-Saint-Pierre-des-Corps.

« Air France à Paris-Charles de Gaulle, le hub le plus puissant d'Europe »,
Direction de la Communication Air France, 2017.

Document 8 : Les 5 premières plateformes aéroportuaires pour le fret (2018)

Monde		
Classement	Aéroports	Fret (en millions de tonnes)
1	Hong Kong (Chine)	5,1
2	Memphis (États-Unis)	4,4
3	Shanghai (Chine)	3,7
4	Incheon-Séoul (Corée du Sud)	2,9
5	Anchorage (États-Unis)	2,8

Europe			
Classement	Aéroports	Fret (en millions de tonnes)	Rang mondial
1	Francfort (Allemagne)	2,17	13 ^e
2	Paris-Charles-de-Gaulle (France)	2,15	14 ^e
3	Londres-Heathrow (Royaume-Uni)	1,77	18 ^e
4	Amsterdam-Schiphol (Pays-Bas)	1,73	19 ^e
5	Leipzig (Allemagne)	1,22	26 ^e

L'antenne, 2019.

Source : Manuels d'Histoire-Géographie-EMC, Terminales technologiques, Hachette, 2020 (p. 194)

Document 9 : Fret aérien, une rude concurrence en Europe

Cinquième aéroport cargo en Europe, Leipzig-Halle lance l'aménagement de nouvelles installations dédiées au fret. Au cours des prochaines années, la plateforme aéroportuaire prévoit d'investir 500 millions d'euros. Au cours des douze dernières années, le trafic cargo de l'aéroport de Leipzig-Halle a été multiplié par dix. Avec 1,22 million de tonnes l'an passé, la plateforme allemande se classe désormais à la cinquième position européenne après Francfort, Paris-CDG, Londres-Heathrow et Amsterdam-Schiphol. Si la présence du hub européen de DHL Express explique cette croissance, Leipzig-Halle compte également une cinquantaine de compagnies cargo dont Volga Dnepr et AirBridgeCargo.

Face à ce développement, son gestionnaire Mitteldeutsche Flughafen, dont le premier actionnaire est le land de Saxe, a décidé d'étendre ses installations. Représentant un investissement de 500 millions d'euros, cette extension comprend l'aménagement d'un nouveau hub cargo dans sa partie Nord composé de nouvelles aérogares, zones logistiques et de bureaux. Cet investissement s'ajoute aux 230 millions d'euros engagés par DHL Express fin 2016 pour augmenter les capacités de son hub inauguré l'an passé. À l'issue du premier semestre, le trafic fret de Leipzig-Halle s'est élevé à 610.000 tonnes (+ 0,5 %) après une progression de plus de 7 % en 2018. À l'origine de plus de 10.000 emplois directs, l'aéroport intervient également dans le transport aérien de passagers avec un trafic de 2,57 millions de voyageurs l'an passé.

Érick Demangeon, <https://www.lantenne.com/>, 23 octobre 2019, consulté le 10/07/2020

Document 10 : le projet CDG Express

Relier l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle au centre de Paris en 20 minutes, tel est le projet ambitieux qui doit voir le jour en 2024. Un chantier qui est loin de faire l'unanimité.

Depuis une vingtaine d'années, un grand nombre de dessertes ferroviaires dédiées ont été mises en place par une dizaine d'aéroports internationaux : Heathrow Express, Gatwick Express ou Stansted Express à Londres, Flytoget à Oslo, Arlanda Express à Stockholm, Airport Express Train à Hong Kong, KLIA Express à Kuala Lumpur et Air Train à Brisbane.

En France jusqu'à présent, pour se rendre de Paris à l'aéroport de Roissy par le rail, il fallait emprunter le RER B et le plus souvent s'arrêter dans de nombreuses gares avant d'arriver à bon port. Il sera désormais possible, à partir de 2024, d'effectuer directement ce trajet en 20 minutes, alors qu'il est actuellement compris entre 30 et 50 minutes. [...]

Le 1er janvier 2024, date prévue de mise en service commerciale, le *CDG Express* partira de la gare de l'Est dans le X^{ème} arrondissement de la capitale, pour desservir le terminal 2 de l'aéroport de Roissy. Côté pratique, cette liaison fonctionnera 365 jours par an, avec 76 parcours quotidiens dans chaque sens, soit un train toutes les 15 minutes entre 5h00 et 23h59.

Quant au prix prévu pour emprunter ce nouveau système, il apparaît quelque peu exorbitant, 24 euros l'aller simple, quand un billet de RER coûte une dizaine d'euros ; un trajet également inclus dans le forfait Pass Navigo. [...]

A l'origine de ce projet né en 2011, la nécessité de faciliter et de rendre plus accessible la desserte de Paris. Première ville touristique au monde, la capitale et sa région ont d'ailleurs accueilli en 2018 un nombre de touristes record avec 35 millions d'arrivées hôtelières, selon le bilan annuel du Comité régional du tourisme, soit plus d'un touriste par seconde.

Jusqu'à présent, que ce soit pour les touristes ou les Franciliens, rejoindre l'aéroport depuis la gare du Nord (la première en Europe en termes de trafic avec plus de 200 millions de passagers par an) ressemble bien souvent à un parcours du combattant, d'autant que la signalétique est non-internationalisée. Par ailleurs, 90 000 personnes travaillent à l'aéroport de Roissy, l'un des dix plus grands du monde, et plus de 100 000 passagers y atterrissent quotidiennement.

Le tracé retenu est loin de faire l'unanimité : il vise à séparer les lignes du *CDG Express* de celles du RER B, il comprendra 7 kilomètres de voies nouvelles à partir de Mitry-Mory en Seine-et-Marne pour rejoindre l'aéroport. [...]

Certains fustigent un « train des riches », réservé aux passagers aériens, et qui ne s'arrêtera pas dans des communes mal loties. D'autres craignent que les travaux ne perturbent trop les lignes de trains de banlieue au nord de Paris, en particulier le RER B qui voit passer dans ses rames 900 000 usagers par jour. [...]

Document 11 : L'agrandissement de Paris-CDG



Source : Manuels d'Histoire-Géographie-EMC, Terminales technologiques, Hachette, 2020 (p. 193)