

LES GRANDS AERPORTS DU NORD-OUEST EUROPEENS

I- Les équipements :

1-Equipement des cinq premiers aéroports européens en 2000.

	Londres-Heathrow	Francfort	Paris-Charles-de-Gaulle	Paris-Orly	Amsterdam
Hôtels (dans un rayon de 5 km)	12 (dont six 4**** et plus), 4 043 chambres	3 (dont deux 4**** et plus), 1 725 chambres	7 (dont 3**** et plus), 1 807 chambres	3 847 chambres	8 (dont 7**** et plus), 2 272 chambres
Equipement de conférence et capacité	42 salles 876 personnes	70 salles 3 373 personnes	30 salles 467 personnes	18 salles 240 personnes	50 salles 756 personnes
Nombre de commerce	Données non disponibles	120	116	78	90
Sport, culture, loisirs	-	Discothèque 3 galeries d'exposition	-	1 galerie d'art	Musée, casino, Golf
Connexions terrestres	Autoroute Métro	Autoroute Métro Réseau ferré national	Autoroute RER TGV	Autoroute RER	Autoroute Métro Réseau ferré national

II- Le trafic :

2-Trafic des cinq premiers aéroports européens.

	Londres-Heathrow	Francfort	Paris-Charles-de-Gaulle	Paris-Orly	Amsterdam
Passagers (en millions)	65	49,5	48,5	26	40
Croissance 1999-2000	3,8%	3,8%	10,6%	0,2%	6,7%
Fret (dont poste) (tonnes)	1 402 090	1 710 145	1 610 484	120 637	1 267 385
Croissance 1999-2000	3,4%	11,1%	13,2%	-16,4%	3,4%

Source : **Aéroports Magazine**, ADP, hors série mai 2001.

III- L'aéroport : un outil de développement.

Pour les métropoles et les régions un aéroport performant est un facteur essentiel de compétitivité, un outil au service du développement économique et touristique local et régional. (...).

Dans le contexte de mondialisation et de métropolisation croissante, l'aéroport permet de s'intégrer dans les grands réseaux d'échanges internationaux.

C'est une porte d'entrée dans la région, un moyen d'accès à ses marchés extérieurs, un atout pour attirer des implantations de sièges sociaux, des activités, des investissements qui sont, à l'échelle mondiale, de plus en plus mobiles.

La distance de l'aéroport par rapport au centre de l'agglomération, sa situation intégrée aux zones urbaines, en frange ou extérieur à l'agglomération, la disponibilité de foncier urbanisable à la périphérie, (...), la qualité de sa desserte par les infrastructures terrestres (**réseau routier et ferré**) sont des facteurs essentiels qui expliquent l'importance de l'**effet technopolitain** de l'aéroport. (...).

Sur **Francfort**, les effets économiques et immobiliers de l'aéroport, dont le site est entouré de forêts, se portent principalement sur le centre ville qui est assez proche.

Sur l'**Île-de-France**, le développement des bureaux haut de gamme se fait plutôt vers l'ouest de Paris et les programmes dans le secteur de l'aéroport **CDG**, sont plus axés sur les activités **logistiques** (...).

A **Amsterdam** par contre, l'aéroport est situé au cœur de l'axe de développement régional majeur et on trouve dans son secteur, où les loyers sont les plus élevés de l'agglomération, une concentration d'entreprises **hi-tech**, de quartiers généraux d'entreprises internationales ou de centres de distribution pour l'Europe.