

BOARD OF DIRECTORS

CHAIRMAN

David C. Whitestone

PRESIDENT

Leo J. Schefer

Ronald D. Abramson

Shareholder, Washington Office

Buchanan Ingersoll & Rooney

Larry Baucum

Managing Director

The Greenwich Group International, LLC

Monte R. Balger

V.P., Transportation Systems Solutions

Lockheed Martin

Celestino Bernardino

Vice President, Development and Construction

Fort Lincoln New Town Corporation, Inc.

The Honorable Martin C. Blakey

President and CEO

Aerospace Industries Association

Anthony J. Broderick

Aviation Safety Consultant

Robert E. Buchanan

Principal

Buchanan Partners

Randall P. Burdette

Director

Virginia Department of Aviation

Douglas N. Carter, AIA

Principal-in-Charge

Dave, Carter, Scott Ltd.

Jonathan K. Cherner

Principal

Cherner Lincoln Mercury

General John R. Dalley, USMC (Ret.)

The Honorable Thomas M. Davis, III

Director of Federal Government Relations

Design Services LP

William H. Dean

President

M.C. Dean, Inc.

Larry DePace

Senior Vice President

Security Moving • Storage • Logistics

Sidney O. Dewberry

Chairman

Dewberry

R. Gary Garczynski

President

National Capital Land Development Company

Andrew S. Garrett

President & CEO

Garrett Development Corp.

Stephen L. Gelband

Principal

Hewes, Gelband, PLLC

Aaron Georgelas

Partner

Georgelas Group

Eric M. Hamberger

Co-President and COO

Fortress, Inc.

Stanley E. Harrison

Chairman, Emeritus

Washington Airports Task Force

John T. Hazel, Jr.

Attorney At Law

HFGFAA, Inc.

The Honorable A. Linwood Holton, Jr.

Director

McCandlish Holton, P.C.

Graham Johnston

Senior Manager

Devotte Consulting

Kathryn A. MacLane

President

Agri, Ltd.

John W. Marriott, III

CEO

JWM Family Enterprises, L.P.

Tanya Matthews

President

TMQ Construction Corporation

The Honorable T. Allan McArtor

Chairman

Airbus Americas, Inc.

Dr. Alan Merten

President

George Mason University

The Honorable Norman Y. Mineta

Vice Chairman

Hill & Knowlton

Thomas F. Pumpelly

President

FCI Financial Group

David T. Rainston, Jr.

Partner

Foley & Lardner, L.L.P.

Maj. Gen. Michael D. Ryan, USMC (Ret.)

The Livingston Group

The Honorable Jeffrey N. Shane

Partner

Hogan & Hartson, L.L.P.

Mark Sharpe

Mid-Atlantic Regional Executive

Bank of America

J. Knox Singleton

President and CEO

Inova Health System

David Speirs

Charles V. Stipanovic, Jr.

Chief Operating Officer

Airport Facilities Company, Inc.

William L. Talbert

CEO

Clark Construction Mid-Atlantic Region

James W. Todd

President

The Peterson Companies

David F. Traynham

Director, Strategy & Policy

The Boeing Company

Daniel G. Waetjen

Group/State President

BBST

Charles B. Walker

Vice Chairman and CFO (Ret)

Albemarle Corporation

Martin D. "Art" Walsh, Esquire

Walsh Colonial Lubley, Emrich & Walsh, PC

J. Scott Wilfong

Chairman, President & CEO

SunTrust Bank Greater Washington



Washington Airports Task Force

www.washingtonairports.com

La croissance rapide de Washington

Une perspective

du

Washington Airports Task Force

pour

la visite de

la Délégation Française

à la région capitale

13 Mai 2010

44701 Propeller Court, Suite 100 • Dulles, VA 20166

OFFICE: (703) 572-8714 FAX: (703) 572-8418 E-Mail: watf@washingtonairports.com

La croissance rapide de Washington: Une perspective de The Washington Airports Task Force

Historiquement les villes avaient besoin de centaines d'années pour évoluer, donc, comment est-il possible que Washington a doublé sa taille dans seulement 40 années, et pour quoi continue-t-il à se développer si rapidement? L'émergence des États-Unis comme une grande puissance mondiale dans laquelle Washington est le capital, et l'aptitude du jet à comprimer toutes les barrières de temps et de coût dans les voyages de longues distances, sont, je crois, deux des causes les plus importantes, bien que peut être mes collègues ne sont pas d'accord avec ce dernier.

Cependant, la nature de cette croissance était beaucoup aidé par la vision et la direction du secteur privé, avec le soutien de quelques-uns dans le gouvernement local et le gouvernement de l'état.

Ces dirigeants ont profité de l'occasion pour se concentrer sur les composantes stratégiques, surtout les études supérieures et la transport mondial, qui permettraient à la région de optimiser cette occasion.

Évidemment, beaucoup d'autres facteurs ont aussi joué une rôle : la disponibilité de terre ; les gouvernements qui étaient amicaux à l'entreprise, les impôts, l'éducation de base, la main d'oeuvre, la qualité de vie et le marketing pour promouvoir la région. Mais à mon avis ces sont des raisons tactiques, parce qu'ils varient entre les endroits que forment notre région.

Ce mot va focaliser sur le transport.

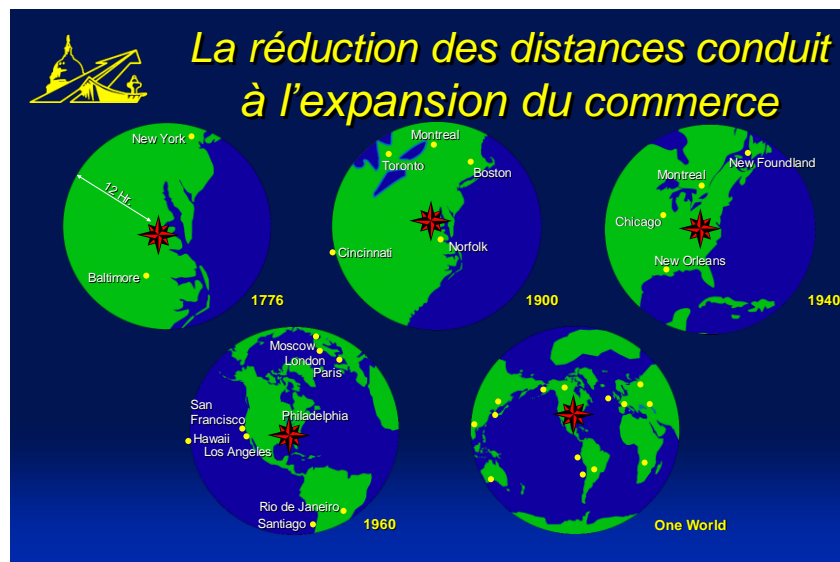
Transport mondial

En 1980, Washington avait un direct service aérien qui le reliait à Londres pendant l'été et avec Bogotá pendant toute l'année. Tout compris, il y avait 10 vols internationaux chaque semaine. Aujourd'hui un service sans arrêt relie Washington avec marchés qui forment 80% du Produit National Brut mondial, grâce aux services sans arrêt à presque 50 villes, pilotées par 25 compagnies aériennes qui offrent 400 vols par semaine.

Pourquoi est-il important ce changement?

Pendant toute l'histoire, les entreprises se sont toujours rassemblées au croisement des routes des caravanes mondiales. Aujourd'hui, ça c'est un majeur aéroport international.

Dès que deux centres de population se sont séparés l'un de l'autre par un voyage d'une seule journée, il y a une croissance dans le transport et le commerce entre eux. On peut aussi voir une croissance dans l'économie et la population dans chaque centre. C'est pareil dans toute l'histoire depuis l'époque romaine.¹



Paris s'est trouvé au croisement des routes de la politique et le commerce depuis l'époque romaine. Dans l'époque du jet les routes continuent a se développer.

Mais pas en Washington, comme vous avez vu.

La population de Washington était 3 million en 1970 et il y avait 1,5 million d'emplois. En 1980, la population était 3,2 million, et il y avait 1,8 million d'emplois. Aujourd'hui, la population de Washington est 5,4 million et la région a 3,4 million d'emploi. En 2030, on attend que la population augmentera à 6,6 million et il y aura 4,2 million d'emplois.

Si le foyer moyen soutient 1,6 emploi, donc l'arithmétique simple nous montre qu'un pourcentage croissant de travailleurs habiteront dehors de la grande région de Washington. Ils vont commuter, mettant une charge plus grande sur notre système de transport.

Pendant les dernières 50 années nous avons vu le jet comprimer toutes les barrières de temps et de coût dans les voyages de longue distance. Aujourd'hui nous nous trouvons dans un petit monde, ce qui permet l'existence d'un marché mondial.

¹ George Edwards' Presidential address to Britain's Royal Aeronautical Society, 1957.

L'industrie de tourisme international, qui ne pourrait pas exister sans le jet, fait partie de ça. Maintenant Paris est, je crois, la ville la plus visitée du monde, et Washington est un des 10 destinations les plus populaires des États-Unis.



Nous croyons que dans Washington et ses états avoisinants, le tourisme intérieur mûrit. C'est probable qu'à l'avenir la plupart de la croissance viendra de l'étranger, et principalement des pays avec lesquels nous sommes liés par un service aérien sans arrêt.

Depuis la deuxième guerre mondiale, la technologie a remplacé la terre comme la mesure de pouvoir mondiale et santé économique. Pour les pays développés comme les États-Unis et la France, les industries technologiques se sont devenues de plus en plus importantes pour notre présence compétitive dans les marchés mondiales. L'industrie aérospatiale un premier exemple.



Les industries technologiques sont sous le fort influence des politiques du gouvernement, la dépense du gouvernement et la recherche du gouvernement.

C'était probablement le gouvernement fédéral qui a inspiré l'initiale accélération de croissance dans les années 60s et 70s. Mais alors que les compagnies technologiques ici commencent à se diversifier et participer dans le marché mondial, l'international service aérien devenait de plus en plus important comme un catalyseur pour la croissance continuée de la région.

Les industries technologiques comme l'aérospace, les télécommunications, la médecine biologique, l'information technologique, la défense, etc. ont plus de besoin de voyager en avion que les industries traditionnelles. Pour la région de Washington en particulier, les compagnies se concentrent sur les produits intellectuels et le software. Ils n'ont pas grand besoin de la fabrication traditionnelle.



En Washington: Le transport aérien fait partie intégrante de la société

- Pour chaque emploi dans la région de Washington, 10 billets d'avion sont vendus chaque année
- 18% des adultes visite l'Europe au moins une fois chaque trois années
- 90% des adultes qui votent visite un des aéroports dans la région chaque année
- 12% des emplois dans notre région s'intéresse au commerce international

Contrairement à les compagnies de fabrication, celles avec des produits intellectuels n'exigent pas de grands investissements de capitaux fixes. Ils louent ses bureaux. Ils peuvent déménager dans un bref délai, parfois dans la région, parfois plus loin.

Il est seulement dans cette région que nous avons les capitaux fixes, donc la rétention des affaires est aussi important que le développement des nouvelles affaires.

En Washington, comme en beaucoup des croissantes villes américaines, un nouveau service international à un majeur marché commercial peut stimuler les emplois, sans l'aide d'une subvention d'impôts. L'université George Mason ici en Virginie et l'université Monash en Australie ont étudié l'impact des nouveaux services transatlantiques dans 41 villes américaines. Ils ont observé l'effet du nouveau service sur l'emploi 2 années après que le service a commencé.

Évidemment, les villes avaient besoin d'un marché assez grand pour attirer le service. Dès que ce service était placé, il y avait une considérable croissance stimulée. Pour une ville comme Washington, le fait de gagner un dixième marché transatlantique était équivalent à un investissement commercial de \$600 million dans notre région.²



La valeur économique d'un nouveau quotidien service transatlantique

L'augmentation mesurée après 2 années

	Croissance du marché
Augmentation des marchés servis	9 à 10
	Augmentation économique
Nouveaux emplois de haute tech	1.600
Valeur capitalisée des nouveaux emplois	\$625 M

Source: Button/Taylor – George Mason & Monash Universities – September 2000

J'ai concentré principalement sur le service aérien, mais l'aviation d'affaires devient de plus en plus important. Une compagnie ne peut pas permettre que ses spécialistes et ses executives supérieurs perdent le temps entre vols, ou en attendant dans les files de sécurité.



L'aviation générale...



... fait partie intégrante du système de transport
... c'est essentielle à l'économie de notre région

© WATF 06/04

² C'est Kenneth Button qui a dirigé cette étude, un professeur de l'université George Mason qui était autrefois l'économiste du transport avec l'OECD à Paris.

Contexte de Washington

Il y a trois aéroports majeurs qui servent Washington, et en général l'aviation a aussi quelques régionaux équipements plus petits.

Le prévu service aérien se concentre sur:

- L'aéroport Baltimore-Washington Thurgood Marshall International (BWI): Situé au nord de Washington et juste au sud de Baltimore, BWI principalement serve la circulation intérieure de tarif bas. Il a aussi du service international que se concentre sur les destinations des vacances. Les pistes de BWI sont de longueur modérée. L'aéroport est détenu et exploité par l'état de Maryland, et l'aéroport peut demander à l'état de le financer. Sa capacité de développer c'est limitée.
- L'aéroport Regan National (DCA): Situé en ville, DCA se concentre sur les services court-courrier. L'aéroport est enclavé par le développement urbain et il n'a pas la possibilité de se grandir. Sa capacité est contrôlée pour maintenir un équilibre avec les intérêts de l'environnement de ses voisins.
- Dans notre région, Washington Dulles (IAD) est l'aéroport qui offre un service complet. Il a un service international à l'Europe, le Moyen Orient, l'Asie, l'Afrique et l'Amérique du Sud, en plus d'une gamme complète de services intérieurs. Dulles était le premier aéroport américain construit expressément pour les services du jet. Il comprend plus que 12,000 acres et actuellement il fonctionne au moins de la moitié de sa capacité potentielle. Il fourne la plupart de la croissance que servira les besoins de la région à l'avenir.

Washington Airports Task Force se concentre la plupart de ses énergies sur l'aéroport de croissance dans la région, Washington Dulles. La tâche c'est :

- Concentrer les efforts du Metropolitan Washington Airports Authority sur l'attirer des services intérieurs et internationaux sur les affaires au coeur des compagnies aériennes.
- Travailler avec le gouvernement fédéral des États-Unis pour s'assurer que les internationaux politiques d'aviation aideront, plutôt que gêneront, les efforts de gagner des nouvelles routes internationales. Par exemple, nous avons joué un rôle majeur dans le progrès de la politique de «Open Skies » dans le gouvernement américain. Nous étions aussi des partisans forts des deux phases de l'accord « Open Skies » entre les États-Unis et l'Union européenne. En plus, nous sommes partisans d'un relâchement des restrictions américaines à la propriété extérieure.
- L'Amérique et l'Europe se dirigent vers un système de contrôle de trafic aérien fondé dans l'espace, ce que peut développer la capacité de notre espace aérien et réduire les délais, la quantité de combustibles brûlés et les impacts sur l'environnement.
- Nous travaillons à appliquer les nouvelles technologies dans notre région en premier. Nous encourageons une utilisation de la terre autour de Dulles que évitera un problème de bruit d'avion à l'avenir.
- Nous essayons d'améliorer le transport terrestre à l'aéroport de toutes les parties de la région.

Il y a des gens qui pense que BWI et Washington Dulles sont en compétition (BWI est à l'état de Maryland et Dulles est situé en Virginie), mais en vérité Washington a besoin de la capacité et le choix que tous les trois aéroports offrent.

Typiquement, les gens utilisent l'aéroport le plus proche, sauf s'ils ne peuvent pas trouver le service et le prix qu'ils veulent. Pour une ville de la taille de Washington, le fait d'avoir trois aéroports majeurs empêche un seul aéroport de dominer notre marché. Aujourd'hui les compagnies aériennes se concentrent ses opérations sur les centres. Aux États-Unis, le centre génère plus de revenu pour la compagnie aérienne quand ses services dominant le marché ; par exemple, moins de choix entre les compagnies aériennes et les tarif plus chers est compensé par plus de services sans arrêt à plus de destinations.

Washington a 3 centres et trois aéroports et on peut voir comment la compétition entre eux régle les tarifs. Southwest a un centre à BWI, US Airways a un centre à Reagan National et United a son centre international à Washington Dulles, mais aucun des trois compagnies domine le marché. Dans le passé ils ont essayé de déloger ses concurrents, mais ils n'ont pas réussi. C'est le client qui gagne.

Washington : Comment augmente-il?

Le gouvernement fédéral c'est l'aimant qui attire la plupart des employeurs à cette région, mais l'accès à l'aéroport, et particulièrement l'accès à Washington Dulles, c'est un facteur majeur dans la décision d'où ils vont se situer dans la région.



En conséquence, Loudoun et Fairfax, les deux comtés au bord de Washington Dulles, ont gagné la plupart de la croissance dans la région pendant les dernières 30 années. En fait, près de 70% de toute la croissance a eu lieu dans les endroits avec le bon accès à Washington Dulles.

La région de Washington est composée de 20 endroits en Virginie, Maryland et le District de Columbia. Chacun de ces endroits a son propre gouvernement élu, et naturellement chacun donne la priorité à ce que se passe dans son propre district.

La région a une centrale organisation de planification qui s'appelle le Metropolitan Washington Council of Governments, mais c'est rare qu'il vote contre un de ses membres. Donc, il fonde ses décisions sur le plus bas dénominateur commun et la planification n'est jamais exécutée effectivement.

Les impôts des biens immobiliers sont une source principale de revenu dans les comtés locaux. En conséquence, pendant les dernières 20 années les comtés ont essayé d'attirer les emplois et à la fois ont poussé le marché de logement à soutenir les emplois ailleurs.

Joint au manque de planification, cette pratique a laissé la région de Washington avec un réseau des routes très encombrées. Nous avons un bon système de métro, mais il est seulement pratique pour une petite fraction de la population dans notre région.



Le transport de Washington

Surface

- 19 endroits, 2 états et le District de Columbia
- Besoin d'un accord entre 19 gouvernements locaux
- Peu de financement
- De plus en plus congestion, ce qui sape la prospérité
- Les intérêts particuliers sont opposés à la croissance économique

Air

- 1 régionale administration aéroportuaire
- Se comporte comme une entreprise
- Se finance lui-même
- L'administration aéroportuaire répond à la demande du marché et soutient l'augmentation de prospérité
- Les aéroports en harmonie avec les voisins

Conclusion

En sommaire, la région a bien fait de développer son activité internationale parce que, à mon avis, les secteurs publics et privés ont travaillé ensemble d'une manière agressive et intelligente.

Le transport par terre est une histoire différente. Heureusement, dans le passé c'étaient le gouvernement fédéral et l'activité international que faisaient partie intégrante de la croissance. Si nous allons soutenir cette augmentation, il sera nécessaire d'aborder le transport de terre dans notre région et les utilisations de la terre dans une manière significative.



4^{ème} piste soutient la croissance économique



Plus longue, construite plus vite, et ça a coûté moins que les nouvelles pistes en Chicago et Seattle

=

Picture courtesy MWAA La valeur du soutien de la communauté

11/08



Concentré sur les résultats

Aujourd'hui Washington est lié aux marchés qui forment 80% du PNB mondial



Je ne suis pas certain si cette information vous aidera, comme Paris est déjà un centre international beaucoup plus grand que Washington Dulles.

Des pensées utiles qui sortent d'une comparaison de Paris et Washington quant à l'aviation :

- L'importance d'utiliser la terre d'une manière compatible avec l'environnement, et d'une manière que permet aux voisins de l'aéroport de profiter de l'activité aérienne.



Perception de Dulles

- 87% considère que la proximité de Dulles est un atout pour le voisinage
- 90% utilise l'aéroport régulièrement

Conclusion: Augmenter la valeur de l'aéroport pour les voisins!

- L'importance, surtout pour les compagnies technologiques, de l'accès rapide à l'aéroport, et aux centres de gouvernement dans le capital.



Washington et la région métropolitaine – l'emplacement des nouveaux emplois

- **68% des nouveaux emplois, entre 1980 et 2000, situés dans les régions accessibles à l'aéroport de Dulles**
- Les "corridors" de Dulles et Route 28**
 - Une partie insignifiante de production régionale brute en 2000
 - 25% de PRB aujourd'hui

Source: MWCOG statistics; Dr. Stephen Fuller, George Mason University

- L'aptitude d'un majeur campus de recherche situé proche d'un aéroport international de lier sa recherche avec les mieux dans le monde entier.
- L'efficacité et l'allure de l'aéroport pour le public voyageant et les compagnies aériennes. Ça aussi veut dire l'accès pratique par terre, pas de longues queues de contrôle de passport et sécurité aussi bien que la vite livraison des bagages par les compagnies aériennes

L'avenir

L'avenir est brillant. Avant tout, la capacité de Washington Dulles va déterminer sa position dans le monde de demain. Il est Washington Dulles que va décider si la région deviendra le principal centre de commerce, de finance et de politique dans les États-Unis.

Mondialement, il y a une forte demande de transport aérien. L'industrie peut se soutenir financièrement parce qu'il n'a pas grand besoin de subvention publique, et il a des buts agressifs relativement à l'environnement, les aéroports écologiques, et la réduction des gaz à effet de serre.



Est-il soutenable?

Le transport aérien

- n'est pas subventionné; il paie les impôts
- essaie de protéger l'environnement

The Washington Airports Task Force (WATF)

Washington Airports Task Force (WATF) essaie de soutenir Washington Reagan National Airport (DCA) et optimiser la capacité de Washington Dulles International Airport (IAD) pour supporter la prospérité future de la région. WATF est une régionale organisation à but non lucratif qui concentre sur les résultats. Ses membres comprennent le lien entre notre aéroports, l'accès mondial qu'ils fournissent et notre économie régionale.

Logique

- Les employeurs principaux travaillent dans le marché mondial et se situent où ils ont de bon accès aux aéroports.
- Le tourisme intérieur mûrit, et on attend que la plupart de la croissance viendra de l'étranger, surtout des pays avec lesquels nous sommes reliés par un direct service aérien.

Quelles sont les avantages pour la région?

Le but c'est assurer que la région de la capitale nationale et ses comtés avoisinants ont le transport aérien et les services correspondants qui sont nécessaires à transporter les voyageurs et les marchandises de n'importe quelle partie du monde dans 24 heures, afin de préparer la région à attirer des nouveaux emplois dans le modern marché mondial.

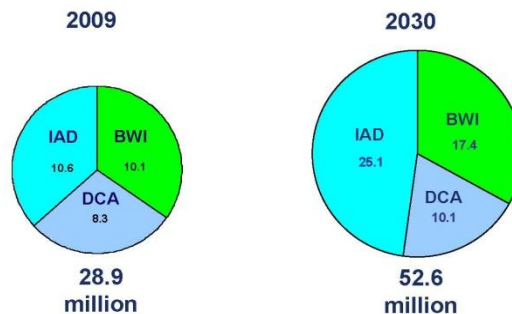
Ce but exige beaucoup de mobilité mondialement et dans la région. Le succès s'assurera que la région et ses états avoisinants sont un centre de commerce très attirant.

L'initial but de WATF, de 1982 à 1988, était de augmenter l'utilisation de IAD et de la maintenir en équilibre avec l'utilisation de Washington Reagan National Airport (DCA). Depuis 1988, WATF a essayé de changer IAD, et ainsi la région de la capitale nationale, en une majeure porte internationale. Comme région, nous avons maintenant un service sans arrêt aux pays qui forment 80% de la économie mondiale. Le prochain pas logique est de se concentrer sur l'augmentation de mobilité au niveau régional comme mondial.

Capacité de l'aéroport dans l'avenir

IAD est l'aéroport dans la région qui a le plus de capacité de s'agrandir. L'aéroport était un fédéral équipement peu-utilisé et maintenant il est un des 10 principaux portes internationaux. Cependant, moins que la moitié de sa capacité potentielle est utilisée actuellement. Notre manière d'optimiser la capacité que reste, et faisant des projets pour un avenir au-delà de IAD, déterminera la prospérité de notre région à long terme.

Passagers des aéroports de Washington:
Prévu augmenter à 82% en 2030



Source: United States Federal Aviation Administration