



Conseil économique, social
et environnemental régional

AVIS N° 2013 - 18

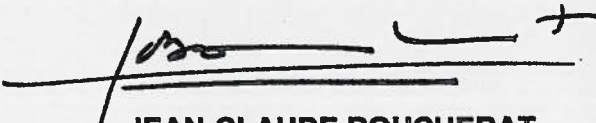
du 17 octobre 2013

**« Améliorer l'accessibilité terrestre
aux aéroports de Roissy – Charles de Gaulle et d'Orly »**

présenté au nom de la commission des Transports

par M. Bruno JOUVENCE

**CERTIFIÉ CONFORME
LE PRÉSIDENT**



JEAN-CLAUDE BOUCHERAT

LE CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

VU

- Le Code général des collectivités territoriales ;
- L'avis du Ceser du 29 mars 1990 et le rapport sur « la desserte des aéroports en Île-de-France », présentés par M. Raoul Moreau au nom de la commission des Transports ;
- L'avis n° 2001-02 du 18 janvier 2001 du Ceser et le rapport sur le « projet de liaison rapide Paris/Roissy-CDG », présentés par M. Jacques Trorial au nom de la commission des Transports ;
- L'avis du Ceser n° 2003-03 du 20 mars 2003 et le rapport sur le « financement des transports de la Région Ile-de-France : perspectives à moyen terme », présentés par M. Jean-Michel Paumier au nom de la commission des Transports ;
- L'avis du Ceser n° 2005-02 du 17 février 2005 et le rapport sur « transports et révision du SDRIF de 1994 : bilan – orientations – premières propositions », présentés par MM Lucien Dumont-Fouya et Jean-Michel Paumier, au nom de la commission des Transports ;
- L'avis du Ceser n° 2007-16 du 17 octobre 2007 et le rapport sur le « perspectives d'évolution du rôle et des compétences du STIF », présentés par MM Jean-Michel Paumier et Daniel Rabardel au nom de la commission des Transports ;
- L'avis du Ceser n° 2009-01 du 22 janvier 2009 et le rapport « le tourisme en Ile-de-France : pour un accueil à la hauteur des enjeux », présentés par M. Barthélemy Trimaglio, au nom de la commission du Tourisme, des sports et des loisirs ;
- L'avis du Ceser n° 2011-15 du 13 octobre 2011 et le rapport : « révision du plan de déplacements urbains en Ile-de-France : avis préalable à l'arrêt du projet par le conseil régional », présentés par M. Daniel Rabardel, au nom de la commission des Transports ;
- L'avis du Ceser n° 2012-03 du 8 février 2012 : « révision du plan de déplacements urbains en Ile-de-France : avis préalable à l'arrêt du projet par le conseil régional, avis complémentaire à l'avis n°2011-15 en date du 13 octobre 2011 », présenté par M. Daniel Rabardel, au nom de la commission des Transports ;
- L'avis du Ceser n° 2011-19 du 10 novembre 2011 sur la stratégie régionale de développement du tourisme et des loisirs en Ile-de-France 2011-2016, présenté par M. Alain Bouchart, au nom de la commission du Tourisme, des sports et des loisirs ;
- Les avis du Ceser sur le projet de SDRIF « Ile-de-France pour 2030 » ;
- Le cahier d'acteurs du Ceser sur le projet de liaison ferroviaire Paris-Charles-de-Gaulle de 2003 ;
- Le cahier d'acteurs du Ceser sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie du 2 juin 2010 ;
- Le cahier d'acteurs du Ceser sur le projet d'interconnexion sud des TGV du 2 mars 2011 ;
- Le plan d'action régional en faveur de la mobilité durable adopté le 16 février 2012 (CR 19-12) ;
- Le projet du « Nouveau Grand Paris » présenté le 6 mars 2013 par le Premier ministre ;
- Le projet de PDUIF en cours de révision.

ENTENDU

Le rapport présenté par M. Bruno Jouvence, au nom de la commission des Transports du Ceser, sur l'amélioration de l'accessibilité terrestre aux aéroports franciliens.

CONSIDERANT

- Que les plateformes aéroportuaires franciliennes jouent un **rôle important de porte d'entrée**, non seulement pour notre région mais aussi pour l'ensemble du pays ;
- Que l'impact de ces plateformes aéroportuaires sur **l'économie et l'emploi** en Ile-de-France est directement lié au trafic aérien ;
- Que dans un contexte concurrentiel de développement mondial du tourisme et du trafic aérien, **la qualité des infrastructures de transports** entre les aéroports internationaux et les centres d'intérêts est de nature à influencer les choix des passagers aériens ;
- Que si la France figure encore parmi les leaders mondiaux des destinations touristiques, elle montre depuis plusieurs années des signes d'essoufflement, à l'opposé de ses principales destinations concurrentes qui ont, pour la plupart, fortement investi dans le développement de liaisons terrestres de qualité avec leurs aéroports ;
- Que la desserte terrestre d'une plateforme aéroportuaire et son degré d'**interconnectivité** sont des éléments essentiels pour qu'un aéroport soit à la fois un pôle économique et un moteur de développement, de nature à influencer fortement les aménagements des territoires environnants ;
- Qu'il est nécessaire de prendre en compte ces impératifs économiques et touristiques dans le développement ou l'amélioration des accès terrestres aux aéroports franciliens ;
- Que **les attentes des usagers des plateformes aéroportuaires** (salariés ou voyageurs), des acteurs économiques, des professionnels du tourisme, mais aussi des riverains, sont nombreuses en ce qui concerne une amélioration de l'accessibilité terrestre des aéroports franciliens ;
- Que la desserte existante des aéroports franciliens, en dépit des différentes possibilités actuelles, ne répond pas, au niveau des modes collectifs, aux attentes spécifiques des passagers aériens et des salariés des plateformes aéroportuaires ;
- Que la route (véhicule particulier, bus, taxi) reste le principal vecteur d'accès, la majorité des trajets s'effectuant en voiture, faute de transports collectifs « satisfaisants », avec de réelles conséquences environnementales ;
- Que l'étude de l'accessibilité terrestre de grands aéroports étrangers a montré l'intérêt d'un développement de **liaisons directes et dédiées** entre les plateformes aéroportuaires et les grandes villes qu'ils desservent, sans que cela nuise aux autres activités commerciales de transports de personnes ;
- Que si les infrastructures de transports prévues dans le cadre du Nouveau Grand Paris vont apporter des liaisons nouvelles avec les aéroports franciliens, ces dernières ne répondront pas totalement aux besoins identifiés des passagers aériens et des salariés ;
- Que l'élaboration de **plans de déplacements en entreprise (PDE) ou inter-entreprises (PDIE)** permettra aux personnes travaillant sur les plateformes aéroportuaires de moins recourir aux déplacements individuels en voiture ;

- Que les accès terrestres aux aéroports ont un réel **impact environnemental**, représentant un quart des émissions à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire au niveau régional et une part importante des émissions de CO2 (20,55 % pour Roissy-CDG et 33,32 % pour Orly) sur les plateformes aéroportuaires ;
- Que l'expérimentation d'une **voie dédiée** aux taxis et transports en commun sur l'autoroute A1 a contribué à une diminution du temps de trajet pour les véhicules concernés entre Roissy - Charles de Gaulle et Paris.

EMET L'AVIS SUIVANT

ARTICLE 1

Le Ceser souligne l'**importance, pour l'emploi et le développement économique**, des plateformes aéroportuaires de rayonnement mondial et national.

Il rappelle que la qualité de leur accessibilité est déterminante pour leur attractivité.

Le Ceser considère enfin que la question de l'accessibilité des aéroports franciliens concerne toutes les catégories d'usagers (salariés et voyageurs aériens) et doit faire l'objet d'un **traitement global** prenant en compte :

- le développement des transports en commun ;
- les infrastructures routières desservant les plateformes aéroportuaires et leur impact environnemental en termes de nuisances sonores, de pollution atmosphérique et d'empreinte carbone ;
- les incidences économiques d'une amélioration de l'accessibilité terrestre des aéroports,
- les plans de déplacement en entreprises (PDE) qui peuvent être proposés aux salariés des différents sites ;
- les taxis et les autres modes de transports dédiés, du deux-roues à l'autocar ;
- le transport des marchandises, qu'il s'agisse du fret aérien ou de l'approvisionnement des sites d'Orly, de Roissy - Charles de Gaulle et du Bourget.

ARTICLE 2

Pour le Ceser, l'existence de **liaisons directes et dédiées** entre les aéroports franciliens et Paris est indispensable pour répondre aux attentes des touristes et des voyageurs d'affaires dont le nombre croissant favorise le développement économique et la création d'emplois dans la région Ile-de-France.

Ces liaisons directes et dédiées doivent, pour offrir un service de qualité :

- être **facilement accessibles** depuis les terminaux aéroportuaires ;
- assurer une **relation rapide, fiable et sûre** avec la capitale,
- être suffisamment **fréquentes** (au moins quatre par heure et dans chaque sens) ;
- proposer, au sein des rames, des **aménagements spécifiques** pour les bagages des voyageurs aériens.

En ce qui concerne Roissy – Charles de Gaulle, le Ceser, dans la continuité de ses travaux et avis antérieurs, soutient la relance du projet de liaison dédiée entre l'aéroport et la Gare de l'Est.

En dépit des interrogations portant sur la possibilité de financer partiellement la construction de cette infrastructure par une taxe sur les billets aériens, il est primordial, au regard des enjeux économiques, de voir ce projet aboutir au plus tôt. C'est, par ailleurs, une condition indispensable dans la perspective de l'organisation des Jeux Olympiques en Ile-de-France.

Le Ceser considère qu'une véritable amélioration de l'accessibilité terrestre de Roissy - Charles de Gaulle passe obligatoirement par une telle infrastructure qui contribuera à la réduction de la part des modes individuels.

Le Ceser pense, au regard des exemples fournis par les grands aéroports étrangers, qu'une telle liaison dédiée, destinée prioritairement aux voyageurs aériens, pourrait être économiquement viable aux côtés des lignes du réseau du Nouveau Grand Paris et des modes de transports en commun existant.

En ce qui concerne Orly, le prolongement de la ligne 14, prévu dans le cadre du Nouveau Grand Paris, apportera, à l'horizon 2027, une amélioration et une desserte rapide et automatisée du centre de Paris. A défaut d'une liaison dédiée, il sera nécessaire d'aménager les rames pour les adapter à la présence de voyageurs avec bagages.

ARTICLE 3

Le Ceser soutient l'amélioration des **intermodalités** au niveau des plateformes aéroportuaires, avec :

- un **renforcement des interconnexions avion – TGV** qui passe par le développement de l'offre existante et, une fois le barreau Sud d'interconnexion TGV réalisé, la création d'une gare TGV à Orly, connectée à la fois à la future aérogare unique et aux lignes 14 et 18 du Nouveau Grand Paris ;
- de bonnes connexions, au niveau des aérogares, entre les différents modes de transports en commun desservant les aéroports ;
- une amélioration de la signalétique pour l'accès aux transports en commun depuis les aérogares ;
- une réflexion sur les emplacements des gares routières prenant en compte l'évolution probable des besoins.

Les intermodalités doivent aussi être pensées pour **créer du lien** entre les plateformes et les territoires qui les entourent, accompagner le développement de pôles économiques diversifiés et en faciliter les accès, notamment pour leurs salariés. Cela passe par la mise en œuvre de lignes de bus et de cars régulières, adaptées aux besoins spécifiques des salariés et la réalisation ou l'extension de gares (ou haltes) routières. L'implantation, la capacité et les perspectives de développement de ces dernières doivent être étudiées en tenant compte, non seulement des pôles d'échange existants, mais aussi de l'émergence de nouveaux pôles économiques en périphérie des plateformes aéroportuaires.

Enfin, en ce qui concerne le **fret**, le Ceser souhaite la poursuite de l'étude de faisabilité du projet « Eurocarex ».

ARTICLE 4

Dans l'attente de la construction et de la mise en œuvre des grandes infrastructures de transports en commun prévues par le Nouveau Grand Paris, la route va rester le principal vecteur d'accès aux plateformes aéroportuaires.

Afin de faciliter la circulation des taxis et des véhicules de transports en commun entre les aéroports et la capitale, le Ceser est favorable à la mise en place d'une **voie** qui leur serait **dédiée sur l'autoroute A1**, dans le sens Roissy – Porte de la Chapelle. Cette mesure sera d'autant plus efficace qu'elle bénéficiera d'une insertion privilégiée sur le boulevard périphérique extérieur.

Le Ceser recommande la réalisation d'une étude d'impact pour déterminer les catégories de véhicules qui, en plus des taxis et des transports collectifs, pourraient bénéficier de cette voie réservée (covoiturage, véhicules électriques, ...).

Une telle mesure pourrait également être envisagée entre Orly et Paris, le bus étant aujourd'hui le seul mode de transport en commun reliant les deux points sans rupture de charge.

ARTICLE 5

Si une bonne accessibilité des voyageurs aériens est importante pour le tourisme et l'économie de l'Île-de-France, le Ceser est également attentif à la situation des **salariés** et des riverains des plateformes aéroportuaires, qui doit faire l'objet d'une prise en compte spécifique dans les projets d'aménagements.

Le Ceser soutient ainsi les actions menées dans le cadre du projet de PDUIF en cours de révision et du plan d'action régional en faveur de la mobilité durable visant à favoriser les transports en commun et les modes « actifs ». Cela passe notamment par la création, au sein des plateformes aéroportuaires et sur les voies permettant d'y accéder, de **lignes de bus en sites propres**.

Le Ceser appelle de ses vœux la mise en place d'une instance locale de gouvernance réunissant les collectivités territoriales de la plateforme de Roissy. Elle se verrait confier, dans le cadre d'un dispositif adapté (**Autorité organisatrice de proximité**, Agence de mobilité, ...), l'organisation des transports avec pour objectif de réguler les attentes contradictoires de mobilité (économique, résidentielle...) en favorisant le report de l'usage des véhicules individuels vers les transports collectifs, les modes actifs (marche, vélo) et les nouvelles pratiques (co-voiturage, autopartage, parcs relais, ...).

Le Ceser souligne également le rôle important, joué dans ce domaine, par les **plans de déplacement en entreprise et inter-entreprises**, ces derniers étant encouragés par l'exécutif régional au travers de sa politique régionale d'écomobilités (dispositif n° 1 - soutien aux études et à la mise en œuvre).

ARTICLE 6

L'amélioration de l'accessibilité aux aéroports franciliens peut constituer un cadre pour le développement des **véhicules électriques**, notamment au niveau des taxis.

Pour le Ceser, une politique incitative passe par l'installation de bornes de recharge et une priorité donnée, lors de l'attribution de nouvelles licences d'exploitation, aux taxis électriques.

Plus généralement, le Ceser souhaite que les gestionnaires des plateformes aéroportuaires réalisent des études visant à implanter au sein de leur territoire, en faveur des véhicules électriques, des **parcs de stationnement équipés** avec des bornes de recharge, mais aussi à leur proposer une tarification de stationnement attractive.

ARTICLE 7

Le Ceser souhaite une prise en compte globale des **nouveaux modes de transports** : motos « taxis », navettes aéroportuaires, taxis partagés, auto lib, ...

Devant la multiplication des offres, le Ceser estime nécessaire une réflexion autour de leur accueil sur les plateformes aéroportuaires et de leur implantation à la sortie des aérogares.

Ce travail devra également prendre en compte l'information donnée aux voyageurs sur ces transports (où les trouver, tarifs, règles de fonctionnement).

ARTICLE 8

Le Ceser considère enfin que la recherche d'une meilleure accessibilité terrestre aux plateformes aéroportuaires constitue une opportunité pour réduire les nuisances environnementales subies par leurs riverains.

Au-delà des obligations réglementaires en matière d'études d'impact, la réduction attendue des nuisances existantes doit constituer, au moment des choix, un critère déterminant pour les décideurs.

