



Conseil économique, social
et environnemental régional

Rapport préparé par M. Bruno JOUVENCE

AU NOM DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS

**- 17 octobre 2013 -
Améliorer l'accessibilité terrestre
aux aéroports de Roissy Charles de Gaulle
et d'Orly
• M. Bruno JOUVENCE**

Sommaire

I Les aéroports franciliens, portes d'entrée et acteurs économiques de la Région capitale....	9
1.1 Importance des aéroports pour le tourisme francilien et français	9
1.1.1 Données relatives au tourisme et son impact économique	9
1.1.2 Données relatives au trafic de voyageurs aériens	10
1.1.3 Evolution du positionnement de Paris et de l'Ile-de-France dans le tourisme mondial.....	11
1.1.3.1 Une position fragilisée	11
1.1.3.2 L'impact de la qualité de l'accessibilité terrestre	12
1.1.4 Perspectives d'évolution du trafic aérien à moyen terme.....	13
1.2 Le rôle des plateformes aéroportuaires dans l'économie et l'emploi en Ile-de-France	15
1.2.1 Données économiques	15
1.2.2 L'insertion des plateformes dans un environnement urbain	19
1.2.3 Deux secteurs en pleine évolution.....	23
1.2.3.1 Orly et Roissy, pôles économiques d'Ile-de-France ?	23
1.2.3.2 Quels aménagements pour Orly ?	26
1.2.3.3 Roissy : des aménagements à maîtriser	27
1.2.4 L'apport de l'aéroport du Bourget.....	28
II L'accessibilité actuelle des aéroports franciliens	33
2.1 Roissy Charles-de-Gaulle.....	34
2.1.1 Les transports en commun.....	35
2.1.1.1 Les modes d'accès à l'aéroport	35
2.1.1.2 Liaisons locales	36
2.1.1.3 Liaisons avec le centre et avec le reste de la région	37
2.1.1.4 Liaisons nationales et internationales	38
2.1.2 Les accès par la route.....	38
2.1.3 Impact du mode de transport sur les temps d'accès	39
2.1.4 Le choix modal des passagers aériens.....	41
2.1.4.1 Données globales	41
2.1.4.2 Dernier mode de transport pour accéder à l'aéroport.....	42
2.1.5 Situation des « travailleurs locaux »	42
2.1.5.1 Données relatives à l'ensemble des salariés	42
2.1.5.2 Données relatives aux salariés d'Air France	44
2.1.6 L'intermodalité sur la plateforme aéroportuaire	45
2.1.7 Points forts et points faibles de l'accessibilité à Roissy.....	46
2.1.7.1 Principales caractéristiques de l'accessibilité à Roissy	46
2.1.7.2 Des faiblesses identifiées	46
2.2 Orly.....	47

2.2.1	Les transports en commun.....	47
2.2.1.1	Les modes d'accès à l'aéroport.....	48
2.2.1.2	Liaisons locales.....	48
2.2.1.3	Liaisons avec le centre et avec le reste de la région.....	49
2.2.1.4	Liaisons nationales et internationales.....	50
2.2.2	Les accès par la route.....	50
2.2.3	Impact du mode de transport sur les temps d'accès.....	51
2.2.4	Le choix modal des passagers aériens.....	52
2.2.4.1	Données globales.....	52
2.2.4.2	Dernier mode de transport pour accéder à l'aéroport.....	53
2.2.5	Situation des « travailleurs locaux ».....	54
2.2.5.1	Données relatives à l'ensemble des salariés.....	54
2.2.5.2	Données relatives aux salariés d'Air France.....	55
2.2.6	L'intermodalité sur la plateforme aéroportuaire.....	56
2.2.7	Points forts et points faibles de l'accessibilité à Orly.....	56
2.2.7.1	Principales caractéristiques de l'accessibilité à Orly.....	56
2.2.7.2	Des faiblesses identifiées.....	57
2.3	Les transports « à la demande ».....	57
2.3.1	Les taxis.....	57
2.3.1.1	Réglementation des taxis parisiens sur les aéroports.....	59
2.3.1.2	Limitation de la présence des taxis à Roissy-CDG.....	59
2.3.1.3	Les taxis « partagés ».....	61
2.3.2	Les autres transports individuels de personnes.....	61
2.3.3	Les navettes aéroportuaires.....	62
2.4	Comparatif international.....	63
2.4.1	La situation de Paris au regard des autres grands aéroports européens.....	63
2.4.2	Focus sur Londres.....	67
2.4.2.1	L'aéroport de Londres Heathrow.....	67
2.4.2.2	L'aéroport de Londres Gatwick.....	70
III	Projets d'aménagements de l'accessibilité des aéroports.....	73
3.1	Amélioration des transports en commun.....	73
3.1.1	Concernant Orly.....	73
3.1.1.1	Le Tramway T7.....	73
3.1.1.2	Bus en sites propres.....	73
3.1.1.3	Ligne 14 du métro.....	74
3.1.1.4	Ligne 18 du « Nouveau Grand Paris ».....	75
3.1.1.5	Interconnexions SNCF.....	76
3.1.2	Concernant Roissy.....	76
3.1.2.1	La rénovation du RER B : programme RER B Nord+.....	76
3.1.2.2	Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).....	77
3.1.2.3	CDG-Express.....	77
3.1.2.4	Ligne 17 du « Nouveau Grand Paris ».....	77

3.1.2.5 Liaison ferroviaire Roissy-Picardie	78
3.1.3 Concernant le Bourget.....	79
3.2 Dispositifs en faveur des « travailleurs locaux »	79
3.2.1 R'Promobilité, le PDIE de Roissy.....	80
3.2.2 PDIE d'Orly et du Bourget.....	81
3.3 Aménagements routiers.....	82
3.3.1 Aux abords des aéroports	82
3.3.2 Vers une voie dédiée sur l'A1 ?.....	83
3.3.2.1 L'expérimentation de 2009	83
3.3.2.2 Perspectives de reconduction.....	85
3.3.3 Autres aménagements routiers	85
3.4 Le « serpent de mer » d'une liaison dédiée entre Paris et Roissy-CDG.....	86
3.4.1 Présentation du projet CDG-Express.....	86
3.4.1.1 Les enjeux de CDG-Express.....	86
3.4.1.2 Les services offerts par CDG-Express	87
3.4.1.3 Un tracé issu de la concertation	87
3.4.1.4 Le préalable de la modernisation du RER B	88
3.4.1.5 Un financement privé.....	88
3.4.2 Une question déjà ancienne	88
3.4.3 L'échec du projet CDG-Express.....	89
3.4.4 Vers un nouveau projet ?	89
3.4.5 GPE vs CDG-Express.....	91
IV Les attentes multiples des différents acteurs.....	93
4.1 S'adapter aux choix modaux des passagers aériens.....	93
4.1.1 Critères de choix modaux des voyageurs.....	93
4.1.2 Catégories de voyageurs	94
4.2 Les attentes des acteurs économiques et du tourisme	95
4.2.1 De l'intérêt global d'une meilleure accessibilité	95
4.2.2 Les attentes relatives aux transports en commun.....	96
4.2.2.1 Dans le cadre du Nouveau Grand Paris.....	96
4.2.2.2 En matière de liaisons dédiées.....	97
4.2.2.3 En matière de lignes ferroviaires	97
4.2.2.4 En matière de lignes de Bus	98
4.2.3 Les attentes en matière d'accessibilité par la route	99
4.2.3.1 Quels aménagements pour l'A1 ?	99
4.2.3.2 Autres aménagements de voirie.....	99
4.2.3.3 Aménagements liés au transport de marchandises	100
4.2.4 Les attentes des usagers	100
4.2.4.1 En matière de tarification	100
4.2.4.2 En matière de nouveaux services	101

4.2.4.3 Attentes spécifiques des salariés	101
4.3 Les Taxis.....	101
4.3.1 La question du nombre de taxis	101
4.3.2 Le développement des véhicules électriques	102
4.3.3 L'adaptation des taxis aux PMR.....	102
Conclusion : Du rôle de la Région Ile-de-France.....	105
Liste des personnes et organismes rencontrés.....	107
Liste des sigles.....	109

Les aéroports franciliens jouent un rôle important dans la vie de la Région Ile-de-France.

Ce sont à la fois :

- Des points de passage obligés pour les passagers aériens, touristes ou voyageurs d'affaire ;
- Des pôles économiques importants, initialement en lien avec le transport aérien, aujourd'hui fenêtres ouvertes sur le commerce international ;
- Des lieux de travail pour des milliers de Franciliens ;
- Mais aussi des sources de nuisances.

A l'origine centrés sur les activités aériennes, les aéroports sont aujourd'hui entourés de sièges sociaux et de parcs d'activités pour haute technologie à vocation internationale.

Qu'il s'agisse de tourisme ou d'économie, la « performance » des aéroports est intimement liée à la manière dont ils sont facilement accessibles - ou non - pour leurs usagers, quelle que soit la raison de leur déplacement.

Pour être des pôles de développement économique internationaux attractifs, les aéroports doivent donc être bien insérés dans leur environnement, et c'est principalement les transports qui permettent un tel ancrage, au sein du tissu économique et social.

Les infrastructures de transport s'inscrivent dans une logique de transformation sociale, économique, et urbaine de l'espace. Leur organisation doit se faire dans le cadre d'une stratégie globale d'aménagement prenant en compte les différents enjeux environnementaux, humains, économiques, sociaux, spatiaux.

La desserte des aéroports est une question qui se pose de façon récurrente aux autorités aéroportuaires ou aux collectivités territoriales dans le monde. Le mode individuel (voiture ou taxi) est en effet le mode le plus utilisé pour accéder à ces équipements, que ce soit par les passagers aériens ou les employés des plateformes aéroportuaires.

Cela contribue à saturer la circulation automobile aux environs des aéroports, les flux liés à leur fonctionnement s'ajoutant généralement à ceux induits par les secteurs d'activités environnants.

Face à ces préoccupations, les autorités aéroportuaires affichent généralement l'objectif d'au moins 50 % de passagers aériens se rendant en transports en commun à l'aéroport.

Cela se traduit par une amélioration de l'accessibilité aux aéroports internationaux qui voient leur desserte en transports en commun s'étoffer et se diversifier, parallèlement à une optimisation des conditions d'intermodalité avec l'avion au niveau des terminaux aériens.

Au moment où se décident de nombreuses orientations en matière d'aménagement territorial et de construction de nouvelles infrastructures de transports, l'objet de ce rapport du Conseil Economique, Social et Environnemental de la Région Ile-de-France est de dresser un état des lieux de l'accessibilité terrestre des aéroports franciliens, afin d'identifier les orientations de nature à répondre aux attentes des différents acteurs concernés.

I Les aéroports franciliens, portes d'entrée et acteurs économiques de la Région capitale

Les infrastructures aéroportuaires parisiennes constituent un système d'aéroports complémentaires :

- L'aéroport Paris Charles-de-Gaulle, hub¹ intercontinental, est la deuxième plus importante plateforme de correspondance d'Europe en termes de passagers, et la première plateforme européenne pour le fret et les mouvements commerciaux d'avions, devant les aéroports de Francfort et Londres-Heathrow ;
- L'aéroport Paris Orly, aéroport « point à point » (c'est-à-dire concernant des vols sans correspondance), est la deuxième plateforme aéroportuaire de France et le onzième aéroport européen. Sa vocation domestique s'élargit désormais au bassin méditerranéen et à la desserte des territoires d'outre-mer ;
- L'aéroport Paris Le Bourget est le premier aéroport d'affaires en Europe.

Ce système aéroportuaire génère :

- Plus de 340 290 emplois, dont 115 400 emplois directs, soit 2 % de l'emploi salarié français ;
- 29,6 milliards d'euros (€) de valeur ajoutée, soit 1,7 % du PIB de la France, dont 13,5 milliards injectés directement dans l'économie francilienne par les entreprises aéroportuaires.

En rapportant les retombées socio-économiques obtenues au trafic traité par les aéroports parisiens, chaque million de passagers traité correspond à :

- 355 millions d'euros de valeur ajoutée ;
- 720 millions d'euros de chiffre d'affaires ;
- 4 100 emplois salariés, dont 1 400 emplois directs.

1.1 Importance des aéroports pour le tourisme francilien et français

La place aéroportuaire de Paris se situe au deuxième rang international pour le trafic aérien et Paris est la première destination touristique mondiale. Les touristes venant de plus en plus de destinations lointaines, et en particulier d'Asie (Chine, Japon, Inde, Vietnam, ...), les aéroports parisiens constituent plus que jamais la porte d'entrée de cette activité importante pour notre Région.

1.1.1 Données relatives au tourisme et son impact économique

Avec plus de 88,8 millions de passagers en 2012 (61,6 millions à Paris Charles-de-Gaulle et 27,2 millions à Orly), les aéroports gérés par Aéroports de Paris (ADP) constituent la première porte d'entrée sur le territoire français.

En 2010, le trafic passager traité par les aéroports Paris Charles-de-Gaulle et Paris Orly représentait 58 % du trafic français total. Les aéroports parisiens sont un point de passage pour de très nombreux visiteurs étrangers.

Avec environ 37,4 millions de passagers internationaux, Orly et Charles-de-Gaulle contribuent à l'attractivité de la France à l'échelle internationale.

¹ Plateforme aéroportuaire de correspondance, point de concentration d'activités.

En 2010, 76,8 millions de touristes internationaux ont visité la France, dont 13,3 millions à destination de l'Île-de-France, soit 17 % d'entre eux (source CRT²). La clientèle internationale visitant l'Île-de-France et ayant emprunté les aéroports Paris Charles-de-Gaulle et Paris Orly s'élevait à 11,6 millions de voyageurs.

Le poids des trois aéroports parisiens dans l'arrivée des visiteurs étrangers en France est donc de l'ordre de 15 %.

Selon une étude faite en 2010 par BIPE, cabinet de conseil en analyse stratégique et prospective économique, les voyageurs européens dépensent en moyenne 609 € lors d'un séjour en Île-de-France quand les voyageurs intercontinentaux se distinguent par une moyenne bien supérieure, qui s'établit à 942 €, principalement en raison d'une durée de séjour plus importante (6 jours contre 3 pour les Européens).

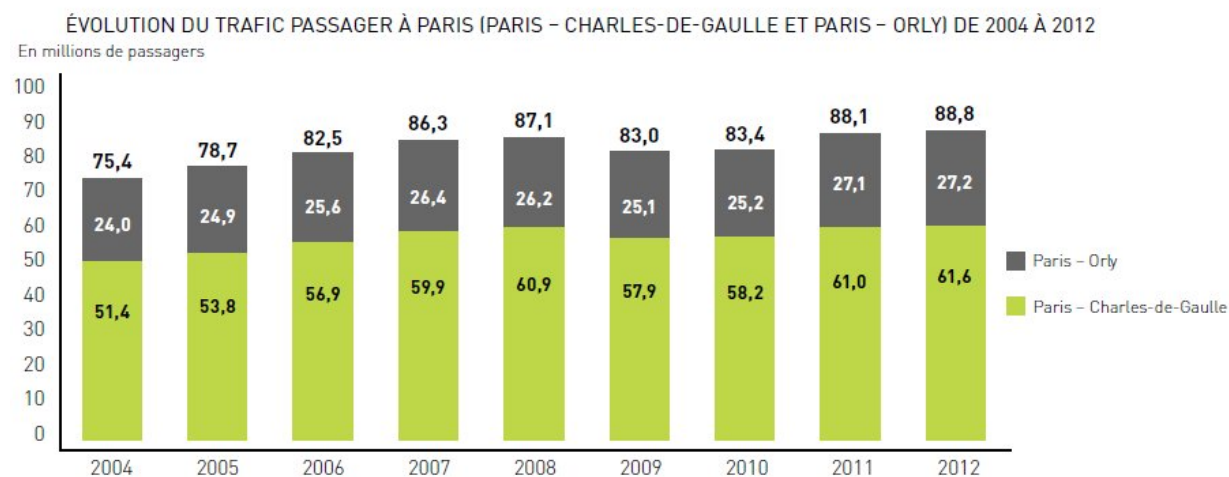
L'activité des passagers visiteurs français et internationaux s'est donc traduite au sein de la région Île-de-France en 2010 par des dépenses totales de 10,4 milliards d'euros.

70 000 emplois sont nécessaires à la production de l'offre en biens et services de ces passagers non-résidents. Les emplois liés aux dépenses en Île-de-France des passagers non-résidents des aéroports Paris Charles-de-Gaulle et Paris Orly, se retrouvent principalement dans les secteurs suivants :

- Les services aux particuliers (59 % des emplois) ;
- Le commerce (36 %) ;
- Les transports (5 %).

1.1.2 Données relatives au trafic de voyageurs aériens

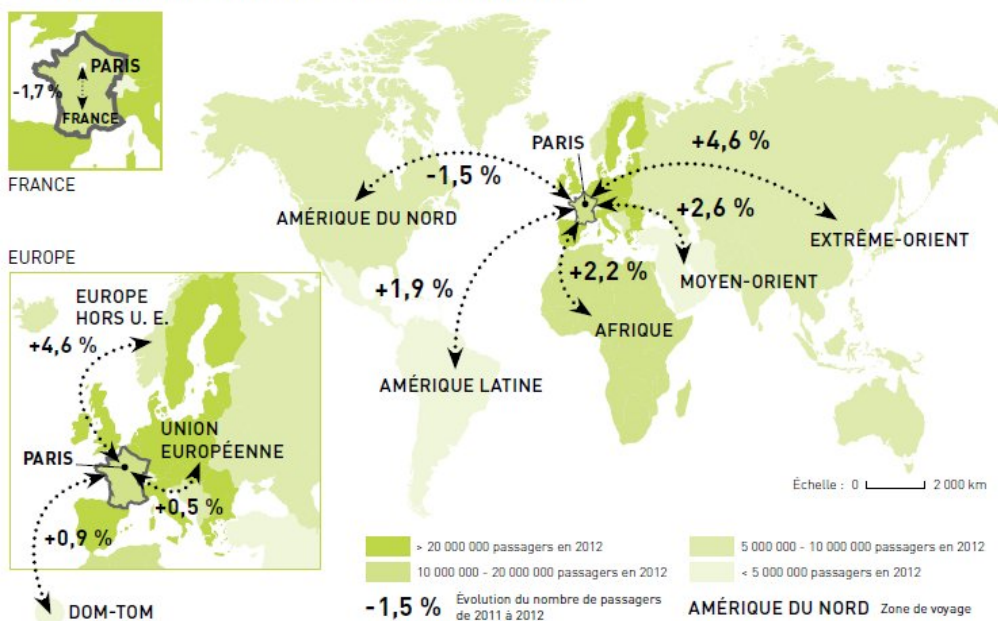
En 2012, les aéroports parisiens ont traité 88,8 millions de passagers (+ 0,8 % par rapport à 2011), dont 61,6 millions à Paris Charles-de-Gaulle (+ 1,1 %) et 27,2 millions à Paris Orly (+ 0,3 %).



Entre 2004 et 2012, le trafic passager a connu une croissance de 17,72 % (+ 19,84 % à CDG, + 13,33 % à Orly).

² Comité Régional du Tourisme d'Île-de-France.

• Origine des passagers en provenance ou à destination de Paris en 2012



Source : Paris Office du Tourisme et Congrès / PARISINFO.com : Le tourisme à Paris, chiffres clés 2012

C'est principalement le trafic international hors Europe (39,2 % du trafic total) qui est en croissance, et plus particulièrement les vols à destination ou en provenance de la région Asie-Pacifique (plus forte croissance en 2012).

Le nombre de passagers en correspondance aérienne croit de 2,2 %, portant le taux de correspondance à 24,1 % contre 23,7 % sur l'année 2011.

Inversement, le nombre de mouvements d'avions est en baisse de 1,8 %³. A l'aéroport de Paris Le Bourget, il a même diminué de 5,1 %, passant à 55 993 mouvements.

Enfin, l'activité fret et poste est en baisse de 6,2 % avec 2 257 322 tonnes transportées en 2012.

1.1.3 Evolution du positionnement de Paris et de l'Île-de-France dans le tourisme mondial

1.1.3.1 Une position fragilisée

Si la France figure encore parmi les leaders mondiaux des destinations touristiques, elle montre, depuis plusieurs années, des signes d'essoufflement.

En nombre d'arrivées internationales de touristes, la France restait, en 2011, la première destination mondiale (81,4 millions), mais cette position ne cesse de s'effriter : entre 2000 et 2011, la croissance des arrivées internationales en France était de 5,4 %, contre 49,5 % pour l'Allemagne, 26,3 % pour le Royaume Uni, 22,5 % pour les Etats Unis, 22,2 % pour l'Espagne et 11,9 % pour l'Italie.

Les résultats provisoires pour 2012 confirment cette tendance, la progression enregistrée par la France (+ 2 %) étant inférieure à celle de l'Europe (+ 3,4 %) et moitié du rythme mondial (+ 4,1 %).

La part de marché de la France, par rapport au tourisme mondial, est passée de 11,5 % en 2000 à 8,3 % en 2010 (de 17,1 % à 16,3 % par rapport à l'Europe).

En termes de recettes du tourisme international, la France n'est plus que la troisième destination mondiale et Londres est, en 2012, la première ville destination devant Paris.

³ 721 904 mouvements en 2011.

La Capitale française connaît en effet une baisse de fréquentation de 0,6 % en 2012 quand la moyenne des 20 villes en tête de ce classement est en hausse de 5,7 %.

Le rythme annuel de création d'emplois salariés s'est sérieusement ralenti, passant de 24 700 en 2000 à 16 400 en 2010 : le tourisme continue donc de créer des emplois, mais un tiers de moins qu'il y a 10 ans.

Le lien entre le trafic aérien et l'activité touristique en Ile-de-France se retrouve également au niveau de la **fréquentation hôtelière** qui a atteint, en 2012, les 36,9 millions de nuitées, soit par rapport à 2010, une hausse de 3,1 %⁴.

La clientèle étrangère, celle qui arrive principalement en avion, joue un rôle important dans ce résultat, progressant de 3,4 %, soit un rythme supérieur à celui de la clientèle française (+ 2,4 %). Elle représente, en 2012, avec plus de 23,9 millions de nuitées⁵, 64,7 % du total.

En corrélation avec le trafic aérien, ce sont les pays d'Asie (hors Japon) qui augmentent le plus (+ 19,3 % en 2011), représentant désormais 2 millions de nuitées. Les Chinois ont la palme de la plus forte croissance (+ 21,6 % en 2011)³.

En ce qui concerne les **hôtels implantés dans les zones aéroportuaires d'Orly et de Roissy**, le nombre de nuitées était de 4,4 millions en 2010⁶. Entre 2009 et 2010, ce nombre de nuitées a augmenté de presque 10 %.

Là encore, cette progression s'explique en grande partie par celle des nuitées « étrangères » qui ont augmenté de 15,3 % quand que les nuitées « françaises » n'augmentaient que de 7,4 %.

La durée moyenne de séjour dans les hôtels situés sur les zones aéroportuaires de Roissy et d'Orly reste néanmoins inférieure à la durée moyenne de séjour des hôtels franciliens (1,4 contre 2,1 nuitées).

1.1.3.2 L'impact de la qualité de l'accessibilité terrestre

Si l'on considère que **les transports de personnes constituent l'un des « cinq piliers » du tourisme** (les 4 autres étant les hébergements et la restauration, les activités offertes aux touristes, les diverses formes de gestion de l'espace et le marketing), **améliorer l'accessibilité des plateformes aéroportuaires contribue au développement de l'ensemble des composantes de cette activité économique.**

Dans une compétition internationale, la question du temps est primordiale. En ce qui concerne Paris et l'Ile-de-France, qui présentent l'avantage d'être l'une des destinations les mieux connectées du monde, grâce à ses gares et aéroports, **le temps d'accessibilité** sera de plus en plus un élément de différenciation par rapport à d'autres destinations. En effet, sur un séjour de deux ou trois jours, le temps passé dans les transports entre largement en compte dans le choix de la destination.

Pourtant aujourd'hui, les flux de touristes en provenance de Chine arrivent en Europe par Francfort, Londres ou Madrid. Le nombre de liaisons entre la Chine et Francfort est, avec 63 vols hebdomadaires, nettement supérieur à celui des liaisons entre la Chine et Paris (36 vols par semaine).

Enfin, en ce qui concerne les transports, une étude⁷ a été menée dans notre pays en 2011, dans le cadre de l'amélioration de l'accueil des touristes en France, auprès de touristes ayant séjourné en France et ayant transité par les aéroports franciliens pour la plupart. Cette étude évalue la satisfaction des touristes dans ce domaine.

⁴ Données Office du Tourisme et des Congrès de Paris.

⁵ Source : Paris Office du Tourisme et Congrès / PARISINFO.com : Le tourisme à Paris, chiffres clés 2012.

⁶ Source office du Tourisme de Roissy.

⁷ « La qualité de l'accueil en France : une ambition partagée », étude pour le secrétariat d'Etat chargé du Tourisme, novembre 2011.



Indice de compétitivité : 0 à 100 = faible, 100 à 150 = acceptable, 150 à 200 = élevé, 250 à 400 = exceptionnel.

Il en ressort un niveau de satisfaction :

- **Acceptable** (même si en deçà des attentes de l'utilisateur) concernant l'**accès à l'aéroport**, le **confort des transports publics** et l'**infrastructure routière** ;
- **Faible** (indiquant des problèmes de constance dans la qualité et/ou des déceptions par rapport aux attentes) pour l'**accueil dans les transports publics** et leurs **prix** ;
- **Très faible** (indiquant d'importants problèmes de qualité, particulièrement pénalisants pour la réputation de la destination) pour le service de **taxis**.

Seule l'**accessibilité des transports publics** atteint un niveau de satisfaction **élevé**.

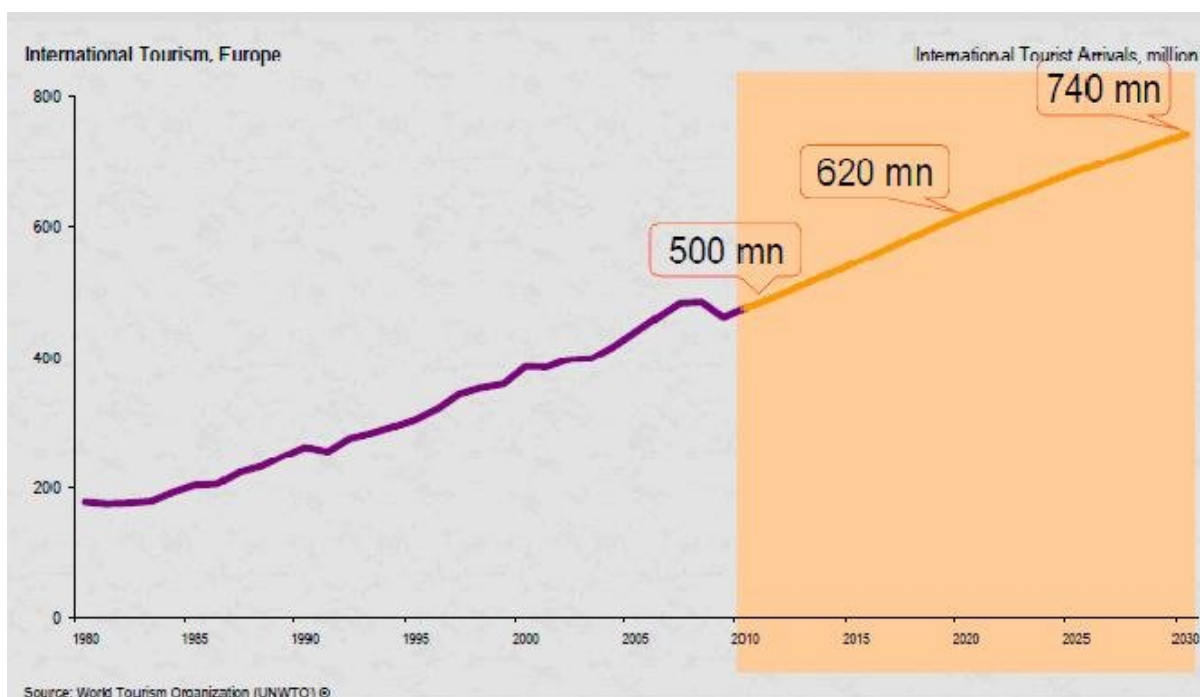
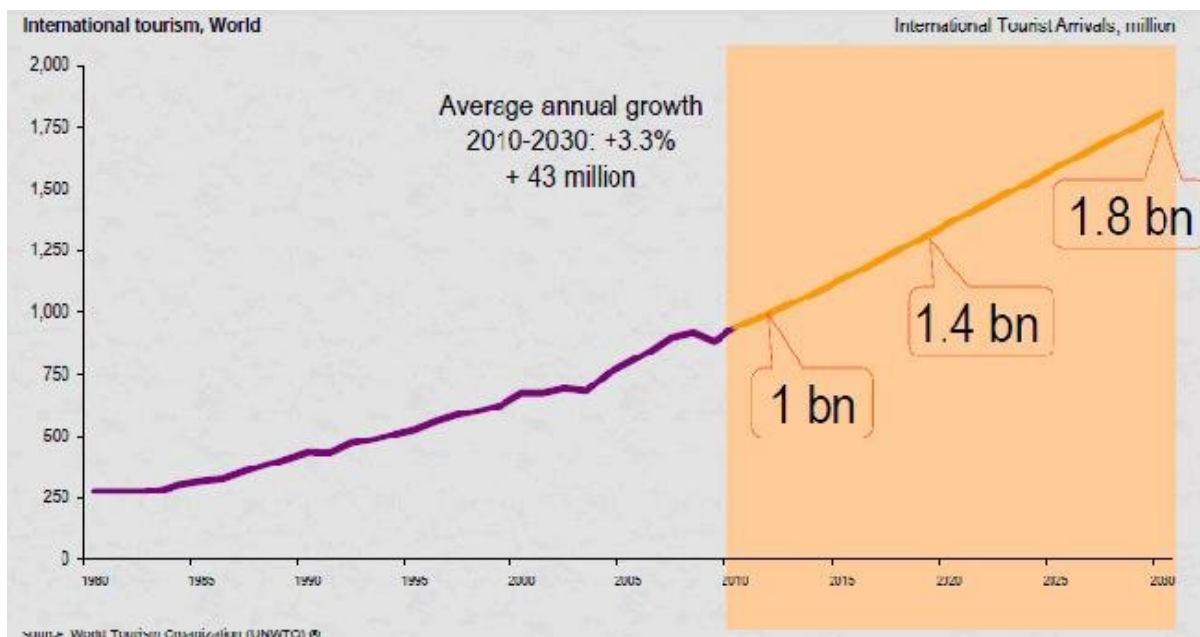
1.1.4 Perspectives d'évolution du trafic aérien à moyen terme

Pour la période 2012-2016, l'association internationale du transport aérien (IATA) prévoit, au niveau mondial, un taux de croissance moyen de 5,3 % par an, légèrement au-dessus du repère habituel de 4,9 % évoqué par la plupart des économistes.

En 5 ans, le volume du trafic devrait croître de 28,5 %, ce qui correspondrait à l'horizon 2016 à 500 millions de passagers supplémentaires sur les réseaux intérieurs et 331 millions sur les lignes internationales. Du coup, en 2016, le trafic devrait atteindre 3,6 milliards de passagers, contre un peu moins de 3 milliards en 2011.

Dans le même temps, le trafic fret augmenterait de 3 % par an pour atteindre 34,5 millions de tonnes.

Selon l'office international du tourisme, le nombre de voyages internationaux devrait passer de 1 milliard en 2011 à 1,4 milliards en 2020 et 1,8 milliards en 2030.



Pour la France, ADP anticipe une croissance annuelle moyenne du trafic passager comprise entre 1,9 % et 2,9 % entre 2010 et 2015.

La Commission Développement Economique de la Région de la CCI⁸ Paris Ile-de-France a étudié plus particulièrement l'évolution du tourisme dans notre Région.

On prévoit en effet, dans les 10 années à venir, une arrivée de 10 millions de touristes supplémentaires à Paris, ce qui est considérable sachant que l'Ile-de-France accueille actuellement 30 millions de touristes, dont 17 millions d'étrangers.

Une grande part de ces futurs nouveaux touristes sera issue des pays asiatiques, et utilisera donc le transport aérien et les différents modes de transport en connexion avec Paris et les sites touristiques franciliens.

⁸ Chambre de Commerce et d'Industrie.

1.2 Le rôle des plateformes aéroportuaires dans l'économie et l'emploi en Ile-de-France

Dans une économie de plus en plus globalisée, caractérisée par le rôle croissant des échanges et de la diffusion de connaissances, le concept de rapidité est devenu un facteur clé de compétitivité, et une condition de succès pour les entreprises.

Dans ce contexte, le transport aérien joue un rôle essentiel en favorisant les liens entre les acteurs et les échanges au niveau international, en facilitant le partage des connaissances et en permettant le transport rapide et efficace de biens et des personnes, nécessaire aux entreprises pour mieux répondre aux attentes des consommateurs.

Ce secteur est donc un **vecteur essentiel du développement de l'économie**.

Depuis les années 1980, on assiste à une transformation de l'appareil productif dans laquelle les fonctions de distribution et d'échanges se substituent progressivement aux fonctions de production et de services industriels et tertiaires, et deviennent, dans le contexte du marché unique et de la mondialisation, le moteur en terme de croissance d'emplois et de locaux d'activités.

Les voies aériennes étant un moyen efficace de communication, les aéroports représentent dès lors de véritables relais commerciaux pour les sociétés internationales.

1.2.1 Données économiques

En 2012, le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris, gestionnaire des plateformes aéroportuaires franciliennes, a atteint 2,64 milliards d'euros.

Le chiffre d'affaires par passager des boutiques en zone réservée atteint cette même année 16,8 €.

Les redevances des parcs de stationnement automobiles, en lien avec l'accès en voiture des passagers, ou de leurs accompagnateurs, aux plateformes, représentent un résultat de 159 millions d'euros.

Une évaluation des retombées économiques et sociales des trois aéroports parisiens⁹, réalisée en 2010, a permis d'établir les données suivantes :

- **29,6 milliards d'euros de valeur ajoutée totale** (directe + indirecte + induite + catalytique), dont 13,5 milliards de valeur ajoutée directe ;
- **60,1 milliards d'euros de chiffre d'affaires** (production totale), dont 27,6 milliards de production directe ;
- **340 290 emplois salariés** totaux, dont 115 416 emplois salariés directs ;
- **15 milliards d'euros** d'excédent de la balance commerciale française sont générés sur la plateforme aéroportuaire de Paris Charles-de-Gaulle.

L'impact direct correspond à la valeur ajoutée, c'est-à-dire au chiffre d'affaires diminué des consommations intermédiaires et au nombre d'emplois des entreprises présentes sur les plateformes aéroportuaires.

L'impact indirect est la somme des prestations effectuées pour le compte des entreprises aéroportuaires par des fournisseurs non présents sur les plateformes. L'impact social indirect se définit par les emplois nécessaires à la réalisation de ces prestations.

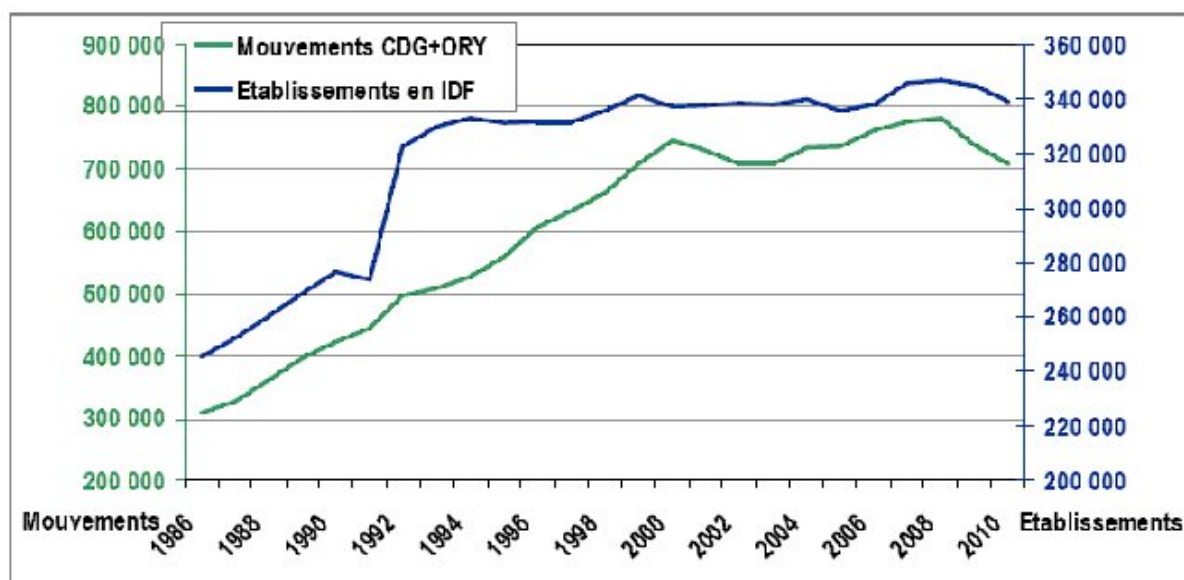
L'impact induit résulte de la totalité des dépenses des salariés aéroportuaires et des salariés des fournisseurs. Elles s'analysent à partir des données de l'Insee relatives aux comptes des ménages.

⁹ Etude réalisée en 2010 par BIPE, sur commande d'ADP.

L'impact catalytique se calcule à partir des dépenses effectuées en Ile-de-France par des touristes arrivés dans la région par avion. Les volumes d'emplois associés se déduisent par l'analyse sectorielle des dépenses des touristes.

Une enquête menée par les chambres de commerce et d'industrie des 3 territoires de proximité de Paris Charles-de-Gaulle auprès de 1 300 entrepreneurs montre que plus de 58 % des chefs d'entreprise de plus de 100 salariés pensent que la proximité des aéroports est un facteur important.

L'attractivité des plateformes aéroportuaires pour les entreprises privées est illustrée par le graphique ci-après.



Source : Analyses BIPE, Pole emploi, ADP CRE 2011-2015

La corrélation, estimée sur la période 1986-2010, entre le nombre d'établissements privés implantés en Ile-de-France et les mouvements d'avions sur les aéroports Paris Charles-de-Gaulle et Paris Orly est très bonne, puisqu'elle s'élève à 91 %. Les départements pour lesquels ces corrélations sont les plus fortes sont l'Oise (97 %), le Val-d'Oise (96 %), la Seine-et-Marne et l'Essonne (95 %).

L'activité des aéroports parisiens profite largement à l'économie locale et régionale. Ainsi, 13,5 milliards d'euros sont injectés dans l'économie française, grâce aux salaires et investissements des acteurs présents sur l'emprise des aéroports Paris Charles-de-Gaulle, Paris Orly et Paris Le Bourget.

Au-delà de cet impact direct, les fournisseurs de ces acteurs représentent un impact indirect de 5,2 milliards d'euros en 2010. De plus, les consommations des acteurs implantés sur les aéroports et leurs fournisseurs génèrent à leur tour 5,3 milliards d'euros.

Enfin, grâce au réseau développé par les compagnies aériennes présentes sur ces aéroports et à l'attractivité de Paris, 5,6 milliards d'euros supplémentaires sont liés aux dépenses des visiteurs ayant emprunté les aéroports gérés par Aéroports de Paris en 2010.

Les 30 milliards d'euros de valeur ajoutée ainsi obtenus, correspondent à environ 1,7 % du PIB français. Ce qui signifie que le système aéroportuaire francilien a un poids dans l'économie française équivalent au secteur des télécommunications ou au secteur de la production et distribution d'électricité et de gaz.

D'un point de vue social, **les aéroports parisiens produisent des effets d'entraînement qui vont bien au-delà de l'emprise aéroportuaire** et de la création de valeur évoquée supra.

Les emplois directs associés aux entreprises des trois emprises aéroportuaires représentaient, en 2010, 115 416 emplois.

Mais il ne s'agit là que d'une partie de l'emploi total associé aux aéroports parisiens, 224 874 autres emplois étant induits par l'activité des entreprises interagissant avec les trois aéroports.

Les 340 290 emplois générés par le système aéroportuaire francilien représentent 2 % de l'emploi salarié en France. Le total des emplois générés par les aéroports parisiens correspond à 2,9 fois les 115 400 emplois présents sur site.

Avec 3,09 % de croissance annuelle moyenne, l'emploi sur l'emprise des trois aéroports de Paris a été particulièrement dynamique sur la période 1995-2010. Au cours de cette période, cette croissance a été **7 fois supérieure** à celle des emplois de la Région Ile-de-France.

La stratégie de hub, déterminante pour le transport de passagers, l'est encore davantage pour le fret aérien. L'aéroport Paris Charles-de-Gaulle traite ainsi 86 % du total du fret aérien français grâce aux hubs de FedEx, Air France et Europe Airpost.

En valeur, le fret aérien transitant par la plateforme aéroportuaire Paris Charles-de-Gaulle représente 20 % des importations et 30 % des exportations franciliennes. Ainsi, en valeur marchande, près de 30 milliards d'euros de fret en importation ont transité en 2010 par le système aéroportuaire francilien et près de 45 milliards d'euros en exportation.

Si l'on ramène l'ensemble de ces données au trafic voyageur, on peut déterminer que **chaque million de passagers traité correspond à :**

- Un total de **4 100 emplois** (dont 1 400 emplois directs) ;
- 720 millions d'euros de chiffre d'affaire ;
- 355 millions d'euros de valeur ajoutée.

Avec néanmoins de fortes disparités entre Orly et Roissy (voir infra).

D'où l'intérêt, dans une période de crise économique, de conserver, voire de gagner, des parts de marché dans le trafic mondial des voyageurs aériens.

Pour synthétiser, les aéroports parisiens constituent un système aéroportuaire présentant les spécificités suivantes :

- **1^{er} groupe aéroportuaire européen** en transport de fret en 2010 ;
- **2^{ème} groupe aéroportuaire européen en nombre de mouvements**, même si - et en dépit d'une croissance du trafic passagers - le nombre de mouvements enregistrés sur les aéroports parisiens a baissé de plus de 23 000 mouvements entre 2001 et 2010 ;
- **Un emport moyen en forte hausse** (passage de 98 à 118 passagers par vol en 10 ans) illustrant la meilleure productivité des aéroports parisiens ;
- Un poids significatif du trafic international non européen (40 %) ;
- **1 passager sur 4 en correspondance aérienne** ;
- 1 passager sur 3 résidant en Ile-de-France ;
- **1 400 emplois directs par million de passagers.**

Zoom sur l'impact économique et social de Paris Charles-de-Gaulle (données BIPE)

L'aéroport Paris Charles-de-Gaulle a traité, en 2010, près de 58,2 millions de passagers et 2,4 millions de tonnes de fret.

L'activité économique générée par la présence de l'aéroport a créé 21,2 milliards d'euros de valeur ajoutée et près de 248 000 emplois salariés. 9,5 milliards d'euros sont ainsi injectés dans l'économie française, grâce aux salaires et investissements des acteurs présents sur l'emprise de la plateforme Paris Charles-de-Gaulle.

Au-delà de cet impact direct, les fournisseurs de ces acteurs représentent un impact indirect de 3,7 milliards d'euros en 2010. De plus, les consommations des acteurs implantés sur l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle et leurs fournisseurs génèrent à leur tour 3,8 milliards d'euros.

Enfin, grâce au réseau développé par les compagnies aériennes présentes sur cet aéroport et à l'attractivité de Paris, 4,2 milliards d'euros sont liés aux dépenses des visiteurs ayant emprunté la plateforme Paris Charles-de-Gaulle en 2010.

D'un point de vue social, la production de valeur évoquée ci-dessus nécessite 247 893 emplois, dont 86 008 emplois directs, associés aux entreprises de l'emprise aéroportuaire Paris Charles-de-Gaulle.

Les 161 885 emplois générés par l'activité des entreprises interagissant avec l'aéroport se répartissent comme suit :

- 49 084 emplois au sein des fournisseurs des acteurs de l'emprise,
- 60 166 emplois induits au niveau français,
- 52 635 emplois pour assurer la production des biens et services achetés par les visiteurs ayant emprunté l'aéroport.

En 10 ans, **20 591 emplois directs ont été créés** sur l'emprise de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle.

Si l'on ramène l'ensemble de ces données au trafic voyageur, on peut déterminer que **chaque million de passagers** traité correspond à :

- **365 millions d'euros de valeur ajoutée** totale, dont 163 millions d'euros de valeur ajoutée directe ;
- **741 millions d'euros de production** totale, dont 336 millions de production directe ;
- **4 300 emplois salariés**, dont 1 500 emplois salariés directs.

Zoom sur l'impact économique et social de Paris Orly

L'aéroport Paris Orly a traité, en 2010, près de 25,2 millions de passagers et 103 000 tonnes de fret. L'activité économique générée par la présence de l'aéroport a créé près de 8 milliards d'euros de valeur ajoutée et plus de 85 000 emplois salariés. 3,7 milliards d'euros sont ainsi injectés dans l'économie française, grâce aux salaires et investissements des acteurs présents sur l'emprise de la plateforme Paris Orly.

Au-delà de cet impact direct, les fournisseurs de ces acteurs représentent un impact indirect de 1,3 milliards d'euros en 2010. De plus, les consommations des acteurs implantés sur l'aéroport Paris Orly et leurs fournisseurs génèrent à leur tour 1,4 milliards d'euros.

Enfin, grâce au réseau développé par les compagnies aériennes présentes sur cet aéroport et à l'attractivité de Paris, 1,4 milliards d'euros sont liés aux dépenses des visiteurs ayant emprunté la plateforme Paris Orly en 2010.

D'un point de vue social, la production de valeur évoquée ci-dessus nécessite 85 171 emplois, dont 26 750 emplois directs, associés aux entreprises de l'emprise aéroportuaire.

Les 58 421 emplois générés par l'activité des entreprises interagissant avec l'aéroport se répartissent comme suit :

- 18 458 emplois au sein des fournisseurs des acteurs de l'emprise,
- 22 810 emplois induits au niveau français,
- 17 153 emplois pour assurer la production des biens et services achetés par les visiteurs ayant emprunté l'aéroport.

Si l'on ramène l'ensemble de ces données au trafic voyageur, on peut déterminer que **chaque million de passagers** traité à Orly correspond à :

- **310 millions d'euros de valeur ajoutée** totale, dont 163 millions d'euros de valeur ajoutée directe ;
- **612 millions d'euros de production** totale, dont 336 millions d'euros de production directe ;
- **3 400 emplois salariés**, dont 1 050 emplois salariés directs.

1.2.2 L'insertion des plateformes dans un environnement urbain

Même s'il améliore progressivement ses performances environnementales (- 1 dB et - 2 % de consommation par an entre 1970 et 1990, - 0.5 dB et - 1 % de consommation par an ensuite¹⁰), **le transport aérien induit des nuisances importantes**, aggravées par la croissance du trafic.

Le **bruit des avions** est de plus en plus mal supporté, notamment la nuit. Et la part du transport aérien dans l'**émission de gaz à effet de serre** est croissante. La « capacité environnementale » des aéroports va donc, plus que la capacité d'accueil technique, influencer sur leur possibilité de croissance, dans un cadre de plus en plus contraignant.

En effet, aux réglementations internationales ou européennes (objectifs européens ACARE de baisse de 50 % de la consommation énergétique, des émissions de CO₂ et du bruit perçu), s'ajoutent des objectifs nationaux (baisse de 80 % des émissions NO_x¹¹ d'ici 2020 à la suite du Grenelle de l'Environnement) et des engagements pris localement (chartes, « local agreement »...).

Les nuisances et les contraintes d'urbanisme ont enfin des impacts territoriaux et socioéconomiques forts dans les secteurs environnants.

Lorsque l'on interroge les Franciliens sur leur perception des risques et nuisances générés par les aéroports, pour ceux qui habitent dans le voisinage, les réponses mettent en avant, comme risque le plus grave :

- Le bruit pour 41 % des sondés ;
- Le risque d'accident pour 20 % ;
- Le risque de pollution pour 16 % ;
- Le risque pour la santé pour 12 % ;
- Le terrorisme pour 11 %.

Le bruit

Il demeure la plus forte nuisance subie et ressentie car :

- Il impacte fortement de vastes territoires ;
- Le bruit de nuit est particulièrement perturbant ;
- Sa réalité est complexe à décrire ;
- Il émane aussi bien des survols que des **accès terrestres** ;
- Son impact est aussi lié à la fréquence des survols.

Les **populations concernées par les survols** sont estimées à :

- 1,5 millions d'habitants survolés à moins de 3 000 m, en configuration face à l'est, dont 300 000 à moins de 1 000 m ;
- 1,25 millions d'habitants survolés à moins de 3 000 m, en configuration face à l'Ouest, dont 60 000 à moins de 1 000 m.

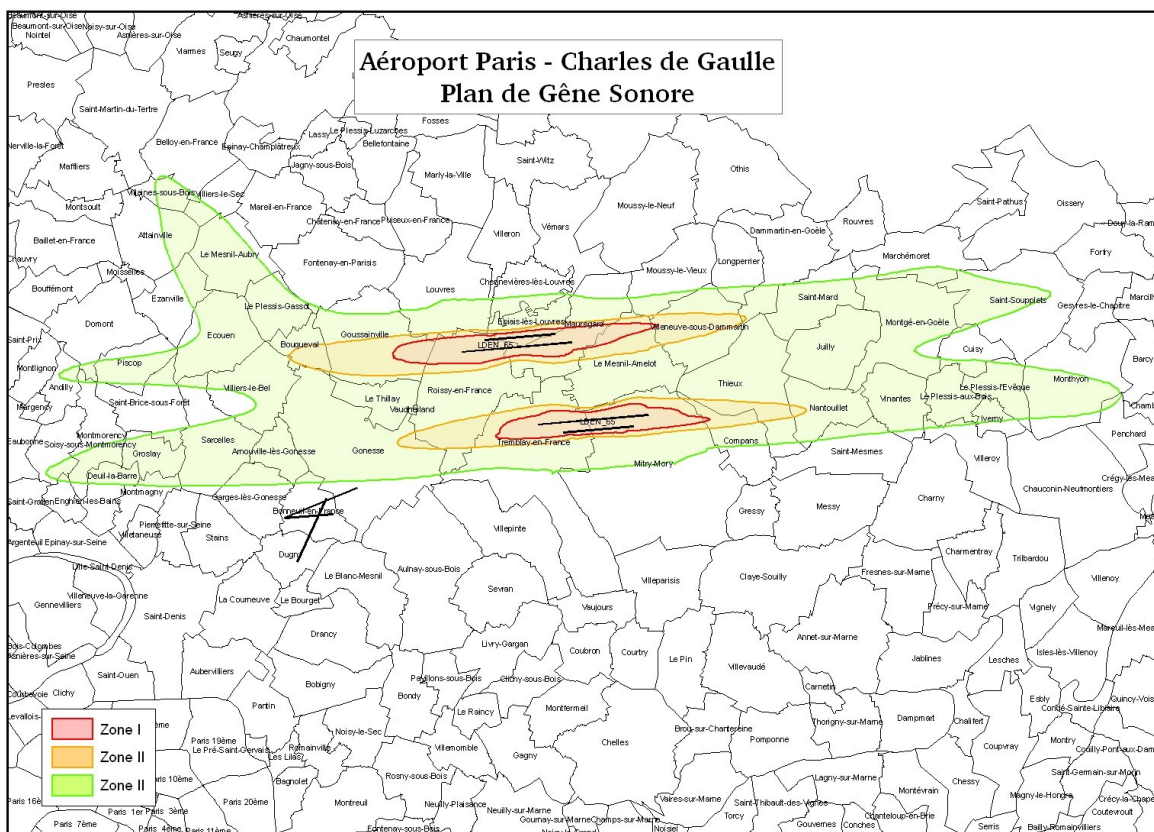
Deux types de documents cartographiques traitent de cette nuisance :

- Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB), calculé sur le trafic à terme de l'aéroport et qui définit les servitudes d'urbanisme ;

¹⁰ « Impacts territoriaux des aéroports », données janvier 2011 de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAU-IDF).

¹¹ Oxydes d'Azote intervenant dans l'effet de serre.

- Le Plan de Gêne Sonore (PGS), calculé sur le bruit constaté et qui ouvre le droit aux aides à l'insonorisation (3 zones : 70, 65 et 56 Lden). Il y a, dans ce cadre, environ 110 000 dossiers éligibles (65 000 sur CDG et 45 000 sur Orly).



Face à cette problématique, les réponses sont d'autant plus difficiles à mettre en œuvre qu'il a été constaté, en dehors des zones les plus bruyantes, une assez faible corrélation entre le niveau de bruit et la gêne ressentie, le vécu du bruit.

Beaucoup de facteurs peuvent en effet expliquer cette gêne : personnels, territoriaux, culturels...

Se pose également la question de la concentration ou de la répartition des nuisances.

Une amélioration de la situation des populations les plus concernées passe à la fois par des mesures passives (telle l'insonorisation des logements) mais également par des mesures actives visant à réduire la source du bruit.

Si le progrès technologique doit permettre de réduire encore les bruits de moteurs et ceux aérodynamiques, une réflexion sur les procédures d'approches peut également être menée en vue de réduire les nuisances sonores.

Enfin, les accès terrestres, surtout routiers, contribuent aux nuisances sonores subies par les riverains de ces infrastructures.

La pollution atmosphérique

L'activité aéroportuaire est également source de pollution atmosphérique, qu'il s'agisse des émissions liées aux avions eux-mêmes, à l'**accès terrestre aux plateformes** par les usagers ou à l'activité économique en lien avec les aéroports.

Les principaux polluants identifiés dans ces activités sont :

- Au niveau global : les gaz à effet de serre (GES), principalement du CO₂ ;
- Au niveau local/régional : CO, NO_x, hydrocarbures imbrûlés (HC), composés organiques volatils (COV), dioxyde de soufre (SO₂) et particules.

On peut calculer la pollution due aux avions à partir des données constructeurs mais dans les mesures de pollution, on ne sait pas isoler les traceurs représentatifs de la pollution due au transport aérien.

Les études¹⁰ ont néanmoins mis en évidence que :

- Le trafic aérien contribue pour 2 à 3 % aux émissions mondiales de GES ;
- 80 % de la pollution des avions se fait pendant la phase de vol « en croisière » et 20 % pendant les cycles de roulage, atterrissage et décollage¹² ;
- Le trafic aérien représente environ 10 % des concentrations de polluants autour de l'aéroport dans une région urbaine dense et environ 20 % pour un aéroport en frange d'agglomération tel que Roissy-CDG ;
- **L'émission de gaz à effet de serre** générée par l'activité aéroportuaire au niveau régional **est due pour un quart aux accès terrestres** à l'aéroport (source ARC¹³).

Les émissions annuelles de CO₂ liées aux aéroports franciliens, sont estimées à 1 350 000 tonnes (T) pour Roissy et 500 000 T pour Orly, dont 2/3 lors du cycle LTO (Landing-Take off).

Une étude, publiée en 2012 par l'IAU IDF¹⁴, montre comment les différents éléments entrent en compte dans les émissions de CO₂ des aéroports.

Si certains sont inhérents à l'activité aérienne (nombre de vols, de personnes se déplaçant sur le site, activité fret), d'autres sont liés directement à l'**infrastructure de transports en communs** (nature, importance, qualité de l'offre) et aux **choix modaux** faits par les usagers (voyageurs ou employés) pour accéder au site.

La part des émissions liée aux accès terrestres a tendance à augmenter avec l'éloignement de l'aéroport. Mais cette corrélation joue plus pour les passagers que pour les employés.

En effet, une partie importante de ces derniers résidant généralement dans le secteur de l'aéroport, les émissions liées à leurs trajets sont pratiquement les mêmes pour tous les aéroports.

¹² Source groupe Air France/KLM.

¹³ Aiports Regions Conference, association de collectivités territoriales concernées par des aéroports en Europe.

¹⁴ « L'empreinte carbone liée à l'activité aéroportuaire et les moyens de la réduire, IAU IDF, février 2012.

Le tableau ci-après montre, pour les aéroports étudiés, la part de l'accessibilité (passagers aériens et travailleurs locaux) dans les émissions de CO2.

	Bruxelles	Göteborg	Londres Gatwick	Londres Luton	Malte	Paris CDG	Paris Orly	Rotterdam La Haye	Stockholm Arlanda
Distance au centre (km)	15	25	45	55	5	24	14	10	40
Passagers (millions)	18,5	4,3	34,2	10,2	3,1	60,9	26,2	1,1	18,1
Emplois sur l'aéroport	19 900	3 500	25 000	7 900	3 000	90 000	27 600	2 500	15 000
Fret (x 1000 tonnes)	661	51	107	41	18	2 280	110	0	99
Mouvements (x 1000)	259	65	256	18	27	551	230	60	220
Part modale TC passagers	26	7	32	37	65	42	34	9	46
Part modale TC employés	9	5	21	11	6	10	12	10	39
TOTAL des émissions de CO2 (X 1000 T)	483	118	768	229	46	1 327	495	35	314
Dont accès passagers	59 12,2 %	22	189	53	2	211 15,9 %	127 25,65 %	6	117 37,2 %
Dont accès employés	21	7	20 2,6 %	5 2,18 %	1	75 5,65 %	38 7,67 %	2	25 7,96 %

Les émissions par trajets passagers et employés baissent quand la part des transports publics augmente.

Les émissions par kilomètre d'accès terrestre sont sensiblement plus fortes par employé que par passager, les employés utilisant beaucoup plus majoritairement l'automobile pour se rendre sur l'aéroport et avec un taux d'occupation par véhicule moindre que celui des passagers accédant à l'aéroport en voiture.

Enfin, cette analyse comparée montre que **des marges de progression existent, particulièrement à Orly**, pour faire diminuer la part des accès passagers ou employés dans le total des émissions de CO2.

Agir sur l'accessibilité terrestre des aéroports permet donc de réduire leur empreinte carbone et la pollution générale, en :

- Ayant une vision de « porte à porte » du passager, pour agir sur la partie liée aux transports de surface pour laquelle il faut proposer des alternatives attractives à l'usage de la voiture individuelle et chercher à « verdir » tous les modes de transports ;
- Proposant des solutions spécifiques correspondant aux besoins des employés de l'aéroport (site ouvert 24h/24 et 7j/7) pour se rendre à leur travail, auxquels ne peut répondre que partiellement le système ordinaire de transports en commun.

Les servitudes et contraintes d'urbanisme

L'insertion des aéroports en milieu urbain se traduit également par des impacts spatiaux, des servitudes et contraintes d'urbanisme spécifiques aux abords des aéroports (zones de bruit, zones de sécurité, servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage).

La présence de l'aéroport et les servitudes qu'il génère ont de forts impacts territoriaux locaux sur :

- La structure spatiale et l'occupation du sol (fractionnement et spécialisation des espaces, insuffisance de l'offre de logements...);
- Les dynamiques sociales et urbaines (difficulté du renouvellement urbain dans les zones de bruit, spirales de dévalorisation de certains secteurs d'habitat...);
- La valeur des biens immobiliers (décote moyenne - Noise Depreciation Index - de 0,6 à 0,8 % par dB supplémentaire au-delà de 60-65 dB).



1.2.3 Deux secteurs en pleine évolution

Orly et Roissy sont appelés à voir leur environnement évoluer, comme en témoignent les nombreux projets d'aménagements et d'équipements à leurs abords.

1.2.3.1 Orly et Roissy, pôles économiques d'Ile-de-France ?

Lors de leur création, les aéroports constituaient un équipement spécialisé, périphérique, situé à l'extérieur de l'agglomération sur un axe radial.

Aujourd'hui, ils représentent des pôles régionaux majeurs dans une organisation maillée et polycentrique, et jouent un rôle croissant de pôle d'échange intermodal.

De la notion de hub aérien, on évolue vers celle de hub terrestre. La capacité de l'aéroport à attirer dans son environnement proche des activités de haut niveau va dépendre :

- De l'importance et la structure du trafic de l'aéroport ;
- De la **desserte terrestre** du secteur de l'aéroport, et notamment de son degré d'interconnectivité ;
- De sa situation dans l'agglomération et par rapport à ses axes de développement ;
- Du contexte institutionnel et du degré de mobilisation et de coopération des différents acteurs.

Mais l'existence d'un impact économique fort tel qu'évoqué dans les chapitres précédents ne signifie pas pour autant que la seule présence de la plateforme aéroportuaire suffit pour constituer un moteur de développement.

En effet, **l'équation Hub = pôle économique = moteur de développement** (au sens de « locomotive ») ne se vérifie pas toujours. La réalité est souvent plus complexe.

Par définition, un pôle économique est un secteur :

- Où se concentrent activités et emplois,
- Où ces activités font sens, ont un lien entre elles,
- Et où elles polarisent d'autres activités, c'est-à-dire où elles jouent un rôle moteur pour l'implantation d'autres activités.

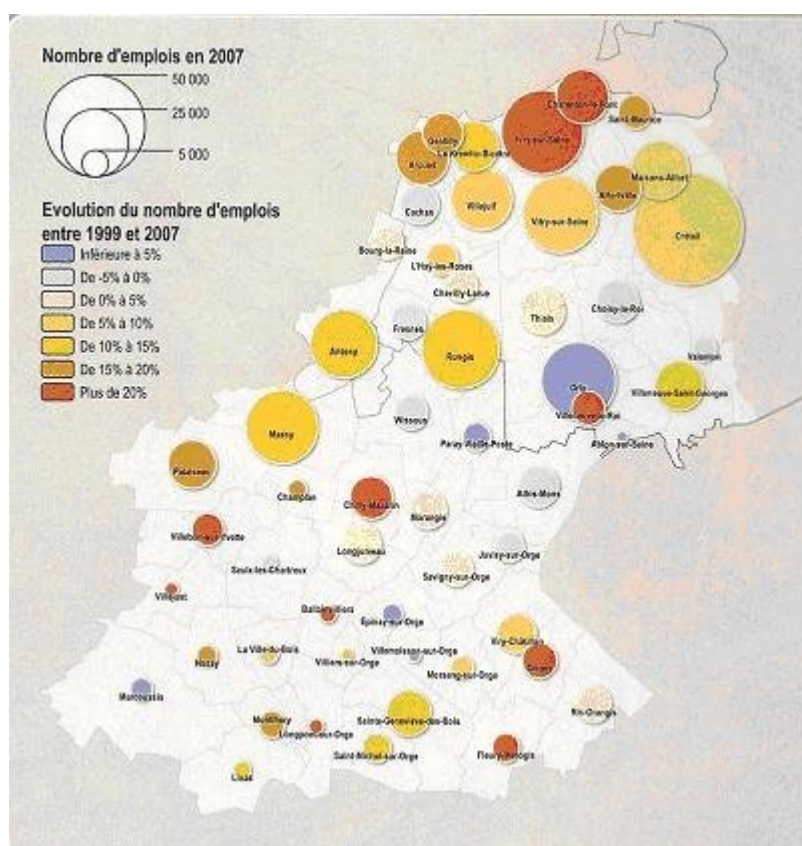
Aujourd'hui, Orly ne constitue pas un hub, le véritable pôle économique dans ce secteur se situant à Massy.

Tout d'abord, Orly ne présente aucune concentration d'activités au sens où celles existant sont disparates, sans lien réel, et ne constituent pas une locomotive de développement.

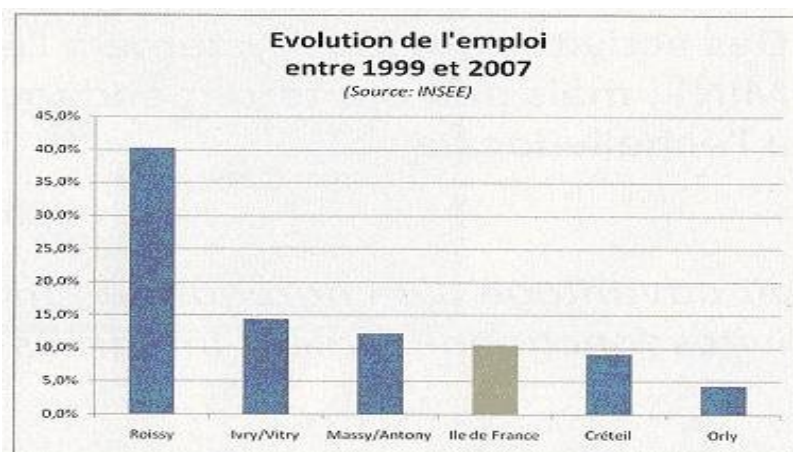
Il s'agit d'avantage d'un agrégat de fonctions support que d'un pôle au sens d'activités fonctionnellement intégrées localement.

Même le Marché d'Intérêt National de Rungis, pourtant voisin de l'aéroport, fonctionne en synergie avec Roissy et non avec Orly.

Si l'on considère les emplois, le schéma ci-après montre non seulement que la plateforme aéroportuaire n'émerge pas, au sein des départements du Val-de-Marne et de l'Essonne, en terme d'emplois, mais également que la croissance des emplois y est plus faible.



A l'opposé de Roissy, l'évolution du nombre des emplois est, pour Orly, en deçà de la croissance moyenne francilienne.



Même, la courte distance entre Orly et Paris est trompeuse, la plateforme d'Orly restant « isolée », hors de la zone urbaine.

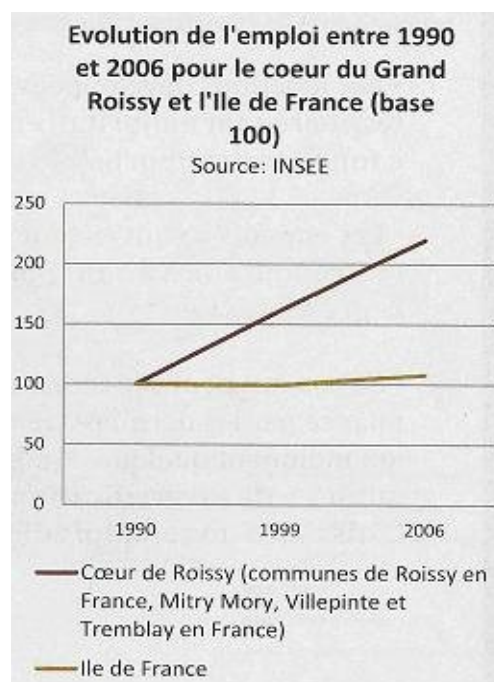
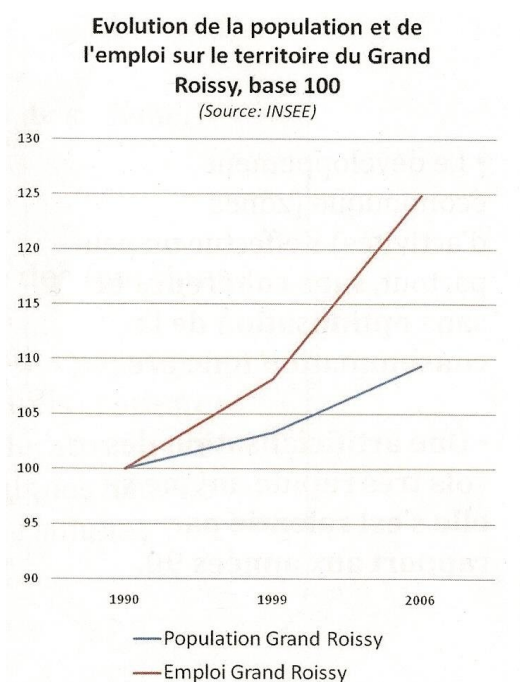
Enfin, le parti pris de vols à courte distance sur cette plateforme ne favorise pas le développement économique.

Il semble donc difficile, aujourd'hui, de considérer Orly comme un pôle important de développement économique.

Inversement, **le secteur du Grand Roissy se positionne plus dans cette logique de hub**, avec une forte concentration des emplois et une corrélation entre les activités du secteur, l'aéroport et le PIEX (Parc International d'Expositions de Villepinte). Il s'agit essentiellement d'activités de back office, logistique et support.

Mais pour autant, l'aspect « locomotive » de développement fait encore défaut, et le constat d'une absence de polarisation résidentielle montre la nécessité d'aménager encore ce territoire.

En effet, même si le Grand Roissy a connu une croissance très rapide de ses emplois (cf. schéma ci-après), ce *boom* économique ne s'est pas accompagné d'un développement résidentiel. Depuis dix ans, un « décrochage » est observé entre la dynamique de l'emploi et la dynamique résidentielle. Et ce phénomène n'est pas dû seulement aux contraintes du Plan d'Exposition aux Bruits (PEB).



Plus globalement, le territoire du Grand Roissy souffre aujourd'hui d'un manque d'attractivité résidentielle. Or, le développement économique est également lié à cette attractivité. Un des enjeux du développement du territoire réside donc dans l'amélioration et le développement de l'offre résidentielle.

Là encore, **les aménagements de transports en commun ont un rôle** à jouer.

L'attractivité ne se réduit cependant pas au logement. Elle concerne, plus largement, la qualité urbaine et les services. Or l'offre de services sur le territoire du Grand Roissy se caractérise par une fragmentation des équipements et un **déficit d'accessibilité générale**.

Les salariés de la plateforme viennent de partout, y compris des départements picards. D'où une augmentation des déplacements domicile-travail qui font de l'autoroute A1 la véritable locomotive de développement, en dépit de ses importants problèmes de congestion aux heures de pointe du matin.

Le Grand Roissy a organisé tout son développement à partir du système routier, autour des échangeurs. L'ambition, à terme, est d'inverser la logique et de penser l'aménagement du territoire à partir du réseau de transports en commun et des polarités qui l'organisent.

En conclusion, il apparaît que les aéroports franciliens ne constituent pas de véritables locomotives de développement territorial.

Mais cette situation peut évoluer en intégrant certains paramètres dans le cadre des projets d'aménagements en cours, notamment en :

- Elargissant la gamme des activités proposées ;
- Développant la synergie air-TGV (en termes de liaisons offertes) ;
- Favorisant le développement résidentiel (logement et services associés) autour des transports en commun.

Certains de ces éléments figurent d'ailleurs dans la charte de développement du Grand Roissy, au travers des objectifs suivants :

- « **Objectif 1 - Mobilité durable** : réguler les objectifs 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...). En matière de transports, il faudrait prévoir la **création d'une agence de mobilité** et d'une **AOP** (autorité organisatrice de proximité) ;
- **Objectif 2 - Sélectivité du développement économique** : il s'agit de maîtriser le développement, définir des règles pour l'utilisation des sols. En effet, il n'est pas question d'accueillir tous les types d'activité, mais de favoriser celles qui font sens avec les territoires d'implantation ;
- **Objectif 3 - Équilibre habitat et activités** ;
- **Objectif 4 - Gestion durable des ressources foncières et environnementales** ».

1.2.3.2 Quels aménagements pour Orly ?

Le premier des grands aménagements concerne les **aérogares d'Orly**.

Depuis sa création en 1961, l'aéroport d'Orly a vu son trafic changer de nature : aéroport principalement domestique, Orly s'est ouvert aux vols européens et internationaux.

Avec comme conséquence le fait que les passagers, plus nombreux, passent plus de temps dans les aérogares, le temps d'attente pour les vols moyenne et longue distances étant plus longs.

Pour leur offrir une bonne qualité d'accueil et de service, mais aussi pour rapprocher Orly des standards internationaux, Aéroports de Paris a donc décidé de moderniser les deux aéroports.

A terme, seront construits :

- Une nouvelle salle d'embarquement internationale (20 000 m² d'extension du terminal actuel) ;
- Un bâtiment de liaison entre Orly Sud et Orly Ouest (80 000 m²) ;
- Un pôle multimodal terrestre.

De deux aéroports et six halls d'embarquement, on passera à une aéroport unique et trois halls distincts soit, au total, 100 000 m² de nouvelles surfaces, dans le cadre d'un chantier qui devrait générer 5 000 emplois directs après sa réalisation.

Ces différents aménagements s'inscrivent également dans la transformation des transports à l'horizon 2025, avec l'arrivée du Tramway T7 à Athis-Mons (fin 2013), le prolongement de la ligne 14 du métro et de la future gare TGV, qui feront de l'aéroport un nœud multimodal (cf. § 3.1.1).

Aux abords de la plateforme, d'autres projets sont en cours d'études, notamment :

- L'Eco-quartier des Portes d'Orly : Réhabilitation d'un secteur industriel le long de la RD 7, afin de créer un quartier mixte, en termes de fonctions comme de gamme de logements (42 % de logements, 52 % de bureaux et 6 % de commerces, hôtellerie et équipements) ;
- La ZAC Seine gare Vitry : Construction, sur 37 ha, d'environ 600 000 m² de SHON¹⁵, dont environ 60 % dédiés aux fonctions résidentielles (logements, équipements) et 40 % aux fonctions économiques (bureaux, activités, commerces). A terme, ce secteur représentera environ 5 500 emplois et 4 300 logements ;
- ZAC gare Ardoines : Autour du futur nœud de communications comprenant le RER C et la ligne rouge du Grand Paris Express¹⁶, le projet prévoit la construction d'environ 1 000 000 m² de SHON, dont environ 67 % dédiés aux fonctions économiques (bureaux, activités, commerces), notamment en relation avec Sanofi Aventis et les biotechnologies, et 33 % aux fonctions résidentielles (logements, équipements). A terme, ce secteur représentera environ 21 300 emplois et 4 200 logements ;
- Ecoparc de la plaine de Montjean ;
- ...

1.2.3.3 Roissy : des aménagements à maîtriser

Roissy se situe au cœur du territoire de l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) de Plaine de France, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), créé en 2002, par l'État, la Région Ile-de-France, les Conseils généraux du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis, les communes et leurs groupements.

Les différents secteurs de ce territoire font actuellement l'objet de quatre Contrats de Développement Territoriaux (CDT), au sein desquels sont prévus de nombreux projets d'aménagements urbains ou économiques, en lien avec la plateforme aéroportuaire :

- Programmes de diversification sur l'aéroport (centre commercial Aéroville de 50 000 m², Continental Square 3 sur Roissy-Pôle, hôtels...) impactant environ 250 000 m² en 5 ans ;
- L'extension de Paris-Nord II et du parc d'exposition de Villepinte ;

¹⁵ Surface Hors Œuvre Nette.

¹⁶ Ligne 15 du Nouveau Grand Paris

- L'aménagement du « triangle de Gonesse » : création de 2 millions de m² de logements et locaux commerciaux sur 230 ha, dont le projet EuropaCity d'Immochan (450 000 m² sur 80 ha) ;
- Divers parcs d'activités et World Trade Center (ex Airapolis) sur Roissy-en-France ;
- Vitrine de Chine au Thillay ;
- Création de 3 500 logements à Louvres-Puiseux ;
- ...

Outre la construction de nombreux logements pour répondre au constat évoqué au § 1.2.3.1, ces projets vont se traduire par un doublement des surfaces logistiques autour de la plateforme.

Mais ces projets sont étudiés et développés sans cohérence d'ensemble et sont souvent concurrents entre eux.

L'offre à vocation d'activité est même susceptible d'entraîner, à moyen et long terme, la congestion généralisée du réseau routier, et ce même en cas de réalisation de nouvelles infrastructures de transports en commun.

Cette situation illustre la problématique de la gouvernance dans ce secteur, avec :

- Un aéroport à cheval sur 8 communes et 3 départements ;
- Un cœur du territoire géré par une entreprise de droit privé ;
- Une grande complexité institutionnelle et une multiplicité d'acteurs.

En matière de développement économique territorial, l'action publique consiste souvent à impulser. Dans le cas du Grand Roissy, il s'agira avant tout de maîtriser.

Et de hiérarchiser l'activité économique autour de l'aéroport, c'est-à-dire :

- Accueillir dans le périmètre le plus proche les activités qui ont un besoin impératif d'une proximité immédiate avec l'aéroport ;
- Développer dans une zone intermédiaire, au Sud de l'aéroport, les activités économiques tournées vers la métropole ;
- Favoriser dans les espaces situées vers le Bourget, au contact de la zone dense, des fonctions économiques mixtes à dimension urbaine.

Mais ce développement du Grand Roissy ne pourra être soutenable qu'avec une modification des usages actuels en matière de transports, avec un renforcement de l'usage des transports en commun et des nouvelles pratiques de mobilité (co-voiturage, parcs relais, autopartage...).

1.2.4 L'apport de l'aéroport du Bourget

Premier aéroport civil historique parisien, l'aéroport du Bourget est aujourd'hui le 1^{er} aéroport d'affaires européen avec, sur 550 hectares, 3 pistes dont 2 en exploitation courante.

L'aéroport de Paris Le Bourget a, en 2012, traité près de 56 000 mouvements concernant environ 159 000 passagers.

Cette place de premier aéroport d'affaires européen doit cependant être nuancée par l'absence de véritable concurrence en Ile-de-France, seul Toussus le Noble présentant une alternative sur le plateau de Saclay (dans les limites de la capacité d'accueil de sa piste de 1 050 m).

Ainsi, le trafic cumulé des 6 aéroports d'affaires¹⁷ de Londres est supérieur à celui du Bourget.

Mais Le Bourget c'est aussi :

- Une importante base de maintenance (équipement et aménagements d'avions, services aéroportuaires) accueillant une centaine d'entreprises ;
- Le musée de l'air et de l'espace, haut lieu de l'histoire mondiale de l'aviation (50 000 m² d'exposition - 6 000 m² d'ateliers) ;
- Un pôle de formation sur les métiers de l'aérien ;
- Le parc d'Expositions de Paris Le Bourget, 3^{ème} parc d'exposition d'Ile-de-France avec 5 halls d'expositions (80 000 m²), 37 ha d'espaces extérieurs et qui accueille, tous les 2 ans, le plus important salon aéronautique mondial.

L'activité économique générée par la présence de l'aéroport a créé, en 2011, plus de 600 millions d'euros de valeur ajoutée¹⁸.

Au-delà des 306 millions d'euros injectés dans l'économie française, grâce aux salaires et investissements des acteurs présents sur l'emprise de l'aéroport Paris Le Bourget, 297 autres millions sont créés :

- Au niveau des fournisseurs de ces acteurs pour 153 millions d'euros en 2010 ;
- Par les consommations des acteurs implantés sur l'aéroport et leurs fournisseurs pour 131 millions d'euros ;
- Par les dépenses des visiteurs ayant emprunté la plateforme Paris Le Bourget en 2010 pour 13 millions d'euros.

D'un point de vue social, cette production de valeur représente 7 226 emplois :

- 2 658 emplois directs associés aux entreprises de l'emprise de l'aéroport ;
- 2 327 emplois au sein des fournisseurs des acteurs de l'emprise ;
- 2 075 emplois induits au niveau français grâce aux achats et aux investissements des acteurs de la plateforme et à leurs salariés ;
- 166 emplois pour assurer la production des biens et services achetés par ces visiteurs.

Implanté au cœur d'un territoire de 3 400 hectares pour 190 000 habitants de 6 communes (Le Bourget, Drancy, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Bonneuil et La Courneuve), l'aéroport voit son développement économique freiné par :

- Une desserte insuffisante ;
- Un environnement urbain et une image médiocres ;
- Une offre de services et de commerces insuffisante.

Inversement, il pourrait bénéficier de l'atout de la proximité du Parc de La Courneuve et du fort potentiel de requalification de 450 ha de zone d'activité économique (ZAE) autour de la plateforme.

La plateforme du Bourget ayant pour caractéristique d'être historiquement intégrée dans un environnement urbain, un schéma d'aménagement et de développement stratégique a été engagé afin de :

¹⁷ Les 6 aéroports se revendiquant du label LONDON (Luton, Farnborough, Biggin Hill, Northolt, London City et Stansted) cumulent 63 337 mouvements en 2012.

¹⁸ Données étude réalisée en 2010 par BIPE.

- Développer un pôle d'envergure métropolitaine autour de l'aéroport (aviation d'affaires, tourisme d'affaires, événementiel, pôle d'excellence technologique aéronautique, formation aux métiers de l'aérien et du tourisme) ;
- Régénérer en profondeur le cadre urbain pour faire émerger une nouvelle centralité dense, attractive, équilibrée ;
- Construire un pôle culturel et scientifique de rayonnement international (rénovation du musée de l'Air et de l'Espace...).

Ce projet, lié à l'aéroville de Roissy, vise à intégrer davantage de tertiaire et de commerce pour parvenir à une nouvelle forme d'aménagement urbain autour des nœuds de transports, dont l'aéroport fait partie.

L'investissement, d'un montant prévisionnel de 700 millions d'euros (dont plus de 60 millions de taxes administratives), doit être assuré par le secteur privé.

L'objectif de ce projet, qui devrait générer 8 000 emplois directs en phase de construction puis 8 000 emplois indirects par la suite, est de créer :

- 50 000 m² de locaux commerciaux,
- 40 000 m² de bureaux,
- 20 000 m² de logements (environ 250 unités),
- 12 000 m² pour la restauration,
- 10 000 m² de loisirs (cinémax).

La réussite de ce projet dépend cependant du renforcement des transports en commun, sur le territoire du Bourget, par le réseau du Nouveau Grand Paris¹⁹.



¹⁹ Ex « Grand Paris Express.

Avec la mondialisation de l'économie, le transport aérien et les aéroports sont devenus des facteurs de localisation des entreprises internationales.

En effet, ces dernières intègrent le fait que le transport aérien est le moyen de transport le plus rapide, au moment des décisions visant à rationaliser leur fonctionnement, tout en optimisant leurs capacités de développement.

C'est ainsi que se sont constituées, sur les aéroports et à leurs abords, des zones d'accueil d'activités économiques internationales.

C'est éminemment le cas de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle qui est devenu, grâce à la qualité de ses infrastructures de transport et à ses capacités d'accueil d'entreprises à forte valeur ajoutée, à la fois un véritable pôle de développement économique international, et un pôle régional et local.

La présence sur l'aéroport d'activités économiques prestigieuses est alors une opportunité de constituer, à partir de ce dynamisme économique, un pôle émetteur de croissance.

L'environnement immédiat de l'aéroport va donc subir de profondes mutations économiques, mais aussi sociales, urbaines et environnementales.

Parce que...

- Les aéroports franciliens sont des pôles d'interconnectivité au croisement de multiples modes et échelles de transports,
- Les aéroports sont de forts émetteurs de trafic et que la congestion du réseau routier présente un risque majeur pour leur bon fonctionnement,
- Les accès terrestres à l'aéroport représentent le quart des émissions de gaz à effet de serre (GES) liés à l'activité aéroportuaire,
- Il existe un problème spécifique de l'accès des employés, qui représentent des flux du même ordre que les passagers,
- L'intermodalité avec le réseau TGV est indispensable,

... la question de l'accessibilité terrestre des aéroports franciliens doit être au cœur des préoccupations en lien avec un développement économique et touristique durable de la région Ile-de-France, mais aussi des réflexions et décisions en matière de développement des transports régionaux.

II L'accessibilité actuelle des aéroports franciliens

Les aéroports internationaux sont d'importants générateurs de flux, principalement en modes routiers, avec souvent comme conséquence une saturation des réseaux dans les secteurs environnants.

Les déplacements des passagers aériens représentent une part importante de ces flux, car ils ont tendance à privilégier la voiture ou le taxi, jugés plus pratiques et confortables que les transports en commun actuels.

Parmi les 80 millions de passagers voyageant à l'arrivée ou au départ des aéroports franciliens, un certain nombre n'utilise pas les liaisons terrestres locales : il s'agit de ceux en correspondance avion-avion, représentant 20,6 % du trafic²⁰, soit un peu plus de 17 millions de voyageurs, ou passagers en correspondance TGV-avion pour la seule plateforme CDG²¹, soit 2,3 millions de personnes.

Mais pour tous les autres, comme pour les 113 000 employés des deux plateformes, il est nécessaire de rejoindre ou quitter les aéroports en utilisant une liaison terrestre, que ce soit par voie ferrée ou par voie routière.

Les passagers aériens présentent un comportement spécifique dans leur choix modal pour accéder aux aéroports. Ils analysent leur parcours de bout en bout et, sans négliger la durée et le coût, accordent une attention particulière à la fiabilité du transport, à la pénibilité du déplacement (ruptures de charge, intermodalité sur la plateforme aéroportuaire), au confort (notamment le transport des bagages) et à l'information.

Les liaisons avec le centre-ville doivent donc être très performantes car elles intéressent une part importante de la clientèle aérienne.

L'attractivité de la desserte en transports en commun des aéroports dépend également de la **qualité de l'intermodalité** sur les plateformes aéroportuaires, entre les transports en commun et l'avion, avec des gares ou stations implantées à proximité immédiate ou sous les terminaux aériens.

Le choix du mode de transport en direction ou depuis les aéroports franciliens est également conditionné par la nature du déplacement : l'habitué voyageant pour affaires, peu chargé de bagages, rejoindra le plus souvent sa destination finale en taxi. Le touriste voyageant en groupe, en famille ou en voyage organisé, qui est plus chargé de bagages et qui ne connaît généralement pas bien l'aéroport ni la langue française, empruntera le plus souvent les transports en commun, que ce soit par voie ferrée ou par voie routière.

La situation d'Orly et de Charles-de-Gaulle est, dans ce domaine, caractérisée par deux constats :

1/ L'absence d'une liaison ferrée directe et dédiée avec le centre-ville ;

2/ L'usage prépondérant des accès routiers.

Les accès de ou vers l'aéroport pour les passagers aériens terminaux se font ainsi à 67 % par la route pour Paris Charles-de-Gaulle (CDG) et à 80 % pour Paris Orly²⁰. Pour les employés de l'une ou l'autre des deux plateformes, les accès se font à 90 % en véhicule particulier²⁰.

Les modes de transports utilisés par ces voyageurs sont²⁰ :

- Les véhicules particuliers (28 % pour CDG, 35 % pour Orly),
- Les taxis (25 % pour CDG, 27 % pour Orly),
- Les navettes ou bus (14 % pour CDG, 18 % pour Orly),

²⁰ Source ADP, année 2010.

²¹ La correspondance entre Orly et la gare TGV de Massy est actuellement réalisée par des navettes autocars sous l'appellation TGVAIR.

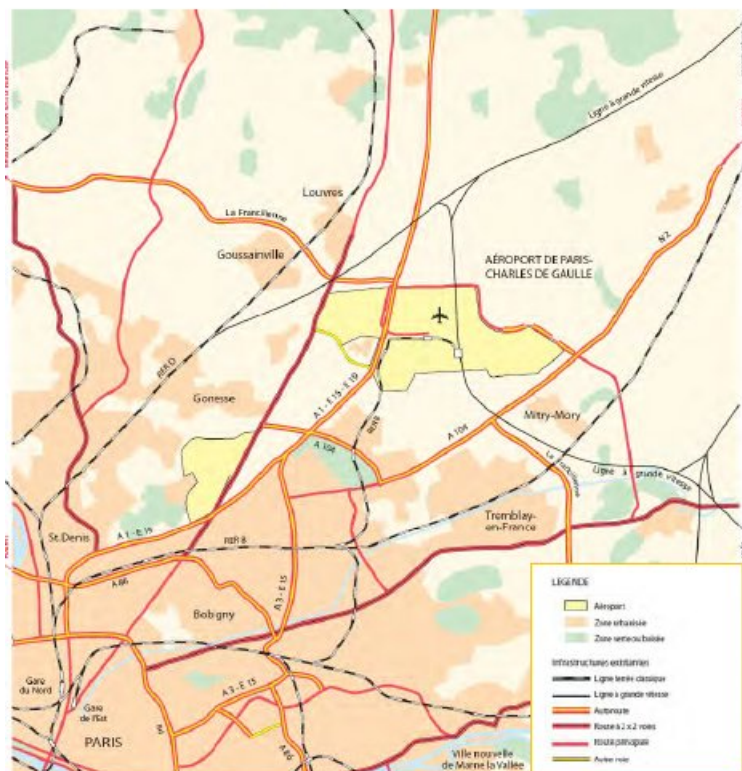
- Le RER (27 % pour le RER B en accès à CDG, 18 % pour le RER B + Orlyval et 1,3 % pour le RER C en accès à Orly).

Les transports en commun représentent 45 % des accès à l'aéroport CDG et 37 % pour Orly, alors que l'objectif affiché par ADP est d'atteindre la barre des 50 %.

Pour comprendre cette situation, il est nécessaire de regarder les alternatives offertes aux usagers des plateformes aéroportuaires.

2.1 Roissy Charles-de-Gaulle

Plan de situation de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et réseaux d'accès



L'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle se situe, à vol d'oiseau, à 22 km du centre de la capitale, au Nord de celle-ci.

La plateforme aéroportuaire se situe aux confins de trois départements : La Seine-Saint-Denis, le Val-d'Oise et la Seine-et-Marne.

2.1.1 Les transports en commun



2.1.1.1 Les modes d'accès à l'aéroport

Autobus et autocars

L'aéroport bénéficie d'une desserte étoffée assurée par quatre lignes de bus de la RATP, deux lignes de nuit Noctilien, près de vingt lignes de car de transporteurs privés membres du réseau Optile, et sept lignes de car privées.

Les lignes RATP comprennent :

- Trois lignes assurant des liaisons avec Paris :
 - La ligne 352, plus connue sous le nom de **Roissybus**, dédiée aux passagers aériens et qui relie les diverses aérogares au quartier de l'Opéra ;
 - Les lignes 350 et 351, omnibus, qui relient les terminaux T1 et T2 et la gare routière de Roissypole (à 400 m du terminal T3) respectivement à la gare de l'Est et à la place de la Nation ;
- La ligne 349, destinée aux employés de l'aéroport, qui relie les zones de fret et de maintenance au parc des Expositions et à la gare RER de Villepinte, sans desserte des terminaux aériens.

Les lignes de car des transporteurs Optile sont essentiellement utilisées par les employés de la plateforme aéroportuaire et par les habitants du secteur en correspondance avec le RER B.

Ces lignes, qui ne desservent pas les aérogares, ont leur terminus dans la gare routière qui forme un pôle d'échange majeur avec une des deux gares RER et la station CDGVAL²² correspondante, au centre de la plateforme (Roissypole).

L'accès aux aérogares et aux différentes zones de l'aéroport à partir de ce pôle se fait par l'emprunt de CDGVAL ou d'une navette de bus interne.

²² Métro automatique de type VAL assurant un système de navettes gratuites, internes à l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Les Courriers de l'Ile-de-France (CIF), filiale de Keolis, et les autres lignes Optile assurent les liaisons entre l'aéroport et les gares voisines des RER B et D, et desservent également les principales communes d'un vaste secteur qui va de Louvres, Survilliers, Luzarches, Persan-Beaumont au Nord, à Mitry-Mory, Meaux à l'Est, Villepinte, Sevran, Villeparisis, Chelles, Torcy, la Courneuve, Bobigny au Sud et Goussainville, Garges-les Gonesse, Villiers-le-Bel, Montmorency et Cergy-Pontoise à l'Ouest.

CIF exploite également deux lignes Picardie-Roissy (Creil/Senlis-Roissy et Soissons-Roissy) et le service Fileo créé sur mesure pour la desserte francilienne de la plateforme aéroportuaire.

Ce service Fileo se substitue à plusieurs lignes de bus régulières en heures creuses et la nuit. Il permet au voyageur (employé ou passager aérien) d'avoir un bus à l'arrêt le plus proche de chez lui. En dehors du service de nuit, qui fonctionne sans réservation, l'utilisateur doit téléphoner (service gratuit 24h/24) au moins 1h30 avant son départ afin de bénéficier du passage du bus.

Les autres lignes de car privées sont exploitées par :

- Air France : Liaison des terminaux T1 et T2 de CDG à la Porte Maillot via l'Arc de Triomphe (ligne 2), à l'aéroport d'Orly (ligne 3) et à la gare Montparnasse via la gare de Lyon (ligne 4)²³ ;
- Transdev, dont la navette Val d'Europe Airports (VEA) assure des liaisons entre les deux aérogares et le parc d'attractions Disneyland Resort Paris ;
- CABARO qui assure une liaison entre Roissypole et les villes picardes de Senlis et de Compiègne.

La SNCF exploite par ailleurs les lignes Noctilien 140 et 143 qui relient les trois terminaux à la gare de l'Est, la ligne 140 desservant un nombre d'arrêts plus important que la ligne 143.

Chemins de fer

L'aéroport dispose de trois gares ferroviaires : deux gares du RER B et une gare TGV.

Les deux gares RER, Aéroport Charles-de-Gaulle 1 implantée au niveau de Roissypole (correspondance avec la gare routière et CDGVAL) et Aéroport Charles-de-Gaulle 2 TGV implantée au centre de l'aérogare 2, sont les deux stations terminales de la branche du RER B Nord reliant l'aéroport à Robinson, Massy-Palaiseau et Saint Rémy-lès-Chevreuse via Paris, dont la gare du Nord, Châtelet-les-Halles et Denfert-Rochereau.

La gare TGV, située au centre de l'aérogare 2, à côté de la gare RER, est implantée sur la ligne TGV Jonction qui interconnecte les lignes radiales TGV en Ile-de-France en contournant le Sud et l'Est de l'agglomération.

57 TGV passent chaque jour par cette gare, circulant sur la LGV Nord et empruntant la ligne TGV Jonction pour rejoindre, pour les uns Marne-la-Vallée, et pour les autres la LGV Est (14 %), la LGV Sud-Est (51 %) et la LGV Atlantique (35 %).

Le trafic annuel de la gare est de 3,5 millions de voyageurs dont 70 % qui effectuent une correspondance avec un vol aérien.

2.1.1.2 Liaisons locales

Les **liaisons locales** sont assurées en grande majorité par les lignes d'autobus et d'autocars évoquées au § 2.1.1.1 :

- Les trois lignes RATP : la ligne 349 qui relie toutes les 10 à 20 mn plusieurs zones de l'aéroport à la gare de Villepinte, et les lignes omnibus 350 et 351 qui relient les

²³ Les cars Air France transportent, pour les 4 lignes desservant Orly et Roissy, 2,3 millions de passagers par an (données Air France, 2012).

terminaux T1 et T2 de l'aéroport à Paris, toutes les 15 à 30 mn, en desservant notamment les communes limitrophes de Roissy-en-France et du Tremblay ;

- La ligne 22 de TransVO (12 allers et retours par jour) et la ligne 607b de TRA (8 à 10 allers et retours par jour) qui relie la gare routière de l'aéroport respectivement au secteur de Gonesse et au secteur de Sevran-Villepinte, via les communes de Roissy-en-France et du Tremblay ;
- Douze lignes CIF qui relie, toutes les 15 à 30 mn en heures de pointe et toutes les 45 à 60 mn en heures creuses, la gare routière de l'aéroport aux communes des secteurs environnants (Vémars, Moussy-le-Neuf, Louvres au Nord, Le Mesnil-Amelot, Dammartin, Mitry-Mory à l'Est, Villeparisis, Tremblay-en-France, Villepinte, Sevran au Sud, Roissy-en-France, Goussainville, Gonesse à l'Ouest) ;
- Le service Fileo qui se substitue aux lignes régulières en heures creuses et la nuit.

Si ces lignes assurent une desserte fine des territoires limitrophes de l'aéroport, elles ont des temps de parcours peu performants à cause des aléas de la circulation. En fait, elles intéressent essentiellement les employés de la plateforme.

Le RER B complète l'accessibilité locale à l'aéroport des communes situées au Sud de la plateforme aéroportuaire, lesquelles sont reliées aux deux gares de l'aéroport toutes les 7 à 15 mn, soit directement (Aulnay-sous-Bois, Sevran, Villepinte), soit avec une rupture de charge à Aulnay-sous-Bois (Livry-Gargan, Villeparisis, Mitry-Mory).

2.1.1.3 Liaisons avec le centre et avec le reste de la région

Les **liaisons avec le centre** de l'Île-de-France, et notamment Paris, sont assurées à la fois par :

- Le RER B qui relie toutes les 7 à 8 mn le terminal T2, via Roissypole, à plusieurs gares parisiennes, en des temps variables selon que le parcours est direct ou omnibus : 29 à 34 mn pour la gare du Nord, 32 à 37 mn pour Châtelet-les-Halles, 34 à 39 mn pour Saint-Michel Notre-Dame, 40 à 45 mn pour Denfert-Rochereau. Le prix du billet entre l'aéroport et le centre de Paris est de 9,50 € ;
- La ligne de bus 352 (Roissybus) de la RATP qui assure des liaisons directes toutes les 15 à 20 mn entre les différents terminaux et le quartier de l'Opéra, en 60 mn environ, pour un prix de billet de 10 € ;
- Les lignes de bus 350 et 351 de la RATP qui relient toutes les 15 à 30 mn les terminaux T1 et T2 respectivement à la gare de l'Est et à la place de la Nation, en un temps variant de 1h00 à 1h25. Le prix du billet est de 5,70 € ;
- Les lignes 2 et 4 des Cars Air France qui relient les terminaux respectivement à l'Arc de Triomphe et à la Porte Maillot toutes les 20 mn, en 45 à 60 mn, et à la gare de Lyon et à la gare Montparnasse toutes les 30 mn, en 50 à 60 mn. Le prix du billet est de 17 € (14,5 € pour un groupe à partir de 4 personnes) ;
- La ligne Noctilien 140 qui relie le terminal T3 à la gare de l'Est en 1h20 (arrêt dans chaque commune traversée), entre 1h00 et 3h40 (3 à 4 départs selon le sens). Le prix du billet est de 7,60 € ;
- La ligne Noctilien 141 qui relie le terminal T3 à la gare de l'Est en 1h00 (peu d'arrêts), entre 0h00 et 5h00 (un passage toutes les 30 mn, même tarif que la ligne 140).

En ce qui concerne le **reste de la région**, l'accessibilité se limite :

- Aux secteurs desservis par le RER B, à savoir les proches banlieues Nord-Est et Sud toutes les 7 mn à 15 mn, et la Vallée de Chevreuse toutes les 15 mn ;
- Aux communes desservies par les lignes de bus 350 et 351 de la RATP : Bagnolet, le Bourget, le Blanc-Mesnil, Bondy ;

- A un certain nombre de communes reliées à Roissy-pole par les quatre lignes CIF : Bobigny (toutes les 30 à 60 mn, en 33 mn), communes de Persan, Viarmes, Luzarches (toutes les 30 à 60 mn, en 30 à 52 mn), Survilliers (toutes les 35 à 60-90 mn, en 40 mn), Montmorency (toutes les 20 à 30 mn, en 1h30) ;
- A Villiers le Bel et à la Courneuve reliées à Roissy-pole respectivement en 24 à 27 mn par la ligne 22 de TransVO (12 allers et retours par jour) et en 1h15 par la ligne 607b de TRA²⁴ (8 à 10 allers et retours par jour) ;
- A Chelles (en 20 mn) et à Torcy (en 55-60 mn) reliées à Roissy-pole toutes les 35 à 60 mn par la ligne 19 du réseau Seine-et-Marne Express et à Meaux (en 40 à 50 mn) reliée toutes les 30 à 45 mn par la ligne 20 du même réseau ;
- A Cergy-Pontoise (en 1h00), Frépillon, Mériel, Monsoult, Attainville reliées toutes les heures à Roissy-pole et au terminal T2 par la ligne express 95-18 (ligne financée par le Conseil Général du Val-d'Oise) ;
- Au parc d'attractions Disneyland Resort Paris, relié toutes les 20 mn aux terminaux T1 et T2 par la navette VEA, en 45 mn, pour un tarif de 20 € ;
- A l'aéroport d'Orly, relié toutes les 30 mn aux différents terminaux de l'aéroport par les cars de la ligne 3 d'Air France, en un temps moyen de 50 mn et pour un prix de billet de 20 €.

2.1.1.4 Liaisons nationales et internationales

L'aéroport bénéficie d'une bonne accessibilité ferroviaire nationale à partir du réseau de Trains à Grande Vitesse. L'implantation de la gare sur la ligne d'interconnexion des lignes TGV radiales fait que l'aéroport est relié directement aux différentes régions dotées d'une desserte TGV.

L'aéroport est ainsi relié quotidiennement à 67 villes, avec 27 allers et retours pour Lille (en 50 mn), 12 pour Lyon (en 1h55), 8 pour Bruxelles (en 1h15), 7 pour Marseille (en 3h25), 5 pour Poitiers (en 2h15), Montpellier (en 4h00), et Bordeaux (en 4h05) , 4 pour Strasbourg (en 2h25), Nantes (en 3h10) et Rennes (en 2h55).

Cette desserte ferroviaire est complétée par quelques liaisons par autocars avec la région picarde voisine, assurées par :

- La ligne 10-11 du réseau SMTCO²⁵ qui relie Roissy-pole à Compiègne (en 1h10) via Senlis (3 allers et retours par jour) ;
- Les lignes 31 et 32 créées par la Conseil Régional de Picardie qui relient Roissy-pole respectivement à Creil (en 1h15) et à Soissons (en 1h25), à raison de 15 allers et retours quotidiens du lundi au vendredi et 10 allers et retours le samedi et le dimanche.

2.1.2 Les accès par la route

Les voies de desserte de l'aéroport sont elles aussi de plusieurs ordres, mais restent intrinsèquement corrélées à l'**autoroute A1** qui relie Paris (Porte de la Chapelle) au Nord de la France en traversant la plateforme aéroportuaire.

Selon les évaluations de la SANEF²⁶, gestionnaire de l'A1, 55 000 passagers aériens empruntent quotidiennement cette autoroute depuis ou en direction de Paris. Sur cette même portion de voirie, on compte chaque jour, pour les trajets Paris - Roissy-CDG, le passage de 20 000 taxis et de 500 cars ou bus. En heures de pointe, les mêmes données

²⁴ Transports Rapides Automobiles, compagnie du groupe Véolia.

²⁵ Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise.

²⁶ Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France, données 2008.

vont jusqu'à 2 400 taxis et 50 cars ou bus (pour les deux sens confondus), représentant environ 2 800 passagers aériens par heure.

Les autres **voies rapides** desservant la plateforme aéroportuaire sont :

- L'autoroute A3 qui relie Paris (Porte de Bagnolet) à l'aéroport en se branchant sur l'autoroute A1 au Sud de la plateforme aéroportuaire ;
- L'ex route nationale 2 qui relie Paris (Porte de la Villette) au Nord-Est de la France (Soissons, Laon) et longe l'extrémité est de la plateforme aéroportuaire. La RN2 présente des caractéristiques autoroutières du Bourget aux limites de l'Île-de-France ;
- La rocade autoroutière A104 (Francilienne) qui relie les villes nouvelles de Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Sénart et Evry, et qui traverse la plateforme aéroportuaire via l'autoroute A1.

A côté des voies dites rapides, l'accès routier se fait également par l'ex route nationale 17 qui relie Paris au département de l'Oise, via la RN2 (tronc commun entre la Porte de la Villette et le Bourget), et tangente l'extrémité Ouest de la plateforme aéroportuaire.

Enfin, la **voirie « locale »** permet de compléter l'accessibilité routière, notamment la voie de contournement de la plateforme aéroportuaire (2 x 2 voies dans la partie Nord-Est) sur laquelle se branchent les voies donnant accès aux principales collectivités jouxtant l'aéroport : Goussainville et le Thillay à l'Ouest, Roissy-en-France au Sud-Ouest, Tremblay-en-France et Mitry-Mory au Sud, le Mesnil-Amelot, Dammartin-en-Goële, Vémars au Nord-Est.

Quand on regarde l'accessibilité par type de liaison, la voirie locale permet un accès rapide aux secteurs environnants de la plateforme aéroportuaire.

En ce qui concerne les **liaisons avec le centre et avec le reste de la région**, les autoroutes A1 et A3 qui se branchent respectivement sur les sections Nord (Porte de la Chapelle) et Est (Porte de Bagnolet) du Boulevard Périphérique, permettent une bonne accessibilité avec Paris mais aussi le reste de la région via le réseau autoroutier radial et les deux rocades autoroutières régionales (l'A104 qui cerne l'agglomération et l'A86 qui irrigue le cœur de la zone dense). Mais cette réalité structurelle se heurte à la saturation de la plupart de ces voiries durant les heures de pointe (A1 et A86 notamment).

Enfin, en ce qui concerne les **liaisons nationales et internationales**, l'autoroute A1 permet une liaison directe avec le Nord de la France, le tunnel sous la Manche, la Belgique et les Pays-Bas, les liaisons avec le reste du pays et d'autres pays d'Europe étant assurées par le réseau autoroutier national et son maillage régional.

Quelle que soit la voirie utilisée, les passagers aériens et les visiteurs se rendant à Roissy-CDG en véhicule particulier trouveront, au terme de leur trajet, **27 000 places de stationnement**, soit un taux de 4,7 places pour 10 000 passagers aériens.

2.1.3 Impact du mode de transport sur les temps d'accès

Les **temps d'accès par la route** à l'aéroport varient fortement selon les départements d'origine.

En voiture, la circulation est difficile sur les autoroutes radiales A1 et A3 et dans le secteur de Roissy durant les heures de pointe.

Cependant, le bon maillage du réseau autoroutier régional met l'aéroport à :

- Moins de 30 mn de la quasi-totalité de la Seine-Saint-Denis, du Nord-Ouest de la Seine-et-Marne, au Nord-Est du Val-d'Oise ;
- Moins de 45 mn des deux-tiers Nord de Paris, de la Seine-Saint-Denis, de la boucle de Gennevilliers, du Nord-Est du Val-de-Marne, du tiers Est du Val-d'Oise et d'un

secteur de la Seine-et-Marne s'étendant jusqu'à Meaux à l'Est et jusqu'à Marne-la-Vallée au Sud ;

- Moins d'une heure de la ville de Paris, du département de Seine-Saint-Denis, de la moitié Nord des Hauts-de-Seine, de la grande majorité du Val-de-Marne, de la moitié Est du Val-d'Oise, du quart Nord-Ouest de la Seine-et-Marne.

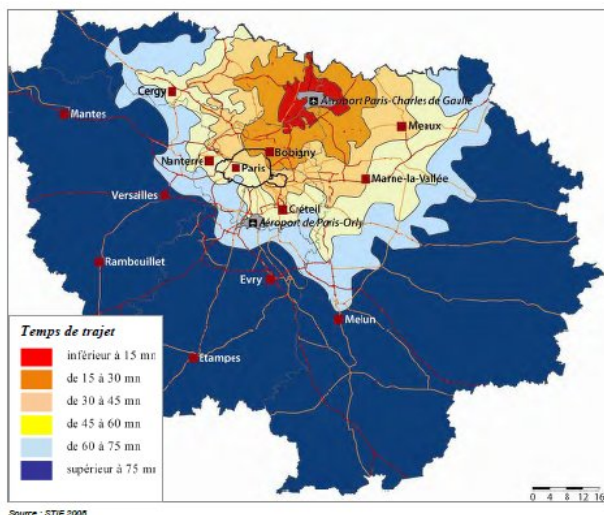
En **transports en commun**, l'accessibilité est souvent moins bonne, la desserte régionale n'étant assurée que par le RER B, des lignes de bus ou de cars spécialisées dans les liaisons avec Paris, et le réseau de bus ou de car local.

L'aéroport est ainsi à :

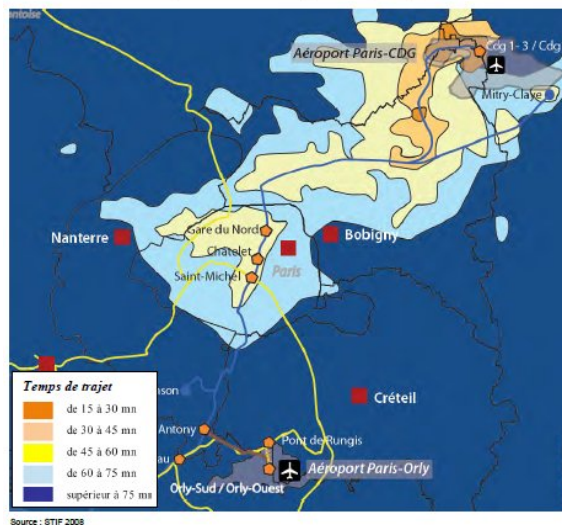
- Moins de 30 mn d'une zone très restreinte autour de la plateforme aéroportuaire ;
- Moins de 45 mn d'une bande longeant le RER B de l'aéroport à Aulnay-sous-Bois, et plusieurs stations parisiennes de cette ligne RER ;
- Moins d'une heure des communes de Seine-Saint-Denis accessibles à partir du RER B, d'une zone couvrant les communes du Val-d'Oise situées à l'Ouest de la plateforme aéroportuaire, d'une portion centrale de Paris.

La représentation cartographique de ces données, ci-après, met en évidence les importants écarts d'accessibilité entre les modes et qui font que les modes individuels (voiture et taxi) sont toujours majoritaires, quel que soit le département francilien d'origine des passagers aériens.

Temps d'accès en voiture à l'aéroport de Paris - CDG (heure de pointe)



Temps d'accès en transport en commun à l'aéroport de Paris - CDG (heure de pointe)



In fine, les meilleures parts de transports en commun concernent :

- La ville de Paris (48 %) reliée à l'aéroport par le RER B, même si la performance de ce dernier reste insuffisante face à la concurrence des taxis (36 %) ;
- L'Essonne (40 %), reliée à l'aéroport par le RER B (sans changement) et les RER C et D (avec un changement), et qui, du fait de son éloignement, connaît une moindre concurrence de la voiture et du taxi.

Viennent ensuite les deux départements de Petite Couronne les plus éloignés de l'aéroport : le Val-de-Marne (30 %) et les Hauts-de-Seine (29 %), assez bien reliés à l'aéroport via le réseau RER.

La part des transports collectifs tombe ensuite à 25 % en Seine-et-Marne et à 22 % en Seine-Saint-Denis, la concurrence de la voiture étant forte dans les secteurs cernant l'aéroport.

Les deux derniers départements présentent des parts de transports en commun inférieures à 20 % :

- 19 % dans les Yvelines, mal reliées en transports en commun à l'aéroport ;
- 15 % dans le Val-d'Oise, également mal relié en transports en commun à l'aéroport, avec une forte concurrence routière au niveau des secteurs proches de la plateforme aéroportuaire.

Une **amélioration significative de la desserte régionale** de l'aéroport devrait permettre d'augmenter l'usage des transports en commun, notamment parmi les passagers venant de :

- Paris (72 % des origines franciliennes précisées) où la part des transports en commun (48 %) pourrait franchir la barre des 50 % au détriment des taxis dont la part atteint 36 % ;
- Les Hauts-de-Seine (7 % des origines franciliennes précisées) où le taux des taxis (33 %) devance de quatre points le taux des transports en commun ;
- La Seine-Saint-Denis, le Val-d'Oise et la Seine-et-Marne (au total 10 % des origines franciliennes précisées), départements d'implantation de la plateforme aéroportuaire où la concurrence routière est très élevée (parts de 57 % à 65 % pour la voiture) ;
- Les Yvelines (4 % des origines franciliennes précisées) où les parts du taxi (22 %) et de la voiture (59 %) atteignent des niveaux importants.

2.1.4 Le choix modal des passagers aériens

2.1.4.1 Données globales

Selon les données relevées par ADP en 2010, les **modes de transports utilisés par les voyageurs** sont :

- Les véhicules particuliers pour 28 % d'entre eux ;
- Les taxis pour 25 % ;
- Les navettes ou bus pour 14 %, dont 4,5 % pour les cars Air France et 2,5 % pour Roissybus ;
- Le RER B pour 27 % ;
- Autres modes : 6 % (TGV, navette hôtel, ...).

Les **transports en commun** représentent donc 45 % des accès à l'aéroport CDG et, tous modes de transport confondus, les accès par route comptent pour 67 %.

Le **RER B** présente un taux d'utilisation honorable malgré son manque d'attractivité pour les passagers aériens (peu de parcours directs, irrégularité, surcharge aux heures de pointe, mauvaise intermodalité avec certains terminaux, sentiment d'insécurité).

Ce résultat s'explique par le fait qu'il demeure le mode le plus fiable (en termes de durée prévisible du trajet) pour l'accès à l'aéroport, compte tenu de la saturation des réseaux routiers.

La **desserte à Grande Vitesse** apporte quelques points supplémentaires au mode ferroviaire avec une part de 4,3 % pour les TGV.

Bien que non négligeable, la part des **autobus et autocars** se limite à 14 %, avec près de 7 % pour les services dédiés aux passagers aériens (cars Air France et Roissybus), les autres lignes étant surtout empruntées par les employés de l'aéroport, qui ne sont que 12 % à prendre les transports en commun.

Les deux modes individuels principaux restent donc majoritaires (53 %), la part du **taxi** talonnant celle de la **voiture**.

La compétitivité du taxi s'explique par le relatif manque d'attractivité du RER B et le fait que l'aéroport est proche de l'agglomération francilienne.

2.1.4.2 Dernier mode de transport pour accéder à l'aéroport

Lorsque l'on entre dans le détail des modes de transports utilisés par les voyageurs aériens, on s'aperçoit que certains en combinent plusieurs pour rejoindre Roissy.

Sur le seul dernier mode de transport utilisé pour accéder à l'aéroport²⁷, les transports en commun arrivent en tête (43 % dont 4,3 % pour le TGV), mais leur score reste inférieur à 50 %. Le RER B intéresse à lui seul 28 % des passagers aériens, ce pourcentage étant sensiblement supérieur à celui du taxi (27 %) et de la voiture (27 %).

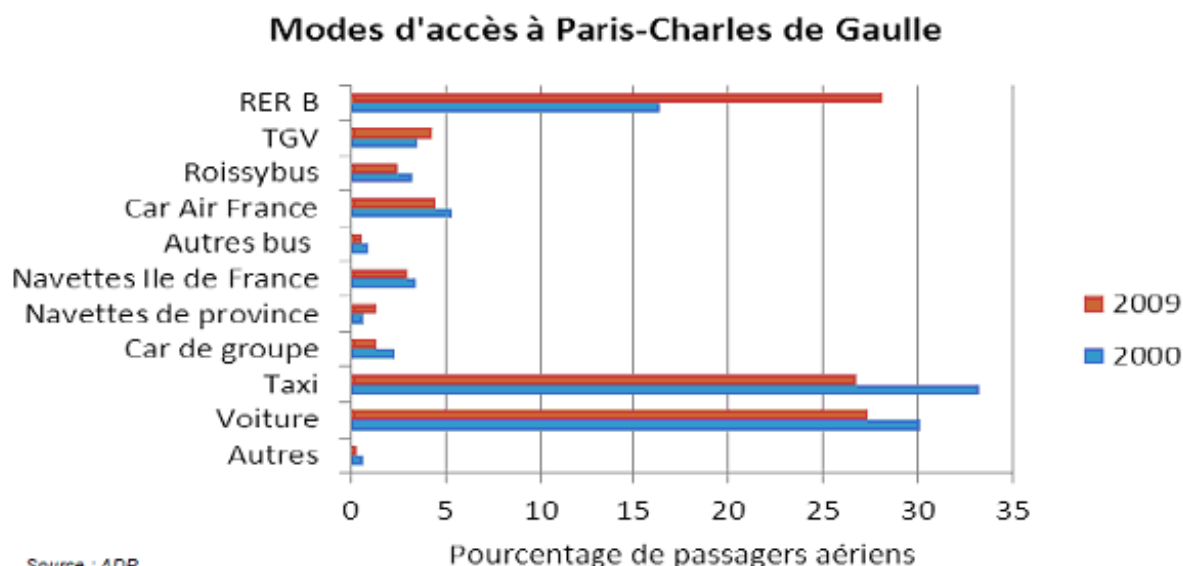
L'utilisation du RER B a fortement augmenté (+ 72 %) depuis 2000, où sa part n'était que de 16 %.

Cette forte augmentation pourrait être liée à la création de 4 trains supplémentaires en flanc de pointe en 2002 (suppression des surcharges, meilleure régularité), à la rénovation du matériel roulant à partir de 2006 (plus de confort dans les trains), à la mise en place de la navette CDGVAL en 2007 (meilleure intermodalité avec le terminal 1), parallèlement à un manque d'amélioration des conditions de circulation sur les autoroutes A1 et A3.

La croissance de la part du RER B s'est ainsi faite au détriment de celle de tous les autres modes franciliens, notamment le taxi (- 19 %), la voiture (- 9 %), Roissybus (- 24 %), les cars Air France (- 16 %), les navettes bus (- 13 %).

En revanche, la part des modes nationaux a augmenté :

- La part du TGV est passée de 3,5 % à 4,3 %, corrélativement à une croissance de l'offre ferroviaire ;
- La part des navettes de province est passée de 0,7 % à 1,3 %.



2.1.5 Situation des « travailleurs locaux »

2.1.5.1 Données relatives à l'ensemble des salariés

Les employés de la plateforme aéroportuaire ne sont que 12 % à utiliser les transports collectifs pour se rendre à leur travail.

²⁷ Données ADP, 2009.

Le rapprochement des courbes d'accessibilité en voiture et en transports en commun à l'aéroport avec les lieux de résidence des actifs travaillant dans les communes de Roissy et du Tremblay (identifiés à partir du recensement INSEE de 2006), permet de comprendre les choix modaux effectués.

Ces lieux sont très dispersés dans la banlieue Nord avec une concentration :

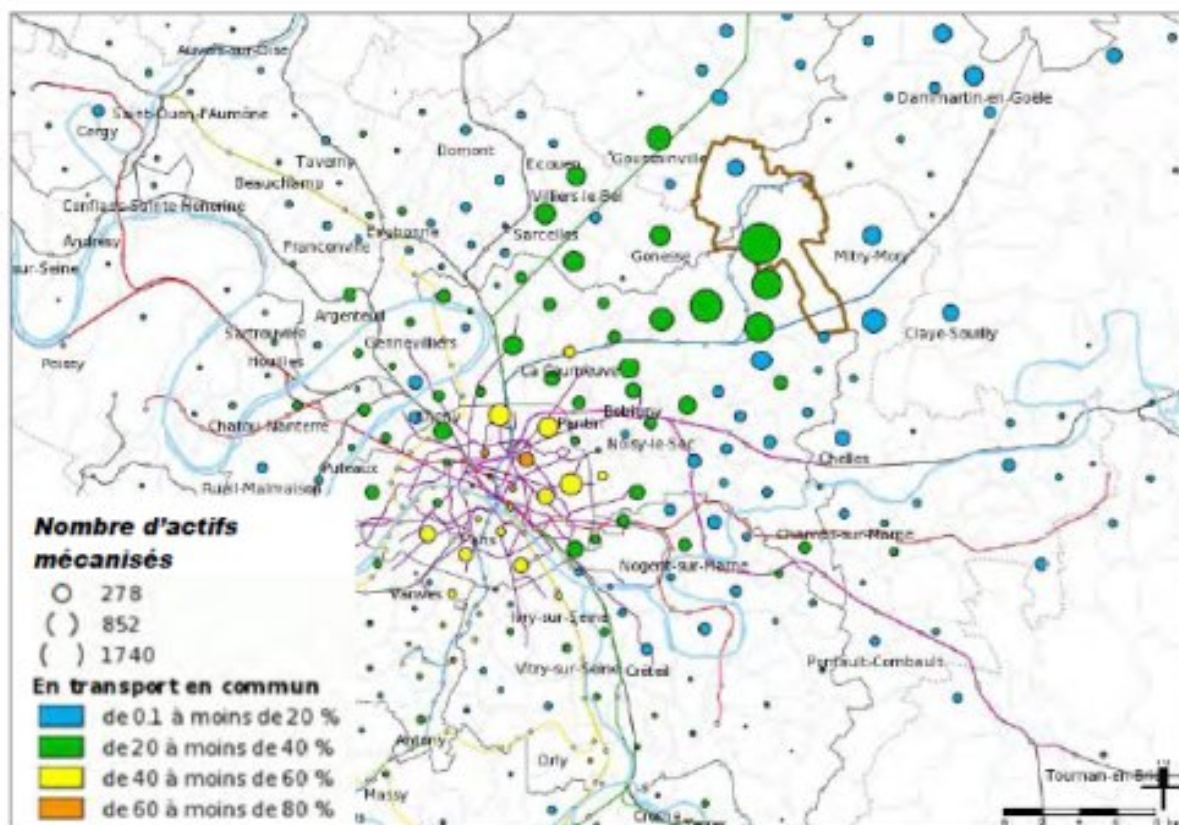
- Au Sud de la plateforme, sur les communes de Seine-Saint-Denis desservies par le RER B ;
- A l'Ouest de la plateforme, dans les communes de l'Est du Val-d'Oise (Roissy, Gonesse, Sarcelles, Goussainville) reliées à l'aéroport par le réseau de bus local.

La plupart de ces secteurs sont à moins de 15 mn de l'aéroport en voiture et à 30-60 mn en transports en commun, d'où l'usage de la voiture pour 60 à 80 % des résidents travaillant dans le secteur de l'aéroport.

Les autres lieux de résidence principaux se répartissent sur le quart Nord-Est de la région, dans des secteurs à plus d'une heure de l'aéroport en transports en commun : reste de la Seine-Saint-Denis, Nord du Val-de-Marne, Marne-la-Vallée, Meaux, extrémités Nord-Est du Val-d'Oise et Nord-Ouest du Val-de-Marne. Les actifs de ces secteurs sont plus de 80 % à se rendre sur leur lieu d'emploi en voiture.

En revanche, le taux d'usage de la voiture des actifs résidant à Paris tombe jusqu'à moins de 40 % selon l'arrondissement de résidence, mais le nombre de travailleurs locaux concernés reste faible.

Lieu de résidence des actifs travaillant dans les communes de Roissy et du Tremblay

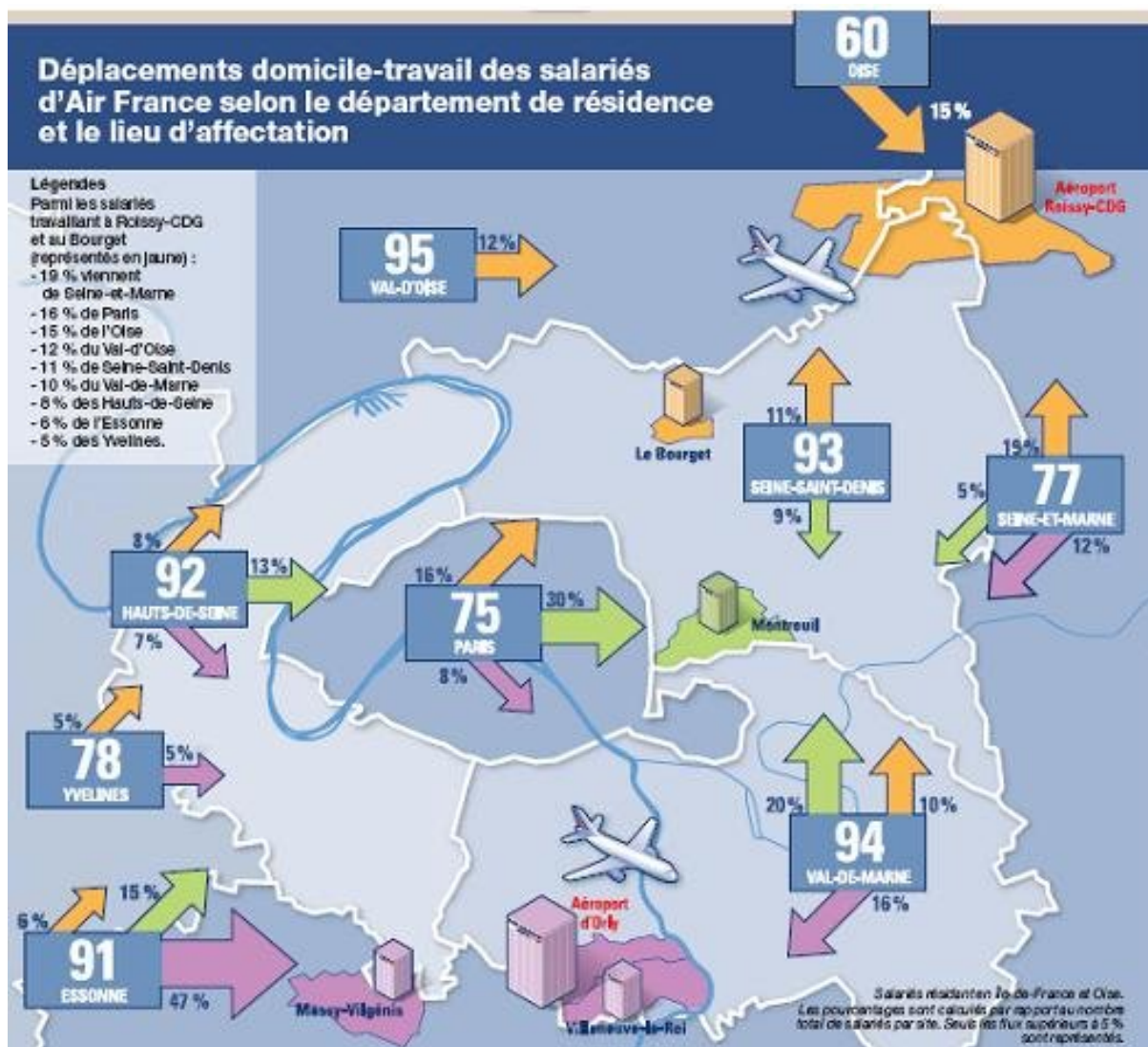


Source : IAU IDF

2.1.5.2 Données relatives aux salariés d'Air France

36 000 des 47 000 salariés d'Air France travaillent sur la plateforme de Roissy-CDG (9 000 à Orly et 2 000 à Montreuil). 75 % du personnel travaille en horaires décalés, ce qui explique le recours massif à la voiture pour se rendre sur le lieu de travail.

La localisation du lieu de résidence des salariés de la plateforme de Roissy est très étalée, comme le montre le schéma ci-après²⁸.



A noter la **part importante des salariés résidant hors Ile-de-France, notamment dans l'Oise (12 %)**.

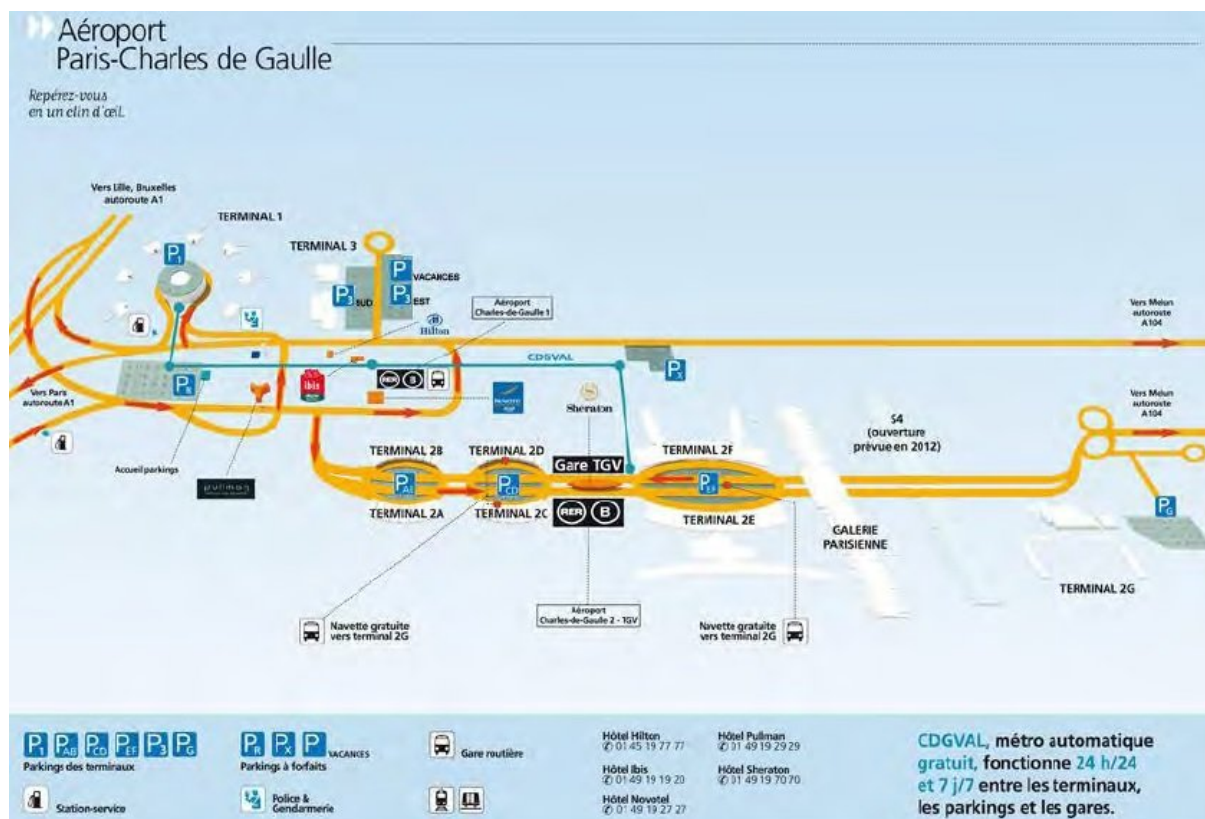
Les salariés utilisant un véhicule personnel sont particulièrement sensibles aux phénomènes de congestion routière (accidentologie, stress).

Seulement 15 % des salariés²⁹ utilisent les transports collectifs pour leur trajet domicile-travail, ce taux variant en fonction des types de populations, de la tranche d'âge et de l'affectation (21 % pour les moins de 35 ans, 20 % pour le personnel navigant par exemple).

²⁸ Source Air France.

²⁹ Donnée globale, tous sites confondus, source Air France 2012.

2.1.6 L'intermodalité sur la plateforme aéroportuaire



Source : ADP

Une gare **routière** est implantée au niveau du complexe Roissypole. Terminus des différentes lignes de car privées, elle intéresse plus particulièrement les employés de la plateforme aéroportuaire et les habitants du secteur utilisant le RER B.

Si elle est accessible à pied depuis le terminal T3, l'accès aux terminaux T1 et T2 nécessite l'emprunt du métro automatique CDGVAL.

La gare routière est également desservie par les navettes de bus internes qui relient les différentes zones de l'aéroport.

Les lignes de bus RATP, les lignes de car dédiées aux passagers aériens (Cars Air France, navette VEA Disneyland), la ligne express 95-18 du Val-d'Oise et les lignes Noctilien desservent des arrêts situés en face des terminaux.

La gare **Aéroport Charles-de-Gaulle 1** du RER B, située également au niveau de Roissypole, est en correspondance avec la gare routière et avec le métro automatique CDGVAL dont la station est implantée dans la salle d'échanges de la gare. Le terminal T3 est à 5 mn à pied de la gare tandis que l'accès aux terminaux T1 et T2 se fait en 4 mn par CDGVAL.

La **navette automatique CDGVAL**, mise en service en 2007, relie toutes les 4 mn le terminal T1 (niveau 0) et le terminal T2, via les parkings PR et PX et Roissypole (gare routière, gare RER, terminal T3) en un temps de 8 mn.

Contrairement au terminal T1 excentré, le terminal T2 est desservi directement par le RER B et les Trains à Grande Vitesse.

La gare **Aéroport Charles-de-Gaulle 2 TGV**, terminus du RER B, et la gare TGV sont aménagées dans un complexe commun entre les terminaux T2C/D et T2E/F, à 2 mn à pied de la station de CDGVAL située entre les halls des terminaux T2D et T2F.

Ces deux gares sont à distance de marche à pied des terminaux les encadrant (accès par escalators et tapis roulants), mais assez éloignées des autres terminaux T2 (T2G notamment) dont l'accès est facilité par les navettes de bus internes.

2.1.7 Points forts et points faibles de l'accessibilité à Roissy

2.1.7.1 Principales caractéristiques de l'accessibilité à Roissy

Les principales caractéristiques de l'accessibilité à Roissy-CDG sont :

- Une bonne accessibilité routière régionale et nationale (notamment depuis le Nord de la France) mais avec des infrastructures saturées dans la zone centrale et aux abords de l'aéroport, notamment durant les périodes de pointe ;
- Une accessibilité ferrée régionale limitée à Paris et aux communes desservies par le RER B ;
- Une bonne accessibilité ferrée nationale par le réseau TGV ;
- Une part minoritaire des transports en commun (45 %) malgré l'apport du TGV ;
- Une forte concurrence des taxis sur les autres modes.

2.1.7.2 Des faiblesses identifiées

Si l'aéroport Charles-de-Gaulle est relativement bien connecté au secteur environnant, en journée, par un réseau de bus étoffé et bénéficie d'une bonne accessibilité ferroviaire nationale assurée par les lignes TGV interconnectées en Ile-de-France, son accessibilité depuis Paris (origine de 72 % des passagers issus de l'Ile-de-France) et le reste de la région est très moyenne.

L'aéroport n'est en effet relié à la capitale que par un seul mode ferroviaire, le RER B peu attractif pour les passagers aériens, et le nombre de liaisons avec le reste de la région est limité.

Enfin, sur la plateforme, la qualité de l'intermodalité varie selon les Terminaux (cf. § 2.1.6).

Au-delà de ces aspects structurels, certains modes de transports en commun entre Paris et Roissy-CDG présentent une **mauvaise image en termes de sécurité**.

C'est notamment le cas du RER B que le site de l'ambassade des Etats-Unis à Paris recommande d'éviter, en raison des pickpockets, en invitant les voyageurs à privilégier les navettes routières³⁰.

Le site Trip Advisor évoque également, à propos du RER B, l'action à certaines heures de la journée, de quêtisseurs organisés, perturbant la tranquillité des voyageurs³¹.

Ces éléments contribuent à une mauvaise image de marque des transports en commun entre Roissy-CDG et Paris, avec comme conséquence première un **report vers les modes routiers**.

Mais les médias se font aussi l'écho d'agressions dont sont victimes les touristes lors de leurs trajets routiers entre l'aéroport et la Capitale (vols dans des véhicules immobilisés dans les bouchons de l'A1³², agressions à la descente du Roissybus, au niveau de l'Opéra³³).

³⁰ « Pickpockets are very active on the rail link (RER B) from Charles-de-Gaulle Airport to the city center. Travelers may want to consider using a shuttle service or one of the express buses to central Paris rather than the RER. »

³¹ « The RER B line which serves Paris CDG and Orly Airports is considered safe but at certain times of the day is frequented by beggars which often use children and small puppies to illicit an emotional response from people to open their purses or wallets - do not give them money, just look away and ignore. »

³² « Depuis maintenant plusieurs années ce phénomène des « vols à la portière » sévit sur la portion d'autoroute reliant l'aéroport de Roissy à Paris, et plus particulièrement sous le tunnel du Landy. Comme le relate

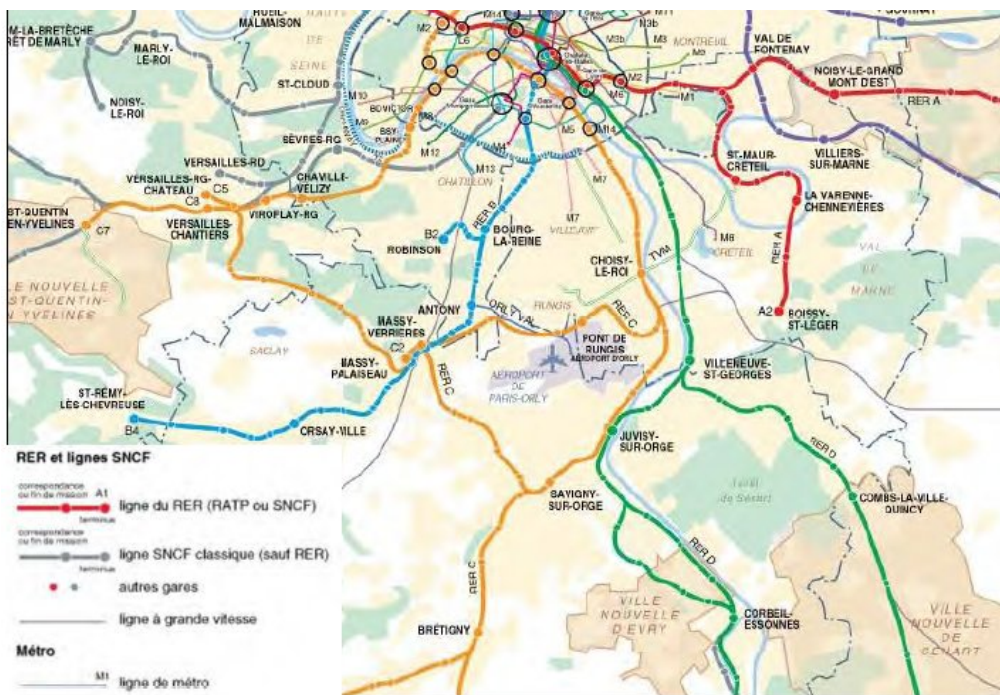
2.2 Orly

Plan de situation de l'aéroport de Paris - Orly et réseaux d'accès



Située à 14 km à vol d'oiseau du centre de Paris, et à seulement 9 km du Boulevard périphérique, la plateforme aéroportuaire d'Orly est à cheval sur le département du Val-de-Marne et celui de l'Essonne.

2.2.1 Les transports en commun



Source : IAU Ile de France

régulièrement le Figaro, le Parisien, Libération ou encore le Nouvel Obs, des agresseurs à pied profitent des embouteillages pour briser les carreaux des voitures particulières, des taxis, en particulier ceux avec des touristes à bord », Le marché du tourisme, février 2013.

³³ « Depuis plusieurs mois, des touristes, essentiellement originaires de l'Asie, sont détroussés par des jeunes filles, originaires des pays de l'Est, à leur descente du "Roissy Bus", à Paris », Reportage France 3 IDF du 15 novembre 2012.

2.2.1.1 Les modes d'accès à l'aéroport

Autobus et autocars

L'aéroport est desservi par quatre lignes de bus RATP, deux lignes de car exploitées par des transporteurs privés membres de l'Optile et trois autres lignes de car privées.

Deux des quatre lignes RATP assurent une liaison avec Paris :

- La ligne 283 (**Orlybus**), dédiée aux passagers aériens, qui relie les deux aérogares à la place Denfert-Rochereau ;
- La ligne 183, omnibus, qui relie l'aérogare Sud à la Porte de Choisy en empruntant un site propre aménagée sur la RD5.

Les deux autres lignes de la RATP assurent des liaisons de banlieue à banlieue via l'aéroport :

- La ligne 285 qui relie la station de métro Villejuif-Louis Aragon de la ligne 7 à la gare RER de Juvisy-sur-Orge ;
- La ligne 292 qui relie le MIN de Rungis à la commune de Savigny-sur-Orge.

Les deux lignes de car des transporteurs Optile relient les aérogares Ouest et Sud à des communes et gares de banlieue : la gare RER-TGV de Massy-Palaiseau pour la ligne 91.10 d'Albatrans et la gare RER de Villeneuve-Saint Georges pour la ligne 8 d'AthisCars.

En ce qui concerne les lignes de car privées, deux sont exploitées par Air France³⁴ :

- La ligne 1 qui relie les aérogares à trois destinations parisiennes : la gare Montparnasse, l'Aérogare des Invalides et la Place de l'Etoile ;
- La ligne 3 qui assure des liaisons avec l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Enfin, la société Transdev assure, avec la navette Val d'Europe Airports (VEA), des liaisons entre les deux aérogares et le parc d'attractions Disneyland Resort Paris.

Chemins de fer

Si l'aéroport est accessible à partir des lignes RER B et C (service Orlyrail), cette desserte n'est pas directe et nécessite une rupture de charge :

- A la gare d'Antony, pour le RER B (ligne reliant l'aéroport Charles-de-Gaulle et Mitry-Claye à Saint Rémy-lès-Chevreuse via Paris, dont la gare du Nord, Châtelet les Halles et Denfert-Rochereau) : la correspondance y est assurée par la navette automatique Orlyval qui conduit à chaque aérogare ;
- A la gare Pont de Rungis, pour le RER C (ligne reliant Pontoise et Montigny-Beauchamp à Massy-Palaiseau via Paris, dont Invalides, Saint-Michel, Austerlitz et Bibliothèque François Mitterrand) : la correspondance se fait par une navette bus exploitée par Transdev.

2.2.1.2 Liaisons locales

L'**accessibilité locale** est principalement assurée par le réseau bus :

- Trois lignes de la RATP : la ligne 183 (intervalle de 30 à 45 mn) qui relie l'aéroport aux communes limitrophes de la plateforme au Nord-Est (Orly, Choisy-le-Roi, Thiais) et les lignes 285 (intervalle de 7 à 15 mn) et 292 (intervalle de 20 à 30 mn) qui assurent des liaisons avec les communes traversées par l'ex nationale 7 (Chevilly-Larue, Rungis, Paray Vieille-Poste, Athis-Mons) ;

³⁴ Les cars Air France transportent, pour les 4 lignes desservant Orly et Roissy, 2,3 millions de passagers par an (données Air France, 2012).

- Deux lignes du réseau Optile : la ligne 91.10 d'Albatrans (intervalle de 30 mn durant les périodes de pointe et de 60 mn le reste de la journée) qui relie l'aéroport à sa périphérie Nord-Ouest (Rungis, Wissous, Chilly-Mazarin, Massy) et la ligne 8 d'AthisCars qui assure 12 allers et retours par jour entre l'aéroport et les communes situées au Sud-Est de la plateforme (Paray vieille-Poste, Athis-Mons, Ablon, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint Georges).

En complément de ce réseau bus, le RER C relie l'aéroport (via le rabattement bus sur Pont de Rungis) aux communes d'Orly et de Choisy-le-Roi toutes les 15 mn et aux communes de Rungis, Antony et Massy toutes les demi-heures.

Enfin, la navette Orlyval connecte l'aéroport à Antony toutes les 4 à 7 mn, mais la tarification spéciale (8,40 € le trajet) en fait avant tout un mode de transport dévolu aux voyageurs en correspondance avec le RER B.

2.2.1.3 Liaisons avec le centre et avec le reste de la région

Les **liaisons avec Paris** sont assurées à la fois par :

- Le RER B, en correspondance avec la navette Orlyval à la gare d'Antony, qui assure des liaisons avec plusieurs gares parisiennes toutes les 4 mn en période de pointe et toutes les 7 mn durant les heures creuses, avec des temps de parcours allant de 20 à 27 mn pour Denfert-Rochereau, 28 à 35 mn pour Châtelet-Les Halles, 31 à 38 mn pour la gare du Nord. Le coût du billet combiné RER + Orlyval est de 10,90 € ;
- Le RER C, en correspondance avec la navette bus Transdev à la gare de Pont de Rungis, qui assure des liaisons toutes les 15 mn avec plusieurs gares de la rive gauche parisienne avec des temps de parcours de 31 mn pour Bibliothèque François Mitterrand, 34 mn pour la gare d'Austerlitz, 38 mn pour Saint-Michel Notre-Dame. Le coût de ce trajet est de 6,45 € (3,95 € pour le RER et 2,50 € pour le bus) ;
- La ligne de bus 283 (Orlybus) de la RATP qui assure des liaisons directes toutes les 15 mn entre les deux aéroports et la place Denfert-Rochereau, en 20 à 30 mn. Le prix du billet est de 7,20 € ;
- La ligne de bus 183 de la RATP qui relie toutes les 30 à 45 mn l'aéroport Sud à la Porte de Choisy, en un temps de l'ordre de 50 mn. Le prix du billet est de 2 € ;
- La ligne 1 des Cars Air France qui assure des liaisons dédiées aux passagers aériens toutes les 20 à 30 mn entre les aéroports et la gare Montparnasse (en 25 mn), l'Aéroport des Invalides, et la Place de l'Étoile (en 35 mn), pour un tarif de 12 €.

En ce qui concerne les **liaisons avec le reste de la région**, l'accessibilité en transports en commun se limite :

- A la proche banlieue Sud-Est de Paris desservie par les lignes de bus RATP 183 (toutes les 30 à 45 mn) et 285 (toutes les 7 à 15 mn) ;
- Aux secteurs desservis par le RER B (Vallée de Chevreuse, toutes les 12 à 15 mn, proche banlieue Nord-Est, toutes les 7 à 15 mn) ;
- A ceux desservis par le RER C (Gennevilliers, Ermont-Eaubonne, Pontoise, toutes les 15 mn) ;
- Au secteur de Juvisy-sur-Orge, Savigny-sur-Orge desservi par les lignes de bus RATP 285 (toutes les 7 à 15 mn) et 292 (toutes les 20 à 30 mn) ;
- Au parc d'attractions Disneyland Resort Paris relié toutes les heures à l'aéroport par la navette VEA de Transdev, avec un temps de parcours moyen de 45 mn et un billet à 18 € ;
- A l'aéroport Charles-de-Gaulle, accessible par le RER B (coût du trajet 20,30 €) et par la ligne 3 d'Air France qui relie les deux aéroports toutes les 30 mn, en un temps de 50 mn (coût du trajet 20 €).

2.2.1.4 Liaisons nationales et internationales

Actuellement, Orly ne bénéficie d'**aucune liaison internationale** en transports en commun.

La liaison avec les principales villes françaises implantées sur le réseau TGV est cependant possible via la gare de Massy.

La ligne 91.10 relie les aérogares d'Orly et la gare TGV de Massy en 35 mn, avec une fréquence variant de 30 mn en heures de pointe de semaine à 1h00 en heures creuses ou le week-end.

Les passagers à destination ou en provenance des DOM/TOM et ayant choisi une offre combinée TGV/Air, bénéficient d'une navette gratuite affrétée par les compagnies Air Caraïbes et Corsair, permettant de faire la liaison entre la gare de Massy et l'aéroport d'Orly (une navette toutes les 20 à 50 mn).

2.2.2 Les accès par la route

En ce qui concerne les **accès routiers**, les principales voies desservant l'aéroport d'Orly sont :

- L'autoroute radiale A106 : cette voie rapide se connecte, à 3 km au Nord des aérogares, avec l'A6 (accès direct à Paris via les portes d'Orléans ou d'Italie), et la rocade autoroutière A86 (+ la voie rapide N86) qui cerne le cœur de l'agglomération francilienne ;
- L'ex route nationale N7 qui relie Paris au Sud de la région (Fontainebleau, Nemours) via l'aéroport et la ville nouvelle d'Evry ;
- Plusieurs routes départementales d'orientation Est-Ouest qui longent la plateforme aéroportuaire au Nord (D32, D64, D167) et au Sud (D118), et conduisent au secteur de Créteil, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges, à l'Est, et à celui de Massy à l'Ouest.

Ce maillage est complété par la **voirie communale** des différentes collectivités cernant l'aéroport : Wissous, Rungis, Orly, au Nord, Villeneuve-le-Roi, Ablon, à l'Est, Athis-Mons, Paray-Vieille Poste, Morangis, au Sud, et Chilly-Mazarin à l'Ouest.

L'analyse de l'accessibilité par type de liaison met en évidence :

- Une bonne accessibilité à l'aéroport via les voiries communales, les routes départementales D32, D64, D167 et D118 qui encerclent l'aéroport, et l'ex Nationale 7 qui traverse la plateforme aéroportuaire en souterrain et donne un accès direct aux aérogares ;
- Une bonne connexion à l'agglomération parisienne par l'autoroute A106 qui conduit aux portes d'Orléans et d'Italie et se branche sur le Boulevard Périphérique de Paris ;
- De bonnes liaisons avec le reste de la région via le réseau autoroutier radial et la rocade A86, même si ces voiries rencontrent des problèmes de circulation (saturation) à certaines heures, notamment sur l'A86.

Cette situation, combinée à la proximité de la plateforme avec la Capitale, **aura des incidences sur les choix modaux** des voyageurs et travailleurs locaux.

Elle se traduit également au niveau de l'**offre de parking**, puisque quelle que soit la voirie utilisée, les passagers aériens et les visiteurs se rendant à Orly en véhicule particulier trouveront, au terme de leur trajet, 19 000 places de stationnement, soit un taux de 7,6 places pour 10 000 passagers aériens, nettement supérieur à celui de Roissy (4,7).

Il existe d'ailleurs sur la plateforme tout un réseau de parkings, plus ou moins proches des aérogares, avec des tarifs adaptés à la durée du stationnement,

et avec un circuit de navettes gratuites reliant les parcs aux terminaux Sud et Ouest.

2.2.3 Impact du mode de transport sur les temps d'accès

L'accès à l'aéroport est plus ou moins aisé selon les modes de transport et les départements d'origine.

En voiture, la circulation est difficile aux heures de pointe sur le réseau autoroutier de l'agglomération centrale, en particulier sur la rocade A86 entre les autoroutes A4 et A6.

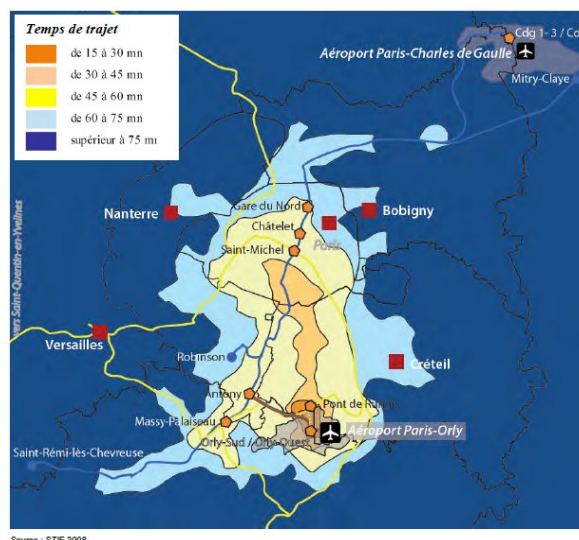
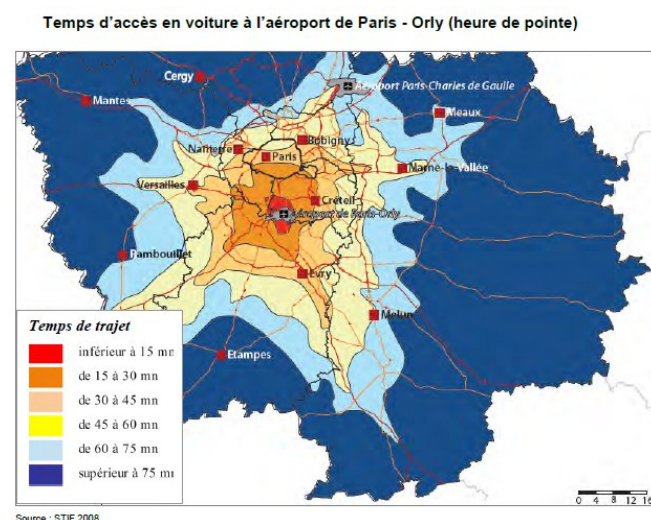
Cependant, l'autoroute radiale A106 et le réseau régional maillé mettent l'aéroport à :

- Moins de 30 mn de la Rive Gauche parisienne, de la moitié Ouest du Val-de-Marne, de la partie Sud-Est des Hauts-de-Seine et de la partie Nord de l'Essonne ;
- Moins de 45 mn des trois quarts de Paris, de la majeure partie du Val-de-Marne, de la moitié Sud des Hauts-de-Seine, de la zone agglomérée de l'Essonne et du secteur de Versailles, Viroflay, Vélizy-Villacoublay dans les Yvelines ;
- Moins de 60 mn des parties les plus éloignées la Ville de Paris, du Val-de-Marne, des Hauts-de-Seine, d'une grande partie de la Seine-Saint-Denis, de la moitié Nord de l'Essonne, de Saint-Quentin-en-Yvelines, Saint-Germain-en-Laye dans les Yvelines et des franges Ouest de la Seine-et-Marne.

En transports en commun, l'accessibilité est beaucoup moins bonne, aucun mode ferré ne desservant directement l'aéroport. Ce dernier se trouve ainsi à :

- Moins de 30 mn d'une zone très limitée englobant la partie Nord de la plateforme aéroportuaire et le Sud de la commune de Rungis ;
- Moins de 45 mn de la moitié Est de la Rive Gauche parisienne et d'une bande Nord-Sud du Val-de-Marne axée sur la RN7 ;
- Moins de 60 mn des trois quarts de la ville de Paris, du tiers Ouest du Val-de-Marne, de la frange Est des Hauts-de-Seine et des secteurs de Massy, Wissous, Paray Vieille-Poste et Athis-Mons dans l'Essonne.

La représentation cartographique de ces données, ci-après, met en évidence les importants écarts d'accessibilité entre les modes et qui font que les modes individuels (voiture et taxi) sont toujours majoritaires, quel que soit le département francilien d'origine des passagers aériens.



Ce sont les passagers en provenance de Paris qui utilisent le plus les transports collectifs, la Capitale étant mieux reliée à l'aéroport que les autres départements. Mais même pour ces usagers, la part des transports en commun (44 %) ne devance que de quatre points celle du taxi (effet de proximité entre l'aéroport et Paris), la part de la voiture n'étant que de 16 %.

La part des transports en commun tombe en dessous de 30 % dans les autres départements. Les meilleures parts (20 % à 30 %) concernent les départements de Petite Couronne, notamment les Hauts-de-Seine (29 % malgré une part de 34 % pour le taxi) et le département du Val-d'Oise (23 %).

Le score des Hauts-de-Seine (29 %) peut s'expliquer par les bonnes connections assurées par les RER, ou les prolongements de métro, entre de nombreux secteurs des Hauts-de-Seine (dont la Défense) et les stations parisiennes du RER B (Châtelet-Les Halles) ou les points de départ des cars d'Air France (Porte Maillot, Montparnasse).

A titre d'exemple, un habitant de Créteil (12 km d'Orly), mettra de 15 à 30 mn par la route pour aller à l'aéroport et plus d'une heure en transports en commun.

Les parts des transports en commun sont inférieures à 20 % dans les trois autres départements de la Grande Couronne :

- 18 % dans les Yvelines (24 % pour le taxi) ;
- 14 % dans l'Essonne (72 % pour la voiture vue la bonne accessibilité routière à l'aéroport) ;
- 13 % dans la Seine-et-Marne.

Ces résultats montrent la **nécessité d'améliorer l'accessibilité régionale en transports en commun** à l'aéroport et tout particulièrement les liaisons avec :

- Paris (61 % des origines franciliennes) où la part des transports en commun (44 %) est talonnée par celle des taxis (40 %) ;
- Les Hauts-de-Seine (9 % des origines franciliennes) où plus d'un tiers des passagers aériens utilisent le taxi ;
- Les Yvelines (8 % des origines franciliennes) où le taxi est utilisé par près d'un quart des passagers aériens ;
- L'Essonne (5 % des origines franciliennes) où la part de la voiture atteint 72 %.

2.2.4 Le choix modal des passagers aériens

2.2.4.1 Données globales

La grande majorité des passagers aériens directs (hors correspondance) arrivent du Bassin Parisien (91 %) et en particulier de l'Île-de-France pour 86 % d'entre eux.

Selon les données relevées par ADP en 2010, **les modes de transports utilisés** par ces voyageurs sont :

- Les véhicules particuliers pour 35 % ;
- Les taxis pour 27 % ;
- Les navettes ou bus pour 18 %, dont 6,8 % pour les cars Air France et 6,5 % pour Orlybus ;
- Le RER B + Orlyval pour 18 % ;
- Le RER C + navette : 1,4 % ;
- Autres modes : 0,6 %.

Les transports en commun représentent donc 37,4 % des accès à l'aéroport d'Orly et, tous modes de transport confondus, les accès par route plus de 80 %.

La mauvaise accessibilité régionale et nationale en transports en commun de l'aéroport favorise les modes routiers, le taxi étant également avantagé par la faible distance entre l'aéroport et Paris.

La part du RER C est très faible, traduisant son manque d'attractivité (faible fréquence, parcours omnibus, rupture de charge à Pont de Rungis, problèmes de régularité), une desserte parisienne limitée à la rive gauche ainsi qu'un manque de communication de la part de la SNCF.

La part du RER B est plus élevée, mais il s'agit d'un score très moyen pour un mode ferré.

L'usage limité du RER B peut s'expliquer par :

- La rupture de charge à la gare d'Antony (tout voyageur n'ayant pas un accès direct au RER B doit changer deux fois ce qui est très dissuasif pour un passager aérien) ;
- Un tarif assez élevé ;
- La surcharge des trains aux heures de pointe ;
- Des problèmes de régularité, comme pour le RER C.

In fine, la part des chemins de fer se situe au même niveau que celle des bus et des cars³⁵.

En effet, sur les liaisons avec Paris, les lignes de bus ou de cars dédiées aux passagers aériens (Orlybus, cars Air France) offrent des parcours directs, confortables, tout aussi rapides, pour un coût inférieur (Orlybus), ou comparable (cars Air France) au coût par le RER B.

A titre d'exemple, un passager en correspondance avec un TGV sur le réseau de la gare Montparnasse aura le choix entre :

- Un trajet métro + RER B + Orlyval : deux ruptures de charge (dont une avec des escaliers non mécanisés), un coût de 10,90 € et une durée de trajet moyenne de 35 mn ;
- Un trajet métro + Orlybus : une rupture de charge avec escaliers non mécanisés, un coût de 8,90 € et une durée de trajet moyenne de 25 mn (hors temps d'attente de l'Orlybus à Denfert Rochereau) ;
- Un car Air France, en liaison directe, pour un coût de 12 € et une durée de trajet moyenne de 25 mn ;
- Un taxi pour un coût compris entre 30 et 50 € (en fonction de la voiture, du trafic, de l'heure) et une durée du trajet moyenne de 20 mn.

Cette simulation comparative explique le succès des offres par cars privés, compétitives en termes de prix et de temps de trajet, sans parler de l'absence de manipulation des bagages pendant la liaison. Il n'est dès lors pas étonnant de voir certains sites d'information, tel Transilien, les proposer aux voyageurs.

En ce qui concerne les lignes publiques locales, elles sont surtout utilisées par les employés de l'aéroport qui ne sont que 6 % à prendre les transports en commun.

2.2.4.2 Dernier mode de transport pour accéder à l'aéroport

Sur le seul dernier mode de transport utilisé pour accéder à l'aéroport³⁶, les transports en commun sont utilisés par 35 % des passagers aériens, taux très voisin de celui de la voiture (34 %) et sensiblement supérieur à celui du taxi (29 %).

Orlyval est le mode de transports en commun le plus emprunté mais son score (18 %) est proche de celui des autobus et autocars (16 %).

Bien qu'il ne desserve pas directement l'aéroport, le RER B voit sa clientèle aérienne augmenter de façon continue depuis la reprise de l'exploitation d'Orlyval par la RATP en 1993. Celle-ci a en effet pris des mesures pour améliorer l'attractivité d'Orlyval

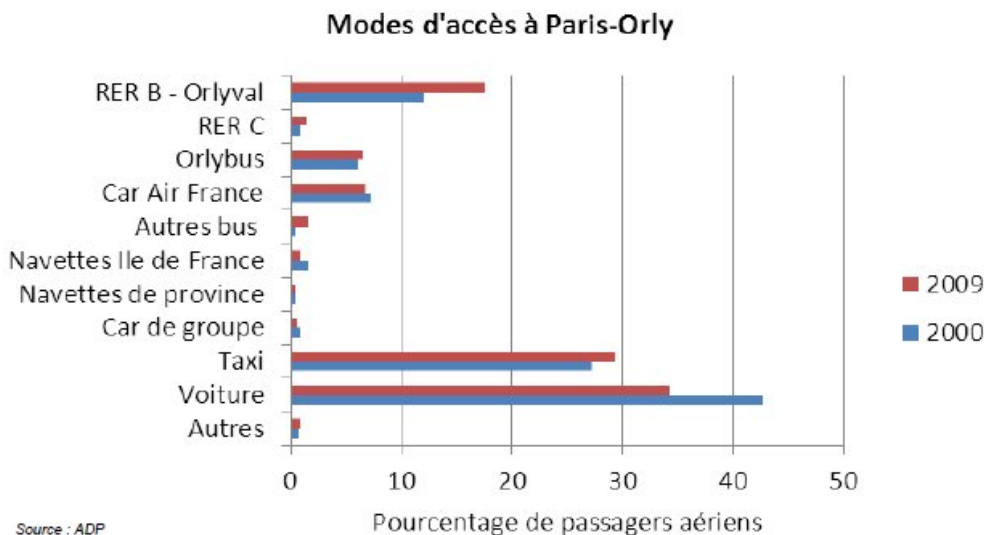
³⁵ La part de l'accessibilité via le RER C étant neutre puisque s'agissant d'un transport combiné rail - bus.

³⁶ Données ADP, 2009.

(élargissement de la plage horaire de fonctionnement, tarif réduit pour les enfants, annonces sonores en trois langues, meilleure information et visibilité).

Orlyval transporte plus de 3 millions de passagers par an avec une croissance de 8 à 10 % par an. La part du RER B (+ Orlyval) est ainsi passée de 12 % en 2000 à 18 % en 2009, soit une augmentation de 47 %.

Cette augmentation s'est faite **au détriment de la voiture** dont la part est passée de 43 % à 34 % sur cette même période, mais sans pour autant impacter le mode « taxi ».

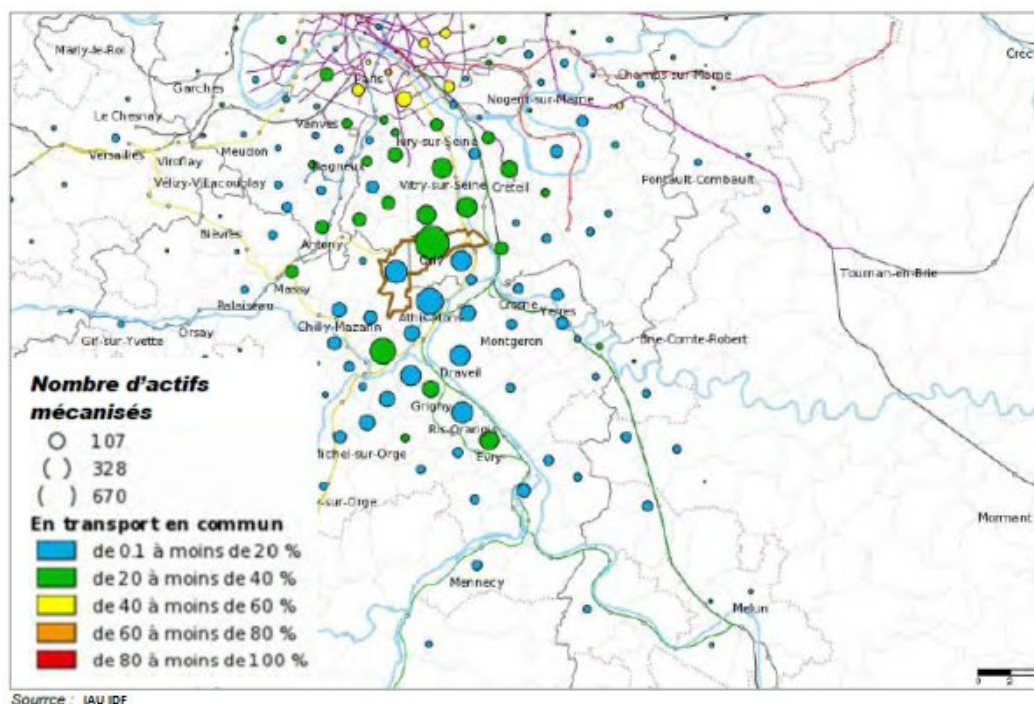


2.2.5 Situation des « travailleurs locaux »

2.2.5.1 Données relatives à l'ensemble des salariés

Seulement 6 % des employés de la plateforme aéroportuaire utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail.

Lieu de résidence des actifs travaillant dans les communes d'Orly et de Paray-Vieille-Poste



Le rapprochement des courbes d'accessibilité modales à l'aéroport avec les modes utilisés par les actifs travaillant dans les communes d'Orly et de Paray-Vieille-Poste (60 % des emplois de la plateforme aéroportuaire), selon leur lieu de résidence, explique ce résultat.

Les lieux de résidence de ces actifs se dispersent dans la banlieue Sud avec une concentration :

- Le long du RER C entre Paris et la plateforme aéroportuaire (Orly, Thiais, Choisy-Le-Roi, Vitry) ;
- Au Nord de l'Essonne, le long de la RN7 (Paray-Vieille-Poste, Athis-Mons, Juvisy, Viry-Châtillon), dans le Val d'Orge (Savigny, Morsang, Sainte-Geneviève-des-Bois, Saint-Michel), à Evry ou dans le Val d'Yerres.

Les communes de résidence situées entre Paris et Orly, sont entre 15 et 30 mn de l'aéroport en voiture et entre 45 et 60 mn en transports en commun, d'où l'utilisation de la voiture pour 60 % à 80 % des actifs concernés.

Pour aller des communes situées au Nord de l'Essonne à l'aéroport, il faut entre 15 et 45 mn en voiture et de 45 à 75 mn, voire plus, en transports en commun, d'où l'usage de la voiture pour plus de 80 % des actifs concernés.

Les autres lieux de résidence principaux se répartissent dans le reste du Val-de-Marne (Créteil, Maisons-Alfort, Saint-Maur, Champigny en particulier) et dans le Sud-Est des Hauts-de-Seine (Anthony notamment).

Ces communes de résidence sont entre 15 et 30 mn en voiture de l'aéroport et entre 45 et 75 mn en transports en commun, ce qui explique que 80 % des actifs de la plupart de ces communes se rendent à leur travail en voiture.

Un certain nombre d'actifs résident dans Paris, en particulier dans les 13^{ème} et 14^{ème} arrondissements. A moins de 30 mn de l'aéroport en voiture et 30 à 45 mn en transports en commun, ils sont encore un sur deux à utiliser leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail.

2.2.5.2 Données relatives aux salariés d'Air France

9 000 des 47 000 salariés d'Air France travaillent sur la plateforme d'Orly (36 000 à Roissy-CDG et 2 000 à Montreuil).

75 % du personnel travaille en horaires décalés, ce qui explique le recours massif à la voiture pour se rendre sur le lieu de travail. De plus, sur Orly, certains sites de travail ne sont pas, ou sont mal, desservis par des transports en commun. La localisation du lieu de résidence des salariés est très étalée (cf. schéma § 2.1.5.2), même si le département de l'Essonne représente une part prépondérante des lieux de domicile (47 %), suivi du Val-de-Marne (16 %).

Seulement 15 % des salariés³⁷ utilisent les transports collectifs pour leur trajet domicile-travail, ce taux variant en fonction des types de populations, de la tranche d'âge et de l'affectation (21 % pour les moins de 35 ans, 20 % pour le personnel navigant par exemple).

³⁷ Donnée globale, tous sites confondus, source Air France 2012.

2.2.6 L'intermodalité sur la plateforme aéroportuaire



Chaque aérogare dispose d'une gare **routièr e** implantée au niveau du sol, à proximité des accès au hall principal. Les lignes de bus qui circulent sur la RN7 desservent un arrêt situé sous l'aérogare Sud.

La navette automatique Orlyval assure également une **liaison gratuite entre les deux aérogares**, chacune d'entre elles disposant d'une station aérienne.

La station de l'aérogare Sud se compose de deux demi-stations, l'une située en face de la zone « Arrivée » et l'autre en face de la zone d'enregistrement des bagages, le quai unique de chacune de ces stations étant relié par une passerelle au hall de l'aéroport.

La station de l'aérogare Ouest est accolée au bâtiment du terminal, ce qui permet un accès direct au niveau « Départ » où se fait l'enregistrement des bagages.

Enfin, des **navettes gratuites** assurent les liaisons avec les parkings « longue durée » excentrés.

2.2.7 Points forts et points faibles de l'accessibilité à Orly

2.2.7.1 Principales caractéristiques de l'accessibilité à Orly

Les principales caractéristiques de l'accessibilité à Orly sont :

- Une **proximité géographique** de Paris ;
- Une **bonne accessibilité routièr e** régionale et nationale via le réseau autoroutier radial et la rocade A86, avec toutefois des **problèmes de circulation** sur certaines infrastructures durant les heures de pointe ;
- Des liaisons ferroviaires avec Paris pénalisées par des **ruptures de charge** et une qualité de service peu attractive (irrégularité, surcharge des trains) ;

- Un usage des transports en commun limité avec une forte représentation des autobus et autocars ;
- Une **forte utilisation du taxi** favorisée par la situation géographique de l'aéroport.

2.2.7.2 Des faiblesses identifiées

L'aéroport de Paris Orly est pénalisé par :

- Une médiocre accessibilité régionale en transports en commun, aussi bien depuis Paris (origine de 61 % des passagers issus de l'Ile-de-France) que depuis le reste de la région, les RER B et C ne desservant l'aéroport que par l'intermédiaire de navettes ;
- L'absence actuelle de desserte nationale et internationale.

Les projets en cours ou envisagés devraient cependant améliorer nettement les conditions d'accès à l'aéroport.

2.3 Les transports « à la demande »

2.3.1 Les taxis

Les taxis constituent un mode de transport efficace et complémentaire des transports publics.

Le système des taxis parisiens représente une alternative au véhicule individuel car plus économique pour certains utilisateurs³⁸, efficace avec un temps de trajet optimisé (conducteurs professionnels, accès aux sites propres), souple (disponible 7 jours sur 7, 365 jours par an), confortable (porte à porte, pas de stress lié à la conduite) et écologique (forme d'auto partage, avec en moyenne 15 personnes transportées chaque jour dans un taxi).

Mais il reste tributaire des conditions de circulation. Devant la Commission des transports, le responsable d'une compagnie de taxis a ainsi décrit la situation francilienne comme unique en Europe avec :

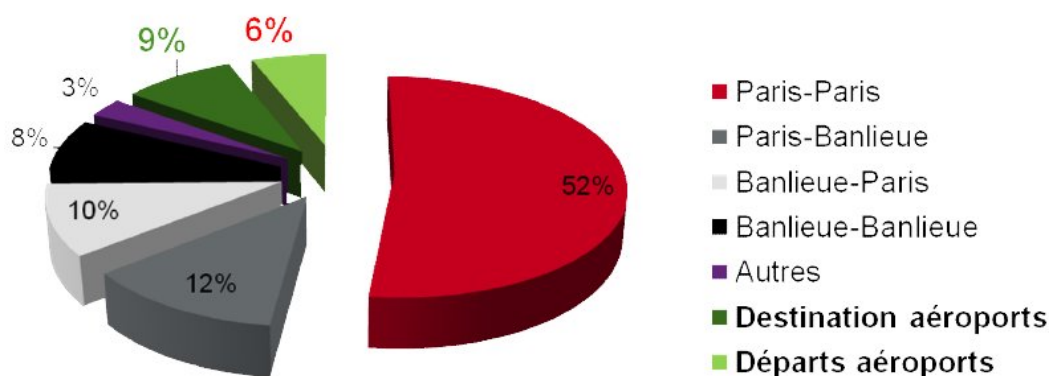
- Un cœur : Paris,
- Deux poumons : les aéroports,
- Une ceinture composée du Bd Périphérique et du tramway³⁹,
- Des artères constituées par les grandes voies d'accès à la capitale, mais qui connaissent une augmentation de la saturation aux heures de pointe.

Les courses à destination ou au départ des aéroports représentent 15 % de l'activité des taxis parisiens (9 % pour Roissy, 6 % pour Orly).

³⁸ Le taxi est plus intéressant que la voiture individuelle dès lors que la durée du parking à l'aéroport excède 4 jours.

³⁹ Selon un responsable de la compagnie G7, le débit des véhicules aurait baissé de 40 % en franchissement au niveau du tramway.

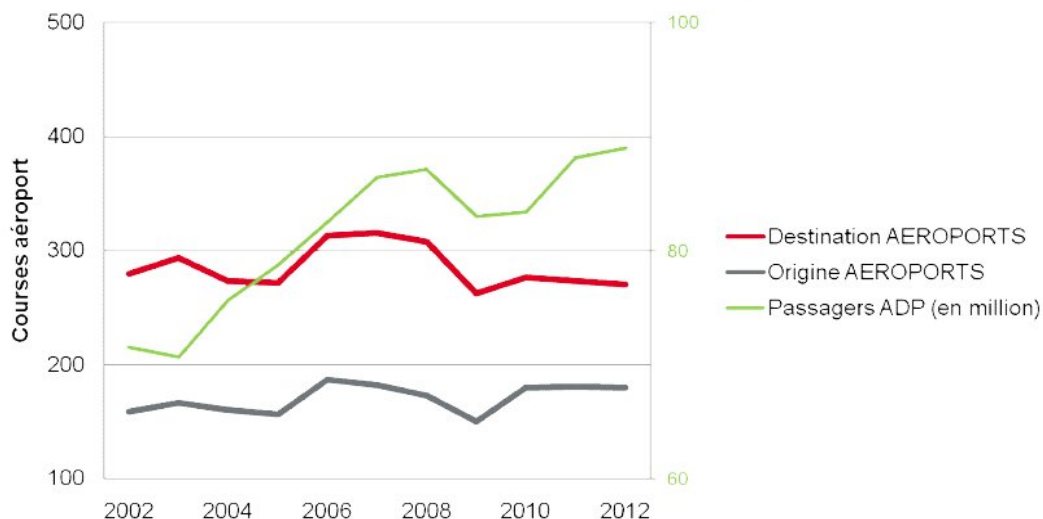
Répartition des courses de taxi sur l'IDF



Source : syndicat des centraux radio de Paris Mars 2011

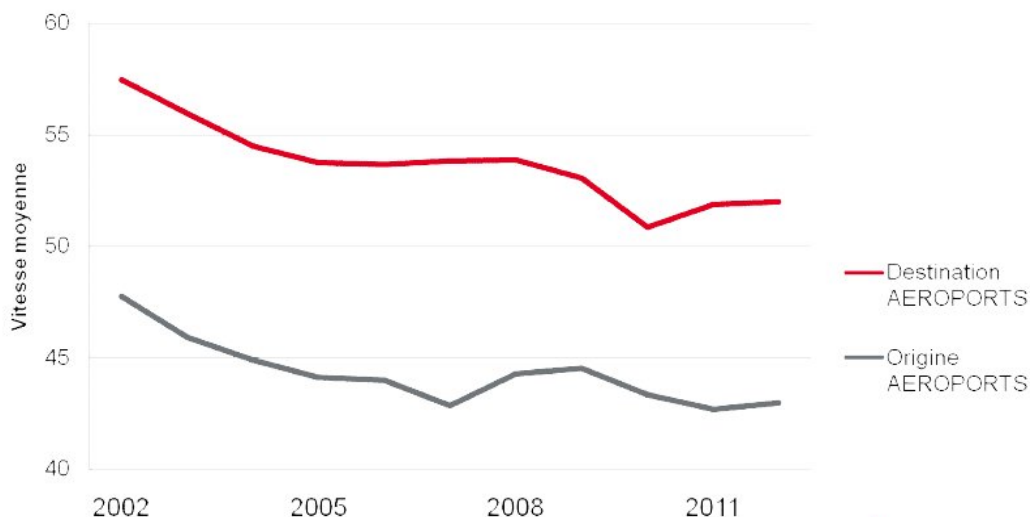
La compagnie G7 a constaté ces dernières années une stagnation du nombre de courses par taxi vers ou depuis les aéroports au regard de la croissance des voyageurs.

Nombre de courses annuelles par taxi



Elle en attribue la responsabilité à la baisse de la fluidité du trafic, la géolocalisation des taxis permettant de mesurer efficacement la vitesse de circulation des véhicules.

La vitesse de circulation des taxis



Les conséquences des engorgements routiers sont multiples :

- Allongement de la durée du trajet ;
- Augmentation du coût de la course ;
- Stock important de taxis stationnés dans les aéroports⁴⁰.

2.3.1.1 Réglementation des taxis parisiens sur les aéroports

La desserte des aéroports par les taxis est réglementée dans le cadre du statut des taxis parisiens⁴¹. Le parc des expositions de Villepinte, les aéroports de Roissy et d'Orly sont en effet inclus dans le « territoire » d'exercice de ces derniers, avec néanmoins une cohabitation possible à Orly avec les taxis dits « communaux ».

Le Préfet de Police est chargé de l'administration des taxis parisiens : il fixe par arrêté le nombre de licences de taxis en circulation (actuellement **17 137**), veille au respect de la réglementation et la fait évoluer en collaboration avec les représentants syndicaux.

En ce qui concerne Orly, deux catégories de taxis sont admises : les taxis parisiens et les taxis de banlieue, dits « communaux »⁴², chacune d'entre elles disposant d'un emplacement réservé.

Les autres taxis « communaux » d'Ile-de-France peuvent également venir chercher un client à Orly, mais uniquement sur réservation préalable.

S'agissant de la desserte de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, elle est exclusivement assurée par les taxis parisiens qui ont dès lors une obligation de desserte nationale.

Les taxis communaux n'ont pas été admis à stationner dans l'enceinte de cet l'aéroport, du fait, notamment, qu'ils ne sont pas soumis au même régime tarifaire que les taxis parisiens.

Ils peuvent, pour un aller simple, appliquer un tarif qui intègre un droit de retour⁴³, principe dont ne bénéficient pas les taxis parisiens.

La présence des taxis communaux à CDG est considérée comme source de conflits préjudiciables aux usagers.

Une expérience de « cohabitation » entre taxis communaux et taxis parisiens menée à Roissy de mars à septembre 1974, a été particulièrement marquante et son souvenir bloque actuellement toute évolution de la réglementation sur ce site.

2.3.1.2 Limitation de la présence des taxis à Roissy-CDG

Dans un contexte d'opposition, par la profession, à toute évolution du nombre des licences, la desserte des aéroports, et particulièrement Roissy-CDG, par les taxis est considérée comme l'une des causes de l'indisponibilité de ces véhicules dans la Capitale.

Le document⁴⁴ ci-après met en évidence, sur un jour de semaine, la concentration des taxis dans les aéroports en milieu de matinée.

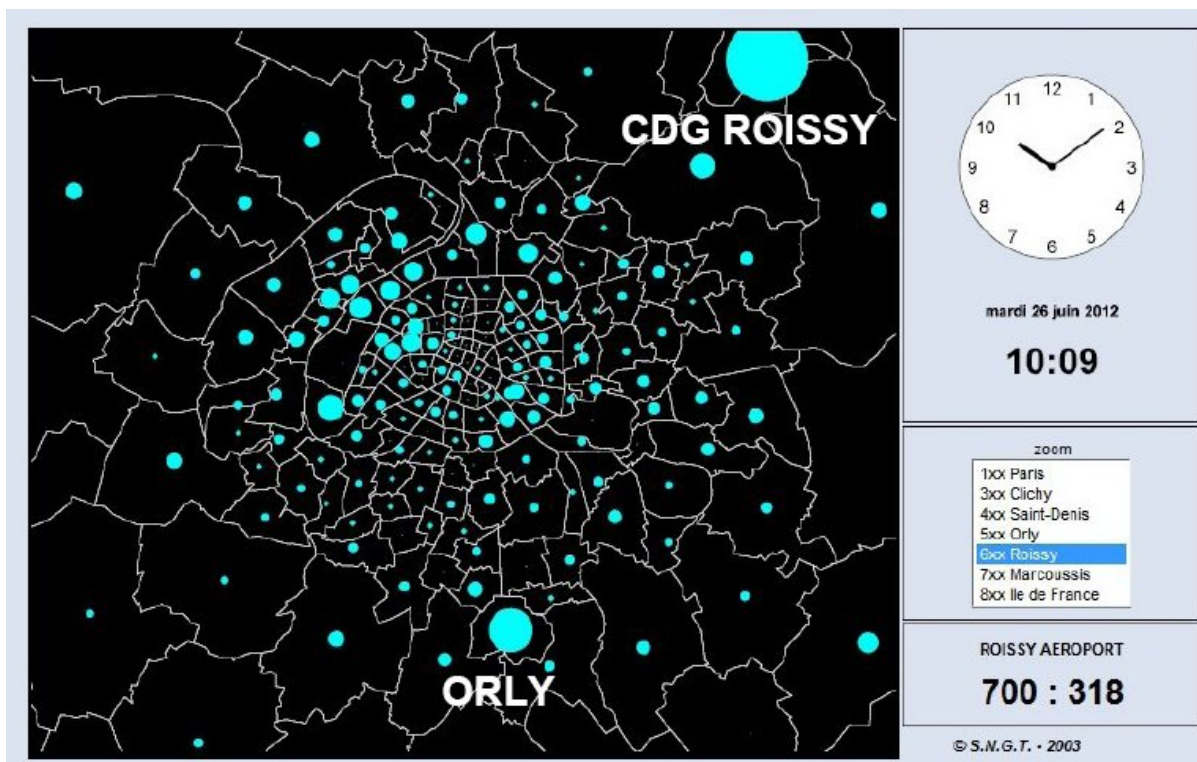
⁴⁰ Même si la G7 annonce que 50 % de ses taxis reviennent à vide des aéroports.

⁴¹ Arrêté préfectoral n° 2010-00032 du 15 janvier 2010, portant statut des taxis parisiens.

⁴² Au nombre de 52, ils desservent les départements de l'Essonne, des Yvelines, de Seine-et-Marne et du Val-d'Oise, destinations qu'un taxi parisien peut refuser de desservir à partir d'Orly.

⁴³ Tarifs C et D pour un retour « à vide ».

⁴⁴ Source : données de géolocalisation de la compagnie G7, 2003.



C'est à partir de ce constat que le Préfet de Police a souhaité, en mai 2010⁴⁵, limiter à deux par jour les passages d'un taxi à Roissy-CDG.

Ces dispositions sont entrées en vigueur le 19 juillet 2010 mais ont été abrogées par une décision du Tribunal Administratif en avril 2012, ce dernier considérant que la Préfecture de Police n'avait pas établi l'existence du déséquilibre sur lequel elle se fondait pour limiter le nombre de rotations, pas plus qu'elle ne pouvait justifier en quoi la mesure prise y remédiait⁴⁶.

Le fait que de nombreux conducteurs de taxis résident dans les départements du Nord et de l'Est parisien, et préfèrent commencer leur journée de travail par une course rentable, en direction de la Capitale, explique en partie la présence massive des taxis à Roissy le matin.

Cette situation serait supportable, voire cohérente au regard de l'afflux de passagers à ces heures, si les taxis ne remontaient pas ensuite systématiquement sur CDG, préférant plusieurs heures d'attente à la multiplication de petites courses dans la Capitale, ce qui contribue à la pénurie de taxis dans Paris et sa proche banlieue.

La « qualité » de service ainsi offerte par les taxis parisiens aux voyageurs aériens se ferait au détriment des autres usagers potentiels de la zone centrale.

La décision de la Préfecture de Police s'inscrivait en fait dans le cadre d'une batterie de mesures réglementaires et incitatives visant à réguler l'offre et la demande⁴⁷, dont 11 concernaient spécifiquement les taxis parisiens.

Etaient ainsi spécifiquement évoquées :

- L'atteinte d'un objectif de 20 000 taxis en circulation à Paris en 4 ans (soit fin 2012) ;
- **Des mesures adaptées visant à réguler l'accès aux réserves de taxis de l'aéroport Charles-de-Gaulle ;**

⁴⁵ Arrêté n° 2010-000367 du 28 mai 2010 abrogé par décision du Tribunal Administratif en avril 2012.

⁴⁶ Le Préfet de Police a fait appel de cette décision.

⁴⁷ Protocole relatif à l'évolution de la profession de taxi, signé en mai 2008 entre le ministère de l'intérieur et les représentants de la profession.

- La mise en œuvre dès la fin de l'année 2008 de **forfaits Roissy-Villepinte, Roissy-Le Bourget et au sein de la zone aéroportuaire de Charles-de-Gaulle**. Par ailleurs, un **forfait Roissy-Paris** devait également être étudié lors de l'expérimentation de la voie réservée sur l'A1 ;
- L'expérimentation, en janvier 2009, d'une **voie de circulation sur l'A1 réservée aux taxis** depuis l'aéroport de Roissy-CDG jusqu'à Paris.

Seule cette dernière a temporairement vu le jour (cf. § 3.3.2.1).

En conclusion, même si l'arrêté inter-préfectoral a été suspendu par la justice administrative, il y a un constat d'une baisse régulière du nombre de rotations des taxis parisiens sur CDG, liée à la mise en œuvre de la base arrière.

La situation est jugée « autorégulée » et la Préfecture de Police considère que les recours contre l'arrêté sont le fait de personnes isolées et non représentatives d'un combat significatif de la profession.

Par contre, ADP est de son côté opposé à toute mesure de limitation de la venue des taxis sur CDG.

2.3.1.3 Les taxis « partagés »

La société G7⁴⁸ a initié en mai 2012 un service de taxis partagés nommé Wecab.

Si l'idée était ancienne, ce service n'avait jamais été mis en œuvre auparavant faute de pouvoir garantir le service ou le prix pour le client en l'absence de personnes avec qui partager la course.

La G7 couvre cette garantie en facturant au client un forfait dès la réservation, payé par carte bancaire, puis en rétribuant le conducteur du taxi à hauteur de la somme inscrite au compteur.

Les courses vers les aéroports présentent, dans ce système, l'intérêt d'un trajet suffisamment long pour garantir une réduction conséquente, présentée comme d'au moins 40 %.

Sur les huit premiers mois de fonctionnement (mai à décembre 2012), la compagnie G7 revendique 20 000 courses effectuées (entre 1 600 et 1 700 par mois, quand le volume d'équilibre a été fixé à 15 000 par mois).

2.3.2 Les autres transports individuels de personnes

Cette catégorie concerne principalement les « motos taxis », appellation impropre puisque ne relevant pas de la réglementation des taxis.

Le transport de personnes par véhicules motorisés à deux ou trois roues est une activité ayant connu un développement récent. Dans un souci de sécurité, le législateur a encadré en 2009 l'exercice de cette activité en instaurant un nouveau régime juridique, celui du transport à titre onéreux de personnes par véhicules motorisés à deux ou trois roues.

La Loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009, codifiée dans le Code des transports, a notamment imposé que cette activité s'exerce sur le principe de la réservation préalable.

Depuis le 1^{er} avril 2011, les conducteurs doivent, pour exercer cette profession, être titulaires d'une carte professionnelle délivrée, sous certaines conditions, par le préfet de leur département (préfet de police à Paris). Le demandeur doit notamment satisfaire à des conditions d'honorabilité professionnelle similaires à celles requises pour exercer la profession de taxi.

⁴⁸ Comptant 7500 taxis affiliés à Paris.

Le nombre de conducteurs se livrant à cette activité professionnelle en Ile-de-France, est estimé à 350⁴⁹.

De même, les véhicules concernés sont soumis à certaines conditions : l'activité ne peut être exercée au moyen d'un véhicule immatriculé depuis plus de 4 ans. La moto fait l'objet d'une attestation annuelle d'entretien et est dotée d'une signalétique spécifique pour faciliter les contrôles de la réglementation.

En ce qui concerne les aéroports parisiens, les conducteurs de « motos taxis » qui prendraient en charge un client ou stationneraient aux abords des aérogares sans justifier d'une réservation préalable, sont passibles d'une sanction (délit puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende).

Selon les statistiques de la centrale de réservation Urban Driver⁵⁰, **33,8 % des transferts** effectués, tous véhicules confondus (maxi scooter et moto), se font au départ ou à destination de l'aéroport d'Orly.

Cette situation s'explique par l'existence d'une clientèle composée de voyageurs aériens habitant dans les grandes métropoles de province reliées à Orly, se déplaçant pour des motifs professionnels, venant régulièrement à Paris pour des rendez-vous d'affaires pour une durée courte (1 ou 2 jours) et voyageant "léger", c'est-à-dire avec peu de bagages (1 sac ou 1 valise cabine et l'ordinateur portable).

Leur temps étant compté, ils cherchent au maximum à rentabiliser leur déplacement et trouvent de nombreux avantages dans le service proposé par les « motos taxis ».

En utilisant ce service depuis Orly, leur temps de trajet pour rejoindre la capitale aux heures de pointe est d'environ 30 minutes soit deux à trois fois moins de temps qu'un taxi classique. Le gain de temps est appréciable pour le client effectuant l'aller-retour dans la journée, sans parler de la limitation du risque de retard.

Les tarifs pratiqués par les « motos taxis » sont forfaitaires et varient selon le type de véhicule (maxi-scooter ou moto) et les horaires. Pour un transfert au départ d'Orly vers Paris, il faut compter 50 € en maxi scooter et 65 € en moto, pour un trajet de 30 mn à destination de la Capitale.

En ce qui concerne Roissy-CDG, il faut compter 70 € en maxi scooter et 85 € en moto, pour un trajet de 35 mn à destination de la Capitale.

L'activité des « motos taxis » reste néanmoins dépendante des conditions climatiques.

2.3.3 Les navettes aéroportuaires

Plusieurs compagnies de « navettes » proposent une alternative aux taxis, avec des **tarifs convenus à l'avance et sans aucune surtaxe** : contrairement aux taxis⁵¹, les tarifs sont fixes et indépendants de la durée de la course ou de l'itinéraire emprunté, et sans majoration pour les bagages.

Ces compagnies proposent un service « porte à porte » entre les aéroports de Roissy-CDG, d'Orly ou du Bourget, et le domicile, l'hôtel ou le bureau du client, mais aussi les gares parisiennes ou les parcs d'attractions (Disneyland Paris et le parc Astérix) et les monuments de Paris.

Elles utilisent généralement des véhicules de type « Van » (type Mercedes Vito, VW Caravelle, ...) en misant sur la qualité du service rendu : confort, climatisation, chauffeurs bilingues...

La plupart organisent un accueil personnalisé dans l'aérogare, avec hôtesse.

⁴⁹ Estimation faite par la société AlloCab à partir du nombre d'habilitations délivrées par les préfetures.

⁵⁰ Année 2011.

⁵¹ A l'exception des taxis « partagés », cf. expérimentation Wecab § 2.3.1.3.

Les compagnies de navettes proposent des courses partagées (avec des arrêts en chemin) ou privées (usage privé d'un véhicule de 8 places), pour lesquelles le client peut effectuer une réservation en ligne.

Il a ainsi **l'assurance d'être attendu par un véhicule**, même en cas de retard de son avion, sans incidence tarifaire.

Depuis le 1^{er} décembre 2011, Veolia Transdev et Air France ont conclu un partenariat permettant aux clients de la compagnie aérienne de bénéficier d'un tel service, sous l'appellation « SuperShuttle Paris ».

Les tarifs proposés, de l'ordre de 25 € par personne (variable selon le nombre de personnes s'inscrivant concomitamment) sont concurrentiels avec ceux des taxis parisiens et se rapprochent de l'offre Wecab de la G7.

Depuis mars 2012, est également exploitée par la société Déplacements Pros, une navette reliant, sous l'appellation Cielos, le Terminal 2G de Roissy-CDG à la Défense (station Esplanade de La défense, ligne 1 du métro).

Chaque navette dispose de 16 sièges en cuir inclinables, du wifi et de prises électriques.

Ce service fonctionne sur **réservation téléphonique ou internet**, et propose quotidiennement cinq liaisons dans chaque sens, à horaires fixes et pour un coût passager de 23 € (tarif réduit à 19 € à partir de deux personnes voyageant ensemble).

Avec ces navettes, la liaison aéroportuaire devient un service qui se prévoit et se réserve à l'avance, à l'image du billet d'avion dont il est le prélude ou le prolongement.

Ce service reste néanmoins encore peu développé en France, à l'opposé de villes comme Londres où certaines compagnies « low cost » assurent elles-mêmes ces navettes, avec des points de dépose ou de ramassage fixes et des incitations financières à la réservation anticipée (moins de 3 € pour un trajet Londres-aéroport réservé sur internet).

2.4 Comparatif international

2.4.1 La situation de Paris au regard des autres grands aéroports européens

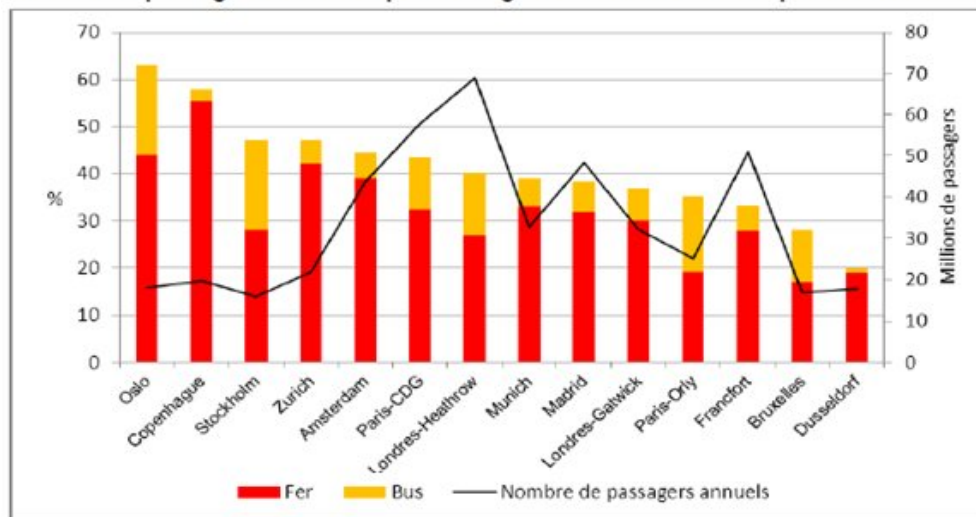
L'IAU d'Ile-de-France a publié, en mai 2011, une étude comparative sur l'accessibilité terrestre aux grands aéroports Européens. Ce document permet de voir comment se situent Roissy-CDG et Orly dans ce domaine, par rapport à 12 autres plateformes aéroportuaires⁵².

Cette enquête permet d'abord l'identification de certaines constantes. Le choix modal des passagers aériens est ainsi favorable aux modes individuels pour douze aéroports sur quatorze.

La **part d'utilisation des transports en commun** varie de 20 % à 63 %, les aéroports se répartissant par moitié entre les tranches 20-40 % et 40-63 %. Les deux aéroports parisiens contribuent à cet équilibre.

⁵² Londres-Heathrow, Francfort, Madrid-Barajas, Amsterdam-Schiphol, Munich-J.F. Strauss, Londres-Gatwick, Zurich, Copenhague, Oslo-Gardermoen, Düsseldorf, Bruxelles et Stockholm-Arlanda.

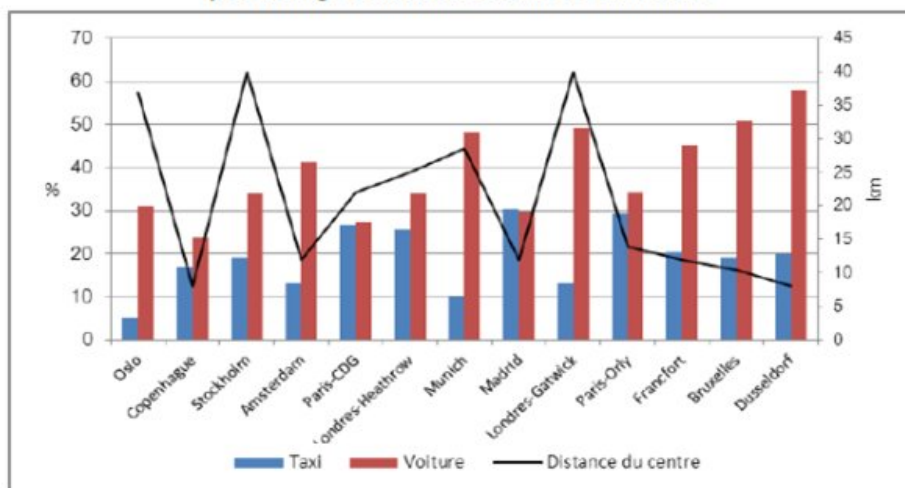
Nombre de passagers aériens et pourcentage d'utilisation des transports en commun



Source IAU IDF

La moitié des aéroports bénéficie d'une très bonne **accessibilité routière depuis le centre** auquel ils sont reliés par des infrastructures autoroutières peu ou pas saturés. Si **Orly** se situe dans cette catégorie, ce n'est pas le cas de **Roissy-CDG** du fait de la congestion récurrente de l'autoroute A1.

Distance de l'aéroport par rapport au centre et pourcentage d'utilisation des modes individuels



Source IAU IDF

En ce qui concerne les **liaisons depuis ou en direction du centre-ville**, l'accessibilité en transports en commun est plutôt bonne, bien que des différences significatives apparaissent entre les aéroports.

L'accessibilité est ainsi très bonne pour cinq aéroports reliés au centre toutes les 3 à 6 minutes par différents services ferroviaires, auxquels s'ajoutent des services de bus ou de cars : Oslo-Gardermoen, Stockholm-Arlanda, Copenhague, Londres-Gatwick et Düsseldorf.

Les trois premiers cités obtiennent d'ailleurs les meilleures performances en termes de taux d'accessibilité en transports en commun.

Tout en étant satisfaisante, l'accessibilité au centre est un peu moins performante pour cinq autres aéroports desservis par plusieurs services ferroviaires, pour la plupart directs, ou une ligne de métro rapide (Zurich, Amsterdam-Schiphol, Francfort, Londres-Heathrow et Madrid-Barajas).

Roissy-CDG fait partie des trois aéroports (avec Munich-J.F. Strauss et Bruxelles) pour lesquels l'accessibilité au centre par les transports en commun est plutôt moyenne, du fait d'un service ferroviaire métropolitain peu performant (lenteur, irrégularité, surcharge).

L'accessibilité est enfin médiocre pour l'aéroport de **Paris Orly**, qui n'est relié directement au centre que par des lignes de bus ou de cars dédiées, les liaisons ferroviaires comprenant une correspondance, soit avec le métro automatique Orlyval (RER B), soit avec une navette autobus (RER C).

En ce qui concerne l'analyse des **services de taxis**, et de leur concurrence avec les transports en commun, l'étude montre que dans la majorité des cas (douze aéroports sur quatorze), le taxi est moins rapide que les transports en commun pour accéder au centre.

Mais pour **Orly**, le taxi est sensiblement plus rapide que les transports en commun du fait de la faible distance séparant la plateforme aéroportuaire de la ville.

Si le taxi est par ailleurs toujours plus coûteux que les transports en commun, c'est à **Orly** que l'on va également trouver un écart minimal de coût entre les deux modes, là encore du fait d'un parcours routier moins long, donc moins coûteux, mais aussi en raison de la tarification spéciale de la navette Orlyval.

En matière de **liaisons avec le reste de la région en transports en commun**, l'accessibilité apparaît comme plutôt moyenne pour **Roissy-CDG** et médiocre pour **Orly**.

Enfin, dans le domaine de l'**accessibilité nationale et internationale**, l'étude montre que :

- Pour les **accès routiers**, **Roissy** et **Orly** font partie des aéroports bénéficiant de bonnes connexions aux réseaux nationaux et internationaux, mais dont les infrastructures d'accès à ces réseaux sont souvent saturées ;
- Pour les **accès en transports en commun**, **Roissy** fait partie des aéroports bénéficiant d'une bonne accessibilité nationale et internationale⁵³.

La moitié des aéroports présente de bonnes **conditions d'intermodalité** entre les modes de desserte en transports en commun et l'avion. **Orly** entre dans cette catégorie, grâce aux deux stations du métro automatique Orlyval.

Les conditions d'intermodalité sont un peu moins bonnes pour cinq aéroports dont **Roissy-CDG**.

L'étude pointe en effet que les terminaux n'y sont desservis directement que par les lignes de bus ou de cars dédiées, les autres lignes de bus ayant leur terminus dans une gare routière centrale éloignée des terminaux.

L'étude met également en avant que si, à **Roissy-CDG**, la desserte ferroviaire est assurée par trois gares (deux gares du RER B et une gare TGV), seuls les terminaux T2C/D et T2E/F encadrant le complexe commun à la gare terminus du RER B et à la gare TGV offrent une bonne intermodalité.

L'accès aux autres terminaux T2 (A, B, G) nécessite de longs parcours à pied ou l'emprunt d'une navette bus, tandis que l'accès au terminal T1 se fait par la navette automatique CDGVAL.

Le tableau récapitulatif sur la qualité de l'accessibilité en transports en commun aux aéroports met Orly en dernière position des aéroports étudiés, Roissy-CDG se situant juste dans la moyenne.

⁵³ Elle est a contrario nulle pour Orly qui ne dispose d'aucune liaison internationale ou nationale par fer ou par car.

Qualité de l'accessibilité en transport en commun aux aéroports

Aéroport	% d'usage des TC	Accessibilité locale	Accessibilité depuis le centre	Accessibilité depuis le reste de la région	Accessibilité nationale	Inter-modalité air-fer
Oslo - Gardermoen	63 : 44 fer + 19 bus	**	*****	*****	***	*****
Copenhague	58 : 55 fer + 3 bus	***	*****	*****	*****	*****
Stockholm - Arlanda	47 : 28 fer + 19 bus	****	*****	***	***	*****
Zurich	47 : 42 fer + 5 bus	****	*****	**	*****	****
Amsterdam - Schiphol	44 : 39 fer + 5 bus	****	****	***	*****	*****
Paris - CDG	43 : 32 fer + 11 bus	****	***	***	*****	***
Londres - Heathrow	40 : 27 fer + 13 bus	****	*****	***	**	*****
Munich - JF Strauss	39 : 33 fer + 6 bus	**	****	**	**	****
Madrid - Barajas	38 : 32 fer + 6 bus	***	****	*	***	***
Londres - Gatwick	37 : 30 fer + 7 bus	****	*****	***	*	****
Paris - Orly	35 : 19 fer + 16 bus	***	**	**	*	*****
Francfort	33 : 28 fer + 5 bus	**	****	**	*****	****
Bruxelles	28 : 17 fer + 11 bus	***	***	**	**	****
Düsseldorf	20 : 19 fer + 1 bus	**	****	****	***	**

***** Très bonne
 **** Bonne
 *** Moyenne
 ** Médiocre
 * Mauvaise

2.4.2 Focus sur Londres

La capitale britannique est desservie par les aéroports d'Heathrow, de Gatwick, de Stansted, de Luton, de London City et de Southend. Ils se situent entre 10 km (London City) et 64 km (Stansted) du centre de Londres.

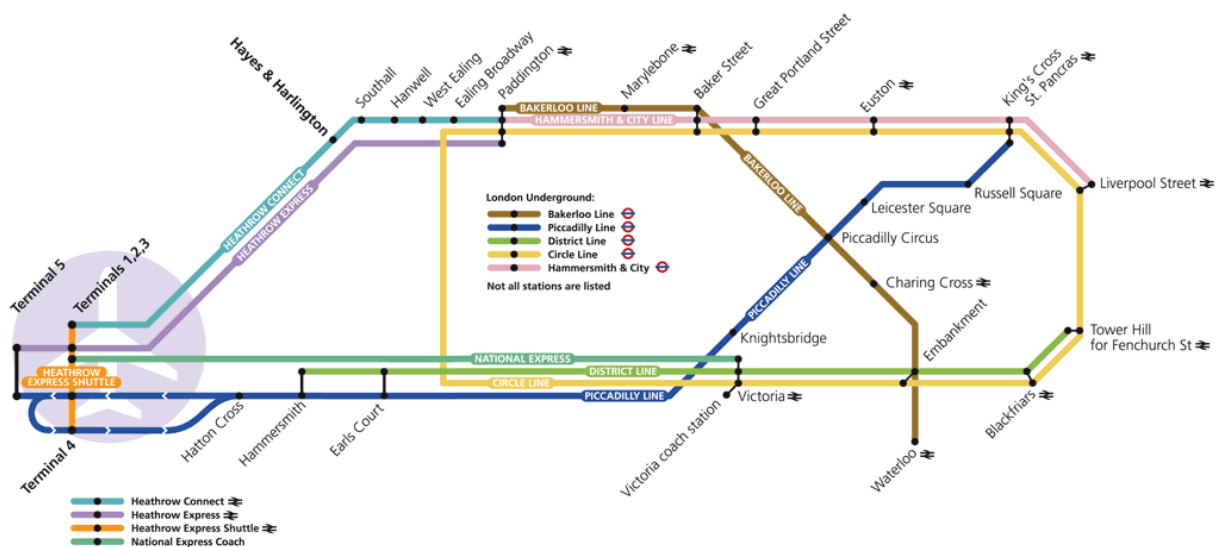
Le focus portera spécifiquement sur l'accessibilité en transports en commun des deux principaux aéroports, à savoir Heathrow et Gatwick, comparables au « duo » Roissy-Orly.

2.4.2.1 L'aéroport de Londres Heathrow

Situé à 25 km de Londres, Heathrow est l'un des aéroports les plus fréquentés et les plus modernes du monde. C'est l'aéroport qui accueille le plus de passagers internationaux dans le monde.

L'offre de transports en commun

Les terminaux de l'aéroport d'Heathrow bénéficient d'une bonne desserte par un réseau étoffé de lignes d'autobus et d'autocars (400 bus ou cars quotidiens). Le réseau local de bus comprend 25 lignes qui relient l'aéroport aux secteurs Ouest de Greater London et aux villes voisines situées dans les comtés limitrophes (Windsor, Staines, Maidenhead, Eton, Watford). Le réseau d'autocars offre des services directs et fréquents entre l'aéroport et 500 destinations régionales, dont la gare londonienne de Victoria, les trois autres principaux aéroports (Gatwick, Stansted, Luton), Oxford et Bristol, ou nationales (Pays de Galles, Midlands, Coventry, Birmingham, Leicester).



L'accès à Heathrow en transports collectifs, source BAA

Les liaisons directes avec le centre sont assurées à la fois par :

- La **Picadilly line** du métro : La Picadilly line relie l'aéroport de Heathrow au centre de Londres et au reste du réseau de métro, avec une rame toutes les 5 mn. Le métro est le transport le plus économique (4 £ soit 5,10 €), mais il est beaucoup plus lent (le trajet jusqu'à Piccadilly Circus dure environ 50 mn) et moins confortable que le Heathrow Express ;
- Le service ferroviaire **Heathrow Express** : Moyen le plus rapide de se rendre dans le centre de Londres, c'est un train direct et dédié, qui circule toutes les 15 mn en direction de la gare de Paddington. Le temps de parcours se situe entre 15 et 21 mn. Heathrow Express offre confort et services spécifiques (dont espaces spéciaux réservés aux passagers en fauteuil roulant et un service gratuit d'assistance aux passagers handicapés), pour un tarif variant de 14,50 à 17,50 £ (17,80 à 21,60 €)

selon le mode d'achat (réservation internet ou dans le train). 16 000 passagers quotidiens ont emprunté cette ligne en 2012 ;

- Le service ferroviaire **Heathrow Connect** : Toutes les 30 mn, un train relie l'aéroport à la gare de Paddington, avec des arrêts intermédiaires, pour un temps de parcours de 25-28 mn et un coût de 9,50 £ (11,40 €) ;
- Le service d'autocars exploité par **National Express coach** : il propose des lignes d'autocars circulant à intervalles rapprochés entre la gare routière centrale de Heathrow et la gare routière de Victoria. Le voyage dure de 40 mn à 1h30 en fonction de l'itinéraire. Les tickets coûtent 4 £ (5,10 €) ;
- Le service **National Express dot2dot**, service de navettes entre les aéroports de Heathrow et de Gatwick et les hôtels du centre de Londres. Les véhicules de la flotte sont spécialement conçus pour le confort des passagers, avec des espaces prévus pour les bagages. Les transferts partagés coûtent 22 £ (28 €) par personne, avec des remises proposées aux groupes à partir de 2 personnes.

A titre de comparaison, le trajet en taxi entre l'aéroport et le centre de Londres coûte environ 40 £ (51 €).

L'intermodalité sur la plateforme aéroportuaire

L'aéroport est équipé de trois gares routières :

- Une gare routière centrale desservie des lignes d'autobus et d'autocars qui fonctionnent 24 heures sur 24. Cette gare routière, implantée entre les terminaux 1 et 3, est reliée à ces derniers par des couloirs souterrains mécanisés, accessibles à partir d'escalators et d'ascenseurs ;
- Deux gares routières moins importantes situées respectivement en face de la sortie du terminal 4 et de celle du terminal 5, où ne s'arrêtent que certaines lignes d'autobus et d'autocars.

Les trois gares routières sont reliées entre elles par une navette bus gratuite qui assure également la desserte interne de l'aéroport.

Trois stations de métro souterraines desservent également Heathrow :

- Une station implantée entre les terminaux 1 et 3 et reliée à ces derniers, comme la gare routière centrale, par des couloirs souterrains mécanisés ;
- Deux stations au niveau des terminaux 4 et 5, situées au sous-sol de chacun des deux terminaux et reliées à ces derniers par escalators et ascenseurs.

L'aéroport est enfin desservi par trois gares ferroviaires souterraines :

- Une gare implantée entre les terminaux 1 et 3 (utilisée par Heathrow Express et Heathrow Connect) ;
- Une gare implantée sous le terminal 4 (utilisée par Heathrow Connect) ;
- Une gare implantée sous le terminal 5, dans le même complexe que la station de métro de la Picadilly line, utilisée par Heathrow Express.

Impact sur les choix modaux des passagers aériens

Pour se rendre ou repartir d'Heathrow, les passagers aériens utilisent⁵⁴ les chemins de fer pour 11,3 % d'entre eux, le métro pour 15,7 %, autobus et autocars pour 13,2 %, le taxi pour 25,5 % et la voiture pour 33,9 % (autres modes : 0,4 %).

Le bon usage des transports en commun (40,2 %) traduit à la fois :

⁵⁴ Données BAA, année 2008.

- La **diversité des liaisons ferrées avec le centre** : **Picadilly line** du métro, attractive malgré sa lenteur, car elle offre les meilleurs tarifs et elle dessert finement le centre de Londres, **Heathrow Express**, au tarif élevé mais rapide et confortable, doublé de **Heathrow Connect**, beaucoup moins cher mais moins rapide ;
- La **qualité de la desserte autobus**, avec de nombreuses lignes locales dont certaines assurant des rabattements sur les gares ferroviaires voisines ;
- La **qualité des infrastructures de liaison** entre les gares et stations de l'aéroport et les terminaux, avec une proximité, des escaliers mécanisés et une bonne accessibilité handicapés.

Dans les deux années qui ont suivi la mise en service d'Heathrow Express en juin 1998, cette ligne dédiée a acquis une part de 8,5 % des voyageurs quand, dans le même temps, celle :

- De la voiture passait de 43,2 % à 37,9 % (- 5,3 points),
- Du taxi passait de 23,7 % à 26,2 % (+ 2,5),
- Du métro passait de 15,9 % à 13,6 % (- 2,3),
- Des autobus et autocars passait de 16,5 % à 13,9 % (- 2,6).

La mise en service d'Heathrow Express n'a donc pas concurrencé le taxi, mais a touché en premier lieu la part de la voiture et sensiblement affecté la part des autres modes de transports en commun.

Il semble qu'Heathrow Express ait principalement attiré des passagers aériens qui utilisaient la voiture pour des raisons de confort et de coût (moins cher que le taxi), et que le nouveau service a intéressé compte tenu de sa rapidité, de sa plus grande fiabilité que la voiture au regard des conditions de circulation routière, et de son tarif attractif compte tenu de la tarification des parkings.

La part de la voiture a d'ailleurs continué à baisser jusqu'en 2008, parallèlement à une augmentation de la part des transports en commun lourds, traduisant une montée en charge d'Heathrow Express, la mise en service d'Heathrow Connect (juin 2005), le prolongement d'Heathrow Express et de la Picadilly line du métro jusqu'au terminal 5 mis en service en mars 2008.

La part de marché des transports en commun est ainsi passé de 32,4 % en 1996 à 40,2 % en 2008 soit un gain de 7,8 points en 12 ans.

L'Aéroport de Londres (BAA) s'est fixé comme objectif d'atteindre un pourcentage d'utilisation des transports en commun par les passagers aériens de 45 % en 2015 et de 50 % à plus long terme.

L'amélioration de la desserte en transports en commun de l'aéroport va donc se poursuivre, d'autant plus que la capacité d'Heathrow est appelé à augmenter avec les projets d'une troisième piste et d'un sixième terminal.

Deux nouveaux projets ferroviaires régionaux vont ainsi améliorer l'accessibilité à l'aéroport, aussi bien pour les passagers aériens que pour les employés : Heathrow Airtrack et Crossrail.

Heathrow Airtrack, prévu pour 2015, va permettre de créer de nouvelles liaisons ferroviaires (toutes les 30 mn) entre l'aéroport et différents points de la région : la gare londonienne de Waterloo, Reading dans le comté du Berkshire, à l'Ouest, Guildford dans le comté du Surrey, au Sud, et d'autres secteurs du South-East anglais.

Crossrail, prévu pour 2017, consiste à réaliser un grand axe ferroviaire est-Ouest, via le centre de Londres, en reliant le réseau Great Western Main line, aboutissant à la gare de Paddington, au réseau Great Eastern Main line, aboutissant à la gare de Liverpool Street.

Le service Heathrow Connect, qui dessert la gare du terminal 4 et la gare des terminaux 1 et 3, pourra ainsi continuer au-delà de la gare de Paddington jusqu'au secteur des Docklands, en desservant au passage les gares nouvelles aménagées dans Central London.

L'aéroport d'Heathrow devrait par ailleurs être desservi par la ligne ferroviaire à Grande Vitesse Londres - Birmingham - Manchester à l'étude.

2.4.2.2 L'aéroport de Londres Gatwick

Londres Gatwick est le deuxième aéroport du Royaume-Uni après l'aéroport de Heathrow. Il se situe à 45 km au Sud de Londres.

L'offre de transports en commun

L'aéroport est équipé d'une gare située sur l'axe ferré Nord-Sud qui relie Londres à la côte Sud de la région du South-East. Utilisée par 11 millions de voyageurs par an, elle est desservie par plusieurs opérateurs ferroviaires offrant au total une quinzaine de trains par heure et par sens.

Les **liaisons avec Londres** sont assurées à la fois par :

- Le service ferroviaire direct **Gatwick Express**, dédié aux passagers aériens, qui relie l'aéroport à la gare Victoria (en 30 mn) toutes les 15 mn, pour un tarif de 14,90 £ (17,80 €). Le Gatwick Express possède toute une série d'équipements destinés aux passagers en fauteuil roulant ;
- Le service **Thameslink**, exploité par First Capital Connect, qui relie également toutes les 15 mn l'aéroport à plusieurs gares de Londres (London Bridge en 29 mn, City Thameslink en 39 mn, Saint Pancras International en 47 mn), pour un tarif de 9,80 £ (11,40 €). Ce service permet également une liaison vers la côte Sud du pays en 30 à 40 mn ;
- Huit services par heure de la compagnie **Southern**, dont six qui assurent des liaisons avec la gare Victoria (en 32 à 38 mn) et deux en direction de la gare London Bridge (en 50 mn), pour un coût de billet de 8,90 £ (10,20 €) ;
- Le service d'autocars **easyBus**, service de bus express fréquent et à bas prix qui relie l'aéroport au centre de Londres (Earl's Court/West Brompton) en une heure, toutes les 15 à 20 mn, avec des tarifs à partir de 2 £ (2,54 €) l'aller et évoluant en fonction de la demande ;
- Les autocars **National Express**, qui assurent des liaisons toutes les heures avec la gare Victoria, en un temps variant de 1h05 mn à 1h30, pour un tarif de 6,60 £ (7,60 €) ;
- Le service **National Express dot2dot**, service de navettes entre les aéroports de Heathrow et de Gatwick et les hôtels du centre de Londres. Les véhicules de la flotte sont spécialement conçus pour le confort des passagers, avec des espaces prévus pour les bagages. Les transferts partagés coûtent 24 £ (30,50 €) par personne, avec des remises proposées aux groupes à partir de 2 personnes.

A titre de comparaison, une course en taxi entre l'aéroport et le centre de Londres coûte environ 70 £ (89 €).

L'intermodalité sur la plateforme aéroportuaire

L'aéroport dispose de deux gares routières implantées respectivement à la sortie du hall d'arrivée du terminal Nord et de celui du terminal Sud. La plupart des autobus et des autocars desservent les deux terminaux.

La gare **ferroviaire** est située à 50 mètres du terminal Sud auquel elle est **totale**ment **intégrée**. Elle dispose de six voies desservies par trois quais centraux, lesquels sont reliés au hall d'arrivée du terminal par une passerelle accessible par des escalators et des ascenseurs.

Les deux terminaux, Nord et Sud, sont reliés en deux minutes par un service de monorail gratuit, fonctionnant 24 heures sur 24, avec une fréquence d'une rame toutes les trois minutes.

Impact sur les choix modaux des passagers aériens

Selon les données du BAA, en 2008 l'accès à Gatwick se faisait à 30 % par les chemins de fer, 7 % par les autobus et autocars, 13 % par taxi et 49 % en voiture (autres modes : 1 %).

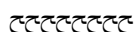
Le taux d'utilisation des transports en commun reste inférieur à 40 % alors que la part de la voiture approche 50 %. Bien que non négligeable la part du bus n'est que de 7 %.

Inversement, le score des chemins de fer (30 %) semble plutôt moyen au regard du service offert (nombre de lignes, fréquence des rames, qualité de service).

Cela peut s'expliquer par le fait que la desserte ferroviaire est concentrée sur un seul axe, Nord-Sud, d'où :

- Une bonne accessibilité depuis le centre de Londres (secteur de la gare Victoria notamment) et les villes de la côte Sud ;
- Mais une mauvaise accessibilité ferroviaire depuis la majeure partie du grand Londres, avec pour les voyageurs issus de la périphérie londonienne la nécessité de transiter par le centre (inconfort et temps de parcours élevés).

L'éloignement de l'aéroport, enfin, ne favorise pas le taxi (13 % seulement).



Les aéroports d'Heathrow et de Gatwick disposent de liaisons nombreuses et variées avec la capitale. Le voyageur aérien a le choix entre différents modes de transports, avec une large gamme de tarification, et des temps de parcours plus ou moins rapides.

Si cette diversité ne suffit pas, à elle seule, à modifier radicalement les choix modaux des usagers en faveur des transports en commun, elle y contribue néanmoins, avec une évolution qui se fait au détriment des véhicules particuliers.

Elle montre également l'intérêt de liaisons directes et dédiées qui peuvent, même avec une tarification spéciale plus élevée, coexister avec des modes plus classiques, tels ceux existant en France au niveau de Roissy-CDG, sans pour autant remettre en cause l'activité économique des taxis.



III Projets d'aménagements de l'accessibilité des aéroports

Les aéroports franciliens sont au cœur de nombreux projets d'aménagements des infrastructures de transports, visant principalement à renforcer la part des transports en commun.

Certains de ces projets sont propres à l'activité des plateformes aéroportuaires (dessertes dédiées, dispositifs en faveur des salariés des sites), d'autres, qui s'inscrivent dans un cadre plus général d'aménagement de l'Île-de-France ou des régions limitrophes, apporteront une plus-value aux aéroports.

C'est notamment le cas, à l'horizon 2030, du « Nouveau Grand Paris »⁵⁵, projet de création de nouvelles lignes de transports en commun.

3.1 Amélioration des transports en commun

3.1.1 Concernant Orly

L'amélioration de l'accès en transports en commun à l'aéroport d'Orly fait l'objet de plusieurs projets, certains en cours ou à l'étude, d'autres envisagés à plus long terme.

3.1.1.1 Le Tramway T7

Le projet le plus avancé est celui d'une ligne de tramway (T7) de 11,2 km de long, aménagée sur la nationale 7, devant relier à terme la station de métro Villejuif-Louis Aragon de la ligne 7 à la gare RER de Juvisy-sur-Orge.

Cette ligne de tramway desservira notamment le MIN de Rungis, la gare de la Fraternelle sur le RER C et la plateforme aéroportuaire qui sera dotée de plusieurs stations : Orly Tech, zone de fret et aérogare Sud.

Ce tramway est prévu pour circuler avec une vitesse commerciale de 21 km/h et une fréquence de passage de 5 mn en heures de pointe.

La première phase Villejuif-Louis-Aragon - Athis-Mons, qui comprend 18 stations, doit être mise en service fin 2013.

Le tramway T7 desservira directement les principales **communes d'habitation des employés** de la plateforme : Thiais, Orly, Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste, Savigny.

Grâce aux connexions assurées avec la ligne 7 du métro à Villejuif-Louis Aragon et avec les RER C et D à Juvisy, il favorisera également l'accès à l'aéroport et aux emplois du secteur depuis de nombreuses communes de la banlieue Sud.

Mais si ce projet de tramway va permettre un progrès dans l'accessibilité d'Orly, il s'agit surtout d'une « ligne de cabotage » qui ne répond pas aux enjeux d'une amélioration de la desserte aéroportuaire pour les voyageurs aériens.

3.1.1.2 Bus en sites propres

Le Syndicat des Transports en Île-de-France (STIF) a initié des études relatives à des projets de bus en sites propres desservant l'aéroport d'Orly.

Il s'agit de cinq lignes destinées à améliorer l'accessibilité en transports en commun au secteur d'Orly-Rungis en reliant l'aéroport respectivement à :

- La station Croix de Berny du RER B via Rungis (Plaine de Montjean) et Anthony ;
- La station Massy-Palaiseau du RER B en longeant la limite Nord de l'aéroport ;

⁵⁵ Nouvelle appellation du Grand Paris Express.

- La station Massy-Palaiseau du RER B en longeant la limite Sud de l'aéroport ;
- La future station Pompadour sur le RER D (raccordement au site propre Pompadour - Sucy-Bonneuil en cours de réalisation), via la zone d'activités de la Sénia et une section du TVM⁵⁶ ;
- La station Brunoy du RER D (secteur du Val d'Yerres) selon deux variantes de tracé, un premier tracé via Vigneux et Athis-Mons, et un deuxième tracé menant à la gare RER de Juvisy-sur-Orge (correspondance avec le tramway T7 pour rejoindre l'aéroport).

Ces bus en sites propres, compléteront la desserte de l'aéroport pour les employés, en assurant des liaisons avec les communes de Créteil, Choisy-le-Roi et Anthony, qui sont des **lieux de résidence privilégiés des actifs** qui travaillent dans le secteur aéroportuaire.

3.1.1.3 Ligne 14 du métro

Le projet de métro du Nouveau Grand Paris va également contribuer à l'amélioration de la desserte de l'aéroport d'Orly, via le prolongement de la ligne 14, dans sa partie Sud, jusqu'à la plateforme aéroportuaire.

Ce prolongement Sud de la ligne 14 comprend quatre stations intermédiaires, dont une station de correspondance (Villejuif Institut Gustave Roussy) avec un arc de métro automatique Sud La Défense - Issy-les-Moulineaux - Arcueil-Cachan - Créteil, se prolongeant à l'Est jusqu'au Bourget via Marne-la-Vallée.

Ce prolongement constitue, en termes d'accessibilité régionale à l'aéroport, la piste d'amélioration la plus importante.

Ce projet établira en effet une liaison directe, fréquente, rapide (peu d'arrêts) avec les quartiers majeurs de la capitale, susceptible de concurrencer fortement les modes routiers.

La ligne 14 connectera directement l'aéroport à :

- La gare de Lyon en 18 mn (soit un gain de 24 mn par rapport aux transports actuels) ;
- La station Châtelet en 21 mn (gain de 15 mn) ;
- La gare Saint-Lazare en 26 mn (gain de 24 mn).

La ligne 14 améliorera aussi l'accessibilité à l'aéroport depuis la moitié Nord de la région, via une correspondance dans Paris à :

- Saint-Lazare pour le Nord des Yvelines desservi par des transports en direction de cette gare et les communes de Seine-Saint-Denis desservies par le RER E ;
- Porte de Clichy pour la Vallée de Montmorency (correspondance avec le RER C) ;
- Châtelet pour l'Est du Val-d'Oise desservi par le RER D ;
- La gare de Lyon pour les communes desservies par le RER A (Marne-la-Vallée notamment).

Les proches banlieues Sud-Ouest (Hauts-de-Seine) et Sud-Est (Val-de-Marne) bénéficieront de la correspondance assurée avec l'arc de métro La Défense - Créteil du projet Grand Paris Express à la station Villejuif - Institut Gustave Roussy située à 7 mn de l'aéroport.

L'attractivité de la ligne 14 sera, pour les voyageurs aériens, d'autant plus grande qu'elle offrira une bonne intermodalité avec l'avion à chaque aéroport.

Le métro automatique apportera également la **fiabilité** nécessaire pour ce type de liaison et permettra ainsi à Orly de bénéficier d'une qualité de service entrant dans les standards européens de desserte des grands aéroports, qui offrent des liaisons directes en moins de 30 minutes avec leurs agglomérations.

⁵⁶ Trans Val-de-Marne.

Reste à savoir si l'absence d'équipements spécifiques pour les voyageurs aériens (rangements pour bagages) et la possible congestion de cette ligne avec l'accroissement du nombre de stations, ne risquent pas, à terme, de détourner les passagers aériens de ce mode de transport, comme c'est le cas avec le RER B actuellement.

3.1.1.4 Ligne 18 du « Nouveau Grand Paris »

Il est également envisagé, dans le cadre du Nouveau Grand Paris, la réalisation d'une ligne de métro léger qui relierait l'aéroport d'Orly à Versailles via Massy-Palaiseau et le Plateau de Saclay.

Cette ligne améliorerait l'accès à l'aéroport depuis le secteur de Versailles (relié en 20 mn) et le Nord-Est de l'Essonne.

Elle assurera également le lien entre Orly et le Plateau de Saclay, espace qui, dans le projet du Grand Paris, a été retenu pour concevoir et mettre en œuvre un « hub » éducatif et économique de niveau mondial, comparable aux grands pôles universitaires et industriels de Cambridge, Stanford, Singapour ou Shanghai, pôles qui jouent un rôle central dans la dynamique d'innovation de leurs pays respectifs.

Un tel projet ne peut se faire sans une liaison directe et rapide avec une plateforme aéroportuaire, condition facilitant l'implantation et le développement des entreprises et pôles de recherche sur le territoire en question.

Si la liaison Massy - Saclay doit être réalisée à l'horizon 2025, la jonction Massy - Orly ne devrait pas intervenir avant 2030, tout comme la prolongation de la ligne 18 jusqu'à Versailles.



Le 12 avril 2013, le comité de pilotage de la gare d'Orly du Nouveau Grand Paris, co-présidé par MM Etienne Guyot, président du directoire de la Société du Grand Paris et Augustin de Romanet, président d'Aéroports de Paris (ADP), a validé l'implantation de la future gare d'Orly du Nouveau Grand Paris entre les deux aérogares, à proximité immédiate du bâtiment de jonction entre Orly-Ouest et Orly-Sud.

Cette future gare d'Orly desservira l'aéroport et assurera une connexion efficace entre les lignes 14 et 18 du Nouveau Grand Paris, créant un nouveau hub de transports indispensable aux mobilités du quotidien comme à la vitalité de la zone économique d'Orly.

Accueillant côte à côte les lignes 14 et 18, peu profonde (environ 21 mètres), elle sera située entre les deux aérogares Ouest et Sud afin d'assurer une bonne desserte des terminaux, et offrira un accès direct au nouveau bâtiment de jonction des aérogares qui sera construit par Aéroports de Paris.

La gare permettra de créer un vaste pôle multimodal de transport permettant d'allier les modes aérien, ferroviaire et bus.

Le comité de pilotage a également souhaité que les travaux permettant d'optimiser les connexions avec les autres modes de transport se poursuivent, notamment pour ce qui concerne la nécessité d'améliorer la correspondance avec le T7.

3.1.1.5 Interconnexions SNCF

A ces projets de desserte régionale s'ajoute un projet de desserte nationale par les Trains à Grande Vitesse, avec une ligne nouvelle d'interconnexion Sud des TGV, indépendante de la section Massy-Valenton actuellement utilisée, et la construction d'une gare de desserte de l'aéroport d'Orly.

Ce projet, qui a fait l'objet d'un débat public en 2011, va permettre d'établir des liaisons directes et rapides entre Orly et les différentes villes de France desservies par TGV, d'où une amélioration significative de l'accessibilité nationale à l'aéroport.

Au plan national, le gain d'accessibilité procuré par la gare prévue sur la future ligne d'interconnexion Sud des TGV sera tout aussi significatif que celui apporté par la ligne 14 de métro au niveau régional.

Bien que la part des vols longs courrier soit moins importante à Orly qu'à Charles-de-Gaulle, les 45 % des passagers aériens qui résident en province représentent un marché non négligeable pour les futurs services ferroviaires.

La gare TGV sera d'autant plus utilisée que sa desserte ferrée sera étoffée et qu'elle offrira la meilleure intermodalité possible avec l'avion, ce qui implique une implantation au plus près des aérogares mais aussi des futures lignes du Nouveau Grand Paris.

A l'inverse de Roissy où 70 % des passagers sont en correspondance train/avion (contre 20 % en desserte territoriale et 10 % en correspondance fer), la gare d'Orly devrait, selon les prévisions de Réseaux Ferrés de France (RFF), voir seulement la moitié de ses usagers en correspondance air/fer, ce qui représente une perspective de 2,5 millions de voyageurs par an dont 1,1 à 1,5 millions en correspondance aérienne.

Pour synthétiser, l'amélioration, pour Orly, de la desserte en transports en commun passe par :

- Le tramway T7, en cours de réalisation, qui facilitera l'accès depuis les secteurs drainés par la RN7 et les communes de l'Essonne desservies par les RER C et D ;
- Le prolongement de la ligne 14 du métro qui assurera une liaison rapide et performante avec les pôles majeurs de la capitale, dont la gare de Lyon et la gare Saint-Lazare, et améliorera l'accessibilité depuis la banlieue via la correspondance avec la ligne 15 du « Nouveau Grand Paris », sans toutefois offrir le confort et les garanties d'une ligne dédiée ;
- La gare prévue sur le nouveau barreau d'interconnexion Sud des lignes TGV en Ile-de-France qui dotera l'aéroport d'une desserte ferroviaire nationale.

Néanmoins, selon le calendrier du Nouveau Grand Paris publié le 06 mars 2013, la mise en service de la ligne 14 du métro et la jonction de la ligne 18 du NGP avec Orly **ne devraient pas intervenir avant 2030**.

3.1.2 Concernant Roissy

Plusieurs projets de transports en commun sont envisagés pour améliorer l'accessibilité locale, régionale ou interrégionale à l'aéroport.

3.1.2.1 La rénovation du RER B : programme RER B Nord+

Le projet RER B Nord+, qui est entré en service en septembre 2013, consiste à rendre la ligne du RER B Nord totalement indépendante des voies Grandes Lignes de Laon, de façon à améliorer sa régularité, généraliser les services omnibus et augmenter les fréquences.

Les travaux réalisés permettent la circulation d'un train toutes les 6 minutes sur les branches Aulnay-sous-Bois/Mitry-Claye et Aulnay-sous-Bois/Aéroport CDG 2, dans les deux sens.

Aux heures de pointe, tous les RER sont en trains omnibus, afin de faciliter la gestion du réseau ferroviaire.

Les liaisons avec Paris gagnent donc en fréquence (dix trains par heure et par sens au lieu de huit) et en régularité, mais pas en temps de parcours.

Si ce principe de l'omnibus favorise les voyageurs des gares situées entre Paris et Aulnay-sous-Bois, en offrant une cadence réellement augmentée, il pénalise potentiellement les voyageurs situés entre Aulnay-sous-Bois et les terminus Nord en rallongeant le temps de parcours.

Le temps de parcours additionnel prévu par le STIF est de 5 mn (34 mn entre la gare du Nord et Roissy-CDG contre 29 actuellement).

Mais le Comité d'Usagers RER B Nord l'estime de 15 à 25 min pour les branches Roissy et Mitry, donc pour les voyageurs à destination ou en provenance de Roissy-CDG.

La SNCF et le STIF estiment que ce temps de parcours accru sera compensé par la meilleure fréquence des rames, réduisant les temps d'attente sur le quai.

La véritable amélioration se fera donc sur la capacité des exploitants à gérer au mieux les flux passagers et les circulations de train, sachant que la très grande majorité des retards est due aux montées et descentes de passagers.

Ce projet doit par contre améliorer la qualité de service sur les liaisons entre l'aéroport et les secteurs de Seine-Saint-Denis desservis par la ligne B du RER.

Ceux-ci bénéficieront en effet de liaisons plus fréquentes et plus régulières avec l'aéroport, du fait de la généralisation des services omnibus et du passage de 8 à 10 trains à l'heure sur chaque branche Nord de la ligne.

3.1.2.2 Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Au niveau local, un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliera dès 2013 la gare de Villiers-le-Bel - Arnouville du RER D à la gare Parc des Expositions de Villepinte du RER B, via Gonesse, en préfiguration d'un barreau ferroviaire de liaison entre les deux lignes RER.

Ce BHNS de liaison entre les RER D et B via Gonesse favorisera l'accès à l'aéroport et aux emplois situés au Sud de la plateforme, pour quelques communes de l'Est du Val-d'Oise.

Une amélioration significative de l'accessibilité locale nécessiterait la mise en place d'un réseau de sites propres pour faciliter la circulation des nombreuses lignes de bus qui desservent la gare routière de l'aéroport.

Ces aménagements pourraient servir de base à une restructuration d'ensemble des lignes de bus locales visant à augmenter les fréquences, organiser des rabattements sur les gares ferrées du secteur, et assurer une meilleure desserte des nombreux emplois extérieurs à la plateforme aéroportuaire.

3.1.2.3 CDG-Express

Le projet CDG-Express, consistant à mettre en place une liaison directe dédiée aux passagers aériens entre le terminal T2 de l'aéroport et la gare de l'Est, fait l'objet d'un chapitre spécifique (§ 3.4).

3.1.2.4 Ligne 17 du « Nouveau Grand Paris »

L'amélioration de la desserte régionale de l'aéroport est également prévue dans le cadre du projet du Nouveau Grand Paris, avec une ligne de métro automatique reliant l'aéroport Charles-de-Gaulle à Roissy-Malmaison, via la Plaine-Saint-Denis et La Défense.

De par sa structure maillée, le projet de métro automatique du Nouveau Grand Paris améliorera l'accessibilité à l'aéroport, la ligne 17 devant :

- Connecter directement l'aéroport aux secteurs de Gonesse et du Bourget (en 14 mn), à la Plaine-Saint-Denis (en 19 mn) et au pôle de La Défense (en 29 mn) où une correspondance avec le RER E prolongé favorisera l'accès à l'aéroport depuis le Sud des Yvelines ;
- Offrir une correspondance avec la ligne de Tram-Train Sartrouville - Noisy-le-Sec à la gare Le Bourget RER B ;
- Mailler deux arcs du réseau du Nouveau Grand Paris : l'arc Le Bourget RER B - Chelles - Champigny et l'arc Saint-Denis Pleyel – Bobigny – Champigny/Marne – Créteil – Villejuif - Issy-les-Moulineaux - La Défense.

La liaison avec le centre de la Capitale supposera une rupture de charge au niveau de Saint-Denis Pleyel, en correspondance avec la ligne 14 prolongée ou le RER D.

La ligne 17 permettra néanmoins de répondre à deux types d'enjeux :

- Ceux liés à l'accès des passagers aériens aux aéroports du Bourget et de Roissy ;
- Ceux liés aux activités actuelles et futures prévues sur les territoires desservis par les gares du Nouveau Grand Paris : Le Bourget aéroport, Triangle de Gonesse, Parc des expositions, Aéroport Charles-de-Gaulle T2, Aéroport Charles-de-Gaulle T4 et Le Mesnil Amelot.

Si la desserte du Bourget par la ligne 17 est prévue pour 2025, la liaison avec Roissy ne se fera pas avant 2030, au mieux.

3.1.2.5 Liaison ferroviaire Roissy-Picardie

La réalisation du projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » doit améliorer l'accessibilité à l'aéroport, au niveau interrégional.

Ce projet, qui a fait l'objet d'un débat public au cours du premier semestre 2010, consiste à réaliser une ligne de 7 à 11 km (selon les tracés) pour relier la ligne ferrée Paris-Creil-Amiens à la ligne d'interconnexion des TGV au niveau de l'aéroport.

Cette ligne, utilisée à la fois par des TGV et des TER, permettrait de relier la Picardie (Amiens notamment) au réseau TGV.

Elle faciliterait également l'accès aux emplois de la plateforme aéroportuaire depuis le Nord-Est du Val-d'Oise et la Picardie (Creil, Beauvais, Compiègne).

Ce projet de liaison TGV-RER « Picardie - Roissy » présente donc l'avantage d'intéresser à la fois les passagers aériens et les employés de l'aéroport qui résident dans la région picarde voisine.

Pour synthétiser, l'amélioration, pour Roissy-CDG, de la desserte en transports en commun passe par :

- Une meilleure fréquence des trains sur la ligne B du RER, même si la rénovation opérée dans le cadre du programme RER B Nord+ va se traduire par un allongement des temps de parcours ;
- L'arrivée, à l'horizon 2030, de la ligne 17 du « Nouveau Grand Paris », qui offrira des liaisons avec Le Bourget, La Défense et une grande partie des banlieues Est et Ouest, voire une alternative au RER B en direction de la Capitale, mais avec une rupture de charge à Saint-Denis Pleyel ;
- La réalisation du projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » qui doit améliorer l'accessibilité à l'aéroport pour les nombreux employés de la plateforme résidant dans l'Oise ;
- La création, encore hypothétique, d'une liaison dédiée entre l'aéroport et la Capitale, sur la base du projet CDG-Express.

3.1.3 Concernant le Bourget

L'absence de desserte en mode lourd de l'aéroport du Bourget, qui pénalise le développement et la modernisation du site, est un problème identifié depuis longtemps. Dès 2003, ce sujet était au cœur d'une étude de prolongement de la ligne 7 du métro⁵⁷.

L'absence de desserte directe par les transports en commun crée, à chaque grand évènement, une embolie des déplacements sur le territoire (véhicules individuels, taxis, navettes de bus depuis le RER B distant de 1 500 mètres).

A titre d'exemple, le salon aéronautique attire, tous les 2 ans, environ 150 000 visiteurs professionnels (dont plus des deux tiers venant de l'étranger) et 200 000 lors des 2 jours ouverts au public.

Le Musée de l'Air et de l'Espace (MAE) attire, de son côté, 318 000 visiteurs par an⁵⁸. Ce public est principalement local, 70 % des visiteurs étant franciliens dont 30 % viennent de Seine-Saint-Denis.

Une desserte directe par les transports en commun permettrait d'atteindre 1 million de visiteurs par an et intégrer le MAE dans le « Top 10 » des sites touristiques de la région capitale.

En ce qui concerne le parc international des expositions de Villepinte, il est aujourd'hui desservi par le RER B. La desserte actuelle du secteur par les transports en commun est cependant problématique.

Il semble en effet anormal que la part modale des transports en commun pour desservir le Parc des Expositions ne dépasse pas 35 %, alors que la gare RER est intégrée au parc.

Les raisons régulièrement avancées, pour l'expliquer, tiennent à la trop grande irrégularité du RER B et à son insuffisante capacité pour écouler des trafics de pointe pouvant atteindre 15 000 à 20 000 visiteurs par heure lors des grands salons.

Dans le cadre du Nouveau Grand Paris, le Bourget bénéficiera de deux gares :

- Le Bourget Aéroport sur la ligne 17, déjà évoquée au § 3.1.2.4 ;
- Le Bourget RER, futur nœud entre les lignes 16 et 17 du Nouveau Grand Paris, le RER B et la Tangentielle Nord (Sartrouville - Noisy-le-Sec).

Le futur métro automatique permettra aux populations de l'Est de Seine-Saint-Denis d'accéder aux nouveaux emplois du site (cf. 1.2.4) en diminuant des temps de parcours en transports en commun actuellement rétrogrades depuis ces communes.

3.2 Dispositifs en faveur des « travailleurs locaux »

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Ile-de-France, instauré par l'arrêté inter-préfectoral du 30 octobre 2008, prévoyait déjà la mise en œuvre obligatoire de Plans de Déplacement Entreprise (PDE) pour les 150 plus grands pôles générateurs de trafic, avec l'obligation d'élaborer un plan d'action et un rapport annuel de bilan.

Ce PPA révisé le 25 mars 2013, élargit à 341 entreprises supplémentaires l'obligation de mettre en œuvre un PDE.

Les plateformes aéroportuaires sont bien évidemment concernées par cette obligation, compte-tenu du trafic routier qu'elles génèrent.

Elles font même l'objet de **PDIE (Plan de Déplacements Inter-entreprises)**, PDE organisés par un regroupement d'entreprises sur une même zone d'activités.

⁵⁷ Rapport Canchy - Le Mierre sur le projet du Musée de l'Air.

⁵⁸ Données MAE, 2011.

A ce jour **deux démarches** ont vu le jour, un PDIE à Roissy animé par les CCI Yvelines et Val-d'Oise et le PDIE d'Orly animé par l'Agence de Développement Orly Rungis.

L'intérêt des PDIE est, en dépassant les limites des établissements au profit d'une réflexion de territoire, de mutualiser les moyens dans le but d'améliorer les conditions d'accès aux différents sites pour les salariés, les clients et les fournisseurs.

La plateforme aéroportuaire de Roissy entre pleinement dans ce cadre, son territoire concentrant des problèmes de déplacements et de circulation très importants, la majorité des salariés travaillant en horaires décalés et se déplaçant à un moment où l'offre de transports en commun est peu attractive voire absente, ce qui influe fortement sur le choix modal.

Les PDIE s'inscrivent enfin dans le **plan d'action régional en faveur de la mobilité durable**, adopté le 16 février 2012, qui vise à accompagner les établissements dans la mise en œuvre, à l'échelle de zones d'activités, de plateformes logistiques, de bassin d'emploi et de pôles générateurs de déplacements, de mesures visant à encourager les déplacements alternatifs à la voiture.

3.2.1 R'Promobilité, le PDIE de Roissy

Le PDIE de Roissy a été mis en place par 6 entreprises pour trouver des solutions alternatives à la voiture : ADP, Air France, CIF Keolis (Les Courriers d'Ile-de-France), FEDEX, la PIC⁵⁹ de Gonesse et La Poste (Hub courrier de Roissy).

A elles-seules, ces 6 entreprises représentent plus de 50 % des 90 000 emplois de la plateforme aéroportuaire.

Défini pour 3 ans, ce PDIE est entré dans sa phase d'action en avril 2011, sous l'appellation « R'Promobilité Roissy-CDG ».

L'objectif du PDIE est de **trouver des solutions pour améliorer les déplacements des salariés des entreprises de la plateforme aéroportuaire** de Paris Charles-de-Gaulle.

Les entreprises impliquées dans ce PDIE ont pu s'appuyer sur l'expérience d'Air France qui avait proposé, dès 2008, un PDE appelé BOUSSOLE (Bougeons Solidaire), élaboré autour d'un objectif de réduction des émissions polluantes des déplacements domicile-travail, décliné en 4 points :

- Promouvoir les transports en commun (remboursement intégral de la carte Navigo, contribution à l'amélioration de l'offre, financement en partie du transport à la demande Filéo, en direction de la Seine-Saint-Denis) ;
- Former et proposer des services à la personne : formation des salariés à l'éco-conduite, centrale de covoiturage, mini boutiques, conciergerie d'entreprise, services pouvant réduire les micro-déplacements (implantation d'une agence bancaire, réseau de boîtes aux lettres dans les différents sites), promotion de Sytadin ou d'autres systèmes d'information pour prévoir ses déplacements routiers ;
- Travailler autrement (mise à disposition de bureaux de passage, développement du télétravail et du recours à la Visio conférence - Téléconférence) ;
- Communiquer (site Intranet PDE-BOUSSOLE, semaine Européenne de la Mobilité, baromètre salarié analysant le comportement des salariés dans leurs déplacements).

Certains de ces items vont naturellement se retrouver au sein du PDIE R'Promobilité, qui développe un plan d'actions commun organisé autour de cinq axes :

- Développer une mutualisation des moyens entre entreprises ;
- Renforcer l'attractivité des transports collectifs publics ;
- Réduire les déplacements inutiles et accessoires ;

⁵⁹ Plateforme Industrielle Courrier.

- Renforcer les possibilités d'usage des modes de « circulation douce » ;
- Développer un emploi raisonné de l'automobile.

Ces axes visent à améliorer l'accessibilité du bassin aéroportuaire de Roissy-CDG et la mobilité de tous les collaborateurs y travaillant.

L'année 2011 a vu les premières réalisations concrètes de ce PDIE, avec notamment la création de fiches « zones », plans par secteurs de l'aéroport (par exemple Roissytech) figurant les arrêts de bus proches des entreprises membres du PDIE.

Un tableau y indique les modes de liaison (bus, CDG Val, Noctilien) desservant les autres zones de travail de la plateforme (Terminal 2, zone technique Ouest, Roissytech, ...) ainsi que les communes environnantes.

A un niveau plus local, les fiches « communes » indiquent les arrêts de bus desservant la plateforme Roissy-CDG sur un plan de la commune considérée⁶⁰.

Pour 2012, les objectifs du PDIE étaient d'améliorer :

- La lisibilité de l'offre de transports en commun par la **mise en place rapide d'une agence de la mobilité** favorisant la multi-modalité ;
- La desserte en transports en commun en direction de la plateforme CDG : **Mise en adéquation de l'offre de bus avec les contraintes des entreprises** (65 % des salariés travaillant en horaires décalés), renforcement de l'offre de transports en commun structurant (transports en site propre) pour faire face aux nombreux projets qui sont en cours sur l'emprise de l'aéroport et qui vont multiplier les flux dans ce secteur déjà très congestionné ;
- **Le fonctionnement de la gare routière de Roissypole** (réservation de places pour du covoiturage de dernier km, ...) ;
- **La desserte fine** sur l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle.

3.2.2 PDIE d'Orly et du Bourget

A l'instar de Paris Charles-de-Gaulle en 2011, le Plan de déplacements interentreprises du bassin d'emploi de Paris Orly, dénommé **PRO'MOBILITE ORLY**, est régi par une charte, signée en septembre 2012.

Les signataires de la charte sont : Aéroports de Paris, Air France, La Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects de Paris Orly et la Plateforme Industrielle du Courrier de Paris-Wissous (Groupe La Poste). Ce groupe d'entreprises représente près de **60 % des 27 000 salariés de la plateforme aéroportuaire** de Paris Orly.

L'ADOR⁶¹ anime et accompagne cette démarche, forte de l'expérience de son propre PDIE, mis en place en 2005 pour les 69 000 salariés du 1^{er} pôle d'emploi du Sud Ile-de-France.

A partir d'un diagnostic basé sur les résultats de l'enquête-baromètre des déplacements des salariés, le plan d'action Pro-mobilité, pivot de la charte, a défini cinq axes d'action :

- Développer une réflexion collective et une mutualisation des moyens en faveur d'une mobilité responsable ;
- Engager un dialogue constructif avec les différentes parties prenantes du territoire pour élaborer des solutions innovantes ;
- Développer un emploi raisonné de l'automobile, notamment en encourageant de nouvelles modalités d'utilisation ;

⁶⁰ Pour les 90 villes d'origine d'habitation des salariés de la plateforme aéroportuaire.

⁶¹ Association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis.

- Développer des alternatives pour minimiser, voire supprimer, les déplacements inutiles et accessoires ;
- Renforcer l'attractivité des transports collectifs publics.

Le plan d'actions, d'une durée de trois ans, sera évalué par les partenaires signataires et un bilan sera rédigé chaque année.

Le futur plan de déplacements interentreprises de l'**aéroport du Bourget** a été lancé officiellement avec la signature, par plusieurs entreprises de la plateforme, d'une charte d'engagement le 4 avril 2013.

Au-delà des objectifs classiques d'un PDIE (réduction de l'empreinte environnementale des déplacements liés aux activités des entreprises, par le développement de solutions alternatives à la voiture personnelle et des aménagements adaptés), celui du Bourget vise aussi un gain en termes de confort et de sécurité pour les salariés, et en termes d'accessibilité et d'attractivité pour l'aéroport.

Les travaux préparatoires du PDIE sont pilotés par Aéroports de Paris, avec l'appui de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris Seine-Saint-Denis. Un diagnostic des déplacements sur la plateforme est en cours auprès des entreprises, en vue d'identifier des moyens d'optimisation.

Trois types de déplacements sont étudiés :

- **Les déplacements domicile-travail**, conditionnés par la faible desserte de l'aéroport par les transports en commun ;
- **Les déplacements côté piste**, sachant qu'à compter du 1^{er} janvier 2014, les salariés ne pourront plus utiliser leur véhicule personnel dans cette zone pour rejoindre leur lieu de travail ;
- **Les déplacements côté ville**, compte tenu de l'étalement de la plateforme le long de l'avenue de l'Europe et du manque de solutions autres que la voiture pour s'y déplacer.

Le PDIE de Paris Le Bourget devrait être mis en œuvre fin 2013.

3.3 Aménagements routiers

3.3.1 Aux abords des aéroports

Si l'aéroport d'Orly ne fait actuellement, en matière d'aménagements routiers, l'objet d'aucun projet particulier, celui de Roissy-CDG devrait, bien qu'indirectement concerné, tirer profit de l'aménagement de l'avenue du Parisis par le Conseil Général du Val-d'Oise.

L'accessibilité à l'aéroport depuis le Sud et l'Est du Val-d'Oise sera en effet améliorée par la création de cette liaison urbaine est-Ouest de 11 km qui reliera Soisy-sous-Montmorency à Garges-lès-Gonesse.

Cet aéroport est également intéressé par la transformation en voie rapide de la D212 qui longe la partie Nord-Est de la plateforme aéroportuaire, projet de nature à soulager la circulation automobile autour de l'aéroport, avec la suppression du tronç commun actuel entre la Francilienne et l'autoroute A1.

Si un premier tronçon, entre la RN2 et Le Mesnil-Amelot est déjà en service, le reste du projet semble actuellement au point mort.

3.3.2 Vers une voie dédiée sur l'A1 ?

3.3.2.1 L'expérimentation de 2009

Dans le prolongement du protocole relatif à l'évolution de la profession de taxi, signé en mai 2008 entre le ministère de l'intérieur et les représentants de la profession (cf. 2.3.1.2), une expérimentation de voie dédiée aux taxis et bus, entre Roissy-CDG et Paris, a été menée d'avril 2009 à janvier 2010.

Cette expérimentation d'une voie rapide sur la voie de gauche de l'autoroute visait à renforcer la présence des taxis dans Paris, en désengorgeant l'aéroport de Roissy et en facilitant la rotation des véhicules.

En effet, étant donné la congestion routière, les taxis avaient tendance à rester sur la plateforme dans l'attente d'une course au détriment de la capitale qui manquait alors de taxis.

Présentation du dispositif

Si l'expérimentation concernait donc les taxis, les contraintes de réglementation ont fait que la voie était également ouverte aux bus, sans pour autant que les études d'impact, menées par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DREIA) d'Ile-de-France, prennent en compte l'incidence de la mesure sur la ligne Roissybus ou les cars Air France.

L'idée initiale d'ouvrir à la circulation la bande d'arrêt d'urgence (BAU) a rapidement été abandonnée du fait du profil inégal de cette voie sur l'A1. Enfin, l'expérimentation n'a porté que sur le sens Province - Paris, les difficultés étant jugées moindres dans l'autre sens.

Cette voie dédiée avait été réservée par un affichage dynamique, dans le sens Nord-Sud, sur environ cinq kilomètres entre La Courneuve et la fin du viaduc de Saint-Denis et pendant l'heure de pointe (7 heures à 10 heures), du lundi au vendredi.



Document DREIA/DIRIF

La signalisation de la voie se faisait par un dispositif de PMV (panneaux à message variable), auquel était couplé un système de contrôle sanction, non automatisé. Des photos de l'arrière des véhicules contrevenants étaient prises sous les panneaux de signalisation dynamique⁶².

En cas d'incident de circulation, l'exploitant pouvait rétablir la voie de circulation normale.

⁶² Amende de 135 euros.

En parallèle, la voie lente du Boulevard périphérique extérieur (BPE) au niveau de la Porte de la Chapelle a été condamnée entre 15 février et le 9 juin 2009 pour faciliter l'insertion des véhicules en provenance de l'A1.

L'expérimentation a pris fin en janvier 2010, du fait des travaux de modernisation du tunnel du Landy dans le cadre du programme de mise aux normes des tunnels franciliens.

Evaluation du dispositif



L'expérimentation a mis en évidence une perte de temps, relativement légère, pour les usagers de l'autoroute A1, mais un gain de temps intéressant pour les taxis, notamment lorsque la voie lente du BPE est condamnée en amont de la Porte de la Chapelle.

Le débit des taxis sur l'A1 est passé de 305 véhicules/heure (référence 2008) à 400, 460 ou 530 en fonction de la configuration retenue (avec ou sans voie d'insertion sur le BPE, avant ou après la mise en œuvre de la verbalisation).

Les temps de parcours des usagers de l'A1 s'améliorent également lorsque l'insertion est facilitée sur le BPE, en dépit de la voie dédiée.

Dans cette configuration, les usagers du boulevard périphérique extérieur voient une dégradation de leurs conditions de circulation, et un allongement de leur temps de parcours, mais dans des limites raisonnables (+ 3 à + 5 minutes entre la Porte de Bagnolet et celle de la Chapelle).

Dans un même temps, le gain des usagers de l'A1, entre l'A 86 et le BPE, varie entre 2 et 4 minutes en heure de pointe, et celui des taxis de 5 à 8 minutes sur le trajet Roissy - BPE.

Tronçons	Itinéraires	Situation	7h - 8h	8h - 9h	7h - 10h
A1 : Roissy > BPE Usagers		Situation 2008 (sans voie réservée)	33-35 min	22-24 min	26-28 min
		Référence 2009 (avec voie réservée)	36-38 min (+3 à +4min)	24-26 min (+2 à +3min)	30-32 min (+4 à +5min)
		Voie réservée + insertion A1-BP	29-31 min (-3 à -4min)	18-20 min (-3 à -4 min)	22-24 min (-3 à -4 min)
A1 : Roissy > BPE bus et taxis		Situation 2008 (sans voie réservée)	33-35 min	22-24 min	26-28 min
		Référence 2009 (avec voie réservée)	31-33 min (-2 à -3min)	21-23 min (-2 à -3min)	25-27 min (-2 à -3 min)
		Voie réservée + insertion A1-BP	26-28 min (-7 à -8min)	16-18 min (-6 à -7min)	21-23 min (-5 à -6min)

Si bien que globalement, la somme des gains obtenus sur l'A1 est supérieure aux allongements de parcours constatés sur le BPE⁶³, même si ce « bénéfique » n'est pas marquant.

⁶³ Compte tenu du nombre de véhicules concernés.

3.3.2.2 Perspectives de reconduction

La DRIEA élabore un schéma de principe pour relancer la mesure, après avis de la ville de Paris. Si cette dernière donne son accord, les travaux de remise à niveau des dispositifs de « signalisation dynamique - contrôle et sanction » pourraient commencer avant la fin de 2013, pour une mise en service six mois plus tard.

Le point de blocage se situe, au sens propre comme au figuré, au niveau de l'insertion de l'A1 sur le boulevard périphérique.

La Ville de Paris souhaite une meilleure entrée sur le BPE en venant de l'A1, via une neutralisation d'une voie en amont sur le périphérique, comme pendant l'expérimentation, mais aux seules périodes de congestion.

La Préfecture de Police et la DRIEA se heurtent à des problèmes techniques pour la mise en œuvre d'une telle mesure : l'idée d'une voie avec des barrières amovibles comme sur le tronç commun A4 - A86 a été abandonnée, au profit d'un dispositif basé sur une signalisation évolutive.

Mais il faut pour cela définir le cahier des charges idoine (création de nouveaux panneaux, modification du code de la route, ...).

Le projet est également conditionné par la mise en service du tramway T3 qui aura un impact négatif sur les conditions de circulation du boulevard périphérique.

En dépit de ces considérations techniques, la plupart des acteurs semblent favorables à la pérennisation d'une voie dédiée sur l'A1.

Se pose donc la question des véhicules autorisés à emprunter cette voie dédiée.

Depuis l'expérimentation, la DRIEA s'est rapprochée du STIF et de la RATP pour déterminer le nombre de liaisons par bus qui pourrait bénéficier de cette mesure. Mais en dehors du Roissybus, on en recense peu.

La SANEF, gestionnaire de l'A1, propose de son côté d'ouvrir la voie au covoiturage, ce qui pose également des questions en termes de définition, d'identification et de contrôle des véhicules concernés. La possibilité d'instaurer un péage sur la voie réservée est également étudiée par la SANEF.

3.3.3 Autres aménagements routiers

Actuellement, la DRIEA travaille sur différents projets pouvant contribuer à une amélioration de la desserte routière des aéroports par les taxis, les bus et les cars dédiés.

Tout d'abord, elle prépare un schéma directeur des corridors franciliens comportant un item sur le thème de la réservation de voies pour les taxis, les transports en commun et le covoiturage.

La DRIEA mène ensuite une recherche de stabilisation de la liaison Orly - Paris par l'autoroute A6, pour les bus circulant entre l'aéroport, Rungis et la Capitale. Cela concerne une trentaine de lignes de bus, pour lesquels il est envisagé, comme pour l'A1, la création d'une voie réservée.

3.4 Le « serpent de mer » d'une liaison dédiée entre Paris et Roissy-CDG

*« A l'image des grandes métropoles européennes, Paris devrait avoir une liaison directe rapide avec son principal aéroport : le projet, sous forme de PPP, du CDG-Express doit être débloqué : il permettra dans un horizon de temps proche (2015-17) de relier de façon directe (19 mn) CDG à la gare de l'Est ».*⁶⁴

3.4.1 Présentation du projet CDG-Express

3.4.1.1 Les enjeux de CDG-Express

Le projet de création d'une liaison dédiée et rapide entre Paris et Roissy-CDG entendait répondre à plusieurs objectifs :

- **Réaliser une desserte adaptée à un aéroport international :** En créant une nouvelle liaison ferroviaire rapide, le projet CDG-Express proposait une desserte à haut niveau de service aux passagers aériens, à l'instar des principaux aéroports internationaux. Les principaux concurrents de Roissy (notamment Heathrow) ont d'ores et déjà des services express dotés d'un bon niveau de service (régularité, confort...) qui rejoignent l'agglomération centrale en une vingtaine de minutes. Dans certains cas, ces liaisons se font par des trains roulant à 200 km/h. L'aéroport de Roissy pouvait combler ce retard en **une dizaine d'années** avec CDG-Express ;
- **Offrir une desserte fiable et adaptée aux besoins de tous les usagers aériens :** En raison des embouteillages presque permanents sur les autoroutes A1 et A3, le temps de parcours entre le centre de Paris et l'aéroport peut varier d'une demi-heure à plus de deux heures, créant ainsi le stress d'un rendez-vous manqué ou d'un avion raté. Par ailleurs, le RER B n'est pas adapté au transport de passagers aériens : manque de lisibilité de l'information et de la signalétique, peu de place pour les bagages, manque de confort pendant les heures de pointe... En réponse à ce constat, le projet CDG-Express proposait un haut niveau de confort et de ponctualité aux passagers aériens en transfert ;
- **Redonner au RER B sa vocation de transport collectif urbain :** Du fait de l'inexistence d'une offre adaptée et de la saturation routière, le RER B connaît aujourd'hui un certain succès avec 27 % de part modale⁶⁵. Mais son offre ne correspond pas aux standards des liaisons express : outre son irrégularité (17 % de taux d'irrégularité en 2011), le RER B ne peut pas offrir le niveau de confort qu'attendent des voyageurs aériens parfois lourdement chargés et réalisant de longs voyages. Enfin le temps de parcours de l'ordre de 30 minutes jusqu'à la gare du Nord est trop important par rapport à ce qui est observé dans d'autres grands aéroports. La desserte de l'aéroport par le RER B apparaît de plus en plus difficile à concilier avec les dessertes quotidiennes domicile-travail, vocation première du RER B. En proposant un service destiné aux passagers aériens de l'aéroport Charles-de-Gaulle, le projet du CDG-Express ambitionnait également de contribuer à une amélioration des déplacements quotidiens des Franciliens utilisant le RER B ;
- **Participer à la compétitivité économique de Paris et de sa région :** L'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport Charles-de-Gaulle représente un enjeu majeur pour la compétitivité économique et commerciale de Paris et de sa région. En créant les conditions idéales pour le transfert des passagers aériens, la liaison CDG-Express participait à l'image positive de la capitale à l'international ;

⁶⁴ Recommandation n° 1 du Rapport rédigé en mai 2011 par M. Gilles Pélisson : Le tourisme d'affaires dans le Grand Paris : Pour une nouvelle ambition.

⁶⁵ Cf. § 2.1.4.1.

- **Œuvrer pour le développement durable** : Une liaison ferroviaire, telle celle portée par le projet CDG-Express, contribue à la politique de développement durable en permettant aux usagers de la route de choisir, en toute confiance, ce mode de transport collectif plus respectueux de l'environnement. Selon les projections réalisées lors de l'étude du projet, la part de marché du transport ferroviaire pour les passagers aériens de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle pourrait atteindre 42 % après la mise en service de CDG-Express, soit presque un doublement de la part de marché du rail sur cette liaison.

3.4.1.2 Les services offerts par CDG-Express

Le projet CDG-Express prévoyait de relier directement (sans arrêt intermédiaire) et en 20 minutes maximum, la gare de l'Est à l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle.

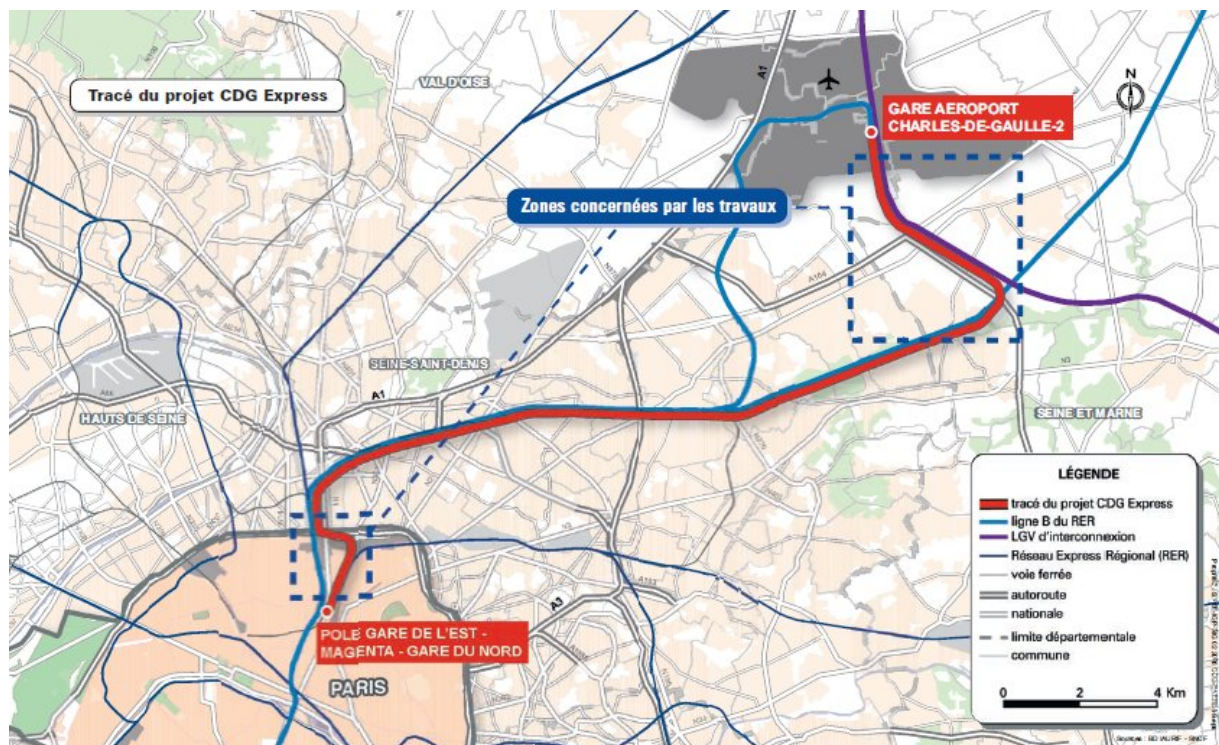
Il proposait un service confortable et fiable aux passagers aériens en transfert :

- Un train attendant en permanence les passagers sur des quais dédiés ;
- Un train toutes les 15 minutes avec départs à heure fixe ;
- Un service fonctionnant toute l'année, sur une amplitude horaire très large et offrant une ponctualité absolue.

Des services complémentaires pouvaient être mis à disposition des usagers, en gare de l'Est ou dans les trains : enregistrement des vols, informations en direct sur les vols au départ et à l'arrivée...

Un tel service direct, dédié aux passagers aériens, ferait gagner environ 20 mn sur les liaisons avec Paris par rapport au RER B Nord+.

3.4.1.3 Un tracé issu de la concertation



Le tracé retenu pour CDG-Express, appelé "Virgule", a émergé au cours du débat public organisé en 2003. D'une longueur totale de 32 km, la liaison utilisera au mieux les infrastructures existantes et notamment les voies ferrées libérées par la modernisation du RER B.

Les trains CDG-Express partiront de quais dédiés en gare de l'Est et arriveront à la "gare CDG 2" de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle.

Le trajet longerait la ligne d'interconnexion des TGV sur des voies nouvelles jusqu'à la ligne Paris-Laon, emprunterait cette ligne, totalement libérée du RER B, jusqu'au raccordement de la « Virgule » à aménager dans Paris pour rejoindre la gare de l'Est.

Deux zones sont concernées par les travaux. Dans le 18^{ème} arrondissement de Paris, un souterrain de 700 mètres, dont 220 mètres en tranchée couverte, doit être réalisé au niveau de la porte de la Chapelle.

Enfin, en amont de la gare CDG 2, 8 kilomètres de voies nouvelles seront construits le long des voies existantes de la ligne à grande vitesse d'interconnexion et une tranchée couverte sera réalisée sous la piste 4 de l'aéroport.

3.4.1.4 Le préalable de la modernisation du RER B

Le débat public qui s'est déroulé en 2003 a mis en évidence les attentes fortes des usagers du RER B Nord concernant une amélioration rapide des conditions de transport sur cette ligne.

Le projet de modernisation de la ligne B du RER au Nord de Paris, connu sous le nom de RER B Nord + (cf. § 3.1.2.1), réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France (RFF), offrira aux usagers une meilleure qualité de service, un cadencement plus élevé ainsi qu'une meilleure lisibilité de l'offre de transport.

Mais le projet RER B Nord + prévoit également de **libérer des voies** qui pourront alors être utilisées par les trains du CDG-Express. Ainsi, la mise en service de la liaison CDG-Express ne peut s'effectuer qu'une fois achevée la modernisation de la ligne B du RER au Nord de Paris.

3.4.1.5 Un financement privé

Le projet CDG-Express doit être réalisé sous la forme d'un **partenariat public-privé** et plus précisément d'une délégation de service public.

Ainsi, un concessionnaire sera chargé de financer, concevoir, construire et exploiter l'infrastructure, de fournir et d'entretenir le matériel roulant.

Enfin, il sera responsable de l'organisation et du fonctionnement de l'ensemble du service rendu aux voyageurs sur la liaison.

Ce principe de la concession globale doit permettre de financer la réalisation et l'exploitation de

CDG-Express par les seules contributions des usagers de cette liaison express, sans faire appel aux contribuables locaux ou nationaux.

Se pose alors la question du succès, auprès des usagers, de ce service plus rapide et plus confortable que le RER B, mais aussi plus cher et moins bien connecté au réseau de transports publics parisiens. Pour mémoire⁶⁶, à Londres, le Heathrow Express a pris plus de 5 points à la voiture dès sa mise en service et a procuré des gains de confort et de temps de parcours (25 à 30 mn) très significatifs par rapport à l'offre existante (Piccadilly line du métro).

3.4.2 Une question déjà ancienne

Bien avant l'étude de mai 2011 de l'IAU Ile-de-France⁶⁷, les opérateurs du transport aérien avaient souligné le décalage existant entre la situation de Paris et celle de la plupart des

⁶⁶ Cf. § 2.4.2.1.

⁶⁷ Cf. § 2.4.1.

grandes métropoles (Londres, Tokyo, Hong Kong...) qui bénéficiaient d'une liaison ferroviaire directe avec leur aéroport.

Cette problématique est ancienne puisque dès la fin des années 80, la RATP avait déjà un projet de liaison entre La Madeleine et Roissy par un tunnel, projet qui avorta.

L'idée de CDG-Express a été lancée en 1998 par la SNCF qui a créé un GIE⁶⁸ pour en réaliser les études. Ce projet a été repris par les gouvernements successifs et a toujours figuré dans les **dossiers de candidature** de Paris (2008 et 2012) **pour les jeux olympiques**.

Ainsi la loi du 5 janvier 2006 prévoit l'établissement par l'Etat d'une **liaison ferroviaire dédiée** et le décret d'application du 27 mars 2007 stipule que sa réalisation se fera dans le cadre d'une délégation de service public après mise en concurrence.

Le principe d'un financement hors contributions publiques a toujours été affirmé. Selon les estimations, le coût de cette ligne de 32 km est de 800 millions d'euros hors matériel roulant et le calendrier de réalisation du projet s'étale sur 8 ans.

Le projet CDG-Express a été l'occasion du **premier « débat public » en Ile-de-France**, organisé par la Commission nationale du débat public, en 2003.

Il a été déclaré d'utilité publique le 19 décembre 2008.

3.4.3 L'échec du projet CDG-Express

Cinq groupements candidats ont été autorisés à concourir à l'appel d'offres lancé en mars 2007. L'enquête d'utilité publique a été lancée en novembre 2007.

Le concessionnaire aurait dû être désigné au premier semestre 2008 et les travaux auraient dû commencer en 2008 pour une mise en service avant 2015. Mais en juin 2008, il n'y a finalement plus qu'un seul candidat : Vinci.

Parallèlement, dès 2010, l'Etat a présenté le projet du Grand Paris et, à l'issue des débats publics, l'accord Etat - Région du 26 janvier 2011 a retenu le principe d'une liaison en métro automatique reliant Paris (avec rupture de charge à Pleyel) et La Défense avec l'Aéroport de Roissy ; Tout en affirmant que ce projet était « complémentaire » de CDG-Express, alors qu'il représentait de fait une concurrence.

La signature de la concession qui devait avoir lieu au début de l'année 2010 est finalement reportée. L'opération est remise en cause : la crise économique, qui a entraîné la baisse du nombre de passagers à Roissy, ainsi que les projets concurrents relatifs au Grand Paris compromettent en effet l'équilibre du projet. Vinci poursuit toutefois les discussions avec les pouvoirs publics.

En septembre, les négociations sont au point mort : outre la concurrence du projet de métro du Grand Paris, le consortium craint les grèves de la SNCF, l'obligation lui ayant été faite de recourir à cet exploitant, et souhaiterait capter la clientèle provenant de Grande-Bretagne arrivant à la gare de Paris-Nord, ce qui compromet l'implantation prévue du terminus à la gare de Paris-Est, avec une augmentation corrélative des coûts.

Le gouvernement annonce le 2 décembre 2011 l'arrêt des négociations avec le groupement composé de Vinci SA, la Caisse des dépôts et Consignations, Axa, et Keolis.

3.4.4 Vers un nouveau projet ?

Après le retrait de Vinci, le Ministre en charge des transports a réuni, en décembre 2011, l'ensemble des acteurs de l'économie, du tourisme et du transport en Ile-de-France, afin d'étudier une possible relance du projet.

⁶⁸ Groupement d'Intérêt Economique.

Il a également confié au Préfet de Région une mission d'étude sur la base d'un projet porté par un GIE regroupant la RATP, la SNCF et RFF.

En effet, la RATP avait relancé le projet avec la possibilité de reconditionner des rames de la ligne A du RER et le choix de Paris-Nord plutôt que Paris-Est pour le terminal dans la capitale.

Mais les expertises techniques menées par la SNCF, RFF et la DRIEA ont montré que ce projet n'était pas compatible avec les capacités permanentes de la gare du Nord.

Une autre proposition de la RATP d'une liaison directe du métro automatique (ligne 14) sans rupture de charge à Pleyel - donc permettant une liaison directe du centre de Paris à Roissy - n'a pas été retenue par l'Etat et la Région à cause des risques de saturation.

La gare de l'Est (moins pratique que la gare du Nord mais disposant de davantage de capacités ferroviaires) reste donc le point de départ du nouveau projet de liaison dédiée.

Comme dans le projet CDG-Express, une « virgule » serait aménagée entre le faisceau de la gare de l'Est et celui de la gare du Nord.

Lors de sa mission d'étude, le Préfet de Région a énoncé deux possibilités en matière de financement :

- La délégation privée, qui consiste à relancer une procédure d'appel d'offres, sans garantie de résultat en raison de la difficulté à évaluer l'impact financier du projet du Nouveau Grand Paris ;
- Un schéma « public - public » qui consisterait à réaliser une opération publique en maintenant RFF comme propriétaire des infrastructures et en retenant la SNCF et la RATP comme exploitants. Le projet semble faisable et « auto-finançable ».

Si le rapport final du Préfet de Région recommande l'option du schéma « public - public », des incertitudes juridiques subsistent au regard du décret du 27 mars 2007 (possibilité effective de renoncer à un appel d'offres) et de la déclaration d'Utilité Publique.

Entre temps, le GIE s'est élargi avec Aéroport de Paris (ADP), qui propose la prise en charge du coût des travaux nécessaires pour le franchissement sous les pistes par le Sud en direction de la gare de TGV CDG 2 (soit environ 100 à 150 millions €).

Dans le cadre d'un rapport qui lui a été commandé sur le sujet, M. Pierre-Henri Gourgeon, ancien Directeur Général d'Air France-KLM, propose de réunir le financement du projet, dont le coût total est estimé à plus d'un milliard d'euros, comme suit :

- 150 millions d'euros apportés par Aéroports de Paris ;
- 200 millions financés par RFF dans le cadre d'infrastructures à réaliser (souterrain à la Porte de la Chapelle, virgule ferroviaire entre les faisceaux de la gare de l'Est et la gare du Nord, désenclavement de la gare de TGV CDG2 par le Sud qui mettra fin au cul de sac du RER B qui arrive par le Nord...);
- Au moins 650 millions d'euros par le recours à l'emprunt.

Ce dernier point reste néanmoins sensible, car il contribuerait à créer de la dette publique⁶⁹.

Le projet trouverait sa rentabilité avec un billet à 22 euros pour un trajet d'un quart d'heure, sans arrêt, entre l'Aéroport de Roissy et la gare de l'Est, au centre de Paris.

Si ce prix de 22 euros peut paraître élevé comparé aux 9,25 euros acquittés aujourd'hui en prenant le RER B, il correspond en fait à celui du Heathrow Express, à Londres (17 livres, soit 22,7 euros).

⁶⁹ Incidence de la consolidation de la dette initiale du projet dans la dette publique.

Ce projet nécessiterait, dans le meilleur des cas, 7 à 8 ans de travaux et serait rebaptisé **CDG Paris Direct**, pour éviter la confusion avec le projet du Grand Paris Express (désormais baptisé Nouveau Grand Paris).

Début septembre 2013, M. Augustin de Romanet, président d'ADP a annoncé que Réseau Ferré de France et Aéroports de Paris étaient prêts à se lancer dans la construction de CDG-Express⁷⁰.

RFF a soumis au Ministre des transports un dossier visant une mise en service en 2023.

Le financement de ce projet passerait par une surtaxe de 1 à 2 euros sur les billets d'avions, afin de collecter les 400 millions d'euros de recettes manquantes pour un budget total estimé à 1,7 milliard d'euros.

Ce type de financement limiterait de fait l'effort direct de l'Etat et repose sur un prix du billet qui pourrait être aux environs de 24 euros au début de l'exploitation commerciale.

Enfin, M. Augustin de Romanet a évoqué la possibilité, pour ADP, de devenir le gestionnaire des infrastructures, l'exploitation étant déléguée par voie de concours.

3.4.5 GPE vs CDG-Express

La question de l'opportunité de réaliser simultanément CDG-Express et la section Aéroport Charles-de-Gaulle - Saint-Denis Pleyel de la ligne 17 du Nouveau Grand Paris a pesé dans la décision de Vinci de se retirer du projet. Elle demeure d'actualité avec le nouveau projet à l'étude.

Dans le « *Rapport de la mission sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express* », M. Pascal Auzannet a pointé qu'il y avait une sorte de **doublon** entre la ligne rouge Nord-Est du Grand Paris Express, qui va de Pleyel au Mesnil-Amelot via les aéroports du Bourget et de Roissy, et le projet CDG-Express.

Le RER B, sur le même trajet, ayant déjà fait l'objet d'investissements dans le cadre du projet RER B Nord+, le rapporteur notait que l'Etat ne pouvait pas « *courir trois lièvres à la fois* », et qu'il devait choisir entre le Grand Paris Express et CDG-Express.

Il précise également que le phasage de la future ligne 17 devra prendre en compte la décision de l'Etat au sujet de CDG-Express.

Pour les employés de la plateforme et des entreprises du secteur, ADP estime que la ligne 17 du Nouveau Grand Paris est indispensable, mais que pour les passagers, il est nécessaire « *d'avoir un lien direct entre la capitale et Roissy* »⁷¹.

De leur côté, les élus de l'Association du Grand Roissy, qui militent fermement pour la ligne 17 du Nouveau Grand Paris, sont persuadés que si CDG-Express était retenu par le gouvernement, il absorberait des fonds publics et entraînerait des retards importants dans la mise en œuvre de l'ex-ligne rouge.

Enfin, sur ce sujet, le dossier de presse⁷² du Nouveau Grand Paris rappelle :

- Que « *l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle ne peut se satisfaire des liaisons qui le relie au centre de Paris, même en tenant compte de la réalisation de la branche du réseau du Grand Paris Express qui desservira Roissy* » ;

⁷⁰ Déclaration devant les journalistes de l'Association des journalistes professionnels de l'aéronautique et de l'espace (AJPAE), le 4 septembre 2013.

⁷¹ Bernard Cathelain, directeur général adjoint en charge de l'aménagement et du développement d'ADP.

⁷² Du 6 mars 2013.

- Qu'une « *liaison directe et dédiée avec le centre de la capitale, véritable porte d'entrée vers celle-ci* » constitue « **un élément indispensable à l'amélioration de l'attractivité de la région et du pays** » ;
- Mais que « *le projet de liaison directe entre la gare de l'Est et Roissy Charles-de-Gaulle possède son **modèle économique propre**, et devra se financer par les recettes de ses utilisateurs et des passagers aériens, **sans apport de subvention de l'État et des collectivités locales*** ».

On peut légitimement s'interroger sur la possibilité de réunir le financement nécessaire à CDG-Express quand les conditions qui ont poussé Vinci à abandonner n'ont guère évolué.

La ligne 17 est toujours une sérieuse concurrente, surtout avec un métro qui sera neuf, automatisé et branché sur les parcs des expositions de Villepinte et du Bourget, et avec La Défense, toutes destinations plus opérationnelles pour une clientèle de passagers en voyage d'affaire, que le quartier de la gare de l'Est.

Mais peut être que dans ce domaine, l'exemple des aéroports londoniens⁷³ peut inspirer les décideurs, sans qu'il soit nécessaire d'attendre l'organisation de Jeux Olympiques à Paris.

~~~~~

**« La nécessité d'une liaison express dédiée et performante entre Paris et l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle est acquise. »**

Cette affirmation contenue dans le « *Rapport de la mission sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express* »<sup>74</sup>, remis au Premier Ministre le 10 décembre 2012, résume l'ambiguïté existant autour de l'idée d'une desserte directe de l'aéroport de Roissy-CDG depuis Paris.

De Gilles Pélisson à Pascal Auzannet, nombreux sont les acteurs convaincus du bien-fondé du projet, mais celui-ci reste un véritable « serpent de mer », c'est-à-dire un dossier qui dure depuis très longtemps et dont on ne peut pas raisonnablement prévoir la fin, un projet récurrent dont on sait qu'il n'aboutira, peut-être, jamais.



<sup>73</sup> Avec la cohabitation de plusieurs modes de transports, aux tarifs et prestations différents.

<sup>74</sup> Dit « Rapport Auzannet ».

## IV Les attentes multiples des différents acteurs

Dans le cadre de ses travaux, la Commission des transports du Ceser a rencontré de nombreux acteurs de l'accessibilité terrestre des aéroports franciliens (voir liste en annexe).

Cette dernière partie va permettre d'identifier les attentes de chacun d'eux pour une amélioration de la situation existante, et en tenant compte des projets évoqués précédemment.

### 4.1 S'adapter aux choix modaux des passagers aériens

Les transports à destination ou à partir des aéroports franciliens doivent répondre aux attentes des passagers aériens.

Mais ces attentes sont multiples et fonction de la nature du voyage effectué.

#### 4.1.1 Critères de choix modaux des voyageurs

Les passagers aériens présentent un comportement spécifique dans leur choix modal pour accéder aux aéroports. Leur analyse du parcours se fait de bout en bout et prend en compte les multiples critères du déplacement : durée, coût, fiabilité du transport, pénibilité (ruptures de charge, intermodalité sur la plateforme aéroportuaire), confort, information disponible.

Le choix se fait ainsi après une analyse des conditions de transport de porte à porte : un mauvais positionnement des gares terminales peut, par exemple, limiter l'usage d'une ligne par ailleurs très performante.

En ce qui concerne les transports en commun, le parcours en est ainsi analysé sous ses différents aspects, certains pesant plus que d'autres dans la décision.

**Durée et fiabilité du parcours :** La durée du parcours est un élément important dans le choix modal, mais qui intervient plus de façon relative, par rapport aux modes concurrents.

La rapidité d'un transport collectif va ainsi s'analyser au regard des conditions de circulation routière. Plus elles seront fluides, plus le transport en commun devra être rapide.

Mais, plus que la durée du parcours, c'est la fiabilité du mode qui compte. Cet aspect avantage les transports en commun ferrés, à condition que leur régularité soit satisfaisante.

**Pénibilité du déplacement :** Pour les passagers aériens l'attractivité des transports en commun passe par un minimum de rupture de charge. Les correspondances entre lignes sont d'autant plus dissuasives que les passagers sont encombrés de bagages et qu'il leur faut emprunter des escaliers non mécanisés, comme c'est souvent le cas dans le métro parisien.

Cela pose notamment la question des conditions d'intermodalité entre les transports en commun et l'avion au niveau des plateformes aéroportuaires. Ces conditions doivent être les meilleures possibles, avec des gares routières et des gares ou stations ferroviaires implantées au plus près des terminaux aériens. Ce qui n'est pas sans poser de difficultés aux concepteurs.

Dans le cas du TGV à Orly, les contraintes techniques d'une gare sous les aérogares et proche des lignes du Nouveau Grand Paris sont telles que le coût est multiplié par 4 par rapport à une gare de surface en périphérie de l'aéroport (650 millions d'euros en souterrain, au plus près des terminaux, contre 150 millions à Pont de Rungis).

A titre d'exemple, les aéroports d'Oslo, Stockholm-Arlanda, Amsterdam-Schiphol, Londres-Heathrow disposent d'une bonne intermodalité air-fer, parce que leurs gares ferroviaires ou stations de métro sont implantées juste au-dessous du hall de départ ou d'arrivée des terminaux, et avec une mécanisation des liaisons verticales.

**Confort à bord et informations :** Les passagers aériens sont également très sensibles aux conditions de confort des transports en commun. La disponibilité de places assises et l'existence d'emplacements adaptés aux bagages des voyageurs aériens, constituent des atouts indéniables.

A l'inverse, des conditions de transports dégradées, avec surcharge des véhicules (ce qui est souvent le cas durant les heures de pointe), sont très dissuasives.

Sur ce plan, le RER B est loin de répondre aux attentes des voyageurs entre Roissy-CDG et Paris, et comme le soulignait le rapport Pélisson : « *Il est dès lors, regrettable que le premier contact qu'a un visiteur étranger avec les transports en commun parisiens, s'établisse avec le RER B, qui est celui où les perturbations, d'origines diverses (trafic très dense, vieillissement de la ligne), sont parmi les plus fréquentes* ».

Une bonne information sur les transports terrestres (modes, horaires, points de vente des billets) ainsi qu'une signalétique adaptée et cohérente, aussi bien à l'aéroport que dans les gares les stations et même les modes de transports, sont également appréciées des passagers aériens, qui ne sont pas forcément des habitués. Comment un touriste peut-il ainsi comprendre, à Paris, dans les rames de métro des lignes desservant une station proche du terminus du Roissybus, la présence d'une signalétique de ce transport dédié, avec la mention « *billets en vente ici* » ?

**Coût du transport :** Le coût du déplacement n'est pas le moindre des éléments entrant en ligne de compte dans le choix du voyageur aérien. Il est plus ou moins favorable aux transports en commun selon le nombre de personnes à transporter, l'éloignement de l'aéroport et la tarification des parkings de la plateforme aéroportuaire (si le voyageur a la possibilité d'utiliser un véhicule particulier).

Mais la question du coût n'est pas forcément la plus importante. Non seulement celui-ci reste toujours modique au regard du prix du voyage en avion, mais certains passagers aériens sont également disposés à payer plus cher pour avoir un meilleur service.

Cette situation explique la persistance d'un recours toujours important aux taxis et, dans certains aéroports, le succès des lignes dédiées aux passagers aériens (bus, car, train) lorsqu'elles offrent des conditions de transport nettement meilleures que celles des modes concurrents.

#### 4.1.2 Catégories de voyageurs

On peut distinguer **quatre catégories de passagers aériens** en fonction desquelles le poids des éléments précédemment cités varie. Le comportement de ces derniers va ainsi différer selon qu'il s'agit de :

- Résidents de la région aéroportuaire effectuant un voyage pour motif professionnel (catégorie 1) ;
- Résidents de la région aéroportuaire effectuant un voyage pour motif personnel (catégorie 2) ;
- Non-résidents de la région aéroportuaire effectuant un voyage pour motif professionnel (catégorie 3) ;
- Non-résidents de la région aéroportuaire effectuant un voyage pour motif personnel (catégorie 4).

Les passagers aériens de la catégorie 1, souvent des **voyageurs d'affaire**, devraient, dans l'absolu, privilégier les transports en commun, car ils ont peu de bagages et ils connaissent bien les différents moyens d'accès à l'aéroport du fait qu'ils voyagent souvent. Mais la nécessité d'arriver à temps pour l'embarquement, sans pour autant prendre des marges trop importantes, les rend méfiants vis à vis des transports collectifs qu'ils savent ne pas être toujours ponctuels. Dès lors, ils utilisent majoritairement un véhicule personnel, qu'ils garent dans les parkings les plus onéreux au contact des aérogares, ou des transports de

personnes à la demande. Adeptes du taxi, ils sont également les utilisateurs privilégiés des motos-taxi.

Les passagers aériens de la catégorie 2 effectuent des séjours plus longs et transportent donc **plus de bagages**. Attentifs aux coûts des transports, ils voyagent le plus souvent avec des compagnies low-cost, en dehors des plages horaires les plus empruntées. Selon qu'ils voyagent seuls ou en groupe (en famille notamment), ils se rendent à l'aéroport avec leur voiture personnelle ou se font accompagner, mais sont d'autant plus susceptibles de prendre une ligne de transports en commun qu'elle est directe ou avec un minimum de ruptures de charges.

Les passagers aériens de la catégorie 3 **transitent majoritairement par les hôtels** situés au centre de l'agglomération ou près de l'aéroport ou d'un axe routier majeur. Du fait de ces déplacements « par étapes », ils privilégient la flexibilité et la rapidité de la voiture de location et du taxi, le coût du transport n'étant pas un élément décisif dans leur choix. Ils sont également susceptibles d'utiliser les transports en commun sous réserve que ceux-ci soient directs et fiables.

Les passagers aériens de la catégorie 4 sont en grande partie des **touristes**, généralement moins bien informés sur les différents modes de desserte de l'aéroport. Ils ont dès lors tendance à utiliser les taxis ou les navettes aéroportuaires privées. Inversement, certains préparent leur voyage jusque dans les liaisons aéroportuaires, et font, en amont, une véritable « étude de marché » qui leur permettra de choisir leur mode de transport en fonction de leurs propres priorités au regard des critères évoqués au § 4.1.1.

La nature des passagers aériens, généralement bien identifiée par les aéroports et compagnies aériennes, permet ainsi de cerner leurs besoins en matière de transports en amont ou au terme de leur voyage. Ces données doivent être prises en compte dans la définition des nouvelles infrastructures de transports en commun, notamment en fonction de la politique de développement recherchée.

A titre d'exemple, la croissance attendue des touristes en provenance d'Asie, qui a un fort impact économique pour notre région, doit inciter au développement de modes de transports :

- Adaptés (voyageurs avec d'imposants bagages) ;
- Bien identifiés dès l'aérogare (pour contourner la barrière de la langue) ;
- En liaison directe avec le centre de Paris ;
- Sécures et fiables.

Dans cette équation, **la question du coût devient secondaire**.

## 4.2 Les attentes des acteurs économiques et du tourisme

### 4.2.1 De l'intérêt global d'une meilleure accessibilité

Dans la plupart des cas, les acteurs rencontrés par la Commission des transports ont affirmé leur conviction de l'intérêt global d'une amélioration de l'accessibilité terrestre des aéroports franciliens.

Ainsi, pour Air France, une accessibilité de qualité à ces plateformes est essentielle pour conserver à Roissy-CDG et Orly leur rang dans la compétition mondiale des places aéroportuaires, portes d'entrée du monde. Elle permet en effet :

- D'améliorer l'attractivité des pôles aéroportuaire ;
- D'y développer l'emploi ;

- De favoriser la création de richesse pour le territoire ;
- D'améliorer l'image de Roissy et d'Orly.

Air France souligne également l'impact environnemental, un bon réseau de transports en commun contribuant à contenir les émissions polluantes issues des déplacements terrestres.

Air France a également constaté que sa politique de recrutement parmi la population jeune présente sur le territoire des plateformes aéroportuaires, se heurtait souvent aux problèmes d'accessibilité.

Dans le domaine des passagers aériens, un système de transport performant est de nature à garantir la compétitivité des pôles aéroportuaires franciliens, dans un contexte où la France est en compétition avec l'Europe et le Moyen Orient. Air France fait ainsi le constat d'une desserte terrestre qui « n'est pas à la hauteur des ambitions des pôles aéroportuaires internationaux de Roissy et d'Orly ».

Pour améliorer cette situation, l'entreprise souhaite :

- Permettre un accès rapide des aéroports vers le centre de la Capitale et vers les pôles économiques importants du Bassin parisien ;
- Faciliter la desserte d'Orly Sud et Ouest ;
- Améliorer les connexions avec les territoires proches des corridors aéroportuaires, afin de désenclaver les secteurs socialement défavorisés et mal desservis du territoire ;
- Faciliter le déplacement des passagers à mobilité réduite ;
- Proposer des espaces bagages dans les rames.

Pour le MEDEF, une desserte optimisée des deux aéroports constitue un enjeu majeur en raison de leur poids économique propre et du poids économique des territoires qui les entourent. Il pointe également qu'une amélioration qualitative de l'accessibilité terrestre aux aéroports bénéficiera plus particulièrement à une activité, celle du tourisme.

Pour des urbanistes, tel M. Daniel BEHAR, il existe également une synergie entre une bonne accessibilité et le développement territorial des aéroports. En effet, améliorer les différents modes de transports contribue à :

- Elargir la gamme des activités proposées sur les plateformes ;
- Développer la synergie air - TGV ;
- Favoriser le développement résidentiel (logements et services associés).

## 4.2.2 Les attentes relatives aux transports en commun

### 4.2.2.1 Dans le cadre du Nouveau Grand Paris

Le Nouveau Grand Paris suscite un grand intérêt chez les acteurs économiques et du tourisme, même si le projet, dans sa configuration actuelle, mais surtout dans son calendrier de mise en œuvre, ne répond pas à toutes leurs attentes immédiates.

En ce qui concerne Roissy-CDG, ADP regrette la rupture de charges annoncée à Saint-Denis Pleyel. La future gare d'arrivée de la ligne 17 sera implantée au sein de l'aérogare n° 2, dans l'actuelle gare de TGV et à proximité de la navette CDG Val. Dans un second temps, ADP aspire à la création d'une gare supplémentaire, au Nord de Roissy, au sein du futur terminal, afin de rééquilibrer la plateforme, de désaturer les terminaux 1 et 3 et d'anticiper le flux de passagers à venir du terminal 3.

En ce qui concerne le prolongement de la ligne 14, en direction d'Orly, ADP craint qu'il n'apporte pas d'amélioration significative, la saturation de la ligne de métro semblant



prévisible dès à présent. De son côté, la CCI Paris Ile-de-France soutient une réalisation rapide de cette ligne pour améliorer l'attractivité et la desserte de l'aéroport.

Air France soutient la liaison de Roissy avec Le Mesnil - Amelot, vers le Nord, ainsi que la liaison CDG - Paris - Orly tout en regrettant qu'elle ne soit pas directe (lignes 17 et 14).

Le MEDEF partage ce dernier point de vue, appelant de ses vœux une liaison de qualité entre les aéroports d'Orly et de Roissy, car même si le nombre de vols sur la première plateforme reste limité, le transit de passagers entre ces deux aéroports est amené à se développer. Enfin, le MEDEF voit de nombreux avantages dans la liaison assurée, via la future ligne 15, entre La Défense, les grands pôles économiques de la région et les aéroports.

#### **4.2.2.2 En matière de liaisons dédiées**

Le principe d'une liaison dédiée entre Roissy-CDG et Paris, à l'instar du projet CDG-Express, bénéficie d'un large soutien.

Ainsi, ADP part du constat que pour les passagers aériens en transit entre Paris et Roissy-CDG, une marge de progression est possible, notamment au vu des bonnes pratiques de grands aéroports européens bénéficiant d'une liaison ferrée directe et attractive (Zürich, Copenhague).

Même si à l'horizon 2025-2030, le réseau de transport du Nouveau Grand Paris devrait sensiblement participer au report modal de la route vers le fer, ADP souhaite la réalisation d'un projet tel CDG-Express, liaison dédiée mettant l'aéroport à 20 minutes depuis Paris, avec des rames adaptées aux passagers aériens et une possibilité de pré-enregistrer des bagages sur Paris.

La CCI Paris Ile-de-France soutient également le principe de la réalisation rapide d'une liaison ferroviaire directe et dédiée entre Paris CDG et le centre de la capitale.

Pour la réalisation d'un futur projet, dans le cadre de la relance voulue par le gouvernement, la CCI Paris Ile-de-France préconise le recours à une entité spécifique pour la réalisation et l'exploitation de cette infrastructure. Elle est également favorable à une tarification spéciale pour les utilisateurs de cette ligne dédiée et appelle de ses vœux une amélioration concomitante de la desserte des gares du Nord et de l'Est, pour y développer un nouveau un pôle économique.

Air France soutient également le projet CDG-Express, tout comme le STIF qui n'y voit pas une source de concurrence avec les autres réseaux de la Région Ile-de-France, le projet de liaison dédiée devant, selon Olivier Nalin, pénaliser davantage les taxis que le RER B. *« C'est par la coexistence de plusieurs types d'offres que nous parviendrons à satisfaire les besoins des passagers aériens : en définitive, transports collectifs ferrés, routiers, taxis... sont complémentaires »* ajoute-t-il.

Enfin, pour le MEDEF, le projet CDG-Express se présente comme une liaison d'affaires et répond au fort développement à venir du tourisme mondial. La plupart des grands aéroports internationaux disposant déjà ou ayant en projet une liaison rapide et directe avec le centre de la métropole qu'ils desservent, le MEDEF Ile-de-France a rappelé cette priorité dans sa contribution au projet du SDRIF<sup>75</sup>.

#### **4.2.2.3 En matière de lignes ferroviaires**

ADP est favorable à l'ouverture des plateformes aéroportuaires au réseau ferré à grande vitesse. Cette ouverture leur donne, en effet, un rayonnement national, voire international.

A titre d'exemple, en 1996, le trafic de la gare de TGV de Roissy 2 était estimé à 2,5 millions de passagers par an. Aujourd'hui, la gare en accueille 4 millions de passagers, dont 30 %

---

<sup>75</sup> Schéma directeur de la région Ile-de-France.

effectuent une connexion fer - air. Ces dernières années, ADP a soutenu les projets de liaisons à grande vitesse Roissy - Picardie et interconnexion Sud des TGV.

Pour ce dernier projet, il souhaite une gare au sein de la plateforme d'Orly. Cette dernière devrait accueillir 2,5 millions de passagers par an, dont la moitié effectuant une connexion air - fer.

Le projet de gare TGV dans le cadre du projet d'interconnexion Sud des TGV devrait lui aussi renforcer l'attractivité de la plateforme et améliorer son accessibilité. ADP souhaite que cette nouvelle gare soit implantée au sein de la plateforme à équidistance entre les deux aéroports actuelles.

La CCI Paris Ile-de-France souhaite la poursuite du développement de l'intermodalité avec les TGV, aussi bien au travers du projet de liaison Roissy - Picardie, pour Charles-de-Gaulle, que de ceux d'interconnexion Sud et POCL<sup>76</sup> pour Orly, en veillant à installer les nouvelles gares au plus près des aéroports.

La CCI Paris Ile-de-France, tout comme Air France, soutient également le projet de barreau de Gonesse (liaison des RER B et D), qui contribuera à améliorer la desserte de la plateforme d'Orly.

#### **4.2.2.4 En matière de lignes de Bus**

ADP soutient le développement des dessertes par bus en site propre proposées par le STIF, et leur réserve, au sein de ses territoires, les emprises foncières nécessaires.

C'est notamment le cas, concernant Orly, du schéma directeur de bus en site propre vers Massy, vers le Sud et l'Est (Sucy - Sénia) actuellement à l'étude et, pour la plateforme de Roissy, du schéma directeur de bus en site propre présenté fin 2012 (ligne venant du Bourget, de l'Est francilien...).

ADP souhaite en effet la mise en place au plus vite de ces lignes de bus qui bénéficieront à ses salariés.

La CCI Paris Ile-de-France est également favorable au développement par bus de la desserte locale afin de faire du secteur de Roissy une ville aéroport, à l'image d'Amsterdam (TCSP<sup>77</sup> et PDE/PDIE).

En ce qui concerne Air France, l'accent est mis, pour Roissy-CDG, sur le développement de lignes de bus pour les secteurs où la demande est suffisante (développement du transport à la demande) et une amélioration de l'offre de bus par un renforcement des fréquences et amplitudes horaires, au bénéfice des salariés travaillant en horaires décalés.

Pour le secteur d'Orly, Air France souhaite un réaménagement des fréquences des Noctiliens et la mise en place des voies de bus dédiées, notamment sur l'autoroute A6a.

A noter enfin le vœu émis par Air France de créer une AOT (Autorité Organisatrice des Transports) de second rang, à l'échelle du territoire de la plateforme de Roissy-CDG. Cette idée, reprise dans le rapport final de l'étude d'orientations et le schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy (juillet 2012) peut constituer à terme un levier stratégique dans l'aménagement de ce secteur.

Cette option, autorisée par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), permet de travailler au plus proche des besoins du territoire, dans l'optique d'identifier :

- Les liaisons à créer ou à faire évoluer ;
- Les multimodalités à développer ;
- Les services à proposer aux usagers.

---

<sup>76</sup> Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

<sup>77</sup> Transports en commun en site propre.

Les intercommunalités du Grand Roissy pourraient, dans ce cadre, négocier avec le STIF une délégation de compétences afin de mettre en place cette AOT de second rang.

### 4.2.3 Les attentes en matière d'accessibilité par la route

#### 4.2.3.1 Quels aménagements pour l'A1 ?

Le principe d'une voie dédiée sur l'Autoroute A1, entre Roissy et le Boulevard Périphérique Extérieur (BPE) est soutenu par la CCI Paris Ile-de-France et la compagnie de taxis G7, pour laquelle c'est une des conditions de l'amélioration de l'accessibilité aux aéroports (gain du temps de trajet et de régularité).

La SANEF s'interroge sur la capacité pour les taxis et les transports collectifs d'occuper pleinement cette voie dédiée. Sa réflexion tend vers une ouverture au covoiturage, voire même la mise en place d'un système de péage pour les véhicules particuliers qui souhaiteraient y accéder.

De tels aménagements supposent, selon la SANEF, la création d'un maillon intermédiaire de contrôle avant pénalisation des contrevenants, les concessionnaires d'autoroute pouvant jouer ce rôle (en contrepartie de la redevance perçue).

#### 4.2.3.2 Autres aménagements de voirie

ADP, Air France et la CCI Paris Ile-de-France appellent de leurs vœux un bouclage rapide (sous dix ans maximum) de la Francilienne (A 104), notamment le contournement de la plateforme de Roissy par l'Est ainsi que l'élargissement de l'emprise des voies.

La CCI Paris Ile-de-France souhaite également la construction d'une infrastructure routière contournant la plateforme d'Orly par le Sud.

De son côté, Air France propose, pour Roissy, une série d'améliorations à court terme :

- Une meilleure organisation de l'accès routier Est de la plateforme de Roissy ;
- La création de parkings relais en périphérie de l'aéroport CDG, dont la desserte serait assurée par navettes électriques ;
- L'étude, là où c'est possible, de la mise en place de voies de circulation dédiées aux transports en commun et au covoiturage ;
- Le développement d'un système de navettes électriques pour mieux desservir les principales zones d'activité de l'aéroport, en attendant l'éventuelle prolongation du CDG-VAL.

Pour les taxis, la G7 réclame la création de voies pénétrantes Nord et Sud sur Paris (12 voies bus-taxis sur des portes secondaires permettant depuis la banlieue un franchissement rapide du BP).

Deux sont d'ores et déjà retenues (Chapelle et Italie), une est à l'étude (Porte Brancion pour la desserte du Parc des expositions de la Porte de Versailles). Ces pénétrantes devraient bénéficier principalement aux voyageurs aériens en provenance d'Orly ou de Roissy.

Enfin, les taxis sont demandeurs d'une harmonisation de la réglementation, en Ile-de-France, en ce qui concerne la circulation dans les voies réservées, quelles que soient les communes traversées<sup>78</sup>.

---

<sup>78</sup> Dans l'état actuel de la réglementation, c'est l'autorité investie localement du pouvoir de Police (Préfet de Police à Paris, Maire dans les autres communes) qui détermine, par arrêté, les catégories de véhicules autorisées à circuler dans une voie réservée, généralement, aux bus.

### 4.2.3.3 Aménagements liés au transport de marchandises

La plateforme de Roissy Charles-de-Gaulle se situe au premier rang européen pour le transport de fret (avions cargo et utilisation des soutes des avions de ligne).

Pour ADP, le bouclage rapide de la Francilienne est nécessaire au développement de cette activité et au projet Eurocarex, actuellement à l'étude, dont le terminal devrait être implanté près de la plateforme de Roissy, au Nord ou à l'Ouest, près du terminal de Fedex.

La CCI Paris Ile-de-France soutient légalement le projet Eurocarex et toute initiative pour le transport intermodal à l'échelle locale et internationale.

Enfin, dans ce domaine, Air France souhaite la création d'une gare « Aérofret ».

### 4.2.4 Les attentes des usagers

Au-delà d'une amélioration globale des modes de transports en commun, les usagers des plateformes aéroportuaires, au premier rang desquels les employés locaux, ont également des attentes spécifiques, notamment en matière de tarification.

#### 4.2.4.1 En matière de tarification

Dans ce domaine, Air France réclame, a minima pour les salariés de la plateforme, la suppression de la **surtaxe spécifique** appliquée au billet à l'unité du RER B de et vers Roissy-CDG, encaissée par le STIF. La compagnie aérienne souhaite également qu'Orly Val passe en tarification francilienne pour faciliter l'accès à la plateforme d'Orly, en correspondance avec le RER B.

En effet, lors de leur création, les dessertes des aéroports ont été financées par une tarification élevée. Aujourd'hui, le chiffre d'affaires total des dessertes est supérieur à 100 millions d'euros par an.

Mais de son côté, le STIF peut difficilement renoncer à une partie de ces ressources car il donne la priorité à l'amélioration de l'offre.

**En ce qui concerne Orlyval**, le STIF précise que ce service ne comporte pas de réserve de capacité et n'est pas en mesure d'absorber le trafic supplémentaire qu'entraînerait l'ouverture à la tarification Navigo. De plus, Orlyval, cédé à la RATP pour 1 franc symbolique, fait l'objet d'une clause de retour à meilleure fortune. C'est-à-dire que pour rentrer dans leurs fonds, les banques qui ont financé le projet se voient attribuer par le STIF, chaque année et jusqu'en 2026, 10 millions d'euros. Or cette liaison a déjà 20 ans et requiert une lourde rénovation

La tarification des transports collectifs reliant les aéroports étant deux fois plus élevée que celle de billets franciliens de base, le STIF travaille actuellement sur la mise en place d'un système d'unités de transport, façon porte-monnaie électronique, qui seraient utilisables sur les liaisons aéroportuaires.

**En ce qui concerne les taxis**, et la possible mise en place de forfaits, la G7 pense que c'est envisageable pour les trajets entre Roissy-CDG et Villepinte ou le Bourget, ainsi que toutes les courses dans la zone aéroportuaire de CDG. Sur ce dernier point, se pose néanmoins la question du rapport au temps d'attente.

Inversement, bien qu'évoquée dans le protocole d'accord de 2008<sup>79</sup>, la mise en place de forfaits entre les aéroports en Paris semble plus difficile à mettre en œuvre, la durée du trajet (impact des embouteillages) et la localisation du point de chute dans Paris pouvant faire varier sensiblement le coût de la course.

---

<sup>79</sup> Cf. § 2.3.1.2.

#### 4.2.4.2 En matière de nouveaux services

Le développement de nouveaux modes de transports impacte également la desserte et les abords des aéroports.

Outre les taxis et les différentes catégories de bus et de cars, ADP est confronté aux demandes d'aménagements d'autres types de véhicules, tels les véhicules « autolib », les voitures avec chauffeur ou les motos-taxis. Il devient dès lors difficile pour ADP de concilier les attentes des représentants de ces catégories et d'aménager des linéaires distincts.

Néanmoins, la question des véhicules électriques (autolib ou taxis électriques), avec son corolaire des points de recharge, est posée. D'ores et déjà, deux sociétés de taxis électriques sont en discussion avec ADP qui a engagé une étude de faisabilité.

#### 4.2.4.3 Attentes spécifiques des salariés

La CCI Paris Ile-de-France est favorable à toutes les démarches visant à favoriser le recours aux transports collectifs en lieu et place de la voiture individuelle, notamment les PDIE. A ce titre, elle soutient les projets du Barreau de Gonesse (Bus à haut niveau de service, dans un premier temps, au départ de Sarcelles et qui devrait desservir le PIEX de Villepinte), et du RER Roissy Picardie.

Air France souhaite une mesure permettant aux salariés résidant à proximité des gares « TGV » (Chessy - Marne-la-Vallée et Massy TGV) d'utiliser le TGV à un tarif spécial pour venir à Roissy-CDG.

La compagnie aérienne appelle également de ses vœux certaines mesures en faveur des employés, telles :

- La mise en place de soutiens au vélo à assistance électrique ;
- La création, par les collectivités ou les aménageurs de nouvelles pistes cyclable ;
- De nouvelles solutions pour les déplacements de proximités (covoiturage, auto partage, ...).

### 4.3 Les Taxis

#### 4.3.1 La question du nombre de taxis

En matière de taxis, l'attente récurrente des acteurs de l'économie et du tourisme est celle de la disponibilité, et donc du nombre de véhicules en service à un instant donné.

En 2008, il y avait 15 600 taxis pour la zone des taxis parisiens (dont 793 exploitées en doublage). Il y en avait un peu plus de 17 100 en 2012 dont 1229 exploités en doublage. Par arrêté du 17 septembre 2013, le Préfet de Police vient de porter le nombre de licences à 17736.

L'augmentation des doublages représente un gain estimé de 200 taxis supplémentaires disponibles et la matérialisation d'une voie dédiée sur l'A1 représenterait un gain de l'ordre de 500 taxis.

La création de nouvelles licences, pour atteindre l'objectif de 20 000 évoqué dans le protocole de 2008, se fait sur la base d'un indice économique établi comme suit :

- Le nombre de voyageurs transitant par les gares, pour 20 % de l'indice ;
- Le nombre de voyageurs aériens, pour 20 % de l'indice ;
- Le nombre de nuitées d'hôtel, pour 20 % de l'indice ;
- Et l'activité économique (PIB régional) pour les 40 % restant.

Ce sont les données de l'année N-1 qui servent de base à la composition de cet indice, d'où un possible décalage dans l'ajustement du nombre de licences.

Ce sont ainsi 514 nouvelles licences qui ont été attribuées en 2011 et 599 en 2013.

L'objectif de cette « politique » d'attribution contrôlée des licences est d'aller vers une amélioration lisible de la qualité de service.

La Préfecture de Police note néanmoins une réelle difficulté dans la mise en place de toute mesure visant à accroître le nombre de licences dévolues aux entreprises de taxis, avec une forte opposition des artisans taxis et des locataires, qui restent dans une vision patrimoniale de la licence.

Du côté des professionnels, on se satisfait d'une augmentation régulée du nombre de licences de l'ordre de 300 à 500 par an, mais on souligne également que le nombre absolu de taxis est moins problématique que les conditions de circulation ou la disponibilité la nuit (95 % des commandes satisfaites en moyenne, mais seulement 20 % dans la nuit du samedi au dimanche, question de sécurité).

Les taxis parisiens sont également opposés à l'ouverture de Roissy aux taxis du Val-d'Oise (moins de courses donc plus de taxis en attente) et à l'intégration des taxis des départements de l'Essonne, du Val-d'Oise ou des Yvelines dans la zone parisienne.

L'exemple de grandes villes étrangères comme Londres ou New-York est souvent avancé pour stigmatiser la faiblesse du nombre de taxis disponibles à Paris et dans les aéroports à certaines heures.

Mais dans ces villes, le doublement ou triplement du nombre des taxis s'est accompagné d'une politique stricte de limitation de la circulation des autres véhicules, au moins dans la partie centrale.

#### **4.3.2 Le développement des véhicules électriques**

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

Le mode de fonctionnement actuel de ces « transports à la demande » se prête en effet à l'utilisation de véhicules électriques, avec des trajets limités et des temps d'attente favorisant la recharge des batteries.

Au-delà de l'installation de bornes de recharge, le développement de l'usage de véhicules électriques suppose des dispositions dérogatoires dans la réglementation applicable aux taxis, au niveau de la capacité minimale exigée pour le coffre de ces véhicules (réduite du fait de la présence des batteries), et de l'obligation d'accepter les courses longue distance, compte-tenu de leur autonomie de base.

#### **4.3.3 L'adaptation des taxis aux PMR**

Pour les personnes à mobilité réduite (PMR), les taxis constituent un mode privilégié d'accès aux aéroports.

Se pose dès lors la question de la généralisation de leur mise en accessibilité, à l'instar des taxis londonien qui sont tous accessibles.

Actuellement, aucun texte n'oblige les taxis à rendre leurs véhicules accessibles, cela relève du choix individuel de l'entrepreneur. Après avoir reçu, pendant une année, des subventions de la Ville de Paris et du Conseil Régional pour rendre accessible certains véhicules, la G7 a poursuivi, en interne, cette politique en allouant une aide de 25.000 euros à ses adhérents souhaitant adapter leur taxi.

La rareté des véhicules équipés a un impact financier pour les personnes concernées, du fait d'un allongement du temps d'approche<sup>80</sup>. Et la difficulté est la même à l'aéroport.

Pour accroître le nombre de taxis accessibles pour les PMR, la Préfecture de Police réserve 20 % des nouvelles licences attribuées chaque année aux véhicules adaptés.

Une autre option consisterait à opter pour des véhicules adaptés dès la construction, selon le principe des « blacks cabs » de Londres. Mais même si ce type de véhicule est désormais commercialisé en France, ils sont très onéreux à l'achat, assez polluants et peu confortables. Enfin, leur accessibilité répond aux normes anglaises, bien moins contraignantes que les normes françaises (assise face à la route, hauteur de 1,40 mètres, rampe spécifique...).

Améliorer l'accessibilité des taxis aux PMR, c'est aussi améliorer, pour ces personnes, l'accessibilité terrestre aux aéroports.



---

<sup>80</sup> Probabilité moindre d'avoir un véhicule adapté dans un rayon proche de son domicile.





## Conclusion : Du rôle de la Région Ile-de-France

Bien que les plateformes aéroportuaires franciliennes aient, au travers de l'accueil des passagers aériens, un fort impact sur l'économie et l'emploi en Ile-de-France, la question de leur accessibilité ne concerne pas seulement les infrastructures dédiées aux passagers aériens, mais doit obligatoirement faire l'objet d'un **traitement global** prenant en compte :

- Le **développement des transports en commun** ;
- Les **infrastructures routières** desservant les plateformes aéroportuaires ;
- Les **incidences économiques** d'une meilleure accessibilité terrestre ;
- Le **transport des marchandises**, qu'il s'agisse du fret aérien ou de l'approvisionnement des sites d'Orly ou de Roissy-CDG ;
- Les **taxis** et les autres modes de transports dédiés, du deux-roues à l'autocar ;
- Les **plans de déplacement interentreprises** (PDIE) qui peuvent être proposés aux salariés des différents sites ;
- L'**impact environnemental** des infrastructures, en termes de nuisances sonores mais également d'empreinte carbone.

Autant de domaines dans lesquels les décisions et positions de l'exécutif régional peuvent jouer un rôle.

Au-delà des grandes orientations en matière de construction de nouvelles infrastructures de transports en commun du Nouveau Grand Paris (NGP), à la définition desquelles il a contribué avec l'Etat et la Société du Grand Paris, le Conseil régional d'Ile-de-France peut, directement ou au travers du STIF, agir sur :

- La création au sein des plateformes aéroportuaires et sur les voies permettant d'y accéder, de lignes de bus en sites propres dans le cadre de la politique régionale visant à favoriser les transports en commun et les modes « actif » ;
- La mise en œuvre, au sein de territoires incluant les aéroports, de politiques de mobilité 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...), dans le cadre de coopérations intercommunales, d'Autorités Organisatrices de Proximité (AOP) et d'Agences de mobilité ;
- Le développement, dans le cadre des objectifs du PDUIF<sup>81</sup>, de Plans de Déplacement en Entreprise (voire inter-entreprises) ;
- L'adaptation des transports en commun existant ou à venir aux nécessités de la desserte des aéroports, avec un renforcement des capacités en heures de pointe et une amélioration de l'information sur l'offre intermodale et les horaires ;
- La mise en service de rames aménagées spécifiquement pour accueillir des voyageurs avec bagages ;
- Le développement et le renforcement des intermodalités au niveau des plateformes aéroportuaires, notamment entre le réseau TGV et l'avion ;
- La recherche de solutions pour une alternative au transport routier assurant la continuité du fret aérien.

Car c'est en inscrivant son action dans le cadre d'une stratégie globale d'aménagement, prenant en compte les différents enjeux humains, environnementaux, économiques, sociaux et spatiaux des plateformes aéroportuaires franciliennes, que le Conseil régional pourra agir

---

<sup>81</sup> *Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France*

sur les comportements des usagers, voyageurs aériens ou salariés, afin que le mode individuel ne soit plus celui le plus utilisé pour accéder à ces équipements.

**Et contribuer ainsi à une meilleure desserte des aéroports franciliens.**

## Liste des personnes et organismes rencontrés

par la Commission des transports  
dans le cadre de son rapport  
sur l'amélioration de l'accessibilité terrestre aux aéroports franciliens.

Le rapporteur et les membres de la commission des transports adressent leurs très vifs remerciements aux personnalités et organismes qui ont bien voulu apporter leur contribution à la préparation du présent rapport au cours d'auditions ou d'entretiens :

### **Institut d'Aménagements Urbains d'Ile-de-France - 12 avril 2012 :**

- M. Alain Meyère, directeur des transports,
- Mme Danièle Navarre, chargée d'études.

### **Aéroports de Paris - 22 mai 2012 :**

- M. Bruno Maingon, Adjoint au directeur, délégation de l'aménagement et des programmes.

### **Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Paris Ile-de-France - 13 juin 2012 :**

- M. Bernard Irion, vice-président de la commission de l'aménagement et du développement économique,
- Mme Cécile Cabanes, responsable du département aménagement et transports, Direction des Politiques Territoriales et de l'Attractivité,
- Et M. Théo Fort Jacques, chargé d'études transports-mobilité,

### **G7 entreprise de taxis - 27 juin 2012 :**

- M. Serge Metz, PDG
- et M. Christophe Lévêque, directeur flottes et services.

### **Réseau Ferré de France : Projet de gare de TGV à Orly, Interconnexion Sud des LGV - 3 juillet 2012 :**

- M. Vincent Desvignes, Chef de service des Etudes de Développement
- et M. François Guliana, chargé de projet.

### **Air France Développement. Durable - 11 juillet 2012 :**

- Mme Sophie Virapin, déléguée au Développement durable
- et M. Thierry Gauthier, directeur.

### **Chambre de Commerce et d'Industrie Versailles Val-d'Oise : PDIEs sur Roissy et Orly - 11 juillet 2012 :**

- M. Frédéric Verhnes, président de la CCI Versailles / Val-d'Oise
- et Mme Anna Pautard, chargée de mission.

### **Syndicat des Transports d'Ile-de-France - 17 octobre 2012 :**

- M. Olivier Nalin, directeur du développement, des affaires économiques et tarifaires.

**Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France - 29 novembre 2012 :**

- M. Éric Tanays, directeur régional et interdépartemental adjoint, directeur des routes Ile-de-France,
- Et M. Christophe Husser, chef du département ingénierie Est.

**MEDEF IDF - 16 janvier 2013 :**

- M. Jérôme DUBUS, délégué général.

**PHG Conseil - 17 janv. 2013 :**

- M. Pierre- Henri Gourgeon.

**Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) - 20 février 2013 :**

- M. Arnaud Hary Directeur des concessions et du développement durable.

**UNIBAIL - RODAMCO et ADP - 19 mars 2013 :**

- Mme Sophie Clech, Directrice de programmes Grands Projets Urbains chez Unibail-Rodamco,
- M. Olivier Bossard, Directeur groupe du développement d'Unibail-Rodamco,
- M. François Cangardel, Directeur immobilier d'Aéroports de Paris,
- M. Hubert Fontanel Directeur immobilier adjoint d'Aéroports de Paris.

**ACADIE - 20 mars 13 :**

- M. Daniel BEHAR, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris (Université Paris-Est Créteil Val-de-Marne).

**DRIEA : CDG-Express - 10 avril 2013 :**

- M. Jean-Claude RUYSSCHAERT, directeur régional,
- M. Michel Lamalle, directeur adjoint transports sécurité défense.

## Liste des sigles

|          |                                                                                                                       |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ACARE    | : Advisory Council for Aeronautics Research in <i>Europe</i>                                                          |
| ADOR     | : Association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis                                                    |
| ADP      | : Aéroports de Paris                                                                                                  |
| AOT      | : Autorité organisatrice des transports                                                                               |
| ARC      | : Airoports Regions Conference,<br>Association de collectivités territoriales concernées par des aéroports en Europe. |
| BAA      | : British airports authority                                                                                          |
| BAU      | : Bande d'arrêt d'urgence                                                                                             |
| BHNS     | : Bus à haut niveau de service                                                                                        |
| BOUSSOLE | : Bougeons Solidaire (Plan de déplacements d'entreprises) d'Air France                                                |
| BPE      | : Boulevard périphérique extérieur                                                                                    |
| CCI      | : Chambres de commerce et d'industrie                                                                                 |
| CDG      | : Charles-de-Gaulle                                                                                                   |
| CDGVAL   | : Charles De Gaulle VAL, navette gratuite reliant les différents terminaux                                            |
| CDT      | : Contrat de développement territorial                                                                                |
| CIF      | : Courriers de l'Île-de-France (compagnie de bus)                                                                     |
| COV      | : Composés organiques volatils                                                                                        |
| CRT      | : Comité Régional du Tourisme                                                                                         |
| DIRIF    | : Direction des routes Île-de-France                                                                                  |
| DREIA    | : Direction régionale et interdépartementale de l'équipement<br>et de l'aménagement                                   |
| EPA      | : Établissement public d'aménagement                                                                                  |
| EPIC     | : Établissement public à caractère industriel et commercial                                                           |
| GES      | : Gaz à effet de serre                                                                                                |
| GIE      | : Groupement d'intérêt économique                                                                                     |
| HC       | : Hydrocarbures imbrûlés                                                                                              |
| IATA     | : International Air Transport Association                                                                             |
| IAUIDF   | : Institut d'aménagement et d'urbanisme Ile-de-France                                                                 |
| INSEE    | : Institut national de la statistique et des études économiques                                                       |
| LGV      | : Ligne à grande vitesse                                                                                              |
| LOTI     | : Loi d'orientation des transports intérieurs                                                                         |
| LTO      | : Landing-Take off (atterrissage – décollage)                                                                         |
| NGP      | : Nouveau Grand Paris                                                                                                 |
| MAE      | : Musée de l'Air et de l'Espace (Le Bourget)                                                                          |

|          |                                                                        |
|----------|------------------------------------------------------------------------|
| MEDEF    | : Mouvement des entreprises de France                                  |
| MIN      | : Marché d'intérêt national                                            |
| NOx      | : Oxydes d'Azote intervenant dans l'effet de serre                     |
| OPTILE   | : Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France          |
| PDE      | : Plan de déplacements entreprise                                      |
| PDIE     | : Plan de déplacements inter-entreprises                               |
| PDUIF    | : Plan de déplacements urbains d'Ile de France                         |
| PEB      | : Plan d'exposition au bruit                                           |
| PGS      | : Plan de gêne sonore                                                  |
| PIB      | : Produit intérieur brut                                               |
| PIC      | : Plateforme Industrielle Courrier                                     |
| PIEX     | : Parc international des expositions de Villepinte                     |
| PMR      | : Personne à mobilité réduite                                          |
| PMV      | : Panneaux à message variable                                          |
| POCL     | : Projet de ligne à grande vitesse Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon |
| PPA      | : Plan de protection de l'atmosphère                                   |
| PPP      | : Partenariat public - privé                                           |
| RATP     | : Régie autonome des transports parisiens                              |
| RFF      | : Réseau ferré de France                                               |
| RN       | : Route nationale                                                      |
| SANEF    | : Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France              |
| SDRIF    | : Schéma directeur de la région Ile-de-France                          |
| SHON     | : Surface hors œuvre nette                                             |
| SMTCO    | : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise                   |
| SNCF     | : Société national des chemins de fer français                         |
| STIF     | : Syndicat des transports d'Ile-de-France                              |
| TCSP     | : Transport en commun en site propre                                   |
| TGV      | : Train à grande vitesse                                               |
| TRA      | : Transports Rapides Automobiles, compagnie du groupe Véolia           |
| Transdev | : un des leaders mondiaux des transports publics                       |
| VEA      | : navette Val d'Europe Airports du groupe Transdev                     |
| ZAC      | : Zone d'aménagement concerté                                          |
| ZAE      | : Zone d'activité économique                                           |