

Améliorer l'accessibilité terrestre des aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle et d'Orly

À 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.

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

- Points de passage obligés pour les passagers aériens, touristes ou voyageurs d'affaire ;
- Pôles économiques importants, initialement en lien avec le transport aérien, aujourd'hui fenêtres ouvertes sur le commerce international ;
- Lieux de travail pour des milliers de Franciliens ;
- Sources de nuisances :

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 aéroport-

tuaires ou aux collectivités territoriales dans un contexte de forte concurrence entre les grandes plateformes aéroportuaires européennes et mondiales. 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 transport en commun à l'aéroport.

Cela se traduit par une amélioration de l'accessibilité aux aéroports internationaux qui voient leur desserte en transport 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 économique, social et environnemental de la Région Île-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.

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 Île-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).

Les propositions du CESER

1. Création de liaisons directes et dédiées entre les aéroports et le centre de Paris ; elles devront être rapides, fiables, sûres et fréquentes avec des rames adaptées aux bagages. Le Ceser soutient à ce titre la relance du projet CDG Express ;
2. Amélioration des inter-modalités (air - transports en commun ferrés et routiers) qui doivent être conçues pour créer du lien entre les plateformes et les territoires environnants, mais également contribuer au renforcement des interconnexions avions-TGV, avec notamment la création d'une gare TGV à Orly ;
3. Mise en place, sur l'autoroute A1 dans le sens Roissy - Paris Porte de la Chapelle, d'une voie dédiée aux taxis et aux véhicules de transports en commun et bénéficiant d'une insertion privilégiée sur le boulevard périphérique extérieur. Le Ceser souhaite que cette mesure s'accompagne d'une étude d'impact identifiant les autres catégories de véhicules (électriques, covoiturage) qui pourraient en bénéficier ;
4. Prise en compte de la situation des salariés et des riverains des plateformes aéroportuaires dans les projets d'aménagement, avec la mise en place d'une instance locale de gouvernance (sous la forme d'une « autorité organisatrice de proximité » ou encore d'une « agence de mobilité ») et l'encouragement des plans de déplacements en entreprise (PDE) ou inter-entreprises (PDIE) ;
5. Intégration des nouveaux modes de transport (de type motos-taxis, taxis partagés, navettes aéroportuaires, Autolib...) au niveau des plateformes aéroportuaires et le développement des véhicules électriques grâce à un renforcement de leur accessibilité (mise en place de bornes de recharge et d'une tarification de stationnement adaptée et attractive).

Le Ceser considère, enfin, que la recherche d'une meilleure accessibilité terrestre aux plateformes aéroportuaires doit prendre en considération la réduction attendue des nuisances environnementales subies par les riverains.