

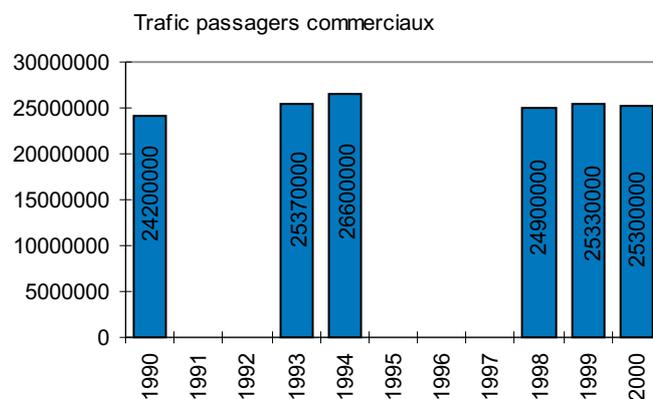
Situation, trafic et emploi

Situation

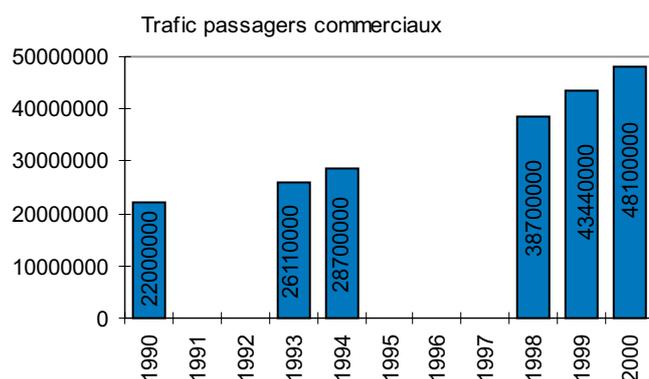


## AÉROPORTS PARISIENS

### Le trafic à Orly



### Le trafic à Roissy-Charles de Gaulle



On peut constater que depuis 10 ans, le trafic passagers est resté stable sur Orly alors qu'il a plus que doublé sur Roissy- Charles de Gaulle.

### L'emploi

Le nombre de salariés travaillant sur les plates-formes se répartit comme suit :

- CDG : 53 500 emplois, soit 1,23 emploi pour 1000 passagers(1). En 1994, il y avait 43 000 emplois, ce qui représentait 1,65 emploi pour 1000 passagers.
- Orly : 29 710 en 1994, soit à l'époque 1,17 emploi pour 1000 passagers.

(1) Source : rapport du CNT, données 1997.

## AÉROPORTS PARISIENS

### Le stationnement

La capacité des parcs de stationnement à Roissy-Charles de Gaulle



	Proximité	Autres
<b>Aérogare 1</b> P.1 couvert P. réduit	2693	1750
<b>Aérogare 2</b> P.1 couvert P. AB couvert Parc F-TGV couvert Parc gardé P. CD couvert Parc tarif réduit (non couvert)	2693 3870 3235 438 2452	1250
<b>Aérogare T9</b> Parc T9 Parc X tarif réduit (non couvert)		782 1250
<b>Total</b>	<b>15 381</b>	<b>5032</b>
<b>Total général</b>		<b>20 413</b>

	Proximité	Autres
<b>Orly Sud</b> P.1 couvert P3 P. réduit	1549 1100	1765
<b>Orly Ouest</b> P.0 P.2	4833 3014	
<b>Total</b>	<b>10 546</b>	1765
<b>Total général</b>		<b>12 311</b>



La capacité des parcs de stationnement à Orly, soit 0,49 place pour 1000 voyageurs.

### L'offre de transport public

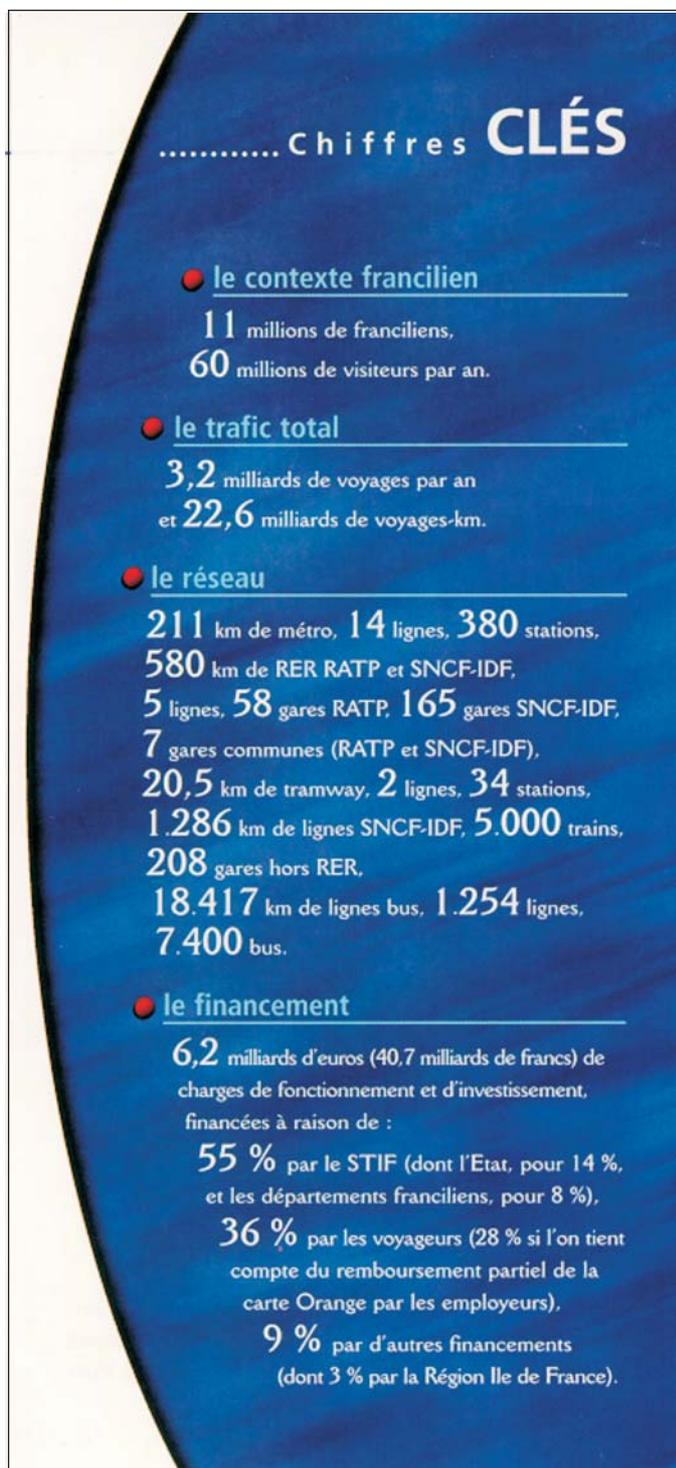
#### L'Île de France, un cas à part

Les transports publics de la région parisienne ont une autorité organisatrice : le STIF, Syndicat des Transports d'Île de France. Sa compétence embrasse toute l'Île de France, à savoir un français sur cinq. La RATP, la SNCF et quatre-vingt-seize entreprises privées affiliées à OPTILE (bus Île-de-France) y produisent 45 % des kilomètres parcourus par l'ensemble des transports publics français.

#### Le STIF : une autorité organisatrice particulière...

Le Syndicat des Transports d'Île de France (STIF) est l'autorité organisatrice de l'agglomération parisienne depuis 1959. Par rapport aux villes de province, son statut juridique est particulier, dans la mesure où l'Etat y joue un grand rôle. Son conseil d'administration est en effet composé de représentants de l'État, de la Région, de Paris et des départements d'Île-de-France. C'est la réforme introduite par la loi du 13/12/2000 (SRU), qui permet à la Région de faire partie du conseil d'administration.

Les attributions du STIF consistent à coordonner les activités de la RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens), de la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) - 90 % du trafic à elles deux - et des entreprises privées qui interviennent en périphérie. Il fixe les tarifs, gère le système de la carte orange et la contribution fiscale des entreprises au transport public, le versement transport.



## AÉROPORTS PARISIENS

Le STIF a également pour mission de mettre en œuvre les politiques d'investissements lourds, dont le financement est assuré en partie par les collectivités composant le STIF et en partie par l'État (voir encart p. 5).

Bien que territoire d'exception, l'Île-de-France devait élaborer un Plan de Déplacements Urbains (PDU). La loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) spécifie bien (art 46) que les articles 28 et 28-1 de cette loi s'appliquent à la région Ile-de-France qui doit ainsi établir son PDU en prenant en compte les mêmes six orientations que dans les PDU de province.

### Transporteurs et caractéristiques du service

#### La desserte d'Orly

La distance d'Orly au centre de Paris est de 15 km.

#### Les sites propres

	<b>Orly-Val + RER B</b>	<b>Orly Rail (RER C + Navette ADP)</b>
Opérateur	RATP	SNCF
Itinéraire	Paris-Antony-Orly	Austerlitz - Orly
Amplitude en semaine	6h00 à 23h00	5h45 à 23h10
Fréquence	15 à 7 (4 à 8')	4 à 2 (15 à 30')
Durée du trajet	30'	35'
Tarif aller simple	57 f.	33,5 f.
Part de marché	13%	2%

#### Les liaisons bus

	<b>Cars Air France</b>	<b>Orly Bus</b>	<b>Jet Bus</b>	<b>Bus 183</b>
Opérateur	Air france	RATP		RATP
Itinéraire	Invalides-Mtparnasse -A 6-Orly	Denfert-Rochereau A 6-Orly	Métro ligne 7- tramway-Orly	P. de Choisy -Orly
Amplitude en semaine	6h00-23h00	6h00-23h05	6h00-22h15	
Fréquence	5/h. (12')	5/h. (12')	4 à 5/h. (15 à 12')	
Durée du trajet	30'	25'	15'*	60'
Tarif aller simple	45 f.	35 f.	26,50	
Part de marché	7%	6%	1% f.	-

\* La ligne rejoint le terminus de la ligne 7 du métro.  
Il faut donc ajouter quelques minutes supplémentaires et une correspondance pour atteindre Paris

Source : ADP

## AÉROPORTS PARISIENS

### La desserte de Roissy

La distance de Roissy au centre de Paris est de 25 km.

#### La liaison ferroviaire

	<b>RER B</b>
Opérateur	SNCF
Itinéraire	Paris-Gare du Nord-Roissy1 et 2
Amplitude en semaine	5h00 à 0h15
Fréquence	4/h (15'), jusqu'à 2 toutes les 15' en pointe
Durée du trajet	30'
Tarif aller simple	49 f.
Part de marché	18%

#### Les liaisons bus

	<b>Cars Air France</b>	<b>Cars Air France</b>	<b>Roissy Bus</b>
Opérateur	Air france	Air France	RATP
Itinéraire	Étoile-Porte Maillot-Roissy	Montparnasse-Gare de Lyon-Roissy	Place de l'opéra- Roissy 1, 2 etT9
Amplitude en semaine	6h00-23h00	7h00-21h30	6h00-23h05
Fréquence	6/h. (10')	2/h. (30')	3 à 4/h. (15 à 20')
Durée du trajet	40'	50'	50'
Tarif aller simple	65 f.	75f.	48 f
Part de marché	9%		3% f.

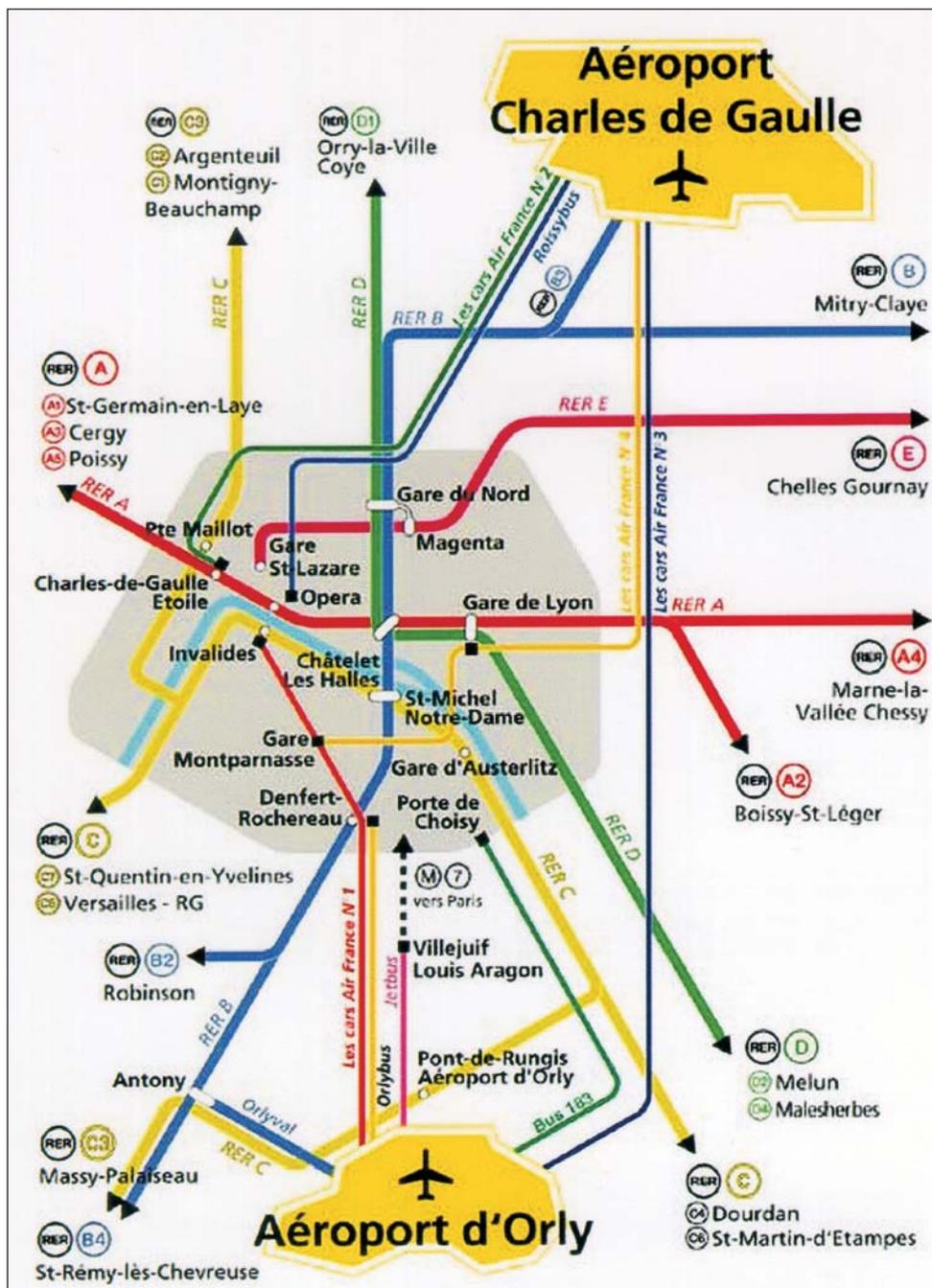
Les parts de marché  
sur Roissy

SNCF train RER B	18%
RATP Roissy Bus	4%
Cars Air France	9%
<i>Total bus</i>	<i>13%</i>
<b>Total transport public</b>	<b>31%</b>
Taxi	31%
Voiture accompagnée	18%
Voiture stationnée	14%
<b>Total voiture particulière</b>	<b>32%</b>
Autre	6%

Source : ADP  
(les 3 tableaux)

## AÉROPORTS PARISIENS

### La desserte des deux aéroports par transport en commun



Source : site internet ADP

### **Les perspectives d'évolution de l'offre de transport et de la desserte**

*Dans la relation des projets ci-après, on ne prend aucunement en compte l'incidence du troisième aéroport du Grand Bassin Parisien.*

#### **Roissy : le projet CDG Express**

Ce projet est porté par le GIE CDG Express constitué par la SNCF, RFF et ADP. Cette contribution "spontanée" n'est en réalité pas inscrite au contrat de plan et n'est pas encore prise en compte par le STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports, même si le CESR s'est prononcé favorablement en début d'année 2001.

Le projet se justifie aux yeux de ses promoteurs par l'incapacité qu'aura à terme la ligne B du RER d'assurer la desserte de Roissy dans de bonnes conditions de sécurité, de régularité et de facilité. Le meilleur temps de parcours actuel de Roissy à Paris est pourtant celui du RER (30'), qui propose un intervalle de 15' (jusqu'à 8' en heure de pointe).

CDG Express aurait la particularité de s'autofinancer grâce aux recettes prélevées auprès des usagers, moyennant un tarif compris entre 100 et 150 F, et pour une fréquence d'un train toutes les 15' et un temps de parcours de 20'. Cette liaison directe permettrait également d'assurer l'enregistrement des bagages, bénéficierait d'un quai dédié en Gare de l'Est...

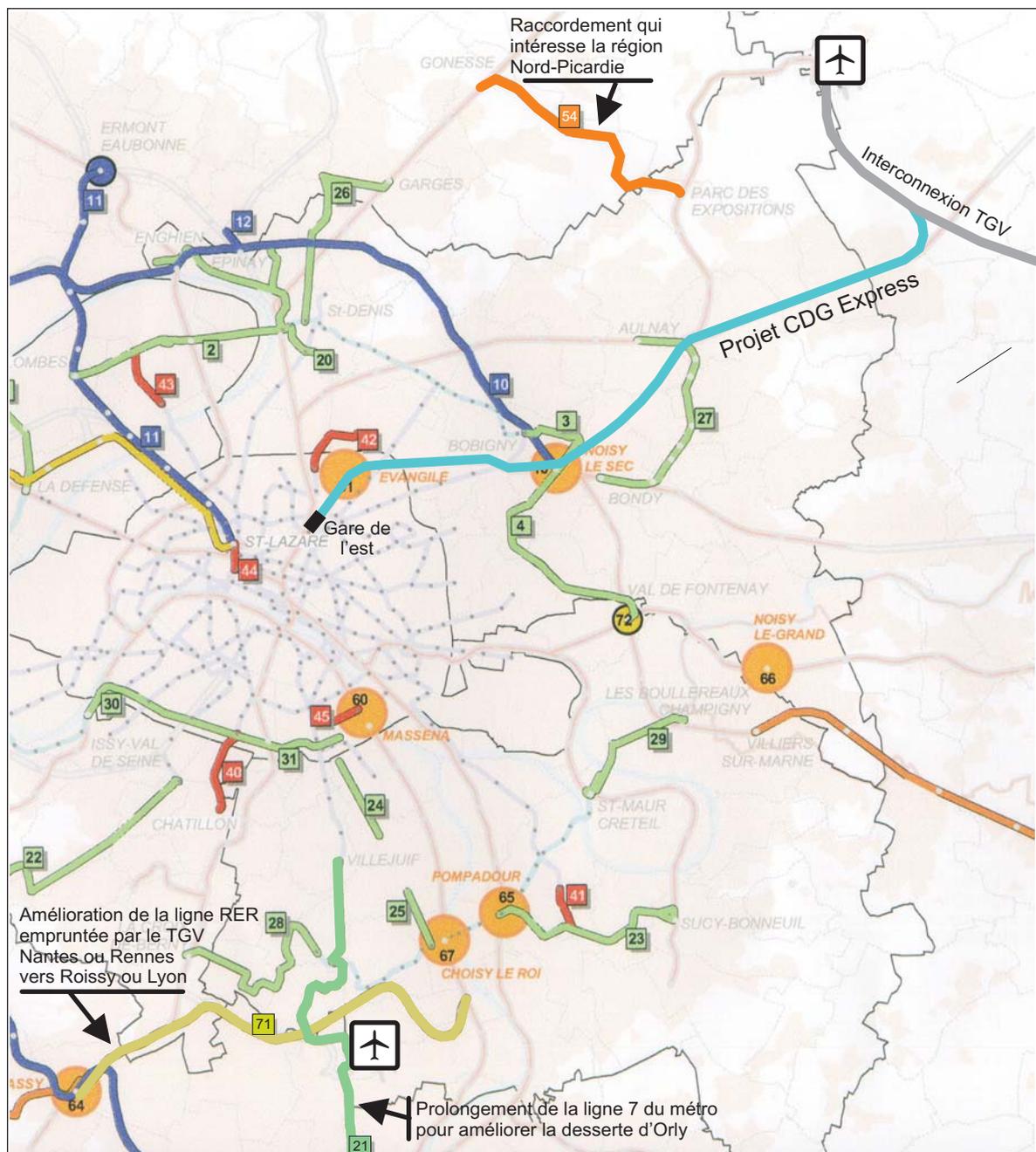
Le projet - estimé à environ 4 Milliards de Francs - utiliserait au départ de Paris les lignes Paris- Est avant de bifurquer vers Roissy à Noisy-le-Sec en utilisant alors une ligne nouvelle sur 14 km, en grande partie souterraine (10,8 km). Dans l'ensemble de l'économie du projet, les références aux grandes liaisons ferroviaires dédiées (Londres, Stockholm, Oslo...) sont évidentes.

Si ce projet est présenté comme n'engageant pas de financements publics, il consomme cependant des sillons sur les lignes au départ de la Gare de l'Est, amputant d'autant les possibilités de développement de ce secteur ferroviaire. De plus, on peut envisager que cette nouvelle liaison prendra du trafic au RER B, accroissant ainsi les charges de compensation du STIF.

*La liaison entre les RER B et D par le barreau dit de Gonesse intéresse en revanche la région Picardie. Elle permettrait en effet de relier par le réseau SNCF Roissy au réseau Nord (Creil, Amiens...). Cette liaison est inscrite en études au contrat Etat / Région.*

## AÉROPORTS PARISIENS

### Les infrastructures de transport en commun du Contrat de Plan



Source : STP - DI 2000 - CRIF 2000

	Rocade tramway et maillage du réseau Tramway/TCSF
	Tangentielles
	Lignes de métro
	Desserte des pôles
	Grands pôles intermodaux
	Liaisons interrégionales

### Orly

La desserte principale de ce site est constituée du Val connecté au RER à Antony et il n'est actuellement pas prévu de la faire évoluer.

Sur cet aéroport, il n'existe pas de projet ayant pour vocation principale la desserte de l'aéroport mais certains projets sont cependant de nature à améliorer et diversifier la desserte des aéroports.

- Inscrit au CPER, le projet de tramway de **Villejuif** (terminus ligne de métro n°7) à **Juvisy** (RER C, D) par la **RN7** devrait permettre de desservir une des aéroports ainsi que des zones techniques. Le schéma de principe est en préparation, il sera soumis au conseil d'administration du STIF au début 2002.

- Il y a également un projet inscrit au CPER relatif au TGV utilisant des sections du RER C. La SNCF et RFF réfléchissent aux possibilités de faciliter la liaison Massy - Orly, avec cependant une rupture de charge, sur la base du projet Massy - Valenton (interconnexion TGV - RER C). Mais la SNCF et RFF ne sont pas favorables à l'idée d'organiser en TGV la liaison Orly -Roissy.

- Enfin, le renforcement du barreau du RER C partagé avec le TGV sur Pont-de-Rungis - Orly donne lieu à des réflexions, sans qu'il y ait de projet inscrit.