



## LA LIAISON PARIS / ROISSY CDG

état des lieux de la desserte actuelle  
et enjeux de son amélioration

## RÉSUMÉ DE LA PARTIE 1

Avec ses 48 millions de passagers annuels en 2002, l'aéroport Roissy CDG est aujourd'hui le deuxième aéroport européen après Londres Heathrow et la première porte d'entrée du territoire national. La complémentarité air – rail qui s'y joue de plus en plus, avec l'implantation et le développement de la gare "Aéroport Charles de Gaulle TGV", ainsi que sa desserte par de nombreuses autoroutes, ont favorisé l'émergence d'un grand centre d'échanges européen. Dans cette dynamique, un pôle d'activités majeur pour l'Ile-de-France s'est constitué sur le secteur de Roissy.

Ce secteur engendre vers ou depuis Paris, capitale mondiale du tourisme, un trafic croissant, au sein duquel les déplacements des passagers aériens représentent un volume significatif : ils sont les plus importants d'Europe sur ce type de trajet (centre-ville / aéroport).

En dépit du prolongement de la ligne B du RER jusqu'à la gare "Aéroport Charles de Gaulle 2" et de la mise en service de trains directs, les échanges sur cet axe sont aujourd'hui très largement dominés par la route. La voiture particulière, le taxi ou, dans une moindre mesure le bus, assurent 81 %, soit près de 22 millions des déplacements effectués par les passagers aériens.

Pour faire face à l'accroissement des mobilités, dans l'optique d'un développement durable, les politiques publiques recommandent la diminution du trafic automobile et le développement des transports collectifs. Ces orientations sont prises en considération dans l'évaluation actuelle du Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France. Elles ont présidé à l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains Ile-de-France arrêté en décembre 2000 et du Contrat de plan État - Région 2000-2006.

Selon les termes du Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France, les transports doivent conforter les priorités de l'aménagement en offrant une accessibilité privilégiée aux grands pôles de la région. La réflexion sur l'amélioration de la desserte de Roissy CDG s'inscrit dans ce cadre.

Devant l'importance des déplacements et la nature différente des besoins (desserte des activités économiques et logistiques du secteur de Roissy, déplacements domicile – travail, transport des passagers aériens), il est apparu qu'une solution unique ne permettrait pas de résoudre durablement l'ensemble des problèmes posés.

**RFF, ADP et la SNCF pilotent conjointement la réflexion destinée à mettre en œuvre un transfert modal de la route vers le rail, pour les déplacements des passagers aériens entre Paris et Roissy CDG.**



# 1.1

## l'aéroport Roissy CDG dans son environnement

**S**itué à une vingtaine de kilomètres au Nord Est de Paris, l'aéroport Roissy CDG est le deuxième aéroport européen après Londres Heathrow. Cette forte dimension internationale est à l'origine de l'implantation de nombreuses activités, notamment liées au transport (national et international). En 2002, la plate-forme rassemblait, toutes entreprises confondues, plus de 72 000 emplois. Vecteur de développement local et d'attractivité régionale, elle produit 10 % de la richesse de l'Ile-de-France.

Au-delà des gênes liées à la circulation aérienne ressenties par les riverains, cette situation conduit aussi à une congestion importante du réseau routier.

### → Un aéroport performant

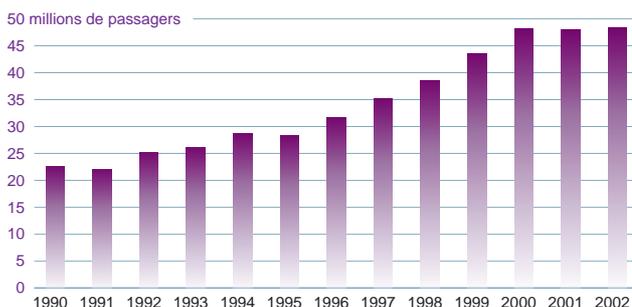
#### ■ UN DÉVELOPPEMENT RAPIDE

Situé à l'intersection de trois départements (Val-d'Oise, Seine-et-Marne et Seine-Saint-Denis), au cœur d'un bassin économique et démographique dynamique, l'aéroport de Roissy CDG s'étend sur 3 200 hectares, soit le double de Londres Heathrow ou de Francfort.

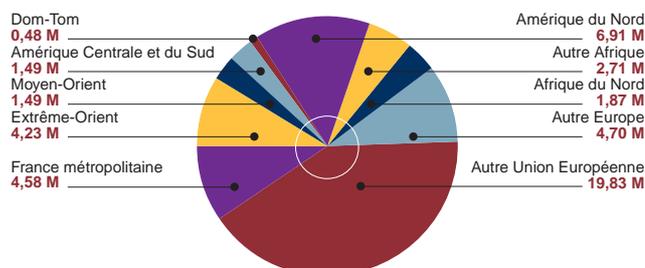
Ouverte en 1974, la plate-forme s'est rapidement développée : ces dix dernières années, le trafic passagers a doublé et le trafic fret a triplé.

**En 2002, Roissy CDG est, après Londres Heathrow, le 2<sup>e</sup> aéroport du monde pour le trafic passagers international :** 60% des passagers sont étrangers. Il constitue avec Orly l'un des premiers systèmes aéroportuaires au monde.

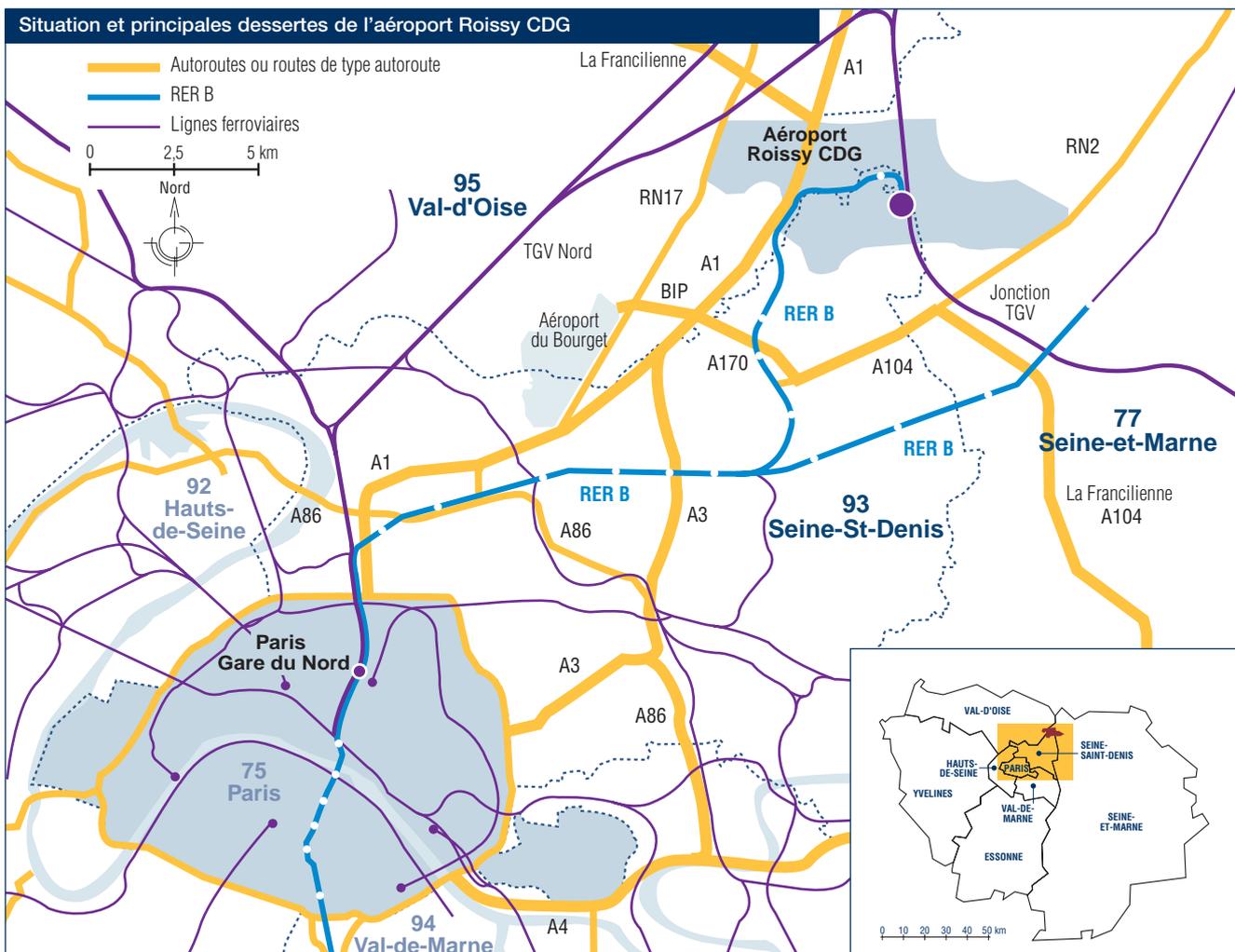
L'évolution du trafic de passagers entre 1990 et 2002 (ADP)



Répartition du trafic par origine/destination en 2002 (millions de passagers) (ADP)



Quatre pistes ont successivement été mises en service, ainsi que trois terminaux (T1, T2 et T3). Parallèlement, de nombreuses infrastructures à vocation industrielle, logistique et tertiaire se sont développées sur la plate-forme, notamment plus de 140 kilomètres de routes et 1 700 chambres d'hôtels.



### ■ UN MODE DE TRANSPORT POUR TOUS

Alors qu'historiquement la part de la clientèle d'affaires était dominante, c'est désormais la clientèle touristique ou de loisirs qui constitue l'essentiel des voyageurs : environ 60 % des passagers prennent l'avion pour un motif personnel.

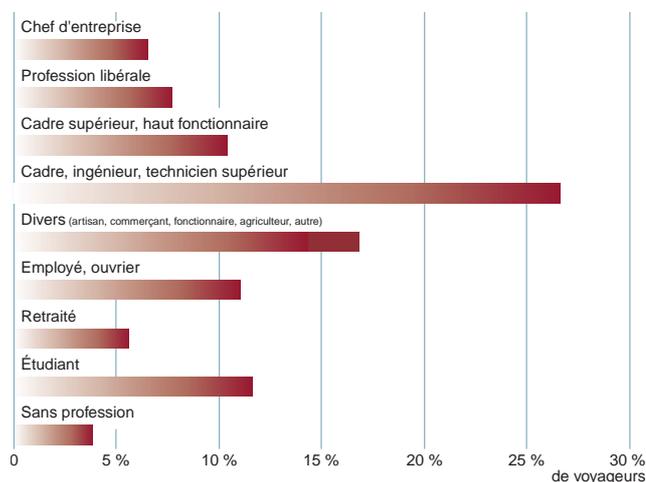
On observe également une baisse relative de la part des voyageurs réguliers (les "frequent flyers" des compagnies qui empruntent l'avion plusieurs fois dans l'année) au profit des clients occasionnels (vols vacances par exemple).

Cette tendance au développement du tourisme de masse, confortée par l'essor des compagnies "low cost" (bas coût) et soutenue par l'effet des "35 heures" en France, est l'expression de la démocratisation du transport aérien. Les enquêtes récentes réalisées par ADP montrent que l'usage de l'avion concerne aujourd'hui une clientèle très variée.

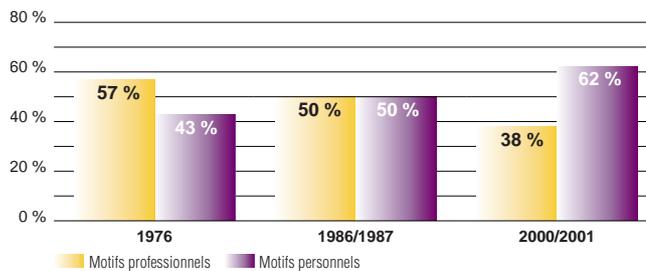


Aujourd'hui la clientèle touristique ou de loisirs constitue la majorité des voyageurs aériens de l'aéroport Roissy CDG.

### La répartition des voyageurs aériens par catégorie socioprofessionnelle (ADP)



### L'évolution des motifs de voyage (ADP)



## ➔ Un rayonnement économique croissant

### ■ UN FORT IMPACT RÉGIONAL

Roissy CDG est la première porte d'entrée aérienne de la France, qui, avec environ 76,5 millions d'arrivées de touristes étrangers en 2001, est le premier pays d'accueil touristique du monde devant l'Espagne (49,5 millions) et les États-Unis (45,5 millions).

Près de dix millions de visiteurs arrivent par avion en Ile-de-France ; ils génèrent au moins 3 milliards d'euros dans l'économie touristique régionale et l'équivalent d'environ 35 000 emplois.

La présence de l'aéroport contribue à la compétitivité de Paris-Ile-de-France, première région d'accueil française pour les investissements étrangers et capitale mondiale des congrès et salons internationaux (Étude IAURIF [35]).



Dans un environnement européen très concurrentiel, la bonne desserte aérienne de l'Ile-de-France est un atout pour l'activité congrès.

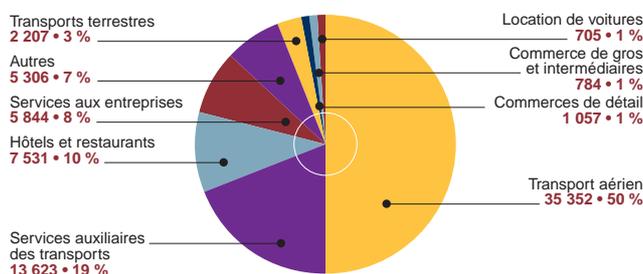
### ■ UN VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT LOCAL ET D'EMPLOI

Le poids de la plate-forme dans l'environnement économique du secteur de Roissy confirme le rôle structurant de l'aéroport et son impact sur le développement du territoire limitrophe. L'emploi en est le premier indicateur.

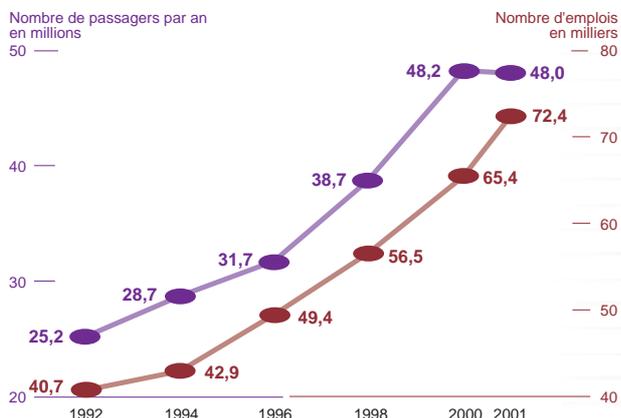
Le développement du trafic s'est accompagné d'une forte croissance des emplois sur l'aéroport, accentuée par l'implantation du siège d'Air France en 1995. Près de 32 000 emplois ont ainsi été créés entre 1992 et 2001 alors que dans le même temps la plate-forme enregistrait une hausse de trafic d'environ 23 millions de passagers.

Avec un taux moyen de croissance des effectifs de près de 7 % ces cinq dernières années, ce sont environ 5 000 emplois supplémentaires qui sont créés chaque année sur l'emprise de la plate-forme. Elle est aujourd'hui, avec 72 000 salariés en 2002, répartis sur près de 700 entreprises, le plus gros pôle d'emploi de la grande couronne d'Ile-de-France.

### La répartition des emplois par secteur d'activité sur la plate-forme de Roissy (ADP)



### L'évolution comparée des effectifs de la plate-forme et du trafic (IAURIF)



Fedex, entreprise de fret implantée sur la plate-forme de Roissy, emploie environ 1150 personnes.

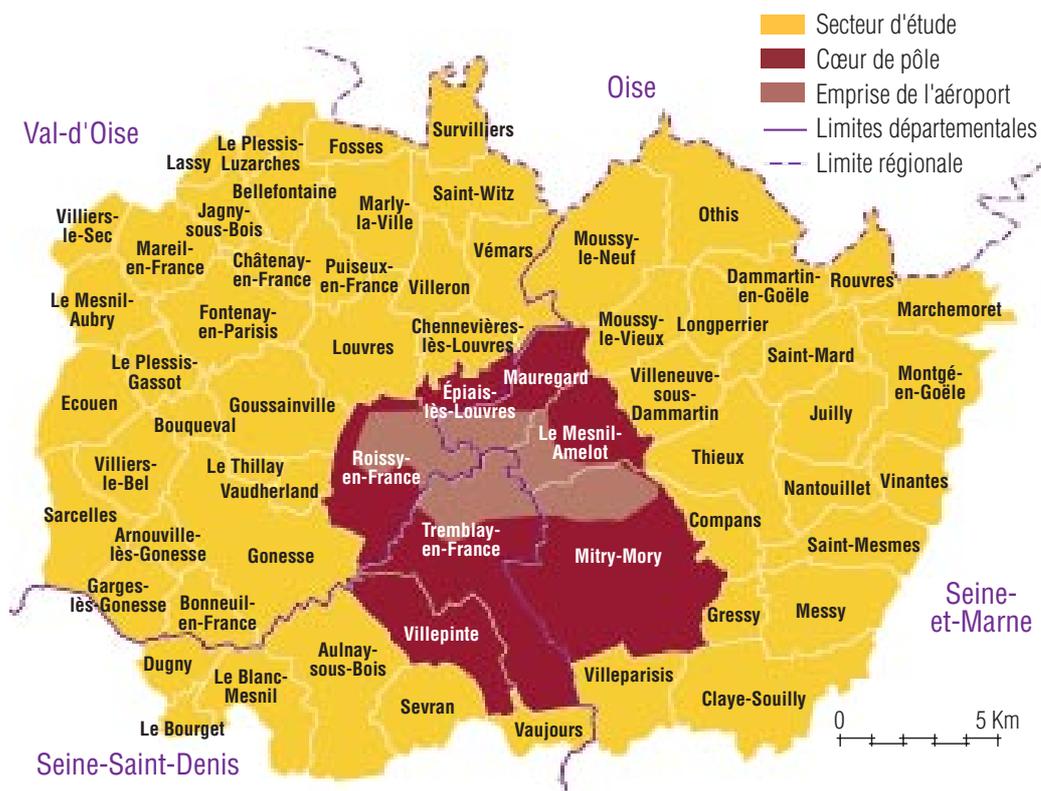
L'essor des activités de la plate-forme de Roissy CDG a contribué au développement et à l'attractivité économique des territoires riverains.

En témoignent la multiplication des zones d'accueil pour les entreprises et l'implantation, sur certaines d'entre elles, d'entreprises étrangères, de sièges sociaux ou d'entreprises fortement orientées à l'export.



Chargement de fret avionné.

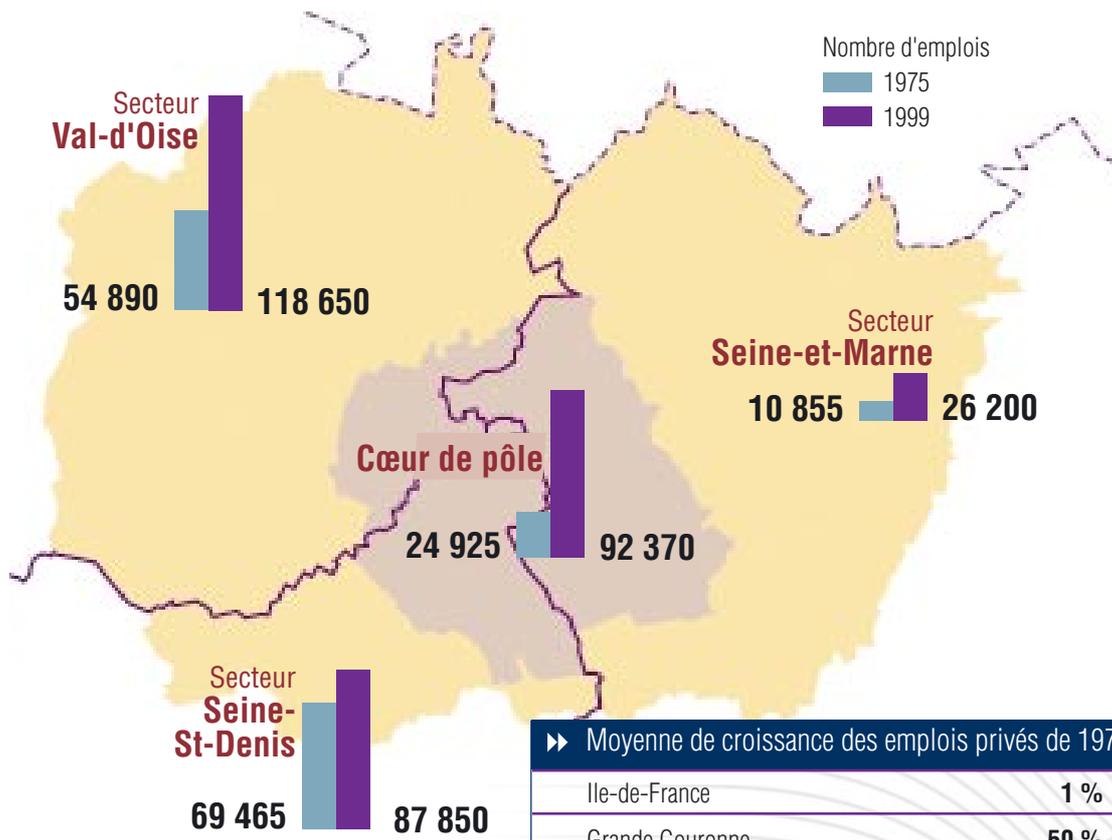
Le secteur d'influence de l'aéroport Roissy CDG (IAURIF)



Parc Garonor à Aulnay.



L'évolution des emplois dans le secteur d'influence de l'aéroport Roissy CDG (IAURIF)



► Moyenne de croissance des emplois privés de 1975 à 1999 :

Ile-de-France	1 %
Grande Couronne	50 %
Ensemble des secteurs d'influence de l'aéroport Roissy CDG	72 %

# 1.2 les infrastructures de transport terrestre autour de l'aéroport

**L**es flux nombreux engendrés par l'activité du secteur de Roissy se cumulent quotidiennement à ceux issus de l'activité locale ou du trafic de transit qui contourne par l'Est la couronne parisienne. Ils cohabitent de plus en plus difficilement sur des réseaux routiers et ferroviaires complexes.

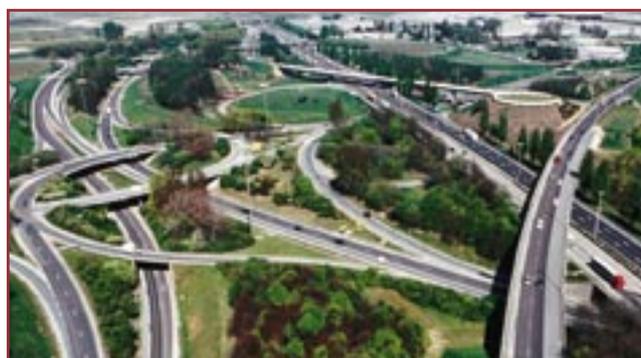
## → Le réseau routier

### ■ UN RÉSEAU DENSE ALIMENTÉ DE NOMBREUSES AUTOROUTES

La desserte routière du secteur de Roissy s'intègre dans un ensemble de voies de différentes natures.

L'autoroute A1, axe Nord-Sud majeur du réseau routier d'Ile-de-France, traverse les zones fortement urbanisées de Seine-Saint-Denis ; elle est également la principale voie d'accès à la plate-forme dont elle traverse l'emprise dans sa partie Ouest. Celle-ci est en outre raccordée, au sud, aux autoroutes A3 au niveau d'Aulnay-sous-Bois et A86 au niveau de La Courneuve. A l'Est, la Francilienne s'y raccroche au niveau de Tremblay-en-France.

Un maillage dense de routes nationales et départementales complète le réseau autoroutier. Ces dernières années, il a fait l'objet d'extensions ponctuelles de capacité (élargissement à 2x3 voies de l'A1 au niveau du Bourget, liaison Cergy-Roissy par la Francilienne). La transformation de la D212 en maillon de la Francilienne et l'élargissement de l'A1 entre Roissy et Saint-Denis sont programmés.



Un maillage dense d'autoroutes, de routes nationales et départementales dessert le secteur de Roissy.

### ■ LES TRAFICS ENGENDRÉS PAR L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE SONT IMPORTANTS

Entre Paris et Roissy CDG, les autoroutes A1 et A3 sont parmi les axes les plus chargés d'Ile-de-France avec des trafics journaliers moyens, tous sens confondus, qui s'échelonnent entre 160 000 et 190 000 véhicules selon les sections (dont environ 20 % de poids lourds).

Ces deux autoroutes se rejoignent entre la Francilienne (A104) et Roissy CDG (au sud de l'aéroport, vers Paris) où elles supportent ensemble un trafic de l'ordre de 220 000 véhicules par jour. On estime qu'environ un tiers de ces véhicules sont à destination ou en provenance de Roissy CDG, dont :

- environ 30 000 véhicules par jour transportant des passagers aériens de ou vers Paris et sa région ;
- environ 30 000 véhicules par jour également pour les déplacements domicile-travail de ou vers la plate-forme ;
- environ 10 000 véhicules par jour pour les visiteurs et les livraisons des 700 entreprises de la plate-forme.

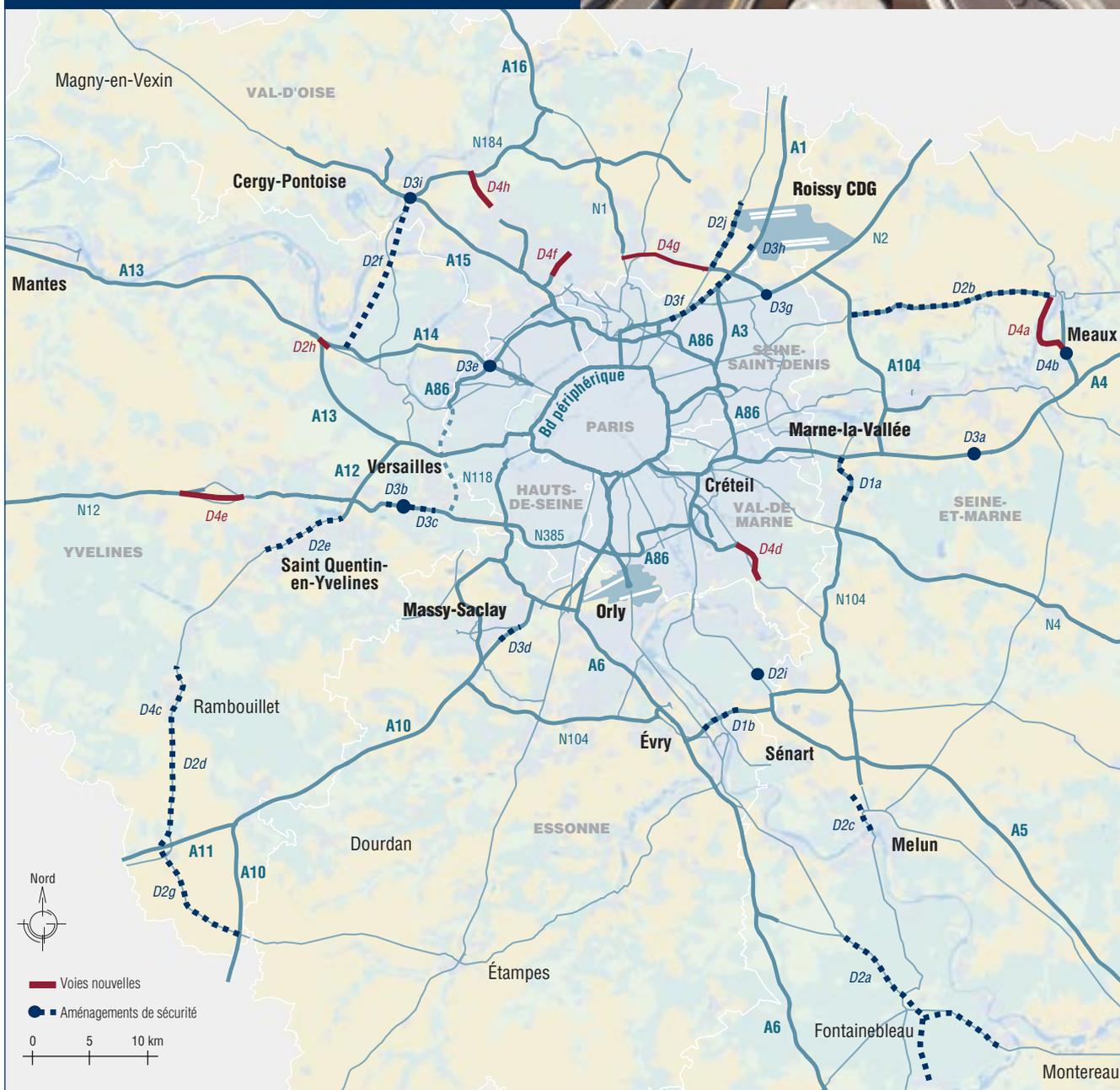


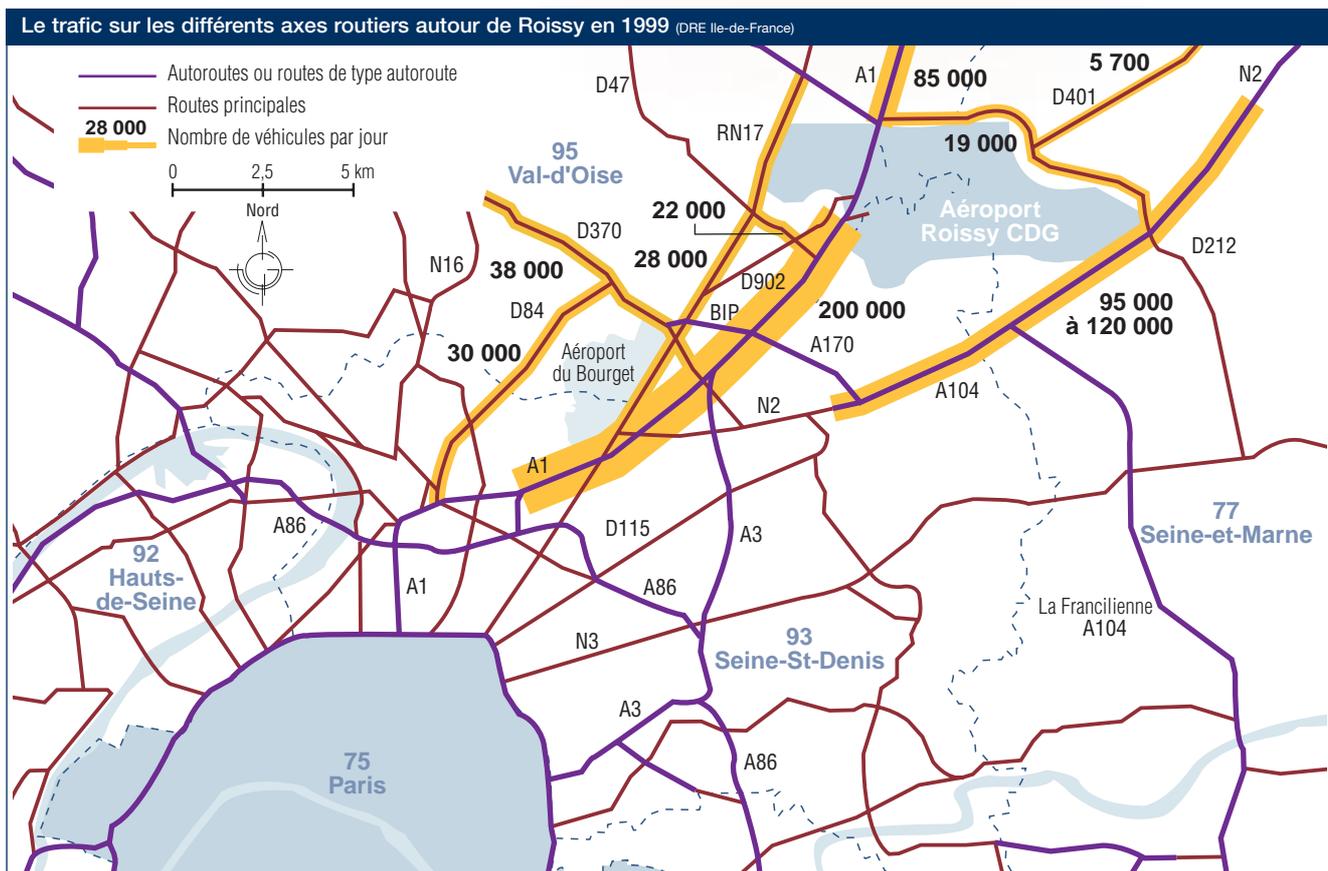
Le trafic routier engendré par la plate-forme représente environ un tiers de la circulation des autoroutes A1 et A3, qui sont, avec l'A86, les autoroutes les plus encombrées d'Ile-de-France.

Voie d'accès au Terminal 2 de l'aéroport Roissy CDG.



**Le réseau routier et les projets inscrits au Contrat de Plan État Région 2000-2006 (DRE - Ile-de-France)**





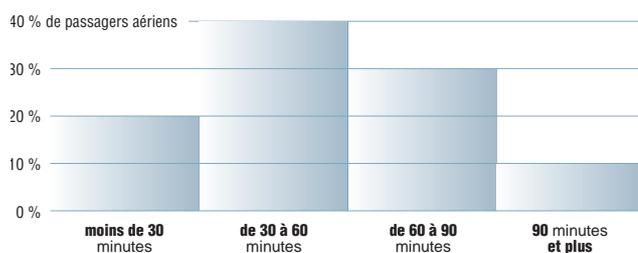
**■ UNE CIRCULATION DENSE ET DIFFICILE SUR LES AUTOROUTES A1 ET A3**

Les embouteillages chroniques tout au long de la journée sont la principale gêne éprouvée par les utilisateurs des autoroutes A1 ou A3.

Entre le centre de Paris et l'aéroport, pourtant proche des portes de la capitale (20 km), le temps de trajet est susceptible d'osciller **entre une demi-heure et plus de deux heures**. Cette contrainte, partagée par tous les utilisateurs de la voirie (voyageurs aériens, Franciliens dans leurs trajets quotidiens ou poids lourds en transit), engendre des conflits d'usage pénalisants pour tous (au premier chef les riverains).

Cette circulation dense contribue à une pollution atmosphérique et sonore ainsi qu'à une accidentologie importantes (plus de 400 accidents corporels sur les autoroutes A1 et A3 en 2002).

**Le temps de trajet routier des passagers aériens entre Paris et Roissy CDG (DRE Ile-de-France)**



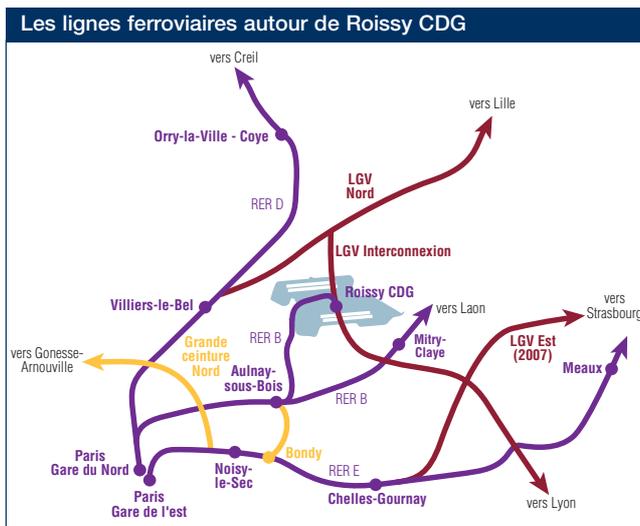
Les autoroutes A1 et A3 cumulent jusqu'à 100 km de bouchons par jour.

## ➔ Le réseau ferroviaire

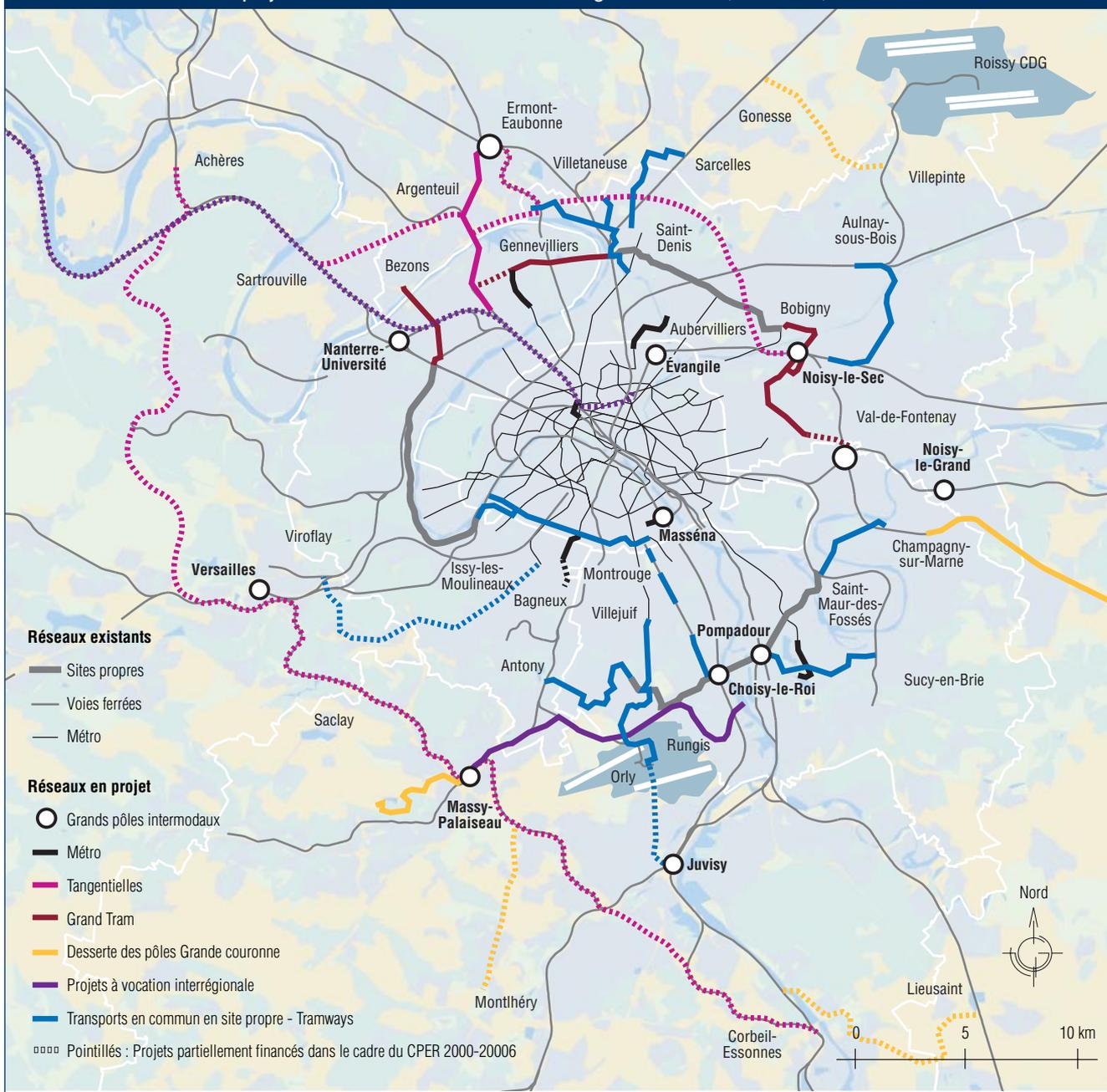
### ■ UN RÉSEAU REMPLISSANT DE MULTIPLES FONCTIONS

Le réseau ferroviaire autour de Roissy CDG s'articule autour de lignes de natures et fonctions multiples, dont :

- **trois lignes radiales** : Paris Est à Noisy-le-Sec, Chelles et Meaux ; Paris Nord à Villiers-le-Bel et Orry-la-Ville ; Paris Nord à Aulnay-sous-Bois, Roissy et Mitry-Claye.
- **deux lignes de rocade** : Bondy Aulnay et la Grande ceinture nord (fret actuellement, puis fret et voyageurs dans le cadre du projet tangentielle Nord),
- **les Lignes à Grande Vitesse**, LGV Nord, LGV interconnexion (et LGV Est en 2007).



Le réseau ferroviaire et les projets inscrits au Contrat de Plan État Région 2000-2006 (DRE Ile-de-France)



## ■ LE RÉSEAU À GRANDE VITESSE (LGV) : UNE ÉTOILE FERROVIAIRE EUROPÉENNE À L'EST DE PARIS

En 1994, l'aéroport Roissy CDG est devenu le point de passage de plusieurs axes ferroviaires avec la mise en service de la ligne d'interconnexion TGV en région Ile-de-France (reliant la LGV Nord Europe à la LGV Sud Est), des gares de Marne-la-Vallée - Chessy et "Aéroport Charles de Gaulle TGV".

Des destinations jusque-là offertes par les seules gares parisiennes du Nord, de Lyon et de Montparnasse sont désormais accessibles depuis la gare "Aéroport Charles de Gaulle TGV" : le TGV vient donc compléter la desserte aérienne internationale. Avec un large éventail de relations nationales et européennes (une cinquantaine de destinations permanentes et saisonnières), cette gare est aujourd'hui le centre d'une étoile ferroviaire libérée des contraintes d'accès des gares parisiennes et des contraintes de correspondance entre ces gares.

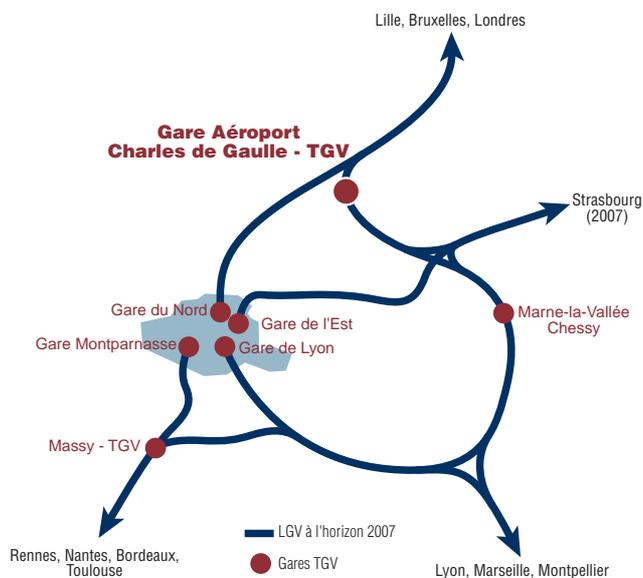
Soutenue par l'attractivité de ce pôle d'échanges, l'activité de la gare ne cesse de croître. Avec la mise en service du TGV Méditerranée, elle atteint aujourd'hui 2,4 millions de voyageurs annuels (dont 65 % en correspondance train - avion).

La ligne d'interconnexion TGV en région Ile-de-France est exclusivement parcourue en 2002 par des trains à grande vitesse (TGV, Thalys, Eurostar), ce qui représente un trafic de 52 trains de voyageurs par jour (deux sens confondus). Avec cinq trains par heure et par sens en heure de pointe, la ligne est encore loin d'être saturée.

*Depuis Roissy CDG, Thalys offre une desserte quotidienne directe pour Bruxelles.*



### Le réseau TGV à l'horizon 2007 au départ de Roissy CDG



### ■ Évolution des trafics intermodaux /

#### L'exemple de la gare "Aéroport Charles de Gaulle TGV"

- **amélioration de la desserte de Roissy**

hiver 1996 - 30 villes reliées par un train direct / jour  
 hiver 2002 - 55 villes reliées par un train direct / jour

- **augmentation des fréquences**

(nombre moyen de trains par jour et par sens)

	En 2002	Évolution depuis 1996
Lyon Part-Dieu	10,5	+3,5
Lille Europe	21	+ 4
Tours (St Pierre des Corps)	5	+1
Bruxelles	10	+7
Montpellier	4,5	+2,5
Nantes	4	+ 1
Rennes	4	+ 1
Bordeaux	5	+ 1



Autour de la gare "Aéroport Charles de Gaulle TGV" s'est constitué un complexe de transports. Ce "module d'échanges" a permis de mettre en œuvre une bonne complémentarité entre le TGV et l'avion.

■ LE RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL : LA LIGNE B

→ De nombreuses missions

La desserte ferroviaire de Roissy CDG a été réalisée en 1976 (soit 2 ans après la mise en service de l'aéroport) par la création d'une antenne sur la ligne Paris-Laon. Elle a été ensuite intégrée à la ligne B du RER, mise en service en 1983 grâce à l'interconnexion avec la ligne de Sceaux permise par la construction du tronçon Luxembourg-Gare du Nord.

La partie nord, exploitée par la SNCF, comprend deux tronçons se séparant à Aulnay-sous-Bois, l'un ayant pour terminus Mity-Claye, l'autre l'aéroport Roissy CDG. Ce dernier dessert les gares "Aéroport Charles de Gaulle 1" et "Aéroport Charles de Gaulle 2 – TGV".

■ La ligne B

Exploitation :

- au nord, SNCF entre Paris-Gare du Nord et Mity-Claye et entre Paris-Gare du Nord et Roissy CDG
- au sud, RATP entre Sceaux-Robinson et Paris-Gare du Nord, et entre Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Paris-Gare du Nord

Trafic (voyages par jour, 2 sens confondus)

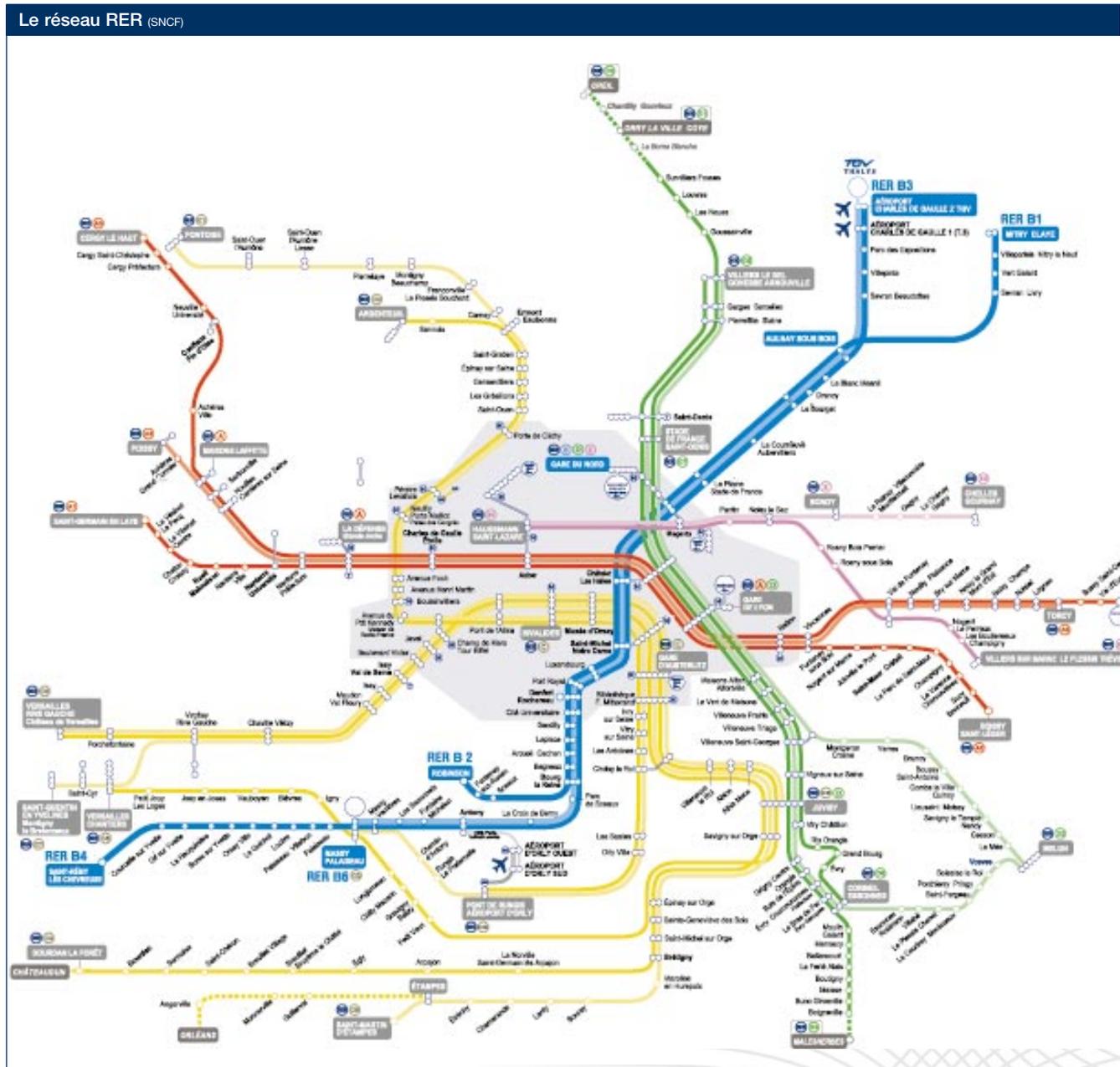
- au nord : 280 000
- au sud : 570 000 (y compris trafic dans Paris)

Gares :

- au nord : 15, aux normes Transilien
- au sud : 32

Matériel roulant :

127 éléments, soit 52 trains possibles simultanément en exploitation



Équipement majeur du réseau transilien, la ligne B du RER traverse Paris de part en part et dessert son hyper centre à Châtelet.

L'offre actuelle de service du RER B entre Paris Gare du Nord et la gare "Aéroport Charles de Gaulle 2" varie entre la période d'heures de pointe et la période d'heures creuses de milieu de journée.

En période de pointe (de 6 h 30 à 9 h 30 et de 16 h 00 à 19 h 00), deux types de missions assurent la desserte de Paris Gare du Nord à la gare "Aéroport Charles de Gaulle 2" :

- les missions directes entre Paris et Aulnay-sous-Bois, puis toutes gares jusqu'à la gare "Aéroport Charles de Gaulle 2" ;
- les missions semi-directes entre Paris et Aulnay-sous-Bois, puis toutes gares jusqu'à la gare "Aéroport Charles de Gaulle 2".

En période d'heures creuses de milieu de journée, deux types de missions, différentes de celles de la période d'heures de pointe, assurent la desserte de Paris Gare du Nord à la gare "Aéroport Charles de Gaulle 2" :

- les missions directes entre Paris et la gare "Aéroport Charles de Gaulle 1" puis la gare "Aéroport Charles de Gaulle 2",
- les missions omnibus entre Paris et la gare "Aéroport Charles de Gaulle 2".

L'aéroport Roissy CDG est relié à Paris de 5 h 30 à 0 h 45 avec une offre de huit trains par heure et par sens.

La desserte directe aux heures creuses (4 trains par heure et par sens entre 9 h 45 – 17 h 00 et 19 h 30 – 23 h 15) et les week-ends, a été mise en place en 1997 à la demande du Ministère des Transports. Ces trains directs, destinés en particulier aux voyageurs aériens, connaissent un problème de fréquentation, avec un taux d'occupation inférieur à 20 % alors que les trains omnibus sont souvent en surcharge.

→ Une exploitation contrainte

La ligne B du RER présente des contraintes d'exploitation structurelles importantes. Les circulations du RER B sont ainsi soumises à de nombreux conflits de circulation :

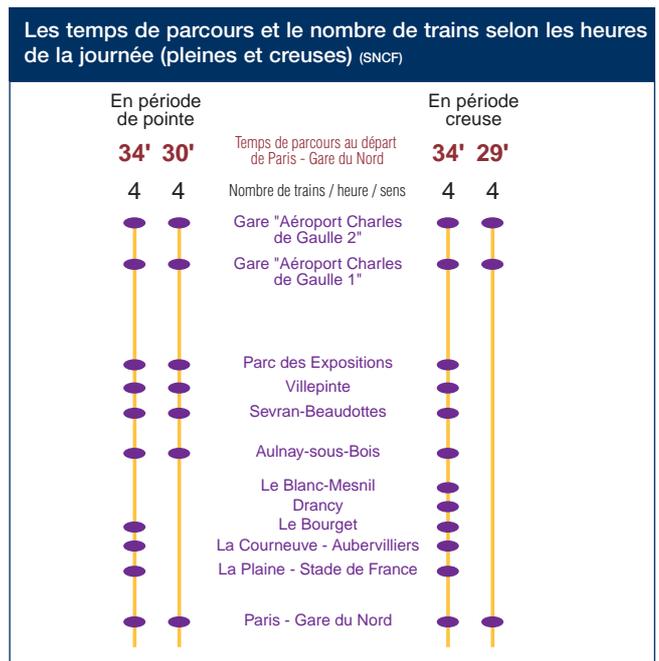
- à l'arrivée à Mitry, où tous les trains circulent sur un tronçon commun,
- au Nord d'Aulnay-sous-Bois, où les RER en provenance de Mitry croisent à nouveau les trains TER à destination de Crépy-en-Valois et Laon,
- à l'arrivée de la gare du Nord.

Par ailleurs, la signalisation ferroviaire existante entre la gare du Nord et Aulnay-sous-Bois rend nécessaire l'utilisation des quatre voies existantes. De ce fait, 8 trains sur 20 en heure de pointe partagent les voies empruntées par les autres circulations TER Picardie ou trains de marchandises. C'est pourquoi les trains du RER B sont sensibles aux perturbations de ces autres circulations.

En heures creuses, l'ensemble des 12 trains empruntent les mêmes voies. Ceci ne permet pas de réduire significativement les temps de parcours des trains directs, qui se trouvent contraints par les autres trains, avec un gain de temps limité à cinq minutes.

Enfin, depuis 1996 et la réalisation du RER D, le RER B partage les deux voies du tunnel situé entre la gare du Nord et Chatelet-Halles. 32 trains par heure et par sens les empruntent en heure de pointe, ce qui en fait la section la plus chargée d'Europe.

Cela explique en grande partie que le moindre incident engendre des perturbations en chaîne.



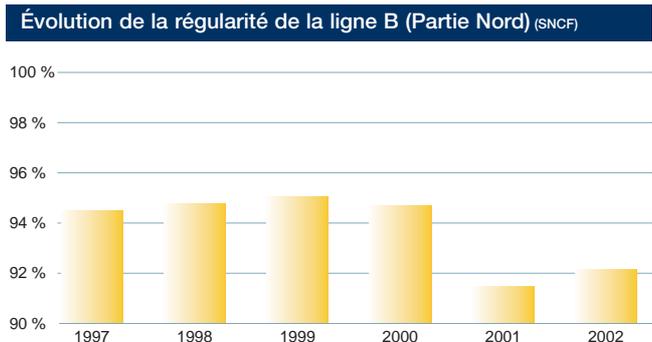
Le RER B : un service chargé.

→ **Une fréquentation en forte croissance, facteur d'altération du service**

La ligne B du RER connaît une progression continue de fréquentation depuis plusieurs années, de l'ordre de 7 % en moyenne par an (contre 2 % pour l'ensemble des autres lignes de l'Île-de-France), en raison, notamment, de l'essor des quartiers de la Plaine Saint-Denis et du Stade de France.

Entre 1998 et 2000, le nombre de voyages a augmenté de 23 % pour atteindre aujourd'hui 280 000 voyages par jour sur la partie nord (2 sens confondus). Dans ce cadre, la desserte de l'aéroport pour les passagers aériens apparaît comme une contrainte supplémentaire de plus en plus difficile à concilier avec la desserte des voyageurs de la vie quotidienne.

Conflits d'usage et hausse du trafic limitent les performances de la ligne B du RER, altèrent le service proposé et rendent inconfortable l'utilisation du RER, notamment aux heures de pointe.



La régularité est mesurée par le pourcentage de trains dont le retard n'excède pas 5 minutes.



La fréquentation importante de la ligne RER B s'accompagne de conflits d'usage entre les passagers aériens encombrés par leurs bagages et les voyageurs quotidiens.



■ **L'AMÉLIORATION DURABLE DE LA DESSERTE FERROVIAIRE : ENJEU DE LA LIAISON PARIS - ROISSY CDG**

Si plusieurs mesures ont été prises ou sont prévues, afin de retrouver une ponctualité satisfaisante du RER B (comme notamment la réalisation d'opérations préventives de maintenance des installations, le renforcement de la surveillance et de l'entretien des rames ou la mise en place d'un système d'informations en temps réel) leur portée, sans un accroissement important des capacités de l'infrastructure, restera modeste.

La nécessité d'améliorer significativement l'offre actuelle du RER B n'est pas remise en cause et doit être traitée au bénéfice des besoins de déplacements quotidiens.

Toutefois, la nature même du RER, service conçu prioritairement pour la desserte banlieue n'est pas compatible avec le type de services attendus par les passagers aériens notamment chargés de bagages (nombreux dénivelés, couloirs de correspondances, tourniquets de contrôle, gêne

occasionnée par les bagages aux autres voyageurs dans les trains, complexité du système,...). Ceci explique en partie la faible fréquentation des trains directs qui, de plus, n'existent pas en dehors des heures creuses. Mais augmenter la fréquence des trains directs, si cela était possible, ne ferait que renforcer le mécontentement des clients quotidiens qui jugent cette mesure non seulement discriminatoire mais aussi facteur aggravant de la saturation de la ligne.

**La question est donc de savoir si l'offre constituée par le RER B (dans la perspective de son amélioration) peut suffire à répondre conjointement aux besoins de tous les voyageurs, les usagers quotidiens comme les passagers aériens.**

# 1.3 les déplacements des passagers aériens entre Paris et Roissy

**P**armi l'ensemble des flux engendrés par la plate-forme sur l'axe Paris - aéroport, celui des passagers aériens est le plus important. La majorité des passagers aériens de Roissy CDG hors correspondances est en provenance ou à destination de Paris intra-muros. Ils réalisent 17,5 millions de trajets par an entre le cœur de ville et l'aéroport (soit une moyenne journalière de 47 000 déplacements d'individus). Il s'agit du flux le plus important d'Europe sur ce type de trajet.

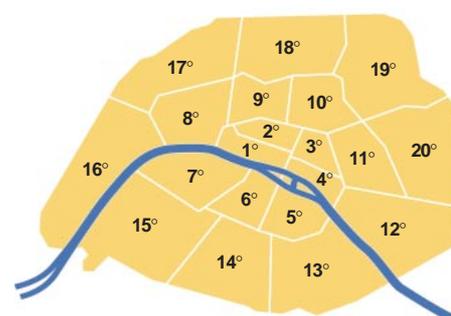
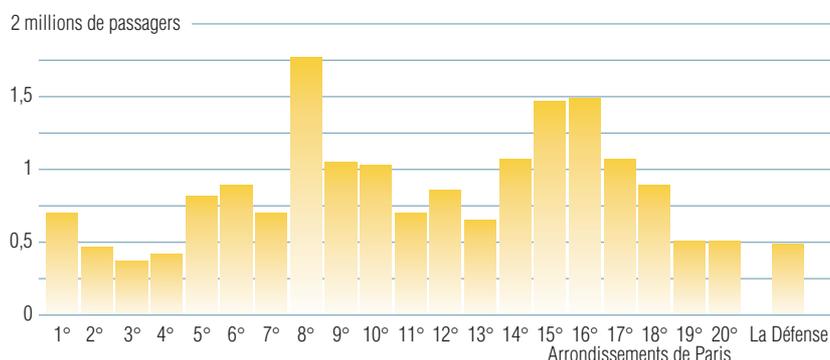
## → La répartition des déplacements des passagers aériens

### ■ UNE DEMANDE CONCENTRÉE SUR PARIS

A la différence de beaucoup de grandes métropoles, et de Londres en particulier, plus de la moitié des passagers aériens qui décollent de Roissy CDG proviennent de Paris intra muros. Le centre de Paris est en effet très concentré et densément peuplé. A ce facteur s'ajoute une attractivité touristique sans équivalent.

Les enquêtes réalisées en 2000 (Étude Thalès [19]) auprès des passagers aériens de Roissy CDG ont permis d'évaluer la répartition géographique de la demande. Il en ressort qu'aucun arrondissement ne génère plus de 10 % des déplacements entre Paris et Roissy et que la Défense ne représente qu'une faible part de la demande.

L'origine des passagers parisiens à destination de Roissy CDG (Étude Thalès)



## ■ UNE LIAISON DOMINÉE PAR LA VOITURE

Les enquêtes (Étude Thalès [19]) montrent que les déplacements effectués par les passagers aériens vers ou depuis l'aéroport se répartissent de manière très inégale entre véhicules particuliers, taxis, cars Air France et Roissybus (21,8 millions, soit 81 % des échanges par voie routière) et trains (RER B : seulement 5,1 millions, soit 19 % des échanges).

### → La voiture particulière

8,9 millions (soit 33 %) des déplacements de passagers aériens entre l'Île-de-France et Roissy CDG sont effectués par voiture particulière.

Les passagers aériens utilisent principalement leur propre véhicule, qu'ils garent dans l'une des 16 000 places de parkings de la plate-forme, ou se font accompagner.

Différents parcs de stationnement sont proposés, dont des parkings couverts en contact direct avec l'aérogare pour un tarif journée de 20 € et des parkings découverts reliés par navette routière pour un tarif journée de 10,70 € (tarifs 2003).

Les motivations de ces passagers (Études OBEA [1]) sont notamment liées à l'absence de transport en commun proche, à la facilité d'une desserte porte-à-porte et du transport des bagages, au confort, à l'indépendance et à la convivialité offerts, à la rapidité en heures creuses, à l'avantage tarifaire si l'on voyage à plusieurs... En revanche le risque de manquer son avion en raison des aléas de la circulation et le coût du parking longue durée constituent des freins importants à l'utilisation de la voiture particulière.

### → Les taxis

10,6 millions (soit 39 %) de déplacements sont assurés par les taxis, mode de transport privilégié de la clientèle affaires pour le bénéfice de son service "porte-à-porte".

Prépondérant, ce service a ses limites ; elles tiennent à la variabilité du temps de trajet et aux écarts de tarifs importants qui en découlent : le prix moyen d'une course entre le centre de Paris et l'aéroport peut en effet varier entre 40 et 60 €, voire plus, selon que la durée du parcours est allongée par une circulation difficile.

**Pour ces deux modes, les temps de parcours sont susceptibles d'osciller entre 1/2 heure et 2 heures.**



De nombreuses heures de saturation (- de 10 % de places disponibles) et 1 250 heures de fermeture pour cause de saturation (- de 2 % de places disponibles) ont été constatées sur l'ensemble des parcs de stationnement de l'aéroport.



Base Taxi de l'aéroport Roissy CDG. Environ 20 % du parc des taxis parisiens étant exclusivement consacré à la desserte de Roissy CDG, on déplore un déficit d'offre pour les courses plus courtes dans Paris intra-muros.

■ **DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUX PERFORMANCES LIMITÉES**

➔ **Les transports en commun routiers**

Sur l'axe Roissy CDG - Paris cohabitent deux services directs réguliers de transport en commun :

• **les cars d'Air France**

Ils offrent deux lignes directes :

- ligne 2 Étoile / Porte Maillot / Roissy CDG (toutes les 12 mn, trajet moyen théorique 35 mn)
- ligne 4 Montparnasse / Gare de Lyon / Roissy CDG (toutes les 30 mn, trajet moyen théorique 50 mn)

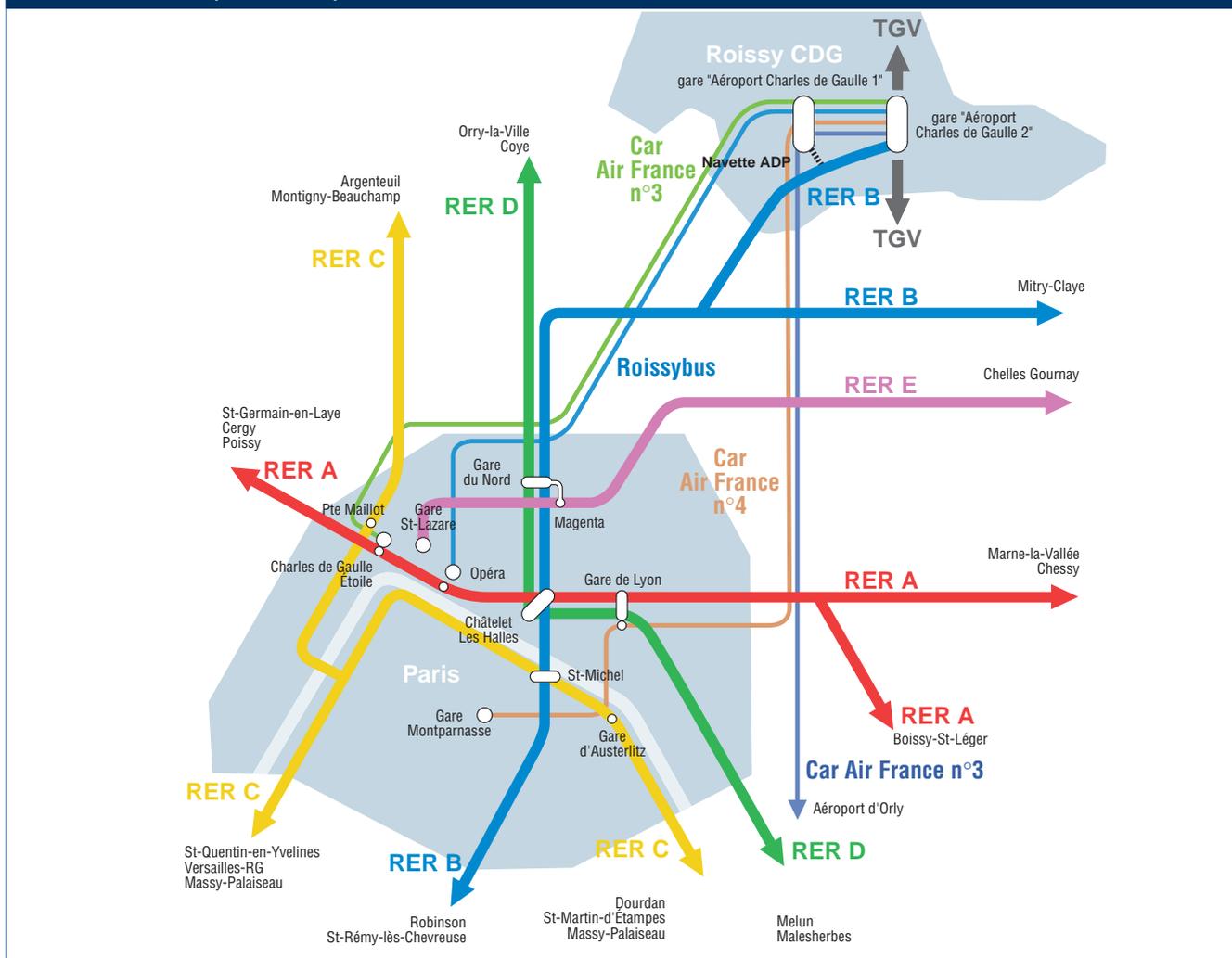
• **Roissybus**

Ce service proposé par la RATP au départ d'Opéra dessert les trois terminaux toutes les 15 minutes. La durée moyenne théorique du trajet moyen est de 45 minutes.

Soumis, eux aussi, aux aléas de la circulation routière, ils souffrent d'une faible vitesse commerciale et d'un manque de fiabilité des temps de transport. Leur prix (entre 8 et 11, 50 €) reste supérieur à celui du RER B, ce qui les rend peu compétitifs : ils ne représentent que 2,3 millions (soit 9 %) des déplacements.



La desserte de l'aéroport en transports en commun (RATP)

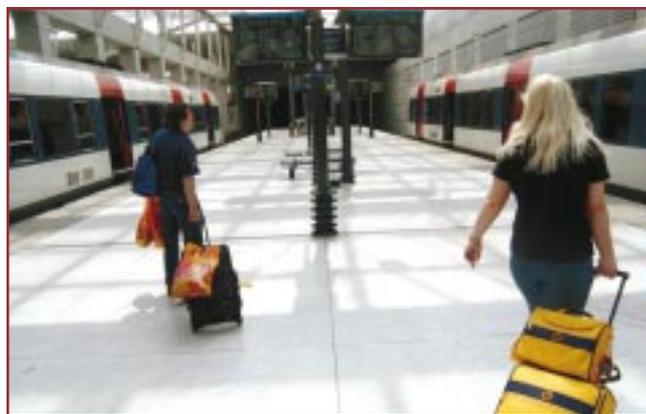
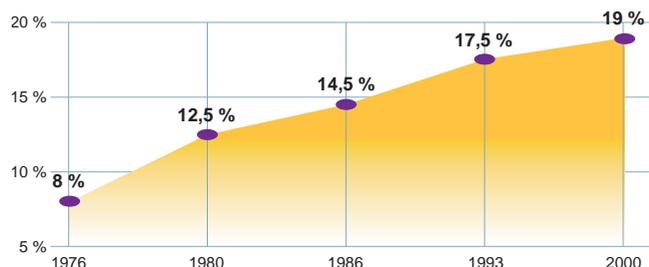


### → Le RER B

Le RER B, avec un tarif de base de 7,70 € (tarif 2003) représente 5,1 millions (soit 19 %) de déplacements de passagers aériens.

L'ouverture de la gare RER au cœur du Terminal 2 en 1994, les campagnes de promotion et les différents efforts d'amélioration du service (comme par exemple la création d'un espace d'accueil en Gare du Nord avec du personnel ADP et SNCF) n'ont pas permis d'augmenter significativement la part modale du RER B dans un trafic global néanmoins en forte croissance.

Part modale du RER B pour les passagers aériens (ADP)



Le RER B reste malgré les efforts effectués un mode de transport peu attractif pour les passagers aériens

### → Des difficultés et une insatisfaction croissantes

Le trafic lié à l'activité de la zone de Roissy et à l'expansion urbaine de la Plaine Saint-Denis augmente. Associé aux effets de la croissance de la mobilité et des échanges routiers entre la France et l'Europe du Nord, il contribue à l'alourdissement des difficultés de circulation et à la congestion de plus en plus forte du réseau.

C'est pourquoi des solutions complémentaires sont recherchées pour rendre de la capacité au réseau, tant routier que ferroviaire.

Pour être durablement efficaces et conduire au transfert de la route vers le rail, ces solutions doivent répondre aux besoins des différents utilisateurs.

En ce qui concerne les passagers aériens, des enquêtes (Étude OBEA [1]) ont été conduites pour mieux appréhender leur perception de l'offre de desserte actuellement mise à leur disposition et pour, en particulier, évaluer l'attractivité et la notoriété du RER B.

Elles ont montré que la satisfaction pour les utilisateurs du RER B est nettement moins marquée que pour les utilisateurs des autres modes (voir partie II).

**Aujourd'hui, bien que la part des voyageurs aériens qui empruntent le RER B plafonne, le nombre total de voyageurs continue de croître de manière constante sur cette artère vitale du dispositif de transport francilien. Laisser la situation se dégrader par saturation n'est pas envisageable.**

**Dans ce contexte, le RER B a-t-il la capacité d'absorber un transfert important de passagers aériens de la route vers le rail ? Si l'on rend le RER B à sa mission quotidienne, comment peut-on améliorer la qualité de la desserte de Roissy CDG pour les voyageurs aériens ?**

**La question est donc de savoir comment anticiper dès aujourd'hui l'évolution des différents besoins de déplacements entre Paris et Roissy CDG, en offrant à tous les voyageurs des conditions de transport correctes et adaptées.**

# 1.4 des réponses adaptées à chaque besoin de déplacements

**S**ur l'axe Paris – Roissy CDG, plusieurs types de besoins sont identifiés avec des enjeux de natures très différentes :

- l'accès à l'aéroport pour les déplacements à grande distance (Roissy est aujourd'hui la première porte d'entrée de la France, de l'Ile-de-France et de Paris),
- les besoins de transports de la vie quotidienne pour le nord-est de l'Ile-de-France (y compris pour les employés de la plate-forme),
- la desserte du Parc International des Expositions (PIEX) situé à proximité.

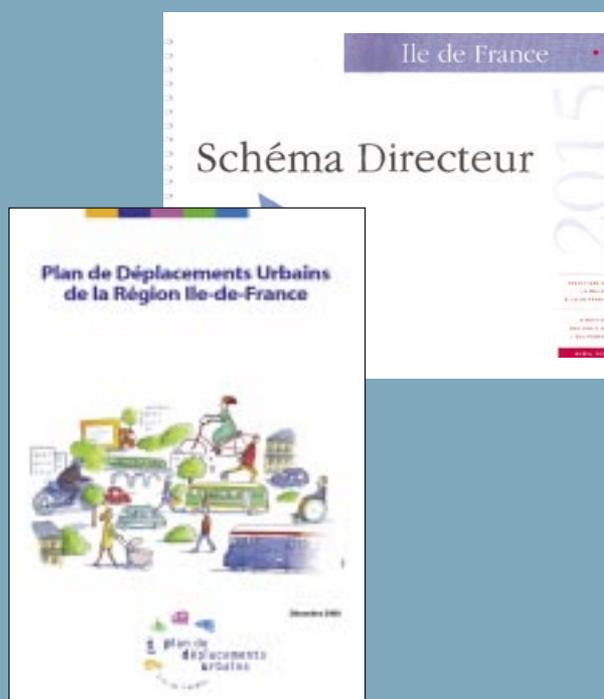
Conformément aux orientations de la nouvelle politique des transports qui propose qu'un traitement spécifique (mais coordonné) soit apporté à chaque besoin de déplacement, des solutions adaptées sont recherchées.

Elles tendent toutes vers un même objectif : l'amélioration globale du dispositif de transport francilien et le report d'une part importante du trafic vers les transports collectifs, en particulier le transport ferroviaire.

## Les politiques publiques

Crucial dans le secteur de Roissy, le problème de la concentration sur le réseau de trafics de natures différentes se constate sur l'ensemble de l'Ile-de-France. La recherche des solutions à ce problème et l'amélioration globale des échanges dans l'aire urbaine francilienne sont au cœur des politiques publiques. Les grandes orientations et les actions de l'État en matière d'organisation des déplacements sont explicitées dans le Schéma de Services Collectifs Transport de marchandises et voyageurs (SSC) approuvé en 2002, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) adopté en 1994 et dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) régional approuvé en 2000.

L'un des objectifs du Schéma de Services Collectifs est "de limiter la congestion sur les liaisons routières radiales, par une gestion des infrastructures qui facilite l'intermodalité et des aménagements qui permettent de séparer les fonctions". Il prévoit d'organiser de meilleures connexions entre les réseaux urbains et interurbains "notamment pour faciliter la diffusion des trafics vers les différents pôles d'activités franciliens". L'amélioration de la desserte terrestre des aéroports en transports collectifs constitue également une priorité.



## ➔ Améliorer le lien entre l'aéroport et la ville

Paris est une destination prisée des touristes et des hommes d'affaires, comme elle le sera du monde sportif si sa candidature à l'organisation des Jeux Olympiques de 2012 est retenue. Il faut améliorer la desserte terrestre de l'aéroport et son lien avec la ville de Paris.

Il ne s'agit pas seulement de s'inscrire dans une perspective d'avenir, mais surtout de rattraper un retard important. La desserte terrestre actuelle superpose des flux de natures diverses sur des infrastructures à vocations multiples. Elle ne satisfait ni les voyageurs, qu'ils soient touristes ou hommes d'affaires, ni les Franciliens dont les déplacements quotidiens se trouvent perturbés.

Dans un contexte de forte concurrence économique, Paris ne peut se tenir à l'écart d'un mouvement qui fait qu'**à l'horizon 2010 la plupart des grandes capitales mondiales se seront dotées d'une desserte ferroviaire dédiée vers et depuis leur plate-forme aéroportuaire.**

### ■ Un projet routier : Roissy Taxis et Transports en Commun (Roissy TTC)

Dans la phase exploratoire des projets susceptibles d'améliorer la desserte de Roissy CDG, une solution routière a été étudiée : faute de pouvoir engager un doublement de l'autoroute A1 en souterrain, le projet Roissy TTC proposait une desserte routière dédiée originale. Elle aurait permis aux taxis et à des mini-bus de relier directement l'aéroport par un tunnel à péage depuis la place Saint-Augustin en plein cœur de Paris. Si ce projet avait de quoi séduire, il paraissait peu compatible avec les objectifs de limitation de la circulation routière dans Paris et aux abords de l'aéroport. L'État et la Région Ile-de-France ont donc fait le choix de privilégier l'étude d'une solution ferroviaire.

## ➔ Améliorer les transports de la vie quotidienne pour le Nord-Est de l'Ile-de-France

### ■ PAR LE RER B

Le RER B a été conçu pour une desserte de la banlieue répondant prioritairement aux besoins de déplacements quotidiens des riverains de la ligne. En l'absence de solution immédiate plus adaptée, le service a été étendu pour accueillir une partie des voyageurs aériens assurant la liaison entre l'aéroport et la capitale. Ses insuffisances, source de mécontentements, sont identifiées et des actions sont mises en œuvre pour améliorer la qualité d'exploitation.

Dans la perspective de la desserte de l'aéroport, toute solution future à partir du RER B, privilégiant des actions en faveur du service à apporter aux voyageurs aériens, ne pourrait se faire qu'au détriment des utilisateurs quotidiens.

La question primordiale de la modernisation du RER B au service de ses utilisateurs quotidiens relève de la compétence du STIF. Des propositions d'amélioration\*, formalisées dans un schéma directeur d'amélioration de la ligne B, ont été élaborées par RFF, la RATP et la SNCF et soumises au STIF. Ce schéma propose un ensemble d'actions, à court, moyen et plus long terme. La priorité est de restaurer un niveau de régularité satisfaisant. Dans ce contexte, le projet CDG Express permettrait à la fois une extension de la période de pointe, aujourd'hui contrainte par l'existence de trains directs pour Roissy, et en heures creuses, le remplacement des trains directs par des trains desservant les gares intermédiaires.

\* La synthèse du schéma directeur d'amélioration de la ligne B, validé par le STIF en juillet 2003, est un élément du dossier du Débat Public constitué par la Commission Particulière du Débat Public.



## ■ LA DESSERTE DE LA PLATE-FORME AÉROPORTUAIRE POUR LES EMPLOYÉS ET LES RIVERAINS

ADP a été chargé de mettre en œuvre les principes du PDU Ile-de-France sur le périmètre de la plate-forme de Roissy. Dans ce cadre, un plan d'actions 2003-2006 conçu en concertation avec l'ensemble des parties concernées par l'amélioration des accès terrestres (État, Région, STIE, collectivités, transporteurs, représentants des milieux associatifs et du monde économique...) est validé.

Pour renforcer l'accessibilité, par les transports en commun, des employés qui utilisent très majoritairement leur voiture pour se rendre au travail et des riverains de l'aéroport, quatre axes principaux ont été retenus au sein du Pôle PDU : l'aménagement des infrastructures, l'amélioration de l'offre de service, l'adaptation des pôles d'échanges (Roissy pôle et RER TGV) et la politique des entreprises en faveur du transport des salariés.

Cette démarche s'inscrit dans le système de management environnemental d'ADP et contribue à la certification ISO 14001 de ses activités. Le plan d'actions devrait être intégré dans le Plan de Protection de l'Atmosphère et pourrait appeler un financement par les pouvoirs publics au titre du PDU à hauteur de 2,3 millions d'euros.

**Pour qu'un service routier de transports collectifs performant puisse être proposé aux employés, riverains, et visiteurs occasionnels de la plate-forme, il est indispensable que le réseau local soit le plus largement possible dégagé de la part de trafic constituée par les voyageurs aériens.**

## ➔ Adapter la desserte du Parc International des Expositions (PIEX)

Des études portant sur l'amélioration de la desserte ferroviaire du PIEX sont menées avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP) et la SNCF. Elles font apparaître des caractéristiques de desserte de pointe très accentuées : ainsi, lors du salon le plus important, il faut gérer 20 000 départs en une heure à la fermeture (18h).

Des études complémentaires examinent les moyens de répondre à l'attente de la CCIP.



La desserte du PIEX est un enjeu important.



90 % des employés de la plate forme viennent travailler en voiture.



## CONCLUSION DE LA PARTIE 1

Dans la perspective d'un développement durable du secteur de Roissy conciliant les enjeux économiques, environnementaux et sociaux, une prise de conscience commune s'est faite. Il est apparu nécessaire de proposer des solutions susceptibles de soulager le réseau desservant la plate-forme.

À ce stade de la réflexion, trois points paraissent incontournables :

- améliorer la liaison entre Paris intra-muros et Roissy CDG est crucial ;
- seule une solution faisant appel à un mode ferroviaire est de nature à favoriser la décongestion des réseaux routier et ferroviaire actuels en réduisant les nuisances environnementales ;
- dans un objectif d'attractivité maximale des solutions mises en œuvre, chaque besoin de déplacement doit être spécifiquement satisfait par une offre de transport collectif adaptée.

Ce dernier point constitue un enjeu-clé de la réussite du projet qui sera retenu.

**Dans ce cadre, l'objectif partagé par les trois partenaires (ADP, RFF et la SNCF) est clairement affirmé : il s'agit d'opérer à terme un transfert significatif de la route vers le rail des déplacements des passagers aériens, flux important et concentré entre deux points précis (l'aéroport et le centre-ville).**

Pour répondre à l'objectif qu'ils se sont fixés, ils ont cherché à identifier les besoins des passagers aériens, avec une question centrale :

**Quel type de service devra-t-on mettre en œuvre pour convaincre cette clientèle très sensible aux atouts de la voiture particulière et du taxi de faire le choix d'un mode ferroviaire pour rejoindre sa destination?**