

Janvier 2011



Paris: Aerotropolis Europe

Début 2009, 12 des plus importantes entreprises et institutions du pôle Roissy-CDG se sont réunies pour former l'association Aerotropolis Europe™, avec pour objectif d'accroître la notoriété, le dynamisme et l'attractivité de Roissy-CDG et de la région parisienne dans son ensemble, pour favoriser l'implantation d'acteurs privés autour de la plateforme. Ensemble, ils représentent plus de 3 milliards d'euros d'investissement dans les quatre ans à venir, et un potentiel de 13 000 créations d'emplois autour de Roissy-CDG.

Roissy-CDG est le premier hub cargo d'Europe et le deuxième en termes de trafic passagers. C'est là aussi que convergent les plus importants axes de transports routiers, ferroviaires, fluviaux et indirectement maritimes. Il offre un accès immédiat aux 500 millions de consommateurs européens et au reste du monde.

John Kasarda, Directeur et Professeur du Kenan Institute of Private Enterprise à l'Université de Caroline du Nord (États-Unis), dit à juste titre que « **les aéroports vont façonner les zones économiques et le développement urbain du 21^e siècle, tout comme les autoroutes l'ont fait au 20^e siècle, les chemins de fer au 19^e et les ports maritimes au 18^e.** ».

Dans cette perspective, le concept d'aérotropolis est une opportunité formidable de propulser la région parisienne sur le devant de la scène internationale.

SIÈGE SOCIAL ASSOCIATION AEROTROPOLIS EUROPE

Fedex Corporation
Route de l'Arpenteur
95700 Roissy-en-France

Contact : Alain Chaille • 01 49 19 93 50
www.fedex.com • achaille@fedex.com
ou Sylvain Ubersfeld • subersfeld@fedex.com

AEROTROPOLIS EUROPE™

Le pôle économique de Roissy-CDG, un levier essentiel de la compétitivité de Paris conditionné à la réalisation d'un réseau d'infrastructures routières performant.

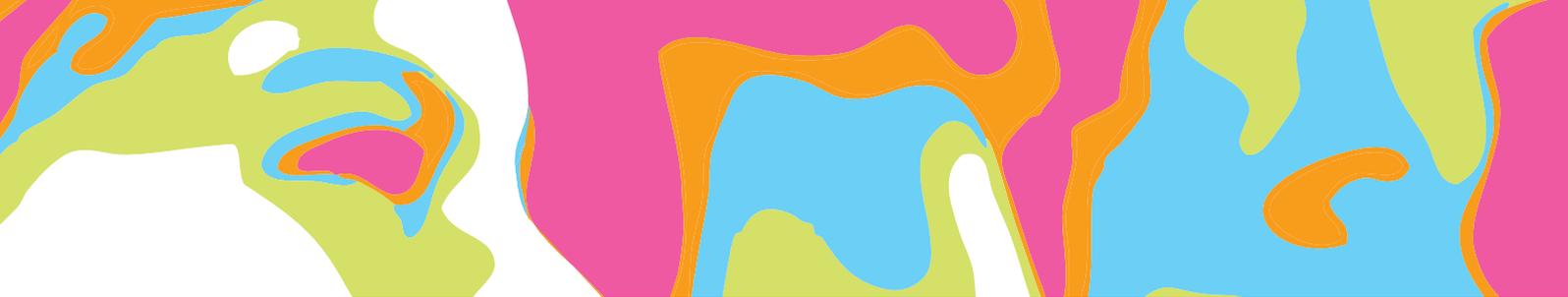
Dans un contexte de concurrence croissante avec les autres plateformes européennes et mondiales, l'association Aerotropolis Europe apporte son soutien au projet de réseau de transport public du Grand Paris. La qualité et la rapidité des moyens de transport ainsi que la fluidité des interconnexions sont appelées à peser de plus en plus sur le pouvoir d'attraction de l'Île-de-France. Dans cette perspective, faciliter l'accès aux aéroports est un enjeu majeur.

Le potentiel de développement de Roissy-CDG est inégalé en Europe et la plateforme se trouve à un moment charnière de son histoire. Les décisions qui seront prises concernant le projet de réseau de transport public seront déterminantes pour l'avenir de l'aéroport, du Grand Roissy et du Grand Paris, et les membres d'Aerotropolis Europe attachent beaucoup d'importance au projet présenté.

Ce projet doit cependant être accompagné d'une réflexion de fond sur les infrastructures routières, les transports en commun et l'accès à Roissy-CDG, afin de pouvoir attirer de nouveaux investissements, d'accueillir de nouveaux flux de personnes et de biens sans risquer un engorgement total, et d'accroître la mobilité sur le territoire au bénéfice de la vie sociale des salariés et des habitants.

Les grands chiffres de Roissy-CDG

Plus de 2 000 sociétés déjà implantées. 1 500 000 m² de bureaux. 670 hectares constructibles. 2 centres de congrès et de conventions. Plus de 200 restaurants. Plus de 10 000 chambres d'hôtels & spa. Plus de 1 500 unités d'hébergement en résidences hôtelières, 1 parc golfique sur 90 hectares et une académie de 6 trous.



Commentaire préliminaire : territoire et vision

La réflexion des membres d'Aerotropolis Europe s'inscrit dans le contexte du développement en cours et à venir du secteur-ouest sud de l'aéroport de Roissy-CDG (zone de fret, Aéroville, ZAC Paris Nord 2, Roissy Porte du Monde, ZAC sud CDG...). Leur conviction est que ce territoire, au potentiel économique très important, peut grandement bénéficier de l'expérience de Memphis - pour peu que l'on adapte ce modèle aux spécificités de l'Île-de-France.

80 % des marchandises traverseront au moins une frontière d'ici 2020, contre 20 % aujourd'hui.

Source Mac Kinsey

Memphis est le premier aéroport au monde pour le fret aérien, et le meilleur exemple de ville-aéroport aujourd'hui, selon le magazine américain Fast Company. Memphis International, avec ses 7 autoroutes, ses 5 lignes ferroviaires, ses 53 terminaux sur le Mississippi, et ses accès directs aux ports de

l'Atlantique et du Pacifique, a attiré à lui plus d'un millier d'entreprises, favorisant notamment le développement d'une nouvelle filière autour des biotechnologies et de la biologie. Avec plus de 4 000 centres de distribution représentant près de 15 millions de m², l'espace économique « America's Aerotropolis » est ainsi devenu l'archétype du hub logistique à haute valeur ajoutée d'où partent chaque nuit 7 000 analyses de sang, 4 000 ordinateurs portables réparés à Memphis, 1,2 million de DVD, 1 500 plans d'architecte « corrigés »... Résultat : le PIB de la région a été multiplié par deux en dix ans (22 milliards de dollars, dont 19,5 milliards liés à l'activité de fret). Les principaux acteurs de ce pôle économique se sont regroupés au sein de l'association d'America's Aerotropolis.

Le carrefour le plus important de transports en Europe

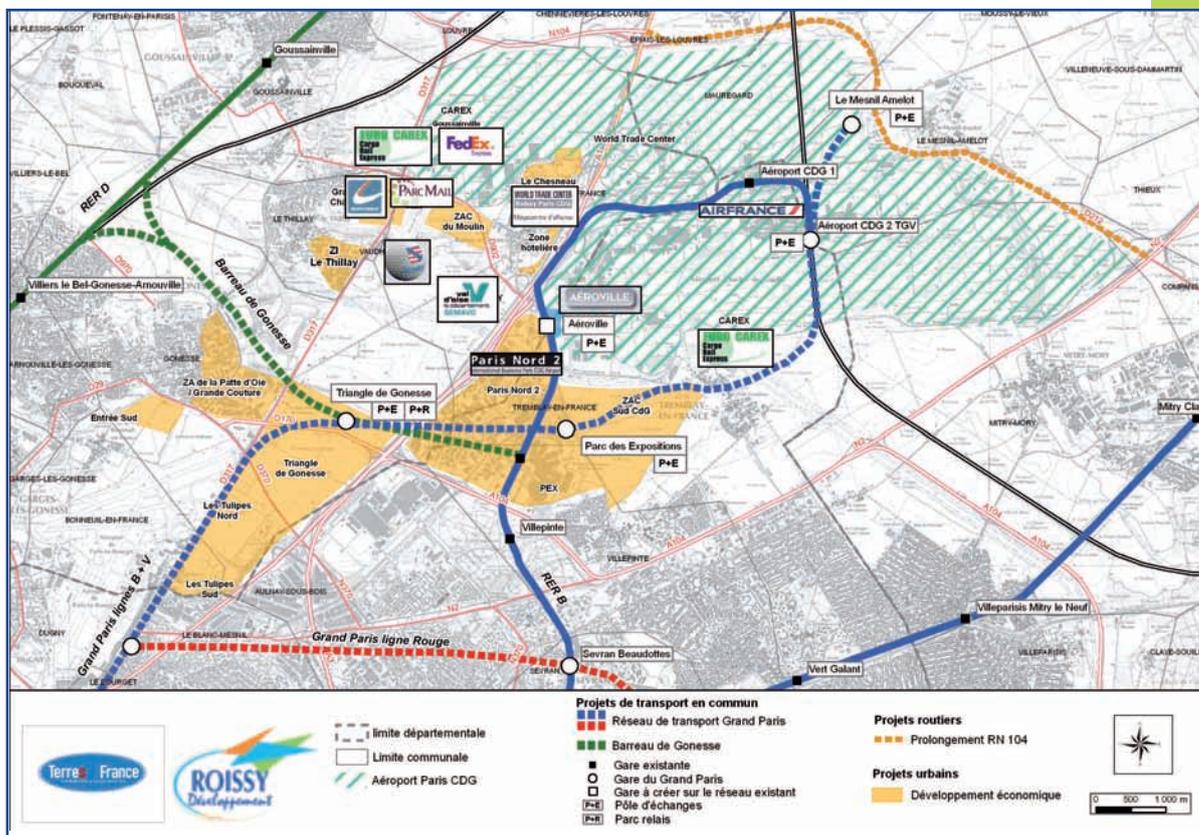
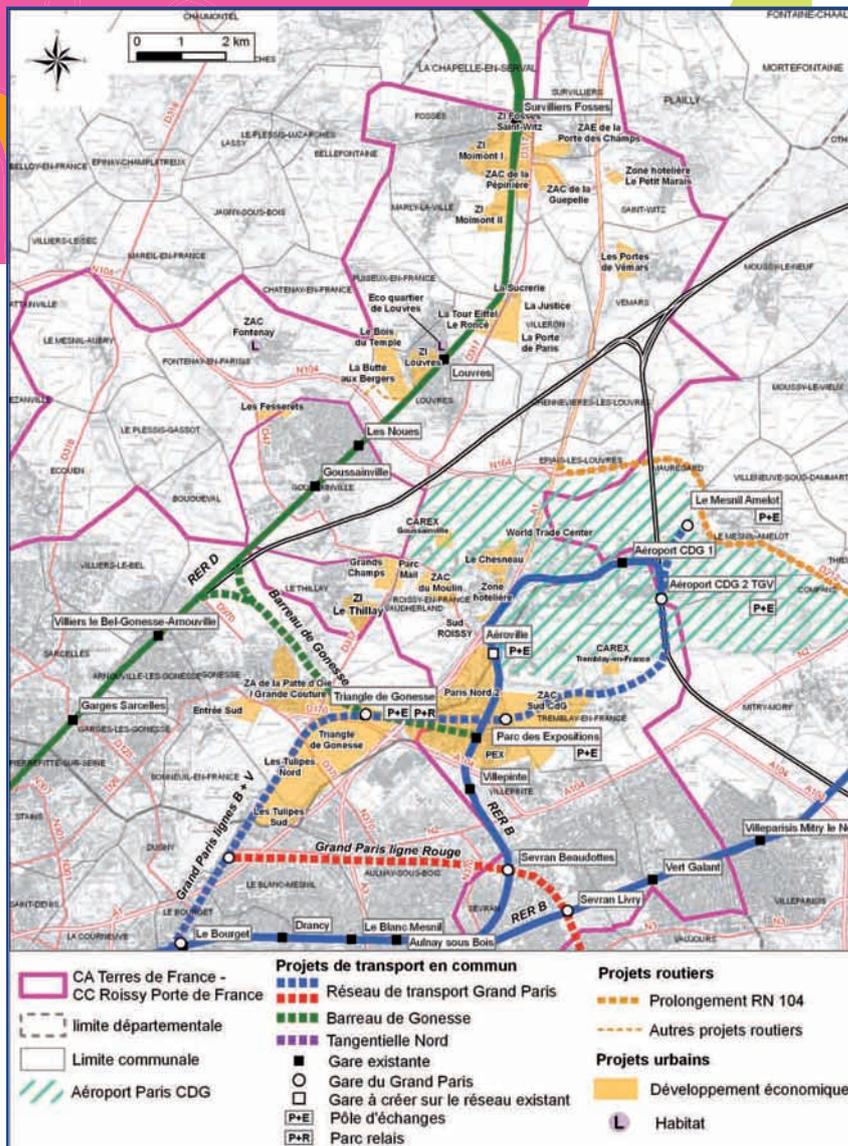
- 1^{er} aéroport cargo en Europe avec 1 000 rotations par semaine vers les Etats-Unis, le Moyen-Orient et l'Asie, et 2^e aéroport d'Europe pour les passagers.
- Au cœur du réseau de lignes à grande vitesse avec Bruxelles à 1h20, Londres à 2h15, et Marseille et Amsterdam à 3h.
- A 20mn de Paris, à 2h30 de Bruxelles et à 6h de Francfort par autoroute.
- Accès au port de Gennevilliers (3,4 millions de tonnes de fret par an).
- Accès direct aux ports européens avec des liaisons maritimes vers les Etats-Unis, l'Afrique et l'Asie.

Une révolution est en marche

Partout dans le monde, à la périphérie des plus grands aéroports, Memphis, Bangkok, Guangzhou, des villes entières sortent de terre. Avec leurs bureaux modernes, leurs entrepôts logistiques et leurs complexes d'hôtellerie et de loisirs, elles représentent les espaces économiques de demain. Ce sont les aerotropolis.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris pose les bases d'un réseau de transport moderne, condition *sine qua non* du développement du territoire du Grand Roissy, du renforcement de l'attractivité de la région Île-de-France et de l'implantation de nouvelles entreprises. Toutefois, le succès du projet dépendra véritablement de sa capacité à offrir des solutions de déplacement rapides et fluides. À cet égard :

- le projet de réseau de transport public du Grand Paris doit répondre à l'enjeu de l'accessibilité en assurant notamment une desserte efficace de la plateforme de Roissy-CDG et de ses alentours. Il s'agit de :
 - 1) permettre un accès rapide au cœur de Paris, ainsi que relier Roissy-CDG aux pôles de développement économique majeurs de l'Île-de-France,





- ... 2) faciliter l'accès aux bassins d'emploi et contribuer au **désenclavement des territoires aujourd'hui mal desservis** afin de faire bénéficier leurs habitants du développement économique de la région et de favoriser une plus grande vie sociale locale ; ce nouveau réseau doit être synonyme de développement économique mais également de développement social, 3) mettre en œuvre des moyens de transport adaptés au **contexte particulier du bassin d'emploi de Roissy** caractérisé par des lieux de vie éloignés, des déplacements se faisant pour la plupart en voiture de banlieue à banlieue et en horaires de travail décalés (notamment la nuit) ;

- **les gares de l'aéroport, du triangle de Gonesse et du PIEX sont indispensables.**

1) Outre la gare de Roissy-CDG, nous appuyons fermement l'implantation d'une gare dans le triangle de Gonesse - présentée comme optionnelle dans le projet soumis au débat public - en interconnexion avec le barreau ferroviaire de Gonesse.

2) Nous soutenons par ailleurs la création d'un arrêt supplémentaire du RER B au niveau de la zone sud de l'aéroport, à proximité du projet Aéroville (communément appelée « zone de fret »). Cet arrêt est fortement réclamé par tous les acteurs du bassin d'emploi, les habitants et les investisseurs afin de compléter le maillage du territoire. Il permettrait de décongestionner la gare « Parc des Expositions » tout en offrant une desserte efficace tenant compte des perspectives de développement de cet espace. Parallèlement, le fonctionnement du futur métro ne devrait pas s'opérer au détriment de celui du RER B, essentiel aux déplacements régionaux et locaux ;

- **le débat proposé ne peut occulter les besoins du Grand Paris, et plus particulièrement du pôle de Roissy-CDG, en termes d'aménagement et d'infrastructures routières.**

1) Sachant que le projet de réseau de transport ne verra pas le jour avant 10 à 15 ans, **des améliorations sont à prévoir dès à présent en matière d'aménagement routier et de transports en commun, pour éviter l'engorgement du pôle et inciter de nouveaux investisseurs à s'implanter sur Roissy-CDG.** Ces nouvelles implantations entraîneront de nouveaux flux de personnes et de biens, qu'il s'agit d'anticiper dès maintenant.

2) Pour ce faire, il convient de veiller à ce que le projet de réseau de transport public du Grand Paris n'absorbe pas l'ensemble des investissements au détriment d'autres aménagements indispensables à court et moyen termes. 3) L'association Aerotropolis Europe soutient les projets suivants, destinés à anticiper la densification des flux et favoriser les liaisons inter-territoires :

- a. l'achèvement du contournement nord de la plateforme par le bouclage de la Francilienne permettant de fluidifier les déplacements et d'éviter les flux de transit parasites,
- b. la réalisation d'un transport en commun en site propre sur la RD902a afin de desservir les principaux sites de développement autour de la plateforme aéroportuaire, ainsi que ses gares, et répondre aux besoins des salariés,
- c. la réalisation du contournement routier sud de Roissy,
- d. la poursuite du développement routier au-delà de Paris Nord 2 avec le doublement de la D902,
- e. la réalisation de la bretelle A1/A104 permettant la continuité de service autoroutier dans le sens Paris/Cergy,
- f. la construction d'une bretelle d'accès à l'autoroute A1 direction nord, au niveau du rond-point de l'Hyatt.