

Novembre 2010

## AÉROPORTS DE PARIS



**AÉROPORTS DE PARIS**

L'amélioration de l'accessibilité de nos aéroports est un enjeu à la fois économique et social, impactant directement la qualité de service offerte aux passagers aériens, aux salariés et à tous les Franciliens, et intervenant pleinement dans l'attractivité et la compétitivité des plateformes parisiennes, « portes d'entrées » internationales de la France. À ce titre, le projet de métro automatique du Grand Paris constitue une opportunité majeure de développement.

L'objectif est de construire une offre de transports multimodale totalement intégrée bénéficiant à la fois aux clientèles aériennes, aux entreprises et employés des pôles économiques, et à tous les territoires environnants.

**Pierre Graff**

Président Directeur Général

### AÉROPORTS DE PARIS

Siège social : 291, bd Raspail  
75014 PARIS

Société anonyme au capital  
de 296 881 806 euros  
552 016 628 RCS Paris

### Présentation générale

**A**éroports de Paris construit, aménage et exploite des plates-formes aéroportuaires parmi lesquelles Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Avec 83 millions de passagers accueillis en 2009, Aéroports de Paris est le 2<sup>e</sup> groupe aéroportuaire européen pour le trafic de passagers et le 1<sup>er</sup> pour le fret et le courrier.

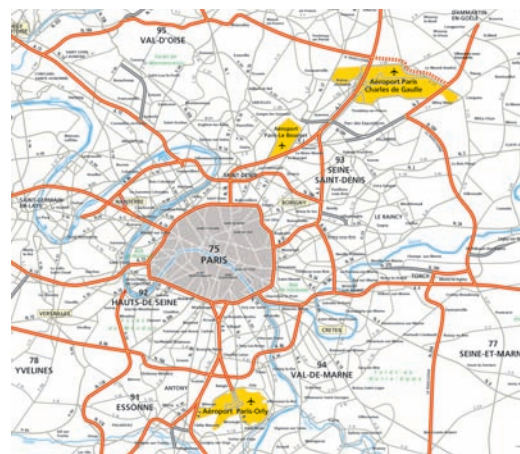
Avec 57,9 millions de passagers en 2009, Paris-Charles-de-Gaulle est le 6<sup>e</sup> aéroport mondial, le 2<sup>e</sup> aéroport européen et le 1<sup>er</sup> aéroport français. C'est aussi le hub mondial de la compagnie Air France-KLM. Il constitue une des bases importantes d'Easyjet et accueille les 3 grandes alliances aériennes mondiales. Il est également le hub européen de la compagnie FedEx et de La Poste et accueille les principaux acteurs du fret international.

Avec 25,1 millions de passagers en 2009, Paris-Orly, 2<sup>e</sup> aéroport français, est spécialisé dans le trafic point à point vers le domestique, l'Europe et vers l'international, avec une part croissante du trafic low-cost, et/ou touristique moyen et long courrier international avec près de 160 villes desservies en 2009. La plateforme offre également d'importantes opportunités de développement immobilier.

Implanté sur 553 hectares à 7 kilomètres au Nord de Paris, l'aéroport de Paris-Le Bourget est le premier aéroport d'affaires en Europe. C'est également un pôle important de l'industrie aéronautique avec plus de 100 entreprises de maintenance, équipement et aménagement d'avions et services aéroportuaires.

Près de 700 entreprises sont implantées à Paris-Charles de Gaulle, 325 à Orly et 70 au Bourget. Ces trois aéroports concentrent plus de 120 000 emplois directs, auxquels s'ajoutent 240 000 emplois indirects, soit plus de 6 % de l'emploi régional, avec un rythme de croissance largement supérieur aux moyennes nationale et régionale.

L'activité aéroportuaire des trois plateformes représente ainsi environ 3 % du PIB de la Région Île-de-France, soit plus de 1 % du PIB national.

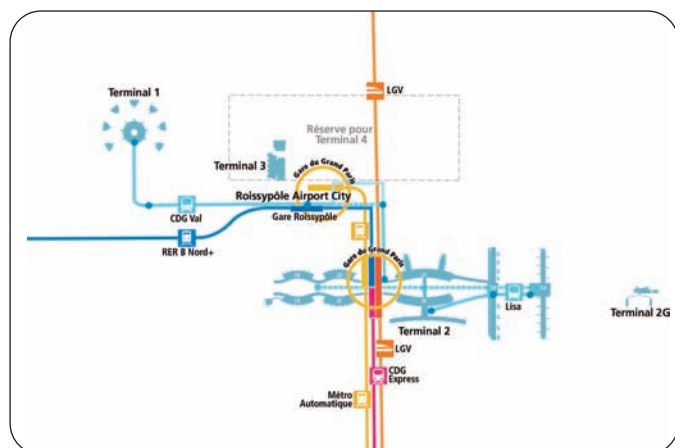


## Des implantations au bénéfice de la qualité de service

L'implantation des gares se doit d'assurer une desserte efficace des plateformes, tant vis-à-vis des passagers que des employés. La meilleure connectivité avec la grande vitesse ferroviaire - un quart des passagers de la gare TGV de CDG ne sont pas des passagers aériens - est également à privilégier.

**Aéroports de Paris est favorable à l'intégration des gares et infrastructures du Grand Paris sur ses plateformes et facilitera leur réalisation dans un cadre concerté.**

### Paris-Charles De Gaulle



Plusieurs implantations de gare ont été étudiées conduisant à proposer deux gares : la première au **Terminal 2**, la seconde dans la zone **Roissypôle / futur Terminal 4**.

La première gare sera située au cœur du pôle de transports intégrant le TGV, le RER B, le CDGVal ainsi que les projets ferrés à venir tels CDG Express ou Picardie-Roissy.

Le Terminal 2 accueille aujourd'hui les 2/3 des passagers origine-destination et 1/5 des emplois de l'aéroport.

Un rééquilibrage des activités entre le sud et le nord de la plateforme semble cependant probable à moyen terme grâce aux espaces réservés au nord de Roissypôle pour un futur Terminal 4. Des développements immobiliers sur la zone de Roissypôle, qui concentre d'ores et déjà un quart des emplois, sont également prévus, avec implantations d'hôtels, de bureaux, de commerces et de services.

Aussi, une deuxième gare permettra de desservir ces développements. Elle sera intégrée à un deuxième pôle de transports comprenant également le RER B, CDGVal et la gare routière.

Les deux gares de CDG ont vocation à devenir des pôles d'échanges multimodaux combinant intégration des infrastructures et services.

### CDG Express

Aéroports de Paris a pris note de la volonté de l'État de poursuivre le projet CDG Express, qui assurera une liaison directe entre la capitale et l'aéroport, parallèlement au projet de métro automatique du Grand Paris. Cet ensemble fournira un réseau très performant d'accès à Paris-Charles de Gaulle susceptible de faire fortement croître la part modale des transports en commun vers l'aéroport et de mettre celui-ci au même rang que ses concurrents en termes d'accessibilité.

### Gare RER B en zone de fret

La zone de fret au sud de l'aéroport concentre un quart des emplois de la plateforme. Ce secteur et la zone avoisinante sont appelés à se développer de manière considérable : en complément des activités fret, sont en effet prévus le développement d'activités commerciales et, à proximité, l'extension du Parc des Expositions, la création ou le développement de zones d'activités sur les communes de Tremblay-en-France et Roissy-en-France.

Non desservie directement par le métro du Grand Paris la zone de fret doit pouvoir disposer d'une desserte directe par le réseau ferré, au travers de la création d'une gare supplémentaire sur le RER B.

### Paris-Orly

Les gares terminus des lignes bleue et verte du métro automatique sont situées directement sur l'aéroport, et devraient bénéficier de la proximité immédiate de la future gare TGV dans le cadre du projet d'Interconnexion Sud des Lignes à Grande Vitesse.

Pour Aéroports de Paris il est en effet indispensable que cette future





Copyright : Laboratoire Aéroports de Paris



gare grande vitesse soit localisée au sein même de l'aéroport et intégrée au plus près des terminaux.

Cette implantation, avec les deux gares terminus du futur métro connectées directement à Orly Ouest et Orly Sud ainsi qu'à la gare grande vitesse, permettra un accès direct et rapide sans rupture de charge tant pour les clients aériens que pour les passagers en correspondance air-fer, renforçant ainsi la vocation internationale de l'aéroport et permettant d'optimiser son fonctionnement.

L'accès aux zones d'emplois et aux territoires environnants se fera aisément : directement pour les emplois localisés en aérogares ou via une passerelle piétonne pour le quartier d'affaire de Cœur d'Orly ; via les transports en commun existants (tramway, OrlyVal, RER B, réseau de navettes bus internes...) pour les autres secteurs.

Un véritable pôle d'échange multimodal, regroupant l'ensemble des moyens de transports en un même lieu au bénéfice de tous, pourra être ainsi constitué.

## Paris-Le Bourget

Le dossier du débat public propose deux gares pour le secteur du Bourget. La première assurera la desserte directe de l'aéroport

## Plusieurs enjeux stratégiques

### Une meilleure qualité de service avec une accessibilité renforcée aux aéroports

Les accès à l'aéroport pour les passagers aériens, se font à 70 % par la route pour Paris-Charles de Gaulle et à 80 % pour Paris-Orly. Pour les employés des entreprises de la plateforme, l'accès se fait à plus de 90 % en véhicule particulier.

Un rééquilibrage des modes d'accès en faveur du rail apparaît indispensable tant sur le plan de critères environnementaux que sur le plan de la qualité de service.

Améliorer la desserte en transports en commun des plateformes pour les populations environnant l'aéroport est également une nécessité pour faciliter leur accès aux emplois liés à l'activité aéroportuaire. Le futur métro automatique doit être également l'occasion de

d'affaires et de ses fonctions supports, ainsi que du musée de l'Air et de l'Espace et du Parc des Expositions de Paris-Le Bourget, porteur notamment du premier salon aéronautique mondial.

La seconde, située sur le RER B, assurera les correspondances avec le RER B et la future Tangentielle Nord.

Ces implantations permettront de mailler l'aéroport avec les grands pôles d'affaires parisiens. Elles constituent une opportunité de maintenir l'aéroport au premier rang des références en matière d'aviation d'affaire, de renforcer l'attractivité de cette infrastructure indispensable dans une grande métropole mondiale et de dynamiser son environnement.

L'aéroport du Bourget accueille d'ores et déjà les centres de support client de grands constructeurs aéronautiques de dimension mondiale. Dans ce domaine, une vive concurrence s'est instaurée entre les aéroports d'affaires européens. La création d'une gare à l'entrée de l'aéroport ouvrant l'accès à sa zone industrielle, créatrice d'emplois très qualifiés, sera de nature à en accroître l'attractivité pour des entreprises du domaine aéronautique et de domaines connexes, générant en outre des retombées en termes d'emplois sur le secteur environnant.

repenser la desserte des aéroports en créant d'autres liaisons tangentielles maillant les réseaux de RER (Barreau de Gonesse par exemple) et en développant un réseau de transports intermédiaires permettant une desserte fine des territoires (tramway, transports en commun en site propre ou bus).

Outre la desserte de courte distance, la mise en réseau entre les gares du métro et les gares TGV existantes (ou à venir) et les aéroports élargira également la zone d'influence de ceux-ci en permettant aux clientèles de province du réseau grande vitesse de bénéficier de toutes les dessertes offertes par les compagnies aériennes à Paris.

Enfin, l'intermodalité constitue indéniablement un actif qu'il faut valoriser pour optimiser l'usage des ressources disponibles en matière de créneaux aériens, et développer ainsi la zone de pertinence de l'avion.



## Enregistrement des bagages

Afin d'apporter un service de qualité pour les passagers aériens, il paraît opportun que les rames du futur métro soient adaptées au transport des bagages.

Par ailleurs, des services de prise en charge préalable des bagages existent dans des aéroports étrangers. Un tel service nécessitera, en préalable à sa mise en œuvre, des études

détaillées quant à son opportunité et ses modalités, mais il paraît indispensable, pour ne pas obérer l'avenir, de prendre, dans le cadre de la réalisation du métro du Grand Paris, les mesures conservatoires nécessaires (espaces d'enregistrement dans les stations, espace de sécurisation et de traitement des bagages).

## La complémentarité entre aéroports

Le futur métro permettra de renforcer la complémentarité entre les trois aéroports qui ont des vocations différentes : Paris-Charles de Gaulle, hub international d'Air France-KLM et accueillant les autres grandes alliances mondiales, Paris-Orly, aéroport dédié essentiellement au trafic point à point situé à

proximité de Paris, et Paris-Le Bourget, premier aéroport d'affaires en Europe.

La création de liaisons rapides et fiables entre les plateformes contribuera à l'efficacité du système aéroportuaire parisien en assurant des liaisons possibles et faciles pour les clients.

## Conclusion

### De la création de valeur pour tous

Pour les entreprises des pôles économiques aéroportuaires, les futures gares de métro constitueront des atouts majeurs agissant pleinement pour la compétitivité et l'attractivité des territoires environnants.

À Paris-Charles de Gaulle, l'évolution de l'activité liée au transport aérien va se poursuivre : fret traditionnel et de fret express (hub de Fedex), fortement pourvoyeurs d'emplois, et activités support du transport aérien. En parallèle, un vaste programme de requalification et développement est à l'étude sur Roissy-pôle du type « Airport City » avec réalisation d'hôtels, bureaux, services dans une logique de grand quartier urbain et d'immobilier diversifié.

De même, le projet Aéroville, situé au sud de la plateforme et dont l'ouverture pourrait intervenir à partir de 2014, permettra de créer un centre de commerces et de services.

Pour Paris-Orly, à proximité immédiate des futures gares, se situera « Cœur d'Orly », nouveau quartier d'affaires comprenant bureaux, hôtels, pôle de commerces et de services. Un Centre de Congrès Expositions devrait y renforcer les synergies économiques avec l'ensemble des pôles d'activités et centres de recherche du Sud de l'Île-de-France.

À Paris-Le Bourget, des réflexions sont en cours en vue d'élaborer un projet stratégique de développement et d'aménagement à long terme du territoire, avec en particulier l'évolution des fronts ouest et sud de l'aéroport. Au-delà des entreprises déjà présentes, cela constitue une opportunité pour développer un pôle d'excellence économique autour de l'aviation et du tourisme d'affaires.

Au travers des gares du métro, ces formidables vecteurs de développement économique que sont les aéroports, pourront ainsi prendre toute leur dimension, et consolider le statut de « Ville-Monde » du Grand Paris.