

Cahier d'acteurs

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



N°23 Juin 2010

Aéroports de Paris



Aéroports de Paris construit, aménagé 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 2ème groupe aéroportuaire

européen pour le trafic de passagers et le 1er pour le fret et le courrier.

Bénéficiant d'une situation géographique exceptionnelle et d'une forte zone de chalandise, le Groupe poursuit une stratégie de développement de ses capacités d'accueil et d'amélioration de sa qualité de services et entend développer les commerces et l'immobilier. En 2009, le chiffre d'affaires du Groupe s'est élevé à 2 633 millions d'euros et le résultat net à 270 millions d'euros.

Aéroports de Paris

Siège social : 291, boulevard Raspail, 75014 PARIS

Société anonyme au capital de 296 881 806 euros

552 016 628 RCS Paris.

Le projet consiste en la création d'un barreau ferroviaire d'une dizaine de kilomètres au nord de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, et qui relierait la ligne à grande vitesse qui dessert Roissy à la ligne classique Paris-Creil-Amiens. Ce projet est inscrit dans les Contrats de Projets Etat-Région 2007-2013 des régions Picardie et Ile-de-France, ainsi qu'au projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

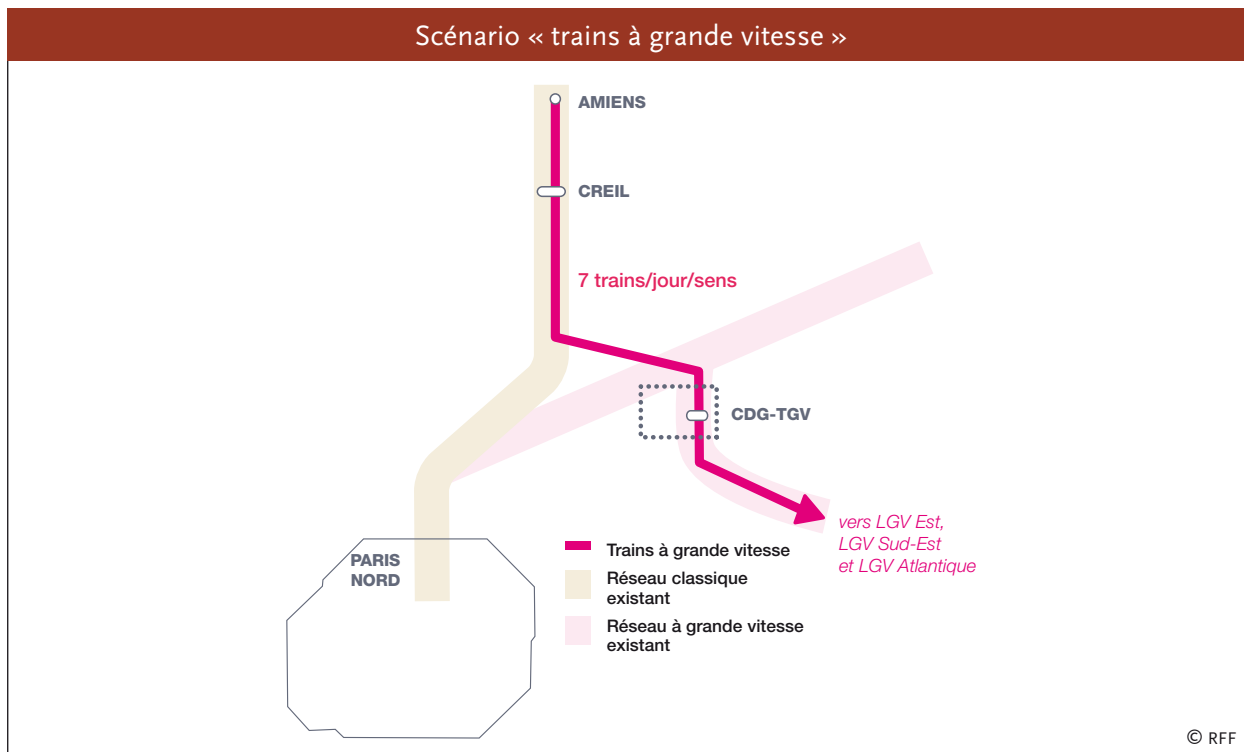
Parmi les objectifs du projet présentés par le Maître d'Ouvrage Réseau Ferré de France, il s'agit notamment de mieux intégrer la Picardie au réseau à grande vitesse en facilitant ainsi ses relations avec le reste du territoire national, de développer le réseau en contournant la capitale, mais aussi de dé-saturer la LGV Nord.

Le renforcement de l'attractivité du pôle multimodal de Roissy ainsi que l'amélioration des déplacements quotidiens vers ce pôle sont également les objectifs affichés du projet.

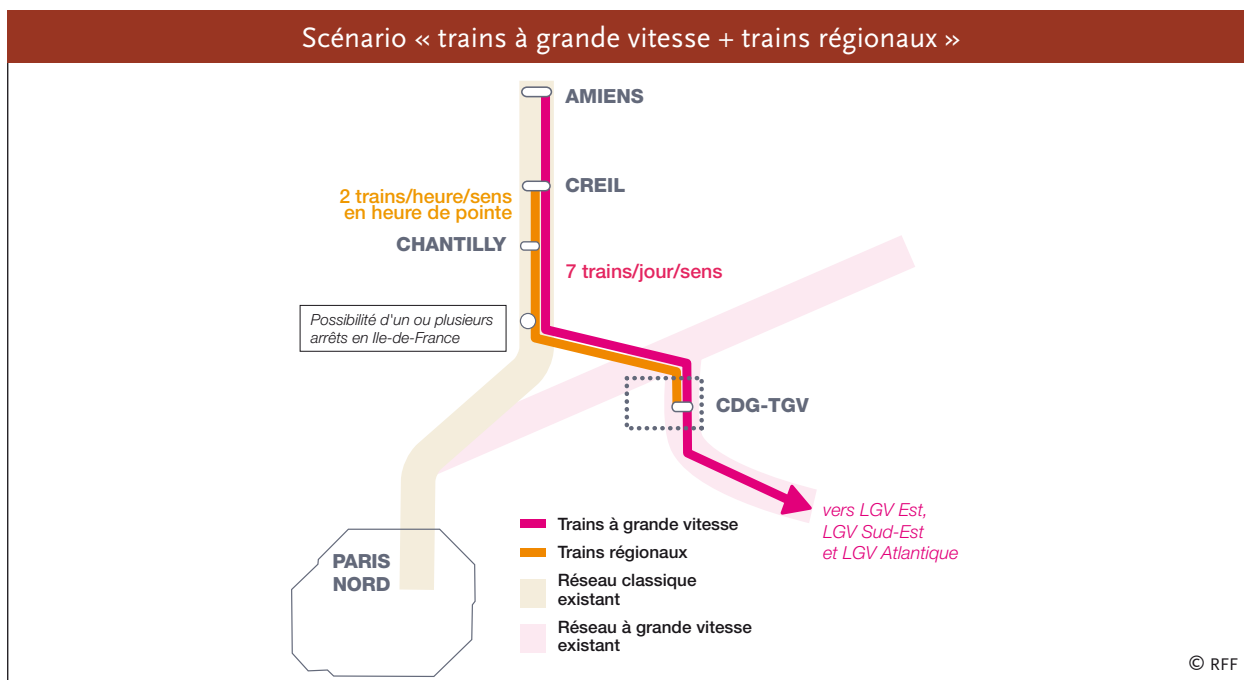
Compte-tenu des délais habituellement nécessaires pour la réalisation d'un tel projet, la mise en service du projet «Roissy-Picardie» pourrait être envisagée à l'horizon 2020.



Parmi les deux scénarios proposés, le premier envisage un service de trains à grande vitesse directs circulant sur l'itinéraire Amiens-Creil-Roissy poursuivant leur parcours sur le réseau à grande vitesse interconnecté à destination de l'est, du sud et de l'ouest (7 allers et retours par jour à l'horizon 2020).



Le second scénario envisage un service de trains à grande vitesse identique au scénario 1 auquel s'ajoute la circulation de trains régionaux provenant de Creil, nœud de correspondance vers les autres centres urbains de Picardie (Amiens, Compiègne...) avec un terminus au Terminal 2-Gare TGV (la fréquence visée est de deux trains régionaux par heure).



Ce scénario n'est possible que moyennant un aménagement avec 6 voies à quai de la gare TGV de Paris-Charles de Gaulle (avec une réalisation de deux quais supplémentaires sur les voies centrales de la gare, voies qui ne seraient donc plus traversantes comme actuellement).



L'enjeu lié à la complémentarité air-fer

Créée en 1994, la gare TGV de Paris-Charles de Gaulle est complètement intégrée aux installations au sein du Terminal 2, et offre quotidiennement des liaisons avec 65 villes dont plus de la moitié sont accessibles en moins de trois heures depuis l'aéroport. Trois millions et demi de passagers ont utilisé cette gare en 2009 dont plus de 70% de passagers en correspondance d'un train vers un avion.

Ces passagers se rendent directement au Terminal 2 ou empruntent le métro automatique CDG Val leur permettant d'accéder aux autres terminaux en moins de 8 minutes.

Ce projet permettrait donc d'élargir encore les destinations au départ de la gare CDG2-TGV en favorisant la complémentarité entre les modes aériens et ferrés dans un objectif de développement durable, et permettant ainsi aux clients de la Région Picardie un accès au hub international de Paris-Charles de Gaulle.

À l'avenir, la gare TGV de Paris-Charles de Gaulle devrait encore être amenée à se développer avec l'ouverture à la concurrence du rail, l'évolution du réseau grande vitesse (pouvant conduire à un doublement du

nombre de villes desservies d'ici 2020), ou bien avec le développement du trafic Transmanche.

La préservation de la capacité d'intermodalité de cette gare, du réseau à grande vitesse interconnecté et le développement de liaisons Transmanche sont des objectifs prioritaires pour Aéroports de Paris.

Aussi, dans le cas du scénario 2 combinant les dessertes grande vitesse avec les dessertes locales vers Creil, il conviendra de démontrer que cette configuration ne compromet pas la capacité de la gare TGV et l'accueil prioritaire des TGV et des liaisons Transmanche à moyen et long terme.

En effet, si le dossier montre que le réaménagement de la gare (6 voies à quai) rend compatible le développement de la grande vitesse avec le service de trains régionaux tel qu'envisagé (2 trains/heure/sens en heure de pointe), il serait peut-être nécessaire d'envisager une hypothèse prospective dans laquelle l'offre de trains régionaux serait densifiée afin de voir si cette compatibilité est maintenue ou non, la mixité des usages pouvant représenter un facteur de risque de saturation des lignes et de la gare à terme.

L'accessibilité du pôle de Roissy

L'aéroport international de Paris-Charles de Gaulle a accueilli en 2009 57,9 millions de passagers. Il est le 6^e aéroport mondial, le 2^e aéroport européen et le 1^{er} aéroport français.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est le siège d'environ 700 entreprises et 90 000 emplois.

Les accès à l'aéroport se font à 70% par la route pour les passagers aériens (dont 15% de transports en commun «routiers»), et à 90% en véhicule particulier pour les employés des entreprises de la plate forme. Un rééquilibrage avec d'autres modes d'accès dont le rail apparaît donc fondamental à la fois dans un objectif environnemental, mais aussi pour le développement économique et la compétitivité du hub international de Paris-Charles de Gaulle.

Sur les 12 000 salariés Picards de la plate-forme, 90% prennent leur voiture. Aussi, le projet Picardie-Roissy représentera-t-il une alternative très intéressante au «tout routier» en permettant l'accès par le rail pour les trajets domicile-travail de ces salariés mais aussi pour les clients aériens en provenance de Picardie.

Outre ces salariés, 51% des effectifs de la plate-forme proviennent des trois départements riverains (Val d'Oise, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne) selon les enquêtes de l'Observatoire de l'Emploi.

Leur accessibilité au pôle d'emplois de Roissy est donc une priorité économique et sociale.

Concernant les Transports en Commun, Aéroports de Paris est favorable aux projets en cours qui vont contribuer à améliorer la desserte en transports en commun de Paris-Charles de Gaulle : l'amélioration du RER B Nord+, le Barreau de Gonesse, CDG Express et les projets à venir du «Grand Paris». La desserte en transports publics reste le premier critère d'implantation de la part des utilisateurs de bureaux et, d'une façon générale, une demande récurrente des employés mais aussi des clients et salariés des hôtels, gares de fret...

Ce projet ne doit donc pas obérer ni retarder d'autres projets de desserte essentiels dans ce domaine.



L'irrigation interne de la plate-forme

Les voyageurs ou salariés arrivant par les services Roissy-Picardie en gare Aéroport CDG TGV pourront emprunter divers moyens de transports internes à la plate-forme.

Pour ce qui concerne les déplacements internes à la plateforme aéroportuaire, CDG Val, transport rapide de type métro automatique, dessert les principaux pôles de l'aéroport : aérogares Terminal 1 et Terminal 3, pôles d'échange Roissypôle et parcs éloignés. Dix millions d'usagers l'empruntent annuellement dont environ la moitié de salariés.

CDG Val permet d'accéder à environ 65% des emplois de la plate-forme de Roissy. Pour les autres zones (zone de fret, zone technique, zone d'entretien), il existe une importante gare routière à Roissypôle offrant plus de 30 lignes de bus irrigant la plate forme ou les communes extérieures.

D'autre part, les voyageurs arrivant par les services Roissy-Picardie en gare Aéroport CDG TGV pourront emprunter en correspondance le RER B pour se rendre sur les sites qu'il dessert (Parc des expositions, Aulnay...). Aéroports de Paris est demandeur d'une

gare supplémentaire en zone de fret qui concentre d'ores et déjà 20% des emplois de la plate forme et qui est amenée à se développer fortement ainsi que la zone avoisinante : développement d'activités commerciales projet «Aéroville», extension du Parc des Expositions, zones d'activités sur les communes de Tremblay-en-France, développements sur Roissy-en-France... Cette gare supplémentaire pourrait ainsi assurer un accès facilité entre le pôle d'échange de CDG2 et la zone de fret.

Par ailleurs, un réseau de desserte locale par bus existe également y compris la nuit avec le dispositif «Filéo» (transport à la demande) et les services de bus «Noctilien». Il devrait être renforcé progressivement grâce à la levée récente des Interdictions de Trafic Local, mesures limitant le développement des transports par bus sur la plateforme de l'aéroport.

Des études vont être engagées cet été par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France afin de voir quelles sont les améliorations qui pourraient être apportées aux transports à plus long terme.

La position d'aéroports de Paris

Aéroports de Paris relève quelques points de vigilance.

En particulier, il convient de souligner que si ce projet élargit les destinations au départ de la gare CDG2-TGV, la préservation de la capacité de cette gare, de l'intermodalité et du réseau à grande vitesse interconnecté est une préoccupation qui a été exprimée par Aéroports de Paris. La gare TGV de Paris-Charles de Gaulle a été conçue pour favoriser la complémentarité air-fer et la desserte des TGV inter-secteurs. De ce point de vue, l'ouverture d'une nouvelle desserte vers Amiens est intéressante dans un contexte où le développement de liaisons Transmanche doit rester également un objectif prioritaire.

L'opportunité de la création de ce nouveau barreau est saisie pour assurer une desserte locale vers Creil par train régional. Cette mixité des usages peut créer un risque de saturation des lignes et de la gare à terme. Il conviendra de démontrer que ces dessertes ne compromettent pas la capacité de la gare TGV et l'accueil prioritaire des TGV à long terme.

Enfin, les besoins en desserte locale pour l'accès des employés à la plate-forme restent un sujet essentiel pour tous les territoires environnants. Ce projet ne doit pas obérer ni retarder la réalisation d'autres projets essentiels dans ce domaine comme par exemple le barreau de Gonesse et l'amélioration des réseaux RER B et D.

Sous ces réserves, Aéroports de Paris est favorable à ce projet qui encourage la complémentarité air-fer et élargit les destinations au départ de la gare CDG2-TGV, et qui facilite aussi un rééquilibrage par le rail des accès vers l'aéroport (accès actuellement majoritairement routiers).