

# Desserte des aéroports

Pour info

Extrait de la lettre de VR&T

Une étude relativise l'importance de CDG Express

En réalisant un benchmark sur 55 aéroports dans le monde pour évaluer la qualité de leur desserte, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) d'Ile-de-France revient sur quelques idées reçues. Notamment celle selon laquelle l'aéroport... de Roissy-Charles-de-Gaulle est mal desservi. Dans ces conditions, CDG Express, le projet de desserte ferrée rapide et directe entre l'aéroport de Roissy et Paris, n'est peut-être pas aussi indispensable que le disent ses promoteurs.

Nicolas Boichon, qui a réalisé [cette étude](#) répond à nos questions.

## **Ville, Rail & Transports. Quel était le but de ce benchmark ?**

**Nicolas Boichon.** L'idée, c'était de tester les préjugés que l'on entend à propos des dessertes des aéroports parisiens qui sont souvent critiqués. Nous voulions voir comment ils se positionnent par rapport à leurs concurrents dans le monde.

C'est un sujet important parce que d'une part, ils représentent de véritables moteurs pour l'économie francilienne, d'autre part, ils renvoient une image de la capitale : le tiers des passagers des aéroports parisiens ne verront de Paris que l'intérieur des aérogares.

## **VR&T. Comment jugez-vous ces dessertes ?**

**N.B.** Orly est un aéroport vieillissant qui fait actuellement l'objet de gros travaux. Il est compact. Il présente à la fois de nombreux atouts pour les compagnies aériennes mais aussi de nombreux handicaps au niveau de son accessibilité. Pour un aéroport aussi proche de la ville (20 km de Paris), sa desserte par le RER et Orlyval est anormalement lente et anormalement chère. Le billet coûte 12 euros. Le bus est moins cher et plus rapide. Et même les taxis sont relativement peu chers.

Quand il sera relié à la ligne 14, il connaîtra enfin une situation normale. Le fait de le desservir par un métro et non par une ligne express se justifie pour cet aéroport relativement proche de la ville.

De son côté l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle n'est pas mal loti : il dispose d'un lien ferroviaire direct, de navettes de bus et d'une gare TGV. Ce n'est pas phénoménal mais c'est dans la moyenne des aéroports.

Il disposera demain d'une gamme de dessertes élevée : le réseau du grand Paris Express, le CDG Express, qui s'ajoutera au RER existant.

Si tous ces projets se réalisent, cet aéroport deviendra un cas unique au monde avec une telle quantité d'offre. Cela devrait permettre un report modal, du transport routier individuel vers les transports collectifs. Sachant que

le quart des émissions de CO<sub>2</sub> des aéroports sont liés aux acheminements terrestres, cela représentera un vecteur important pour baisser l’empreinte carbone de la plateforme aéroportuaire.

#### **VR&T. Quelles sont vos recommandations ?**

**N. B.** Il a été décidé que les plateformes aéroportuaires de Roissy et du Bourget fassent l’objet d’un contrat d’intérêt national. C’est positif car ce contrat va permettre aux collectivités de se retrouver et de discuter entre elles. Nous pensons qu’il faut favoriser ces instances au sein desquelles les collectivités (mais aussi les entreprises comme Air France ou encore ADP) peuvent échanger.

Nous recommandons aussi de ne pas oublier de prendre en compte les besoins de déplacements des employés. Les employés des aéroports habitent souvent dans des zones mal reliées aux aéroports. Et ils travaillent souvent avec des horaires décalés. Inspirons-nous de ce qui se fait à l’étranger. A Amsterdam par exemple, le réseau de bus autour des aéroports est gratuit pour les employés. En conséquence, 30 % des employés recourent aux transports collectifs. C’est aussi le cas des aéroports londoniens qui développent leurs réseaux de bus. Les Américains – curieusement – offrent pas mal d’itinéraires cyclables dans leurs plateformes aéroportuaires. C’est aussi le cas à Sydney ou au Royaume-Uni. Dans ce pays, les responsables aéroportuaires doivent publier leur stratégie sur la mobilité. Si elle est insuffisante, ils peuvent voir leur activité réduite.

#### **VR&T. A lire ce rapport, on a l’impression que CDG Express n’est finalement pas aussi important pour le développement de l’aéroport que pourraient le laisser croire ses promoteurs. Est-ce une impression justifiée ?**

**N. B.** Il faut relativiser l’impact qu’aura le CDG Express. S’il arrive un jour, bien sûr ce sera formidable ! Mais il ne faut pas tout focaliser sur un équipement emblématique. Il faut pouvoir disposer d’une combinaison de dessertes.

J’ai tendance à appeler à la prudence : il y a déjà eu beaucoup de déconvenues dans le passé avec des projets dont les prévisions de trafic étaient trop optimistes ou parce que les technologies retenues n’étaient pas adaptées.

Tous les aéroports n’ont pas de desserte dédiée. Regardons les exemples asiatiques. Certains aéroports disposent d’une infrastructure sur laquelle on trouve aussi bien des liaisons directes express vers les centres-villes que des omnibus. De plus, l’information en direction des passagers est très poussée : on les sensibilise fortement à la possibilité d’utiliser les transports publics. La communication est multilingue et pas seulement en anglais. Et des employés près des guichets sont là pour les aider. Alors que, quand vous arrivez à Roissy, il y a peu de chances que vous sachiez qu’il y a des RER directs qui vous emmènent à Paris.

Les meilleurs aéroports du monde, comme Singapour ou Séoul, ne disposent pas forcément de liaisons emblématiques. Mais ils proposent un accompagnement humain qui fait parfois un peu défaut dans les aéroports franciliens. Enfin, il faut aussi composer avec la manière dont les aéroports ont été conçus. A cet égard, Orly et CDG sont des modèles très routiers.

*Propos recueillis par Marie-Hélène Poingt - Extrait de la lettre de VR&T – 20 avril 2016*

[L’étude publiée fin mars peut être téléchargée sur le site de l’IAU.](#)