

Les impacts territoriaux des aéroports

Présentation pour Paris-Métropole

Etienne Berthon, IAU île-de-France (DUAT) - 13 janvier 2011



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Les impacts territoriaux des aéroports

- *Pm: L'impact économique (traité le 9 décembre 2010)*
- intégrer des échelles d'enjeux et de territoires très différentes
- **5 grands défis**
 - La maîtrise et la compensation des nuisances
 - Définir la juste place du pôle aéroportuaire dans la structure régionale
 - Le défi de l'accessibilité
 - La cohérence de la gouvernance
 - Un aéroport bien accepté et intégré dans son territoire

Les secteurs aéroportuaires franciliens

- Le pôle du Bourget
- Le Grand Roissy
- *Pm: Le pôle d'Orly (présentation séparée)*

Les aéroports, une confrontation brutale

- du ciel et de la terre, du global et du local, de l'espace-monde et de mon arrière-cour
- des défis environnementaux et des défis économiques
- du long terme et du conjoncturel

La cristallisation des débats sur des visions du monde différentes



Les politiques aéroportuaires

la nécessité d'intégrer des échelles d'enjeux et de planification territoriale très différentes



Du bon fonctionnement du système aéroportuaire européen ...

à la réduction des nuisances locales

L'exemple des enjeux du secteur de Roissy CDG

Européens	L'accessibilité externe de l'Europe - La capacité, l'équilibre et la performance de son système aéroportuaire
Nationaux	Le bon fonctionnement du hub SkyTeam qui assure la desserte de la région-capitale et l'accès aux destinations mondiales pour l'ensemble des métropoles françaises
Régionaux	Permettre le bon fonctionnement et l'accessibilité d'un équipement essentiel pour la desserte, l'attractivité et la performance économique de la Région – Réduire les inégalités sociales et territoriales – Répondre aux défis environnementaux – Protéger l'emploi (avec 50 000 emplois, Air France, 4° employeur régional, 1° privé)
Locaux	Réduire les nuisances et coupures spatiales créées par l'aéroport, mieux faire profiter son environnement des retombées économiques, améliorer la qualité de vie des habitants...

Pas de solutions idéales répondant à tous les défis, tous les enjeux, toutes les échelles, toutes les attentes (stratégies d'acteurs, conflits d'intérêts, concurrence pour l'occupation de l'espace...)
trouver les meilleurs compromis possibles

5 grands défis territoriaux

1 – maîtriser et compenser les nuisances

2- définir la juste place du pôle aéroportuaire dans la structure régionale

3 - Le défi de l'accessibilité

4 - La cohérence de la gouvernance

5 - Un aéroport bien accepté et intégré dans son territoire

1 - Maîtriser et compenser les nuisances

- Même s'il améliore progressivement ses performances environnementales (-1dB et 2% de consommation/an entre 1970 et 1990, - 0.5dB et 1% de consommation/an ensuite), le transport aérien induit **des nuisances importantes**, aggravées par la croissance du trafic
- Le bruit des avions, notamment la nuit, est de plus en plus mal supporté, la part du transport aérien dans l'émission de gaz à effet de serre est croissante. Plus que la capacité d'accueil technique, **la « capacité environnementale » des aéroports tend à déterminer leur possibilité de croissance**
- **Un cadre de plus en plus contraignant** se met peu à peu en place, des réglementations internationales ou européennes (objectifs européens ACARE: baisse de 50 % consommation, émissions CO2 et bruit perçu, et de 80% émissions Nox à 2020 repris par le Grenelle de l'Environnement) aux engagements pris localement (chartes, « local agreement »...)
- Les nuisances et les contraintes d'urbanisme ont aussi **des impacts territoriaux et socio-économiques forts dans les secteurs proches**
- **Les impacts positifs et négatifs** de l'activité aéroportuaire **sont très inégalement répartis** entre les territoires

Il reste beaucoup à faire pour que les aéroports soient des voisins supportables pour leurs riverains et pour qu'une compensation suffisante soit apportée aux territoires les plus nuisancés.

Le bruit et la gêne

Le bruit, la plus forte nuisance

- Il impacte fortement de vastes territoires
- Le bruit de nuit est particulièrement problématique
- Une réalité complexe à décrire: multiplicité des indicateurs
- l'importance de la fréquence des survols
- La nécessité d'une planification en 3 dimensions pour éviter le plus possible le survol des zones densément peuplées
- Une question difficile : concentrer ou répartir les nuisances ?

La limite des approches quantitatives, des indicateurs acoustiques

- en dehors des zones les plus bruyantes, une assez faible corrélation entre le niveau de bruit et la gêne ressentie, le vécu du bruit
- Beaucoup d'autres facteurs explicatifs de la gêne : personnels, territoriaux, culturels...
- Un facteur essentiel: le sentiment de délaissement, de ne pas être écouté

L'insonorisation (mesure passive) : nécessaire mais réponse insuffisante, importance de réduire la source du bruit (mesures actives) :

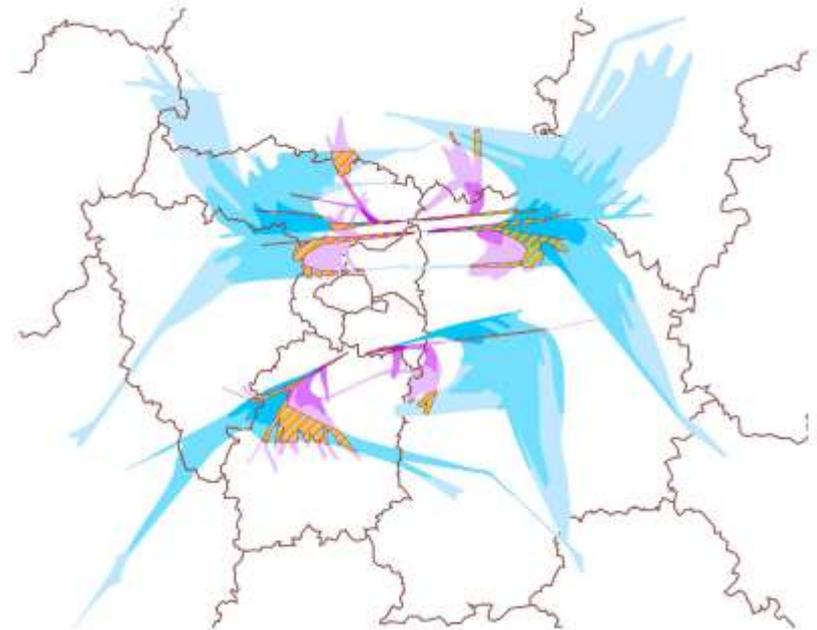
progrès technologiques (moteurs, bruits aérodynamiques...), procédures d'approches...



Contours 57dB(A)Leq 16h, des aéroports londoniens - Source : Aircraft Noise in London – Porter, Rhodes

Le bruit aérien en Ile-de-France, les populations survolées

- 1, 5 M habitants survolés à moins de 3000 m en configuration face à l'est dont 300 000 à moins de 1000 m
- 1,25 M habitants survolés à moins de 3000 m en configuration face à l'ouest dont 60 000 à moins de 1000 m
- 300 000 personnes sont survolées à moins de 3000 m et 12 000 à moins de 1000 quelque soit la configuration



Source ACNUSA - 2005

Populations survolées							
	Configuration face à l'ouest			Face à l'est			Dans les 2 configurations
	Orly	CDG	Total	Orly	CDG	Total	
Moins de 1000 m	35 819	25 171	60 990	42 893	265 590	308 483	11796
Moins de 3000 m	238 147	1 020 686	1 258 833	236 325	1 303 245	1 539 570	334 235

Le bruit aérien en Ile-de-France

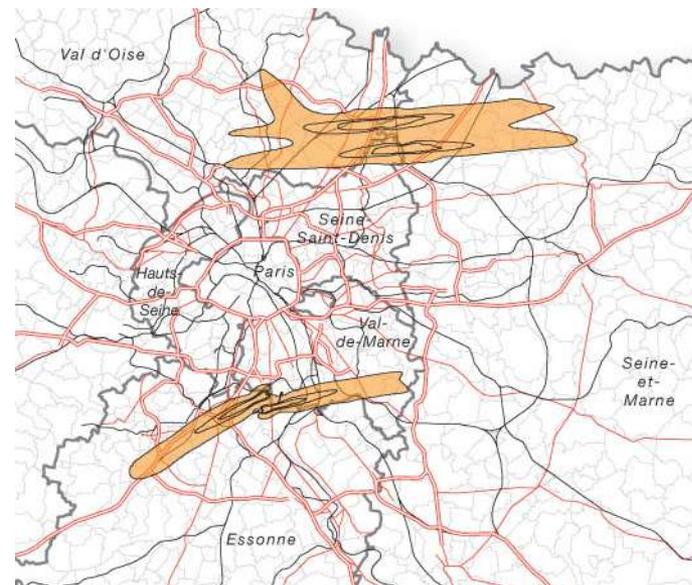
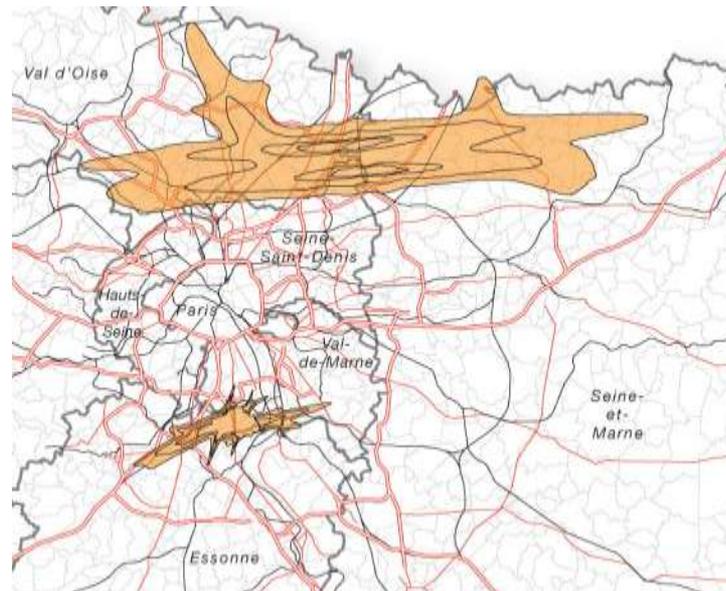
2 types de documents cartographiques

- **Le Plan d'Exposition au Bruit** (PEB), calculé sur le trafic à terme de l'aéroport définit les servitudes d'urbanisme (pour CDG 4 zones: 70, 65; 56 et 50 Lden)

PEB Orly 1975 et CDG 2007

- **Le Plan de Gène Sonore** (PGS), calculé sur le bruit actuel ouvre le droit aux aides à l'insonorisation (3 zones: 70, 65 et 56 Lden). Environ 110 000 dossiers éligibles (65 000 sur CDG et 45 000 sur Orly)

PGS Orly et CDG 2004



La pollution

Les principaux polluants:

- Au niveau global: gaz à effet de serre (GES), principalement Co₂
- Au niveau local/régional: Co, Nox, hydrocarbures imbrûlés (HC), composés organiques volatils (COV), dioxyde de soufre (SO₂) et particules.
On peut calculer la pollution dues aux avions à partir des données constructeurs mais dans les mesures de pollution, on ne sait pas isoler des traceurs représentatifs de la pollution due au transport aérien.
Le niveau de pollution locale dépend fortement de la météorologie

Quelques ordre de grandeurs chiffrés:

- Le trafic aérien contribue pour 2 à 3% aux émissions mondiales de GES
- La pollution des avions: 80% en croisière, 20% cycle LTO (source groupe AF/KLM)
- Le trafic aérien représente environ 10% des concentrations de polluants autour de l'aéroport dans une région urbaine dense (Schiphol), environ 20% pour un aéroport en frange d'agglomération (Roissy-CDG)
- L'émission de gaz à effet de serre générée par l'activité aéroportuaire au niveau régional est due pour un quart aux accès terrestres à l'aéroport (source ARC)

maîtriser et compenser les nuisances

Les émissions de GES (CO2)

Air France + filiales : environ 17.3 Mt/an dont :

- 8% Court Courrier, 13% Moyen C, 70% Long C (20% des vols), 8% vols cargo, 1% opération au sol
- 4% roulage, décollage 14,4%, croisière 79.3%, approche 2.3% (soit environ 80% croisière et 20% cycle LTO)

Estimation des émissions annuelles liées aux aéroports dans l'espace régional

CDG: 1 350 000 t

Orly: 500 000 t

Aux 2/3 lors du cycle LTO (Landing-Take off)

Emissions CO2	CDG			Orly		
	Total (x 1000t)	%	Kg/pax	Total (x 1000t)	%	Kg/pax
Cycle LTO	893	66 %	15	304	62 %	12
Accès passagers	240	18 %	5,8	132	26 %	5,5
Accès employés	73	5 %	1,2	37	7 %	1,4
Activités aéroport	148	11 %	2,4	27	5 %	1
Total	1354	100 %		500	100 %	100 %

Source « 15 ways to reduce the carbon footprint in airports regions » – ARC 2010

Les impacts des nuisances sur la santé

Des effets qui commencent à être mieux connus

- L'impact du bruit : troubles du sommeil, hypertension et troubles cardiovasculaires, surconsommation médicamenteuse, effets sur la santé et les capacités cognitives des enfants
- L'impact de la pollution, moins renseigné mais effets à court terme (crises d'asthme, arythmies cardiaques) et à long terme (développement de processus pathogènes)
- Une attention particulière est nécessaire vis-à-vis des populations les plus fragiles (enfants, personnes âgées) et des employés de l'aéroport

Mais il est difficile d'isoler strictement le facteur « nuisances aériennes »

Quelques références :

- Colloque Ville et Aéroports du 7 octobre 2008 sur les impacts sanitaires du transport aérien
- « Impacts des trafics aériens sur la santé - Etat des connaissances scientifiques et recommandations pour l'action » - Guillaume Faburel - Rapport Final (Septembre 2008) – CRETEIL – Université Paris XII
disponible sur: http://www.villaeroport.org/asso.php?id_srub=8&id_ssrub=6&id_sssrub=10
- Etudes « Débats » et « Survol » en cours

maîtriser et compenser les nuisances

La perception des risques et nuisances par les habitants des zones de bruit en île-de-France

Question: parmi les risques et nuisances que représente un aéroport comme Roissy, quel est celui qui vous semble le plus grave pour ceux qui habitent dans le voisinage ?

Réponse:

- | | |
|---------------------------|-----|
| • Le bruit | 41% |
| • Le risque d'accident | 20% |
| • Le risque de pollution | 16% |
| • Le risque pour la santé | 12% |
| • Le terrorisme | 11% |

Source : enquête IFOP pour Air France – septembre 2006

Les impacts spatiaux

des servitudes et contraintes d'urbanisme spécifiques aux abords des aéroports

- Zones de bruit
- Zones de sécurité, servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage

La présence de l'aéroport et les servitudes qu'il génère ont de forts impacts territoriaux locaux sur:

- la structure spatiale et l'occupation du sol (fractionnement et spécialisation des espaces, insuffisance de l'offre de logements...)
- les dynamiques sociales et urbaines (difficulté du renouvellement urbain dans les zones de bruit, spirales de dévalorisation de certains secteurs d'habitat...)
- la valeur des biens immobiliers (décote moyenne - Noise Depreciation Index – de 0,6 à 0,8% par dB supplémentaire au-delà de 60-65 dB) – source G Faburel après analyse d'une trentaine d'études internationales

Les politiques de réduction des nuisances et les mesures de compensation

Les politiques de réduction des nuisances

- Réduction du bruit et des émissions à la source (motorisation, aérodynamisme...)
- Restrictions d'exploitation: plafonnement du trafic ou de l'énergie sonore (nombreuses modalités possibles)
 - sur Orly, plafonnement des mouvements (250 000 créneaux) et couvre-feu
 - sur CDG, IMGP (Indice Global Mesuré Pondéré) et plafonnement des mouvements en cœur de nuit
- Procédures et contraintes opérationnelles: utilisation préférentielles de pistes, volumes de Protection Environnementale (VPE), relèvement des approches, descente continue (CDA)...
- Systèmes de sanctions (géré par l'ACNUSA en France)

Sans oublier la recherche de maîtrise de l'urbanisation (PEB en France)

Les compensations individuelles

En France surtout insonorisation des logements situés en PGS

Financement par TNSA (18,6 M,€ sur Orly en 2008, 27 M€ sur CDG)– environ 25% des 110 000 logements concernés déjà insonorisés – Rythme insuffisant (15 ans encore nécessaires au rythme actuel sur CDG, 20 sur Orly)

Les compensations collectives

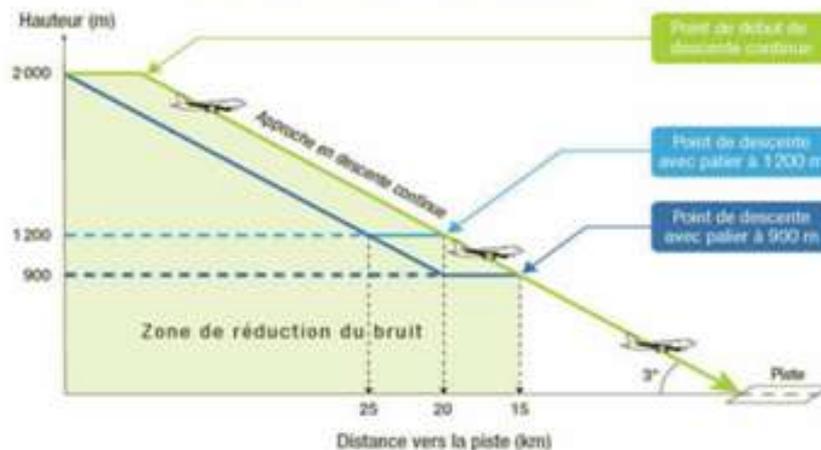
- Des financements institutionnalisés: exemple les FCNA (Fonds de Compensation des Nuisances Aéroportuaires) créés en 1999 au bénéfice des communes riveraines de CDG et d'Orly (environ 3 M€ pour Orly et 5,5 M€ pour CDG financés environ pour moitié par ADP)
- Des contributions volontaires des aéroports (« Airport Community Trust Fund » en Angleterre, Fond environnemental à Francfort et Vienne, Fondation ADP...)

Les procédures d'exploitation particulières : la descente continue

Gain :

- de 3 à 6 dB sous la trajectoire,
- de 25 à 40 % de réduction de consommation de carburant sur la phase d'approche

Représentation schématique des approches en descente continue



Déjà en application
à Orly, Marseille et
Strasbourg.

En novembre, 1^{ère}
expérimentation à
CDG

Source: présentation M Luciani – DGAC – 29/9/2009

maîtriser et compenser les nuisances

L'importance de lieux de dialogue, d'une indépendance de l'expertise et d'un accès facile à l'information

Structures de médiation et de concertation

- Plusieurs références en Europe: Amsterdam (CROS, Alders Table), Vienne (Dialogue Forum), Francfort (Forum Airport and Region), Bruxelles et Flandres (Flemish Airport Committee), Manchester (Consultative Committee)...
- En France: essentiellement les « Commissions Consultatives de l'Environnement » (CCE). La loi sur les « Communautés aéroportuaires» (23 février 2004) est restée sans effet

Indépendance de l'expertise: des structures intéressantes en France

- l'ACNUSA, l'autorité indépendante créée en 1999 pour le contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (compétences récemment élargies à la pollution)
- Les associations Airparif et Bruitparif en Ile-de-France

Accès à l'information et gestion des plaintes

5 grands défis territoriaux

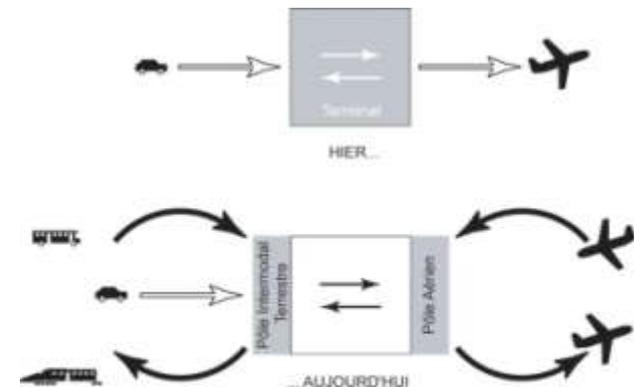
2 – Définir la juste place du pôle aéroportuaire dans la structure spatiale et économique régionale

L'équilibre impact technopolitain / impact métropolitain

Définir la juste place du pôle aéroportuaire dans la structure spatiale et économique régionale

de l'aérodrome à l'Airport City

- Au départ, un équipement spécialisé périphérique situé à l'extérieur de l'agglomération sur un axe radial...
- Aujourd'hui, un pôle régional majeur dans une organisation maillée et polycentrique
- un rôle croissant de pôle d'échange intermodal: du hub aérien au hub terrestre



**l'aéroport, plus seulement un lieu de passage,
une destination**

Source : Güler Güller architecture urbanism, 'from airport to airport city', Editorial Gustavo Gili SA, Barcelona 2003, www.ggau.net

L'aéroport, un pôle d'emploi de plus en plus puissant et diversifié mais surtout un pôle émetteur de croissance

Un impact à 2 échelles

L'impact métropolitain

L'atout que représente l'aéroport pour l'ensemble de l'économie régionale et pour favoriser des implantations sur les différents pôles économiques régionaux. Beaucoup d'entreprises n'ont pas besoin d'une proximité immédiate de l'aéroport. Un temps d'accès garanti leur suffit

L'importance de bonnes liaisons entre l'aéroport et les grands pôles économiques régionaux

L'impact technopolitain

La capacité de l'aéroport à attirer dans son environnement proche des activités de haut niveau.

Il dépend de :

- l'importance et la structure du trafic de l'aéroport
- le desserte terrestre du secteur de l'aéroport, son degré d'interconnectivité
- sa situation dans l'agglomération et par rapport à ses axes de développement
- du contexte institutionnel et du degré de mobilisation et de coopération des acteurs

Mais l'impact technopolitain des aéroports peut fragiliser d'autres pôles régionaux et il doit être contrôlé pour ne pas étouffer la fonction aéroportuaire elle-même

Il faut trouver le bon équilibre entre l'impact territorial local et régional

Les échelles de diffusion de l'impact technopolitain

- Au cœur de la plateforme, directement branchée sur le nœud multimodal : l'Airport City (ce concept de **Ville Aéroportuaire** peut être élargi à l'ensemble de la plateforme)
- L'aéroport et son environnement au sens large – diverses appellations: **Aéropole ou Aeropolis / Aéroville / Aerotropolis**
- En direction de l'hypercentre : **Le Corridor Aéroportuaire**

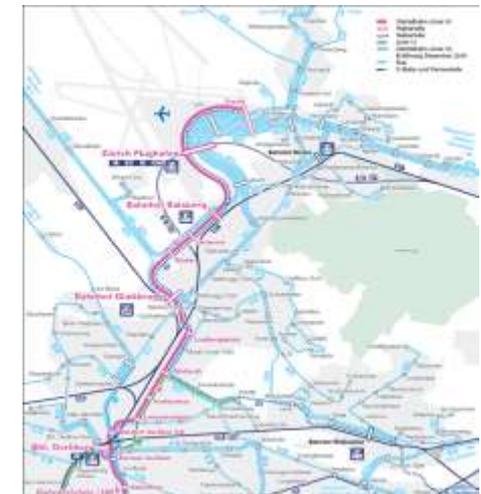


Amsterdam-Schiphol :
l'Airport City de référence

L'Aviapolis d'Helsinki: une cohérence d'aménagement
facilitée par l'unité de gouvernance



- 1 Helsinki-Vantaa international airport
- 2 Logistic functions, technical wholesale
- 3 Technology center, Business Parks, logistic services, research and development, know-how and technology intensive production and hotels
- 4 Research and development, company services and security intensive functions
- 5 Retail units
- 6 Housing areas
- 7 Recreational areas
- 8 Motor sport arena



Le corridor aéroportuaire de Zurich:
une forte structuration par les TC

5 grands défis territoriaux

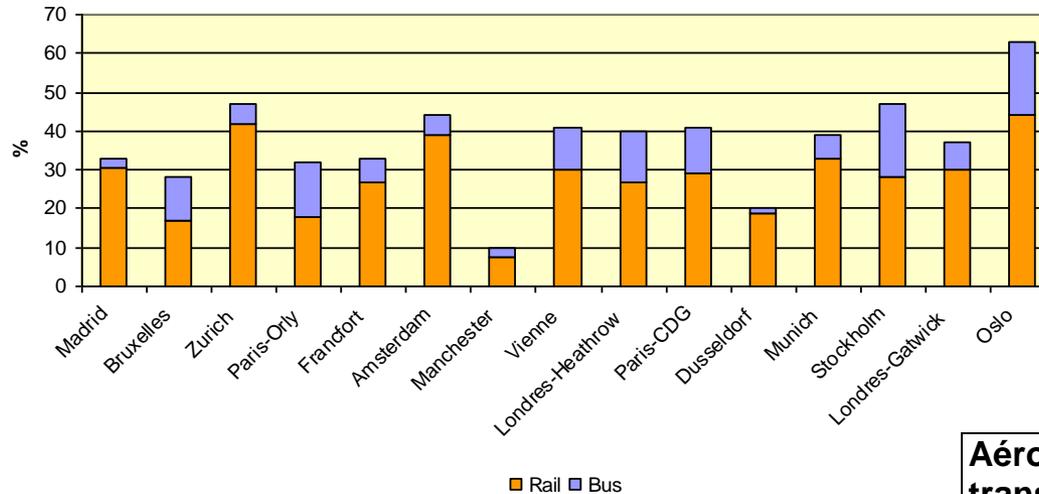
3 - Le défi de l'accessibilité: gérer aussi le hub terrestre

L'aéroport, un pôle d'interconnectivité au croisement de multiples modes et échelles de transports

- Un fort émetteur de trafic
- La congestion du réseau routier, un risque majeur pour le bon fonctionnement des aéroports
- Les accès terrestres à l'aéroport: le quart des émissions de GES liés à l'activité aéroportuaire
- La nécessité d'un renforcement de la part modale des transports en commun
- Le problème spécifique de l'accès des employés (qui représentent des flux du même ordre que les passagers)
- L'intérêt de l'intermodalité avec le réseau TGV, pour les passagers aujourd'hui, pour le fret demain

Le défi de l'accessibilité

Comparaison de la part modale des transports en commun en Europe, entre 30% et 40% pour la moitié des grands aéroports



Source: Benchmark européen IAU-Ile de France

Aéroports dépassant 40% de part de marché transports en communs (source ACRP report 4 – 2008)				
	Aéroport	Rail	bus	total
1	Oslo	39%	25%	64%
2	Hong Kong	28%	35%	63%
3	Narita	36%	23%	59%
4	Shangai	6%	45%	51%
5	Zurich	42%	5%	47%
6	Vienne	30%	11%	41%
7	Londres Stansted	29%	11%	40%
8	Paris CDG	27%	13%	40%

Synthèse sur la qualité de la desserte TC des aéroports

Très mauvais score d'Orly – moyen pour CDG

Type de liaison	Madrid	Bruxelles	Zurich	Paris - Orly	Francfort	Amsterdam	Manchester	Vienne	Londres - Heathrow	Paris - CDG	Dusseldorf	Munich	Stockholm	Londres - Gatwick	Oslo
locales	**	*	***	*	**	**	***	*	***	**	*	*	**	**	**
avec le centre	***	**	***	*	***	***	***	***	***	**	***	**	***	***	***
Autres régionales	*	***	***	*	**	**	**	**	**	*	**	**	**	**	**
nationales et autres		**	**		***	***	**			***	***		**	*	*
Ensemble	6*	8*	11*	3*	10*	10*	10*	6*	8*	8*	9*	5*	9*	8*	8*

Très bonne
 Bonne
 Moyenne
 Médiocre

Source: Benchmark européen IAU-Ile de France

5 grands défis territoriaux

4 - La cohérence de la gouvernance

**Construire une vision partagée
malgré la multiplicité des acteurs,
le chevauchement des compétences et des territoires**

La cohérence de la gouvernance

- Très souvent, au lieu d'être au centre d'un territoire de planification, les aéroports sont aux franges de plusieurs.
- L'aéroport lui-même a un statut très particulier qui ne facilite pas toujours les relations avec les territoires institutionnels environnants
- La gouvernance est facilitée par la présence des collectivités de premier niveau au Conseil d'Administration des aéroports (Pays-Bas, Allemagne, Suisse...)



Un cas favorable:
l'aéroport d'Helsinki est
situé sur une seule
commune, Vantaa,
comme celui
d'Amsterdam
(Haarlemmermeer)



ville principale aéroport
----- frontière
----- limite de région
----- limite de département, comté ou province

5 grands défis territoriaux

5 - Un aéroport bien accepté et intégré dans son territoire

Le défi qui résume tous les autres

- **intégration politique, sociale et économique**
- **intégration environnementale**
- **intégration spatiale et territoriale**

Les secteurs aéroportuaires

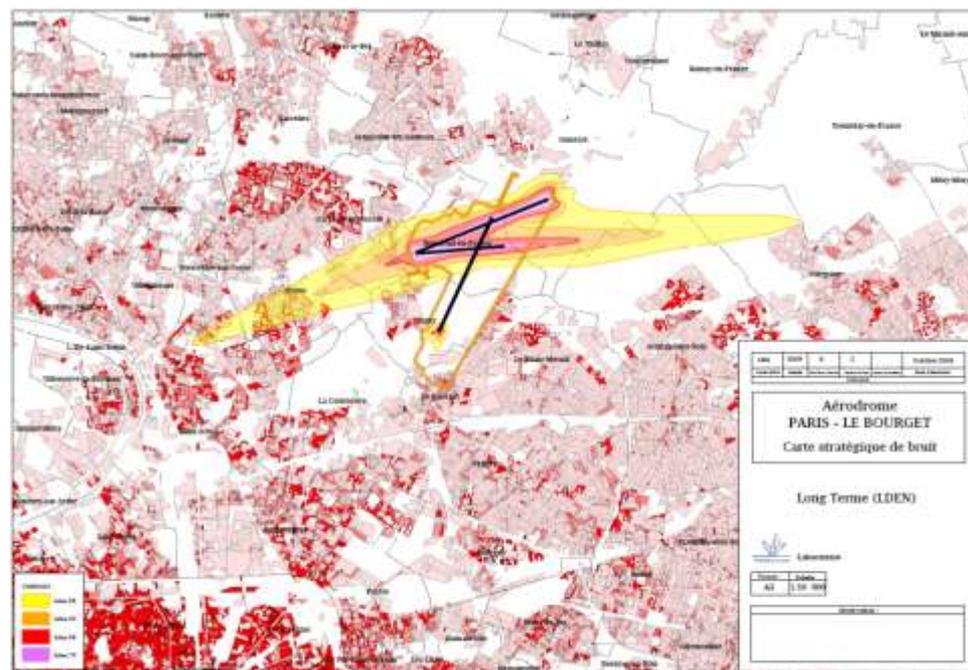
Les secteurs aéroportuaires

Le pôle du Bourget

Le pôle du Bourget

L'aéroport du Bourget

- 1° aéroport civil historique parisien
- **1° aéroport d'affaire européen**
550 hectares - 3 pistes dont 2 en exploitation courante
- 58 000 mouvements
environ 100 000 passagers (2009)
capacité horaire: 45 mouvements
- **Importante base de maintenance**
– équipement et aménagement d'avions – services aéroportuaires
- 100 entreprises – environ 4000 emplois



ADP - Carte stratégique Bruit – Long terme - Lden

Le pôle du Bourget

L'aéroport du Bourget, c'est aussi

- **Le musée de l'air et de l'espace**, haut lieu de l'histoire mondiale de l'aviation (50 000 m² d'exposition – 6000 m² d'ateliers)
- **Le parc d'Expositions de Paris Le Bourget**, 3^e parc d'exposition d'Ile-de-France – 5 halls d'expositions (80 000 m²) 37 ha d'espaces extérieurs - Accueil tous les 2 ans du Salon du Bourget, 1^{er} salon aéronautique mondial
- **Un pôle de formation sur les métiers de l'aérien**



ADP - Projet pour le Bourget – 2005

Le pôle du Bourget

Un pôle à faire émerger entre CDG et Paris

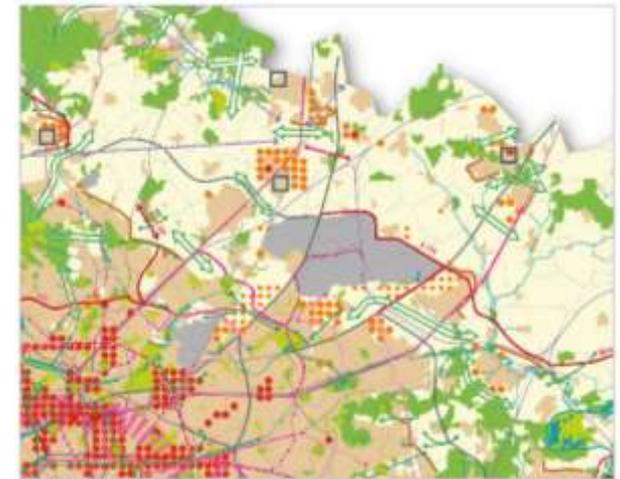
- 7 km au NE de Paris
- 3400 hectares – 190 000 habitants
- 6 communes: Le Bourget , Drancy et Dugny (CA de l'aéroport du Bourget) et le Blanc-Mesnil, Bonneuil et la Courneuve

Actuellement:

- Une desserte insuffisante
- Un environnement urbain et une image médiocres
- Peu de synergies entreprises plateforme / tissu économique environnant
- Une offre de services et de commerces insuffisante
- L'atout de la proximité du Parc de la Courneuve
- Un fort potentiel de requalification: 450 ha de ZAE autour de la plateforme



Source: Dossier spécial « Le Bourget et le Grand Paris »

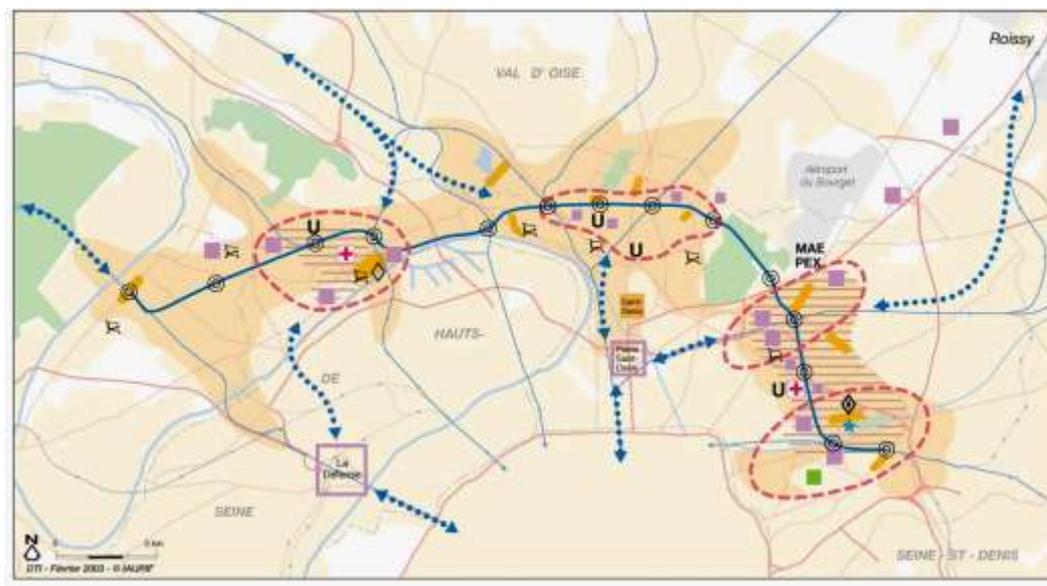


Un pôle fort au projet de SDRIF de 2008

Le pôle du Bourget

Une desserte qui va être améliorée

- RER B en cours d'amélioration (2012)
- Travaux de la Tangentielle nord engagés (ouverture prévue 2014)
- Desserte métro à plus long terme (prolongement ligne 7 prévue au projet de SDRIF ou métro automatique Grand Paris)



La tangentielle nord:
un levier de renouvellement urbain

Le pôle du Bourget

Un pôle boosté dans le cadre du Grand Paris

La desserte envisagée du secteur par 2 gares du métro automatique (le Bourget RER et Aéroport) conforterait fortement ses atouts.

L'étude d'un schéma d'aménagement et de développement stratégique du pôle du Bourget est engagée (de Porzamparc – Duthilleul/AREP – Castro).

Orientations générales:

- Développer un pôle d'envergure métropolitaine autour de l'aéroport (aviation d'affaires, tourisme d'affaires, évènementiel, pôle d'excellence technologique aéronautique, formation aux métiers de l'aérien et du tourisme)
- régénérer en profondeur le cadre urbain pour faire émerger une nouvelle centralité dense, attractive, équilibrée
- Construire un pôle culturel et scientifique de rayonnement international (rénovation du musée de l'Air et de l'Espace...)

Source: Dossier spécial « Le Bourget et le Grand Paris »

Le pôle du Bourget

Premières visions d'un futur possible du territoire



La gare au cœur du territoire (RER – Métro – Tangentielle nord)
JM Duthilleul - AREP



Le carrefour Lindberg (au SE de l'aéroport)
Christian de Portzamparc

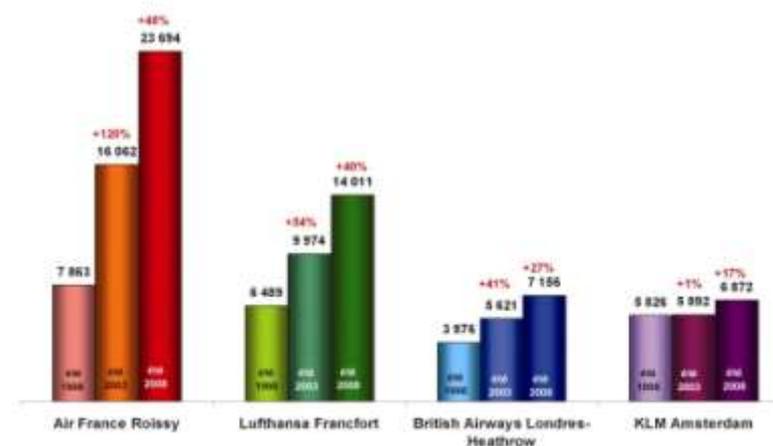
Les secteurs aéroportuaires

Le Grand Roissy

CDG : un des premiers aéroports mondiaux

- 3257 hectares – 4 pistes – 3 aérogares passagers et 6 gares de fret
capacité: 72 M pax – 114 mvts/h
- 700 entreprises – 90 000 emplois
- 5° aéroport mondial pour les passagers (60.9 M en 2008)
- 6° pour le fret (2.4 Mt)
- 2° aéroport mondial pour les passagers internationaux (après Londres)
- 2° aéroport européen pour les passagers,
- 1° pour le fret

Le hub passagers le plus puissant d'Europe et aussi un triple hub cargo: Air France, Fedex et la Poste



Le secteur de Roissy

Le secteur d'étude IAU Ile de France

63 communes

50 000 hectares

626 000 habitants (2006)

277 000 emplois (2006)

Le cœur de pôle

7 communes

10 000 hectares

93 000 habitants (2006)

126 000 emplois (2006)

Source: INSEE RGP 2006



Grâce à la dynamique aéroportuaire, le cœur du pôle de Roissy, avec 4300 emplois supplémentaires par an entre 1990 et 2006 (dont 2800 sur l'aéroport), est le premier pôle créateur d'emplois de France

Le Grand Roissy

Zones de bruit : de fortes contraintes pour l'aménagement local

PEB de Roissy-CDG (2007)

127 communes concernées

Zones A + B + C

22 400 hectares

172 000 habitants

64 500 logements

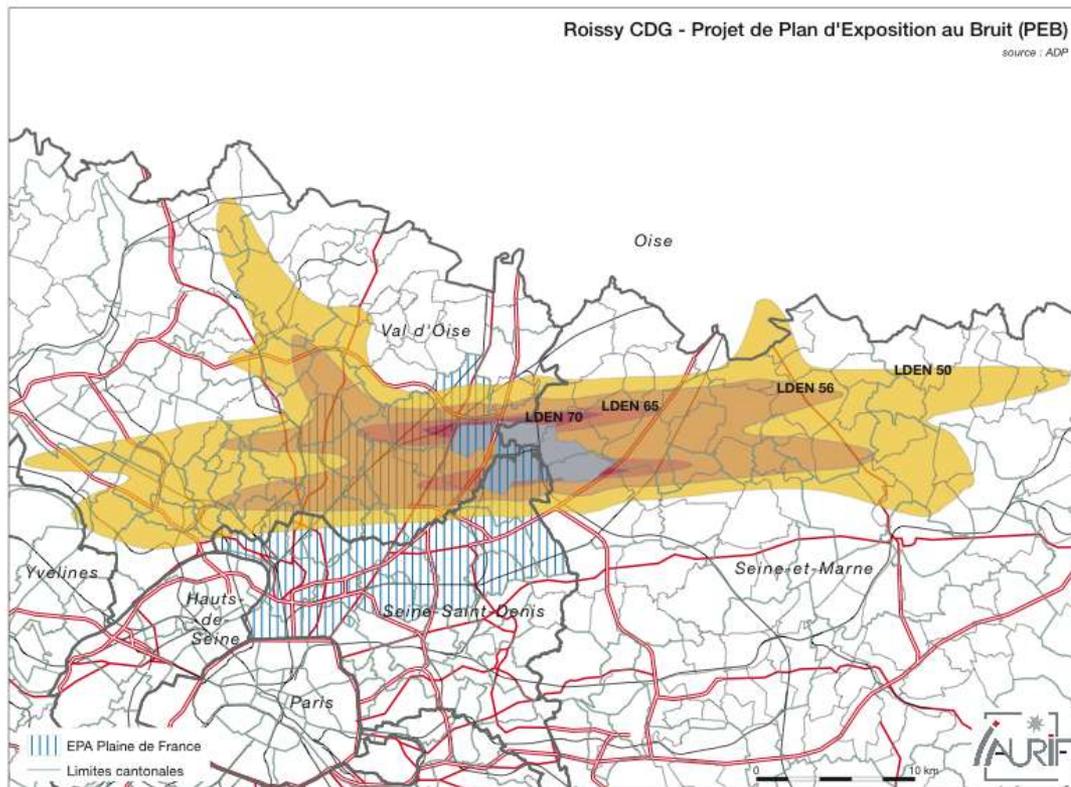
Zone D

31 300 hectares

450 000 habitants

180 000 logements

Le secteur est aussi impacté par l'activité de **l'aéroport du Bourget** pour lequel l'Etat n'a toujours pas établi de PEB



Hypothèse de trafic 2025 du PEB: 680 000 mvts, 95 M pax en, 3,4 M t fret

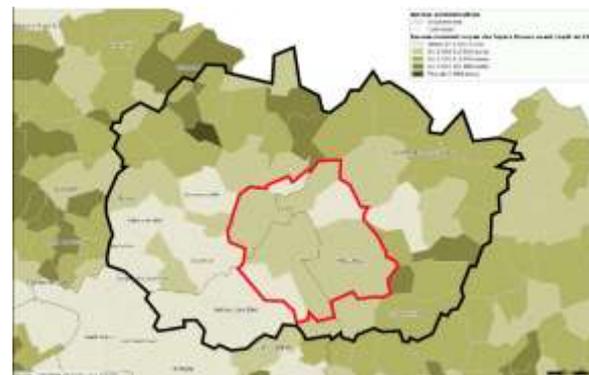
Le Grand Roissy

Un secteur marqué par les inégalités territoriales et sociales

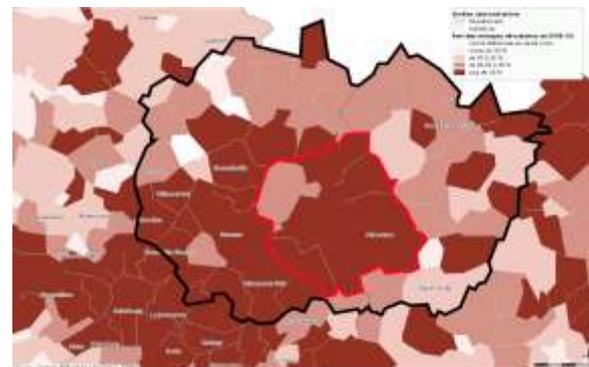
Le contraste entre un pôle économique dynamique à vocation internationale et un environnement aux réalités sociales difficiles



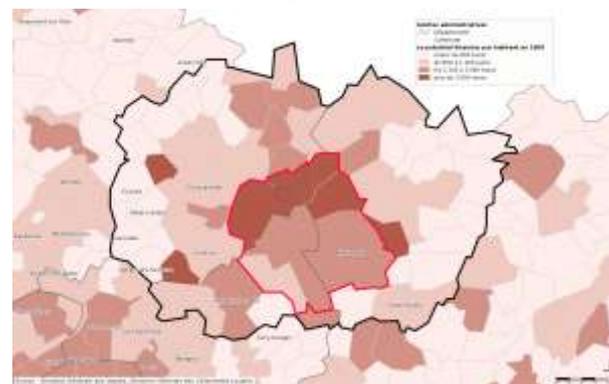
Une répartition inégale des retombées positives et négatives



Revenu annuel moyen des foyers fiscaux avant impôt 2008



Part des ménages allocataires en 2008



Potentiel financier des communes en 2008

Les fonctions du secteur de Roissy

Principale porte d'entrée en Ile de France

- CDG, un des premiers aéroports mondiaux
- Le Bourget : 1^{er} aéroport d'affaires d'Europe
- Convergence de grandes infrastructures terrestres qui relient aux pays de l'Europe du Nord-Ouest : TGV, A1 et A16, futur canal Seine-Nord Europe...
- **Un territoire marqué par les activités logistiques**, depuis Garonor jusqu'aux parcs logistiques de l'Oise. Une vocation liée à l'A1 au départ, et de plus en plus aussi à l'aéroport et au fret express
- **Une forte vocation parcs d'expositions** (ParisN-Villepinte, 1^{er} site français, 9^{ème} d'Europe – Le Bourget), **congrès, hôtellerie autour de CDG**
- **des activités de production encore présentes** (aéronautique et automobile entre le Bourget et CDG et nombreuses PMI)
- **Espaces ruraux: une agriculture hautement productive**



Le Grand Roissy

Le secteur de Roissy en termes économique, c'est l'effet « aéroport » mais aussi

- les activités logistiques induites par A1
- l'effet de porte d'agglomération
- le desserrement d'activités de Seine St Denis
- les besoins propres aux économies locales

Autant de fonctions en concurrence pour l'occupation du sol

Le marché immobilier, indicateur des fonctions principales du secteur de Roissy

Le Secteur de Roissy représente **5% de la population et 5% des emplois régionaux**
(Le Cœur de Pôle représente 15% de la population et des 45% des emplois du secteur)

La part de marché régionale des différents segments de l'immobilier d'entreprise (moyenne 2000 - 2008) est un bon révélateur des spécificités du secteur, et notamment de sa place modeste en matière de bureaux

- **Bureaux** : 4,5% du marché régional (52 000 m²/an à 57% dans le Cœur de Pôle)
- **Commerces**: 8% du marché régional (38 000 m²/an à 30% dans le Cde P)
- **Locaux d'activités**: 18% du marché régional (105 000 m²/an à 32% dans le Cde P)
- **Entrepôts**: 16,5% du marché régional (103 000 m²/an à 21% dans le Cde P)
- **Parc hôtelier** : 11000 ch (2005) - 7% du parc régional à 66% dans le Cde P
(pour les 4**** 2800 ch - 9% du parc régional à 96% dans le Cde P)

Construction de **logements**: 4% du marché régional (1250 /an sur 1999/2008 à 19% dans le Cde P)

Construction de logements: dans un contexte régional déjà difficile, une contribution nécessairement limitée

- de vastes zones grevées par les servitudes de bruit, qui posent le problème de la gestion urbaine et du renouvellement des emprises urbanisées existantes
- Il est peu souhaitable d'augmenter la population même en limite extérieure des zones de bruit

Un secteur ou il est donc plus difficile de gérer les équilibres habitat/ emploi, ce qui milite pour maîtriser l'impact technopolitain et accueillir les activités induites qui n'ont pas besoin d'une proximité directe de l'aéroport dans les secteurs ou elles peuvent être accompagnées de la construction de logements.

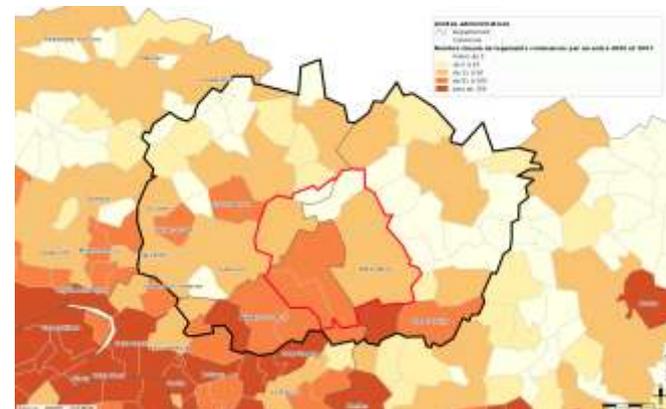
Construction annuelle moyenne (Sitadel)

1975-1981 : 3389 (4,8% IDF) à 43,2% individuels

1982-1989 : 2558 (4,6% IDF) à 60% individuels

1990-1998 : 2517 (5% IDF) à 36,3% individuels

1999-2008 : 1250 (4% IDF) à 45% individuels



Construction moyenne de logements par an. 2000-2007 - SITADEL

Zones d'activités

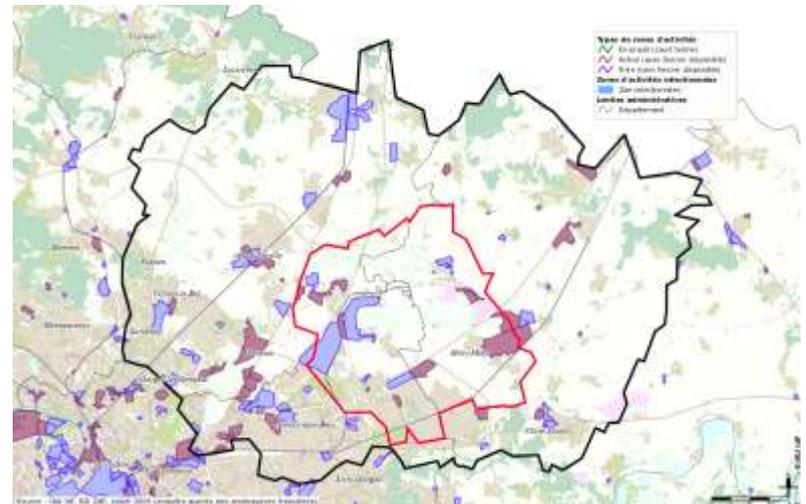
- environ 15% du marché régional,
- Une offre importante mais dispersée,
- Une concurrence forte au-delà de la limite régionale qui est très proche

100 ZAE (3000 ha dont 1500 ha en Val d'Oise)
sur le secteur de Roissy, dont 4 de plus de 100
ha (hors aéroport):

- Paris N II – 300 ha brut
- Mitry-Compans – 250 ha
- Marly la Ville Moimont – 118 ha
- Gonesse – Patte d'oie/Gde Couture – 110 ha

Rythmes de commercialisation

45 ha/an (dont 30 dans le Val d'Oise)



Paris-nord II, 1° parc d'affaires privé européen (300 ha, 18000 emplois, 1 M m² construits) illustre le desserrement des activités aéroportuaires, l'importance des entreprises étrangères dans le secteur de Roissy (500 entreprises étrangères dont la moitié dans le cœur de pôle) et le potentiel de densification des zones d'activités existantes (+ 1 M m² prévu à 20 ans)

Une dynamique économique qui se traduit par un grand nombre de projets à vocation d'activités

- Programmes de diversification sur l'aéroport (centre commercial Aeroville de 50000 m² , Continental Square 3 sur Roissy-Pôle, hôtels... en tout environ 250 000 m² à 5 ans)
- extension de Paris-Nord II (110 ha) et du parc d'exposition de Paris N-Villepinte
- Triangle de Gonesse – capacité annoncée: 2 Mm² sur 230 ha (pm: hypothèses EuropaCity d'Immochan, 450 000 m² sur 80 ha, et candidature pour l'accueil de Roland-Garros...)
- sur Roissy-en-France divers Parcs d'activités et World Trade Center (ex Airapolis -13 ha - 85000 m²)
- Vitrine de Chine au Thillay
- diverses zones d'activités
- ...

Mais ces projets sont étudiés et développés sans cohérence d'ensemble et sont souvent concurrents entre eux

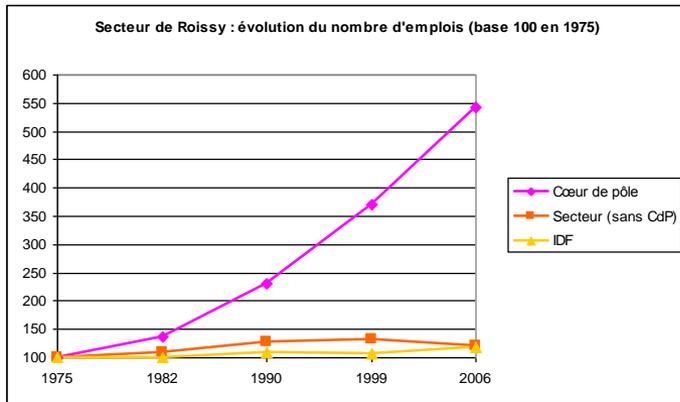
Le principal projet logements: Louvres-Puiseux (3500 logements sur 80 ha)



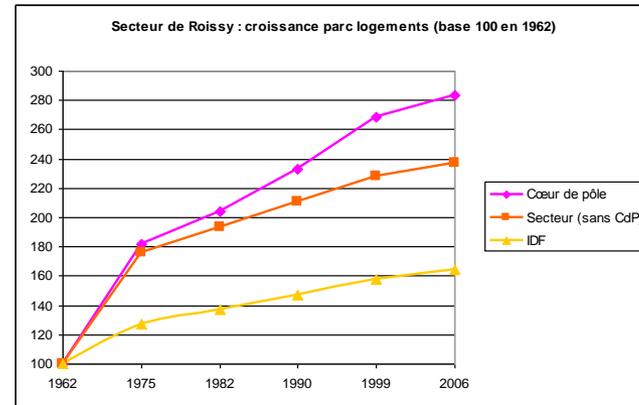
L' offre à vocation d'activité est insuffisante à court terme, mais apparaît excessive à moyen et long terme, risquant d'entraîner, même en cas de réalisation de nouvelles infrastructures de TC, la congestion généralisée du réseau routier. Le potentiel de densification des zones existantes est peu pris en compte

La forte attractivité du cœur de pôle

Malgré les contraintes des zones de bruit, la dynamique exceptionnelle et l'attractivité du cœur de pôle ne concernent pas que l'emploi ...



Evolution emploi 1975-2006

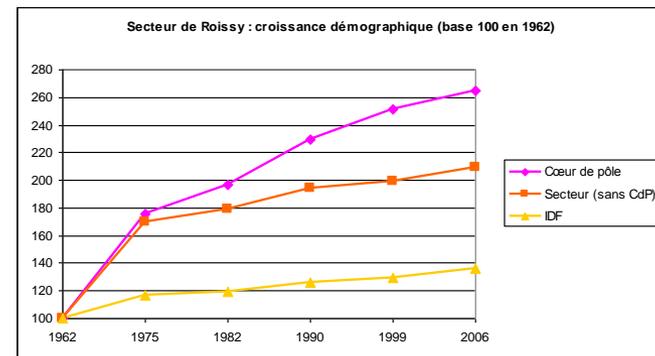


mais aussi la **construction**

- 165 000 logements en 1975, dont 21 500 dans le cœur de pôle
- 226 000 logements en 2006, dont 33 500 dans le cœur de pôle

et la **démographie**

- 490 000 habitants en 1975, dont 61 000 dans le cœur de pôle
- 620 000 habitants en 2006, dont 92 000 dans le cœur de pôle



Le Grand Roissy

La desserte du secteur

Seulement 34 % des passagers et 10% employés de l'aéroport utilisent le réseau TC régional:

des projets « historiques » d'amélioration de la desserte TC à réajuster en fonction des propositions « Grand Paris »

Les projets « historiques »

L'aménagement du RER B (*travaux en cours*)

- Voies dédiées (indépendance des voies du RER B et des voies des trains Grandes lignes)
- Amélioration de la régularité et des fréquences

CDG Express (*en attente*)

Liaison dédiée reliant l'aéroport CDG à la gare de l'Est

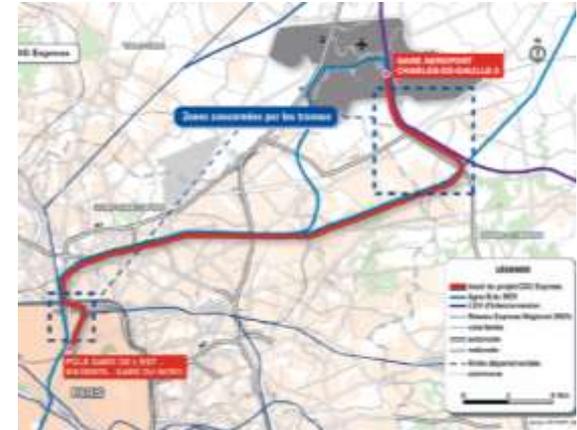
Le barreau de Gonesse

Pour relier les RER B et D

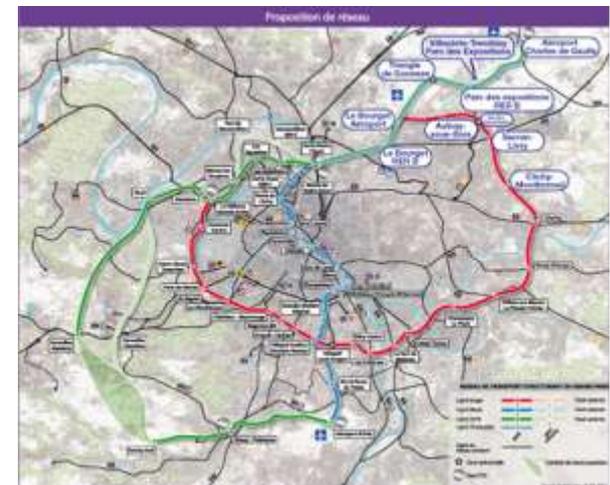
La liaison Roissy-Picardie (*débat public achevé*)

Le principal projet nouveau:

le métro automatique « Grand Paris »



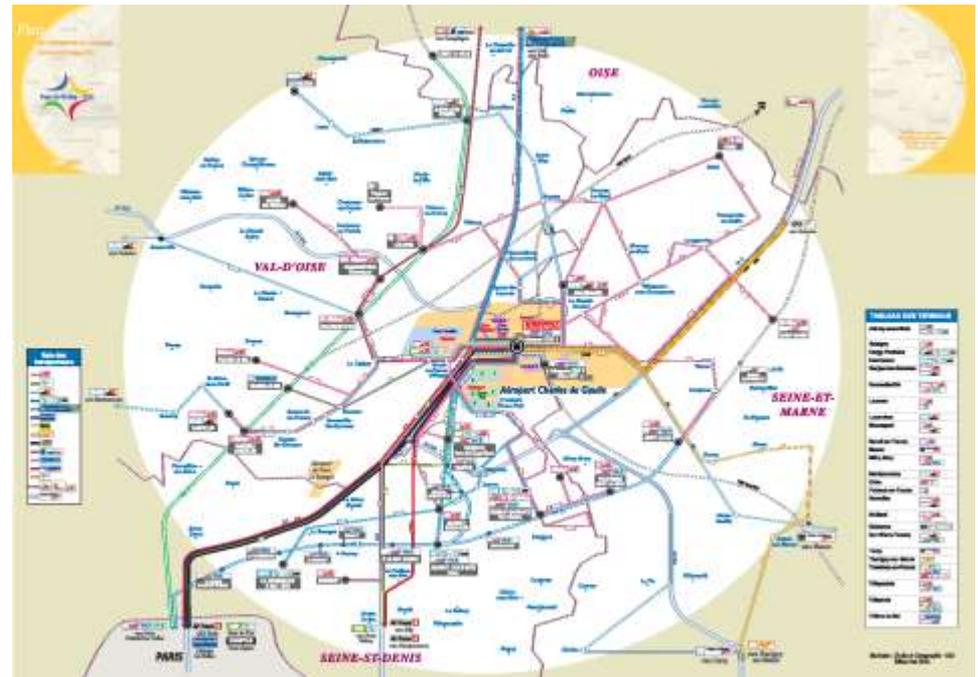
CDG Express



Projet réseau Grand Paris

Un besoin à court terme: la desserte fine du pôle de Roissy

Malgré un nombre importants de lignes de bus, la desserte fine locale et le rabattement vers les gares du réseau régional sont peu efficaces



Sans attendre la réalisation des tramways ou des infrastructures ferrées lourdes envisagées, la mise en service de quelques lignes de bus à haut niveau de service (notamment en provenance du Val d'Oise) convergeant vers PN II et l'aéroport constituerait une amélioration considérable de la desserte du secteur.

Un atout à renforcer : la desserte par le réseau TGV

Desserte de la gare TGV

27 trains par jour et par sens (20 en 2000)

Liaisons directes avec 58 villes (dont Bruxelles)

Trafic annuel de la gare TGV

3 millions de voyageurs en 2007

dont 70% en correspondance avec l'avion

Évolution moyenne

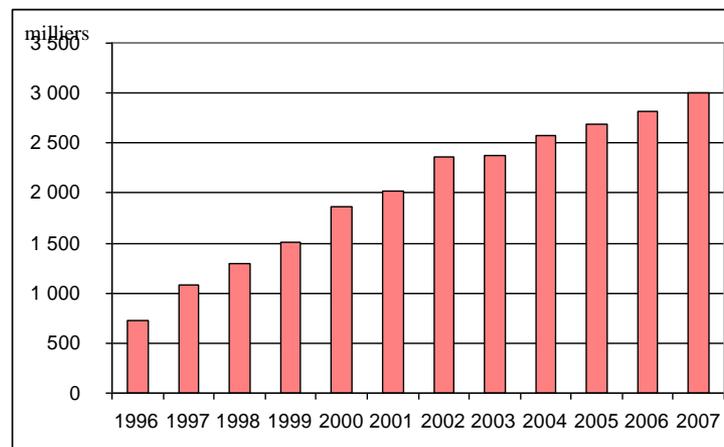
- passée: 13,7 par an de 1996 à 2007
- prévisible: 5,9% par an de 2007 à 2020

Développements futurs

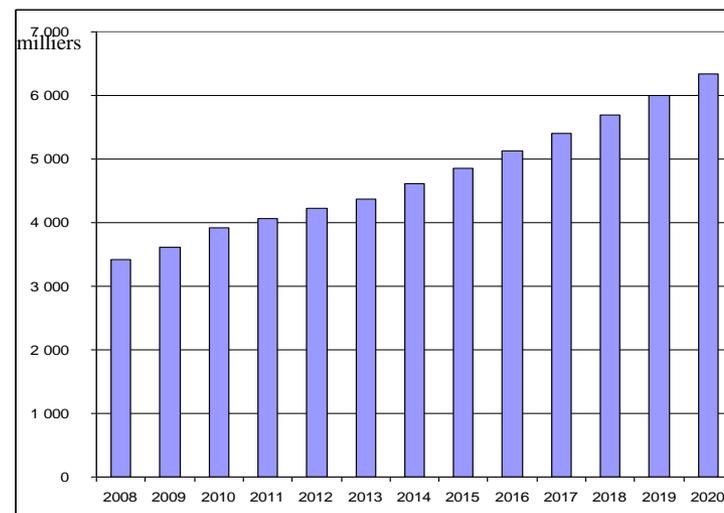
- Renforcement des fréquences
- Liaisons aéroport CDG-Aéroport d'Orly (gare d'inter modalité projetée à Orly sur un nouveau barreau d'interconnexion sud)

et projet de TGV fret (CAREX)

Évolution passée du trafic annuel de CDG-TGV



Évolution prévisible du trafic annuel de CDG-TGV



Un problème majeur: la gouvernance du grand Roissy

De grandes intentions exprimées par les documents de planification régionaux



SDAURP 1965



SDRIF 1994



SDRIF 1976

Projet SDRIF 2008



Extrait du SDRIF (sept. 2008)

Mais un manque de cohérence dans les politiques conduites pour les mettre en œuvre sur le territoire

Le Grand Roissy

Un problème majeur: la gouvernance

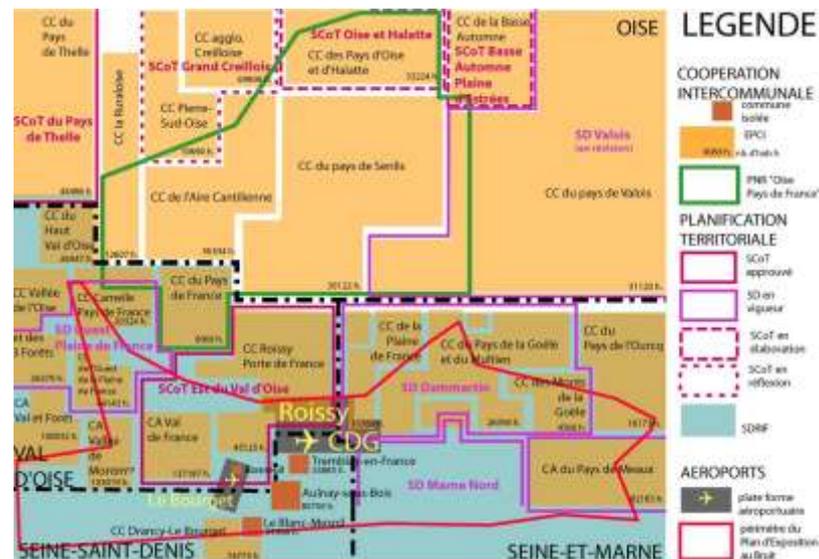
- Un aéroport à cheval sur 8 communes et 3 départements
- Le cœur du territoire géré par une entreprise de droit privé
- Une grande complexité institutionnelle, une multiplicité d'acteurs
- Des territoires et des projets en concurrence
- des initiatives top-down non abouties de l'Etat

...

Alors que sur Orly, une gouvernance émerge à l'initiative des acteurs locaux

Des évolutions intéressantes:

- Le renforcement de l'intercommunalité
- La démarche Hubstart, animé par l'ARD, qui fédère les collectivités et les grands acteurs économiques pour promouvoir à l'international le grand Roissy



Coopération intercommunale et planification territoriale :
une géographie complexe

Source Atelier Roissy Picardie – Janvier 2008

Pour conclure sur le Grand Roissy

des défis, des objectifs

- Une nécessité: assurer la vocation de base, l'accueil du trafic aérien (CDG est un atout indispensable pour le statut mondial de « ville globale » de la métropole francilienne, son attractivité économique et touristique)
- Un aéroport mieux intégré et accepté au niveau local (réduction des nuisances, péréquation et compensation, information...)
- Le défi de la gestion de la mobilité et d'un meilleur report modal sur les TC
- Trouver l'équilibre entre effet technopolitain et effet métropolitain et favoriser l'accueil des fonctions et activités nécessitant une proximité de l'aéroport
- Une meilleure cohérence dans l'aménagement, pour assurer l'unité d'un territoire très fragmenté, valoriser ses atouts et renforcer sa qualité urbaine
- Mieux répartir le bénéfice des retombées économiques et réduire la fracture entre un pôle de développement d'échelle internationale et un territoire environnant aux réalités socio-économiques difficiles

des incertitudes

- conjoncture économique globale, évolution des conditions de mobilité en IDF
- perspectives et acceptabilité de la croissance du trafic sur Roissy-CDG
- amélioration de la desserte TC du pôle de Roissy et échéances des projets
- évolution de l'organisation du fret, et notamment du fret ferroviaire

et surtout possibilité d'améliorer la cohérence de la gouvernance du territoire

Il est important de définir une vision à long terme du territoire, mais il faut répondre aussi aux enjeux immédiats

des orientations à court terme

- une réorganisation de la vision de l'évolution du territoire en fonction des échéances temporelles de réalisation de la desserte TC
- un plan d'action à court terme pour la desserte TC fine du territoire (notamment pour faciliter l'accès depuis l'Est du 95) et un examen sur cette base de l'opportunité des projets
- une priorisation sur la couronne sud et ouest de l'aéroport pour l'organisation des fonctions logistiques et métropolitaines et sur l'émergence du pôle du Bourget comme pôle relais entre CDG et Paris – A contrario considérer plutôt l'aménagement du cœur du triangle de Gonesse dans une échéance de plus long terme
- En terme de gouvernance, avancer dans la définition de ce que pourrait être une structure représentative du territoire

des points de vigilance

Densité et compacité des développements futurs, optimisation du potentiel de l'urbanisation existante, maîtrise de la consommation foncière, protection des grandes continuités agricoles et paysagères (en particulier sur les franges nord et est de l'aéroport)... bref intégrer réellement dans la planification les impératifs du développement durable.