

Thème 2 – Aménager et développer le territoire français

Question 4 – Mobilités, flux et réseaux de communication dans la mondialisation

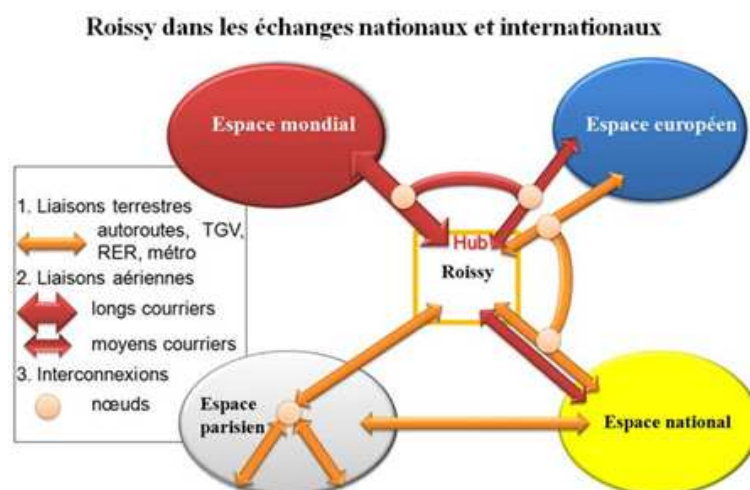
Cours 1

Roissy : plate-forme multimodale et hub mondial (étude de cas)

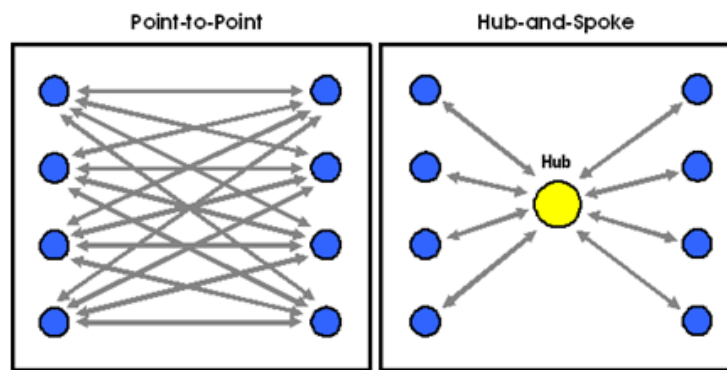
I Le fonctionnement d'un hub mondial

1. L'un des sept premiers aéroports mondiaux

- Situé à 25 km au Nord-Est de Paris et inauguré en 1974, Roissy CDG est l'aéroport français le plus fréquenté. Avec 59 millions de passagers (2009), l'aéroport se classe au 6^e rang mondial. **Document 3 p. 159**. Il comprend trois aérogares passagers et dessert 300 villes en France, en Europe et dans le monde - seules les villes d'Australie ne sont pas directement desservies en raison de la distance. Roissy CDG se situe dans la partie de l'espace français et européen le mieux connecté à l'espace mondial. Au niveau européen, c'est un carrefour majeur entre l'Europe rhénane, l'Europe du Nord et l'Europe méditerranéenne.



- Le hub Roissy-CDG2, mis en service en 1996, permet à la compagnie Air France de drainer via Paris les trafics en correspondance moyen-courrier / long-courrier. C'est une plate-forme de correspondance - 50% des passagers sont en correspondance - dans laquelle les vagues de départ et d'arrivée sont programmés pour réduire le temps d'attente et de transit. Le hub concentre le flux de courts et moyens courriers dans de petits avions, puis les redistribue dans des gros-porteurs pour les vols long-courrier, selon le système de mise en correspondance des réseaux, dit " hub and spokes ", représenté dans la partie droite du schéma :

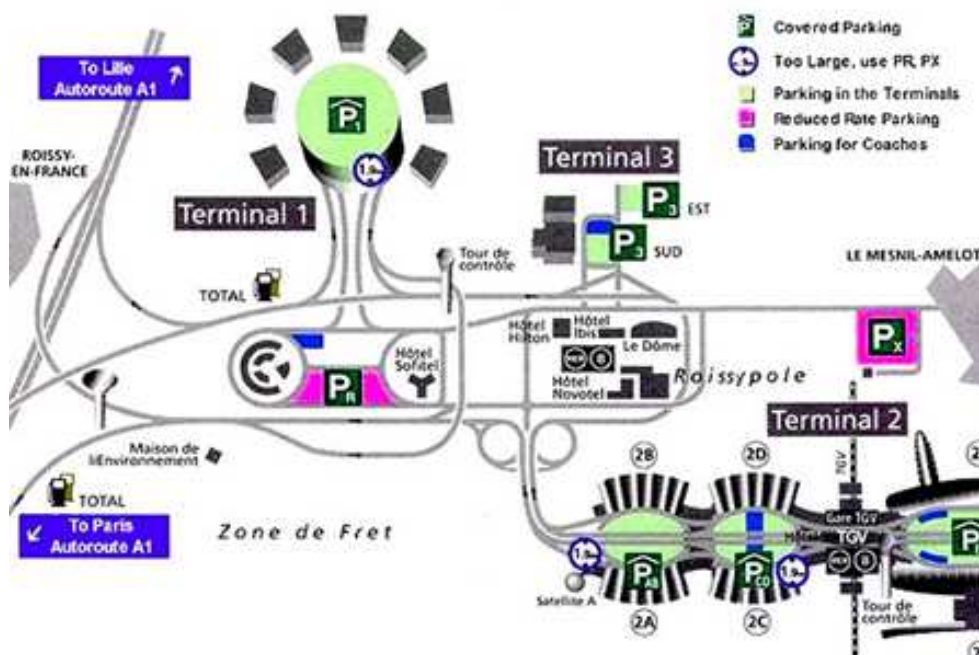


Air France peut ainsi rivaliser avec ses concurrents européens, puisque le nombre de voyageurs internationaux ne cesse de progresser. **Documents 1 p. 158 et 5 p. 159.**

- Roissy CDG est également le leader européen en matière de fret (il se situe au 5^e rang mondial), avec plus de 2 millions de tonnes par an (soit plus de 90% du fret aérien en France). Six aérogares sont destinées au fret et Roissy est également un triple hub cargo (FedEx, Air France et la Poste-Chronopost). Une gare est dédiée au seul trafic postal et une autre pour les denrées périssables. **Documents 2 p. 158 et 4 p. 259.**

2. Des infrastructures complexes et un aéroport en développement

- Les pistes, les aérogares et les zones de fret occupent la plus grande partie des 3400 hectares de la plate-forme. Les trois aérogares occupent la partie centrale, tandis que la principale zone de fret et le centre logistique s'étendent au Sud-Ouest de l'espace. Les hôtels sont situés au cœur de la plate-forme et les autres espaces sont dédiés aux transports (parkings, gares, routes, etc.)



- Aéroports de Paris a en outre lancé plusieurs plans d'investissement destinés à augmenter la capacité de l'aéroport. Dans les cinq prochaines années, d'importants travaux devraient se poursuivre pour rénover les bâtiments les plus anciens et de faciliter la liaison entre les terminaux : la liaison entre les terminaux 2A et 2C devrait être une première

étape.

- Le futur satellite 4 de Roissy-CDG (S4) devrait ouvrir fin 2012. Dédié aux vols long-courriers, il est destiné à accueillir près de 8 millions de passagers par an, ce qui augmentera de 25% le trafic de l'aéroport. Ce nouveau satellite devrait rendre plus compétitif le hub Skyteam (Air France-KLM) et permettre à Roissy de soutenir la comparaison avec ses concurrents européens. **Document 7 p. 159.**

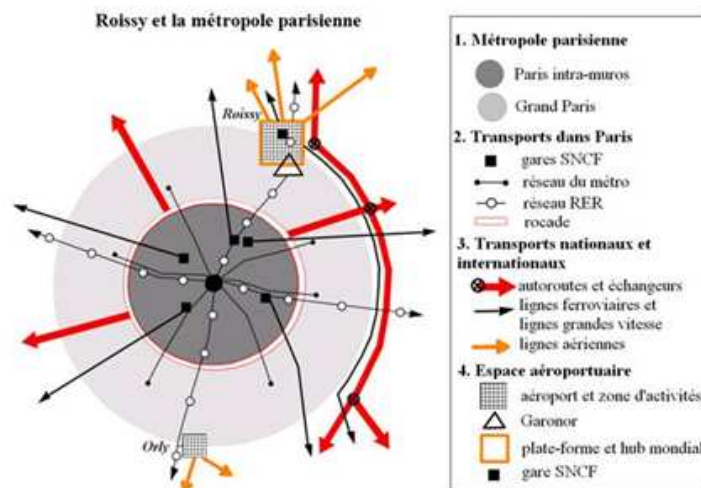
II Une plate-forme aéroportuaire connectée à Paris et à la France

1. Des modes de transport interconnectés

- Les principaux modes de transport en correspondance sont l'autoroute A1 (Paris-Lille), le LGV (vers le Nord et le Sud de la France, avec l'interconnexion entre la ligne TGV sud-est Paris-Lyon et la ligne TGV nord Paris-Lille), la ligne B du RER (vers Paris et Orly). L'intermodalité TGV-avion est particulièrement développée et doit se renforcer à l'avenir : **documents 8 , 9 et 10 p. 160.** Roissy-CDG est donc une plateforme multimodale majeure, come le montre le **schéma p. 160.**
- D'autre part, une ligne de métro interne à Roissy, le CDGVal mis en service en 2007, permet en une dizaine de minutes les déplacements entre les différents terminaux, les hôtels et la gare TGV. A priori, Roissy-CDG est donc équipé d'une desserte interne et externe satisfaisante. Pourtant, l'accessibilité par les transports représente le problème majeur de l'aéroport.

2. Les problèmes de desserte

- Plus de 80% des déplacements entre Roissy-CDG et Paris s'effectuent par la route, ce qui occasionne des embouteillages quasi-permanents sur les autoroutes A1 et A3. De surcroît, le stationnement à l'aéroport et les prix des courses en taxis sont chers. De même, le RER B est mal adapté au transport de passagers aériens (peu de place pour les bagages, saturation pendant les heures de pointe, etc.).
- Pour améliorer cette desserte, une voie de circulation réservée aux taxis a été ouverte dans le sens Roissy-Paris. Mais cette initiative est très insuffisante. Le projet de métro rapide entre l'aéroport et le cœur de la capitale (le CDG express, initialement prévu pour 2015), tel qu'il en existe dans la plupart des aéroports internationaux, est au point mort.



III Des enjeux économiques et environnementaux

1. Le poids économique de Roissy

- Des activités variées se sont développées autour de l'aéroport : logistique aérienne, gestion du fret, hôtellerie, restaurations, services dédiés au tourisme d'affaire - boutiques, etc. Ces activités génèrent plus de 85 000 emplois directs (soit deux fois plus qu'en 1995) et quelque 150 000 emplois indirects dans des entreprises directement liées à l'aéroport (elles sont principalement situées à Tremblay-en-France, Villepinte et Roissy-en-France). On dénombre 8 500 entreprises dans un rayon d'un quart d'heure autour de l'aéroport, et Roissy représente aujourd'hui environ 10% du PIB francilien.
- En dehors de son poids économique propre, Roissy représente également un atout essentiel pour la métropole parisienne, dans la compétition liée à la mondialisation. Ainsi, le parc des expositions de Villepinte, situé au sud de l'aéroport, permet à Paris d'accueillir des congrès et des salons internationaux. De même, Roissy-CDG est la " porte d'entrée " vers Paris, première destination touristique au monde. Cet aspect rend la question des transports vers le centre de la capitale d'autant plus vitale.

2. Des projets d'extension contestés

- La société Aéroports de Paris envisage plus de 2 milliards d'investissements d'ici 2015 pour développer Roissy-CDG : de nouveaux immeubles de bureaux à Roissy-pôle, l'augmentation du parc hôtelier, l'ouverture de nouveaux espaces commerciaux pour les passagers, etc. Ces projets seraient créateurs d'emplois dans la mesure où ils rendraient l'aéroport plus attractif et que l'on observe un rapport direct entre l'augmentation du trafic passager et les emplois créés dans et autour de la zone aéroportuaire.
- Pourtant, les 200 000 habitants du territoire ne sont pas toujours favorables au développement de Roissy : la pollution et les nuisances sonores sont un problème pour la qualité de la vie dans les communes environnantes (Goussainville et Gonesse en particulier). ADP a lancé un programme d'isolation phonique pour les habitants concernés et le gouvernement a récemment annoncé que les avions les plus bruyants seraient interdits de 22 heures à 6 heures du matin.
- Enfin, la question environnementale doit être prise en compte : l'aéroport pollue en effet autant que le boulevard périphérique. ADP s'est engagée à prendre plusieurs mesures pour réduire les émissions de CO₂ lors du Grenelle de l'environnement, en 2008 et les projets d'extension des activités prennent en compte les impératifs du développement durable. **Documents 12, 13 et 14 p. 161.**