

PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT / ÉTUDES

EXTENSION EN COURS ET PROJETS

Satellite S4

Un satellite, conçu sur le même modèle que le satellite S3, est actuellement en cours de construction. Situé entre le satellite S3 et le terminal 2G, il pourra accueillir sept Airbus A380 (au lieu de six pour le satellite S3) et devrait avoir une capacité de 7,2 millions de passagers.

Un protocole d'accord entre Aéroports de Paris et Air France a été signé le 28 mars 2008. À cette date, les premiers travaux avaient déjà commencé et la mise en service est prévue au 4^e trimestre 2012.

Couvrant une surface de 120 000 m², le bâtiment aura une longueur de 756 mètres, desservant deux ailes de 350 et 290 mètres de longueur. L'ensemble comportera seize portes au contact pour les gros porteurs dont sept pour les A380 et neuf pour les Boeing 747. Le S4 sera relié au terminal 2E grâce au prolongement du métro Lisa.

Le satellite S4 a nécessité la construction en 2008 d'une 4^e tour de contrôle, d'une hauteur de 60 m, à l'est de la plateforme. Son ouverture entraînera le déménagement des vols longs-courriers d'Air France des terminaux 2C et 2F vers le nouveau satellite. La place libérée au terminal 2F sera occupée par les opérations Schengen aujourd'hui réalisées à partir du terminal 2D.

RÉNOVATION ET EXTENSION DES TERMINAUX EXISTANTS

L'ouverture au trafic du satellite S4 devrait permettre, à partir de la fin de l'année 2012, d'importants travaux de rénovation des terminaux existants.

Les terminaux 2A et 2C seront rénovés pour 2015. La construction d'un bâtiment reliant les deux terminaux a débuté en février 2010 pour une mise en service au second semestre 2012. Ce bâtiment permettra l'unification des zones d'embarquement, le traitement de l'ensemble des contrôles d'immigration des terminaux en un seul point, et la création de surfaces commerciales, des salons pour les compagnies ainsi que des bureaux.

Le terminal 2B sera rénové entre 2012 et 2015. Les niveaux « Départs » et « Arrivées » seront séparés lors de ces travaux pour un montant de 105 M€. Le terminal aura alors une capacité de 6,5 M de passagers. Les satellites d'embarquement

du terminal 1 seront rénovés d'ici 2014 ; leurs façades seront ravalées. Des travaux de rénovation des façades et des espaces extérieurs du terminal ont été lancés début 2010 et devraient durer jusqu'en 2011. Le terminal 2D sera fermé et rénové par moitié.

FUTUR TERMINAL 4

ADP prévoit la construction, au nord de Roissy-pôle, d'un nouveau terminal d'une capacité de 30 millions de passagers et destiné aux compagnies extérieures aux alliances Skyteam, Star Alliance et Oneworld. Une première tranche permettant l'accueil de 9 millions de passagers pourrait ouvrir en 2024.

DEUXIÈME LIGNE DE VAL

Une deuxième ligne de métro automatique reliant tous les terminaux est également prévue pour 2024

LE PROJET DE CENTRE COMMERCIAL AÉROVILLE

En 2007, le projet de construction d'un vaste centre commercial au sud de la plate-forme aéroportuaire sur la zone de fret divise et provoque la polémique parmi les habitants et les élus locaux. Baptisé « Aéroville », ce centre commercial géant de près de cinq hectares de surface (49 986 m²) dessiné par l'architecte Christian de Portzamparc, devrait ouvrir fin 2012. D'un coût estimé à 270 millions d'euros, il doit accueillir une grande surface Auchan « nouveau concept », des boutiques haut de gamme, mais également des services non marchands comme une antenne postale, une garderie et une salle de sport, ainsi qu'un parking de 4 700 places.

L'ensemble sera dissimulé par une toiture « ondulant comme un manteau » selon l'architecte et encadré d'un jardin paysager et d'une coulée verte. Selon son concepteur, Unibail, il est conçu pour attirer les touristes dans des boutiques de luxe et servir les employés de la plate-forme, qui souffrent d'un déficit commercial et de services. Cependant, vu la saturation actuelle des voies d'accès routières à l'aéroport, l'accroissement exponentiel des problèmes de circulation est dénoncée, et les petits commerçants estiment que le projet « transformera les centre-villes des environs en ghettos », le commerce local ne pouvant survivre à cette nouvelle offre, qui s'additionne à une sur-représentation dans le secteur des grandes surfaces, en particulier au nord de la Seine-Saint-Denis (Parinor, Paris-Nord II au sud, centre commercial de Claye-Souilly à l'est). Ces arguments n'ont toutefois pas été retenus par les commissions départementales puis nationales d'urbanisme commercial. Cette dernière a autorisé en juillet 2008 ce projet, qui devrait permettre la création de 2500

emplois et permettre de mieux satisfaire les besoins des voyageurs ainsi que des nombreux salariés du pôle d'emploi de Roissy-CDG.

LE PROJET DE PALAIS DES CONGRÈS

Un projet de palais des congrès, connu sous le nom de « World Trade Center » est prévu sur la commune de Roissy-en-France. Ce projet, s'étendant sur 13 hectares, devrait comprendre 21 000 m² d'immeubles de bureaux, 50 000 m² de halls d'exposition et de showrooms en extérieur et 14 000 m² en intérieur, trois hôtels quatre étoiles. La demande de permis de construire du projet, comprenant 17 % d'espaces verts aménagés et 2 650 places de stationnement, a été déposée en avril 2008. La création de ce projet devrait permettre la création, selon les investisseurs, de 1 370 emplois.

CDG EXPRESS

Une navette rapide, le CDG Express, est à l'étude afin de décharger le RER B d'une partie de ses passagers. Toutefois depuis son lancement de multiples controverses sont apparues concernant son tracé et sa tarification prévisionnelle (billet à tarif élevé et ligne inaccessible avec les abonnements habituels). La ligne devrait relier la Gare de Paris-Est à la gare CDG 2 TGV. Elle faisait partie des infrastructures envisagées dans le cadre du projet de Paris Olympique 2012.

Le 5 janvier 2006, Dominique Perben ministre des Transports et de l'Équipement, a fait voter une loi qui retire au Syndicat des transports d'Ile de France et confie à l'État le pilotage du projet, afin d'accélérer sa réalisation et d'éviter les effets des importantes réticences de la région Ile de France, de divers élus et de nombreuses associations de défense de l'environnement ou des transports collectifs, ce qui a été largement dénoncé par l'opposition et les habitants des communes traversés.

La mise en service devrait avoir lieu en 2016 pour un coût d'investissement de 640 millions d'euros, financé par le secteur privé.

CARGO RAIL EXPRESS OU EUROCAREX

L'amélioration du réseau ferroviaire européen à grande vitesse et la limitation de plus en plus stricte des vols de nuit amènent une réflexion sur l'avenir du fret à courte et moyenne distance. L'idée de transporter des marchandises de nuit par le rail au lieu d'utiliser l'avion sur des relations qui deviennent assez rapides fait son chemin. Un groupe de travail, appelé Carex (Cargo Rail Express), a ainsi été créé pour mettre en

œuvre des TGV de marchandises en créant des gares de fret à Roissy. Les futures gares se situeront à Goussainville (à l'ouest des pistes) et à Tremblay-en-France (au sud). Le réseau Carex permettra dans un premier temps de relier d'autres gares de fret implantées à Lyon, Liège, Londres et Amsterdam. Le projet est labellisé Grenelle de l'environnement depuis le 25 octobre 2007.