

BILAN DE LA MISSION DE CONSEIL

Mission décidée au titre de l'article L 121-1

Plan directeur de l'aéroport de Paris – CHARLES DE GAULLE

Mission menée entre le 15
octobre 2023 et le 29 mars 2024

Nathalie DURAND

Sylvie HAUDEBOURG

Dominique GANIAGE

Date de remise du rapport, le 30 avril 2024



commission
nationale du
débat public



Table des matières

La mission de conseil et appui méthodologique	4
Le rôle des garantes dans les missions de conseil L121-1	4
Fiche de synthèse du bilan de la mission de conseil et appui	4
Demandeur de la mission de conseil au sens du L121-1	4
L'objet de la sollicitation de la CNDP pour une mission de conseil	4
Le contexte de la mission	6
L'objet de la sollicitation de la CNDP pour une mission de conseil	6
Le contenu de la saisine et besoins d'accompagnement pour le plan directeur de réaménagement de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle	6
Décision de la CNDP	6
Le travail des garantes.....	7
L'organisation de la mission de conseil du réaménagement de l'aéroport relatif à Paris-Charles de Gaulle.....	7
Le cadrage de la mission de conseil.....	7
L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et le plan directeur de son réaménagement	8
Le projet de plan-directeur de réaménagement et son contexte	10
Les recommandations des garantes.....	16

La mission de conseil et appui méthodologique

Le présent bilan est rédigé par les garantes de la mission de conseil et appui méthodologique. Il est communiqué par les garantes dans sa version finale le 30 avril 2024 sous format PDF non modifiable au demandeur de la mission de conseils.

Il est publié sur le site de la Commission nationale du débat public.

Le rôle des garantes dans les missions de conseil L121-1

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement, ou pour accomplir une mission de conseil et appui méthodologique, conformément à art. L121-1 du Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque mission de conseil et appui, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour apporter des préconisations sur toute question relative à la participation du public au nom de l'institution et dans le respect de ses principes. A l'issue de la mission de conseil, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis à la CNDP et au demandeur de la mission de conseil.

Fiche de synthèse du bilan de la mission de conseil et appui

Demandeur de la mission de conseil au sens du L121-1

Le Groupe ADP est une entreprise de droit privé française¹ chargée d'aménager, d'exploiter et de développer les aéroports notamment de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget.

L'objet de la sollicitation de la CNDP pour une mission de conseil

Le Groupe ADP a sollicité la CNDP par courrier du 13 septembre 2023 dans le cadre de la mise en œuvre des plans directeurs des plateformes aéroportuaires d'Orly et de Paris-Charles-de-Gaulle afin de préparer au mieux l'association du public à l'élaboration de ces projets.

Objectifs du programme ou projet pour lequel on sollicite une mission de conseil

Le Groupe ADP a élaboré un projet de plan directeur pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (CDG) à l'horizon 2050 pour répondre aux enjeux auxquels il est confronté en termes :

- de décarbonation ;
- d'évolution des mobilités et de mutation du transport aérien.

Ce projet s'inscrit dans la suite de l'abandon du projet de terminal 4 et des demandes associées du gouvernement.

¹ Article L. 6323-2 du code des transports

Coût

Le plan directeur de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle élaboré par Aéroports de Paris consiste en une trajectoire de développement de cette plateforme aéroportuaire à l'horizon 2050, il ne définit pas clairement les travaux à réaliser de manière certaine. En conséquence, le coût du plan directeur de réaménagement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle n'est pas chiffré à ce jour.

Les préconisations issues de la mission de conseil à destination du demandeur

Le Groupe ADP a élaboré un projet de plan directeur pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (CDG) à l'horizon 2050 pour répondre aux enjeux auxquels il est confronté en termes de décarbonation ; d'évolution des mobilités et de mutation du transport aérien. Ce projet s'inscrit dans la suite de l'abandon du projet de terminal 4 et des demandes associées du gouvernement.

Pour l'aéroport de Paris-CDG, l'équipe projet du Groupe ADP a précisé son souhait dans un premier temps, d'aller vers l'organisation d'une concertation préalable avec garant sur le plan directeur. Puis au cours des échanges avec les garantes sur les opérations à court et moyen terme, la nature du projet des « APM² » a été précisée et s'est avérée demander une réflexion complémentaire. Les garantes ont donc axé leurs recommandations pour l'avis méthodologique sur le plan directeur du réaménagement de l'aéroport de Paris – CDG et le projet « APM ».

Ainsi, les garantes ont analysé ce qui précède au regard du cadre juridique de la saisine ou des saisines :

Conformément à la nomenclature des saisines obligatoires de la CNDP concernant les aéroports, les projets de création d'infrastructures aéroportuaires ne sont pas soumis à saisine obligatoire, celle-ci étant conditionnée à la création ou à l'extension d'infrastructures de pistes.

Les garantes ont également analysé les opérations du plan directeur de réaménagement de l'aéroport Paris-CDG, qui pourraient être engagées à court et moyen terme et entrer dans le champ d'une saisine obligatoire ou d'une sollicitation volontaire de la CNDP. Les garantes ont à ce titre notamment identifié une opération de nature à entrer dans le champ de l'article L 121- 8 : le projet des « APM » (création d'un nouveau réseau interne de transport guidé automatique), et fourni les indications sur les modalités d'application de cet article juridique.

Elles se sont également penchées sur l'organisation dans le temps de.s participation.s préalable.s obligatoire.s ou facultative.s sur les projets qui constituent le plan directeur et ont proposé deux voies possibles, dépendant de la maturité et du calendrier des projets.

Les deux voies sont possibles pour saisir la CNDP

1/ **Ce plan directeur est une « vision stratégique »** (et ne constitue pas un « projet de travaux ») : il peut faire l'objet d'une concertation via une mission de conseil :

1.1 Cette concertation préalable avec mission de conseil sur le plan directeur ferait participer le public sur la vision d'ensemble. Mais, sans portée juridique, cette mission ne dispensera pas des participations³ obligatoires⁴ ultérieures sur les projets.

1.2 Ensuite, une (ou des) participation.s préalable.s obligatoire.s ou facultative.s sur les projets qui constituent le plan directeur (dont saisine CNDP sur le projet APM) devrait (devraient) être organisées.

³ Pour rappel, dans le cadre des participations facultatives pour des projets, le droit d'initiative peut s'exercer si un projet bénéficie de plus de 5M€ de financements publics ; l'autorité compétente peut aussi imposer une concertation avec garant CNDP (Art. L121.17.2)

⁴ Au titre du L.121.8.I ou L.121.8.II

Ceci conduit à des concertations successives sur des objets différents.

1.3 De façon pragmatique, la première participation préalable (sur le projet le plus « mûr » : projet des APM) pourrait présenter le plan directeur en tant qu'élément de contexte.

La participation aurait lieu sur le tout (« deux-en-un »).

2/ Ce plan n'est pas une « vision stratégique » mais véritablement un « projet » pour l'Ae-IGEDD, ce qui obligerait à une participation préalable sur ce « projet » dans son ensemble avec une participation préalable unique globale.

Pour sécuriser le cadre juridique entre ces deux voies, ADP pourrait demander un cadrage préalable à l'Ae-IGEDD sur la question : le plan directeur est-il un projet d'ensemble ou est-il constitué de plusieurs projets individuels ?

Ceci permettrait une sécurisation juridique d'ADP pour les phases ultérieures.

Le contexte de la mission

L'objet de la sollicitation de la CNDP pour une mission de conseil

Le Groupe ADP a sollicité la CNDP par courrier du 13 septembre 2023 dans le cadre de la présentation des plans directeurs des plateformes aéroportuaires d'Orly et de Paris-Charles-de-Gaulle afin de préparer au mieux l'association du public à l'élaboration de ces projets.

La mission de la CNDP sur cette procédure a été décidée en application de l'article L.121-1 du code de l'environnement qui dispose que la CNDP peut être sollicitée pour une mission de conseil.

Dans ce cadre, elle « conseille à leur demande les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage ou personne publique responsable sur toute question relative à la participation du public tout au long de l'élaboration d'un plan, programme ou projet ».

Les garantes ayant, à la demande du Groupe ADP, traité dans un premier temps, la question relative à l'aéroport d'Orly et adressé leurs recommandations dans un rapport en date du 11 janvier 2024 ; le présent rapport ne porte que sur le réaménagement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Le contenu de la saisine et besoins d'accompagnement pour le plan directeur de réaménagement de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle

Le plan directeur de réaménagement de Paris-Charles de Gaulle s'inscrit dans une demande de l'Etat, exprimée en 2021 à l'occasion de l'arrêt du projet d'aménagement du terminal 4, de *"présenter au public une nouvelle vision de l'avenir long terme de l'aéroport, pour en faire une plateforme de connectivité multimodale au service du développement économique des territoires"*.

Décision de la CNDP

En réponse à la demande du Groupe ADP, la CNDP, lors de sa séance plénière du 12 octobre 2023, a désigné Mesdames Nathalie DURAND et Sylvie HAUDEBOURG garantes de cette mission de conseil

méthodologique⁵. Madame Dominique GANIAGE a été désignée, le 10 janvier 2024, comme garante pour cette mission, en remplacement de Madame Sylvie HAUDEBOURG.

Le travail des garantes

La mission des garantes a été menée entre les mois d'octobre 2023 et mars 2024.

L'organisation de la mission de conseil du réaménagement de l'aéroport relatif à Paris-Charles de Gaulle

Les garantes ont mené des recherches documentaires et eu un certain nombre de réunions avec le Groupe ADP.

Les garantes ont fait des préconisations pour la saisine CNDP à partir des éléments communiqués par l'équipe projet.

L'objet du présent rapport est la formulation de l'avis méthodologique demandé.

Le cadrage de la mission de conseil

Le Groupe ADP prévoyait, dès la demande de la mission de conseil, de solliciter la CNDP pour mener la concertation préalable sur le plan directeur de réaménagement de l'aéroport Paris-CDG. Le travail des garantes a fait apparaître, qu'à ce stade parmi l'ensemble des projets qui sont envisagés, dans ce dernier le projet des APM pourrait entrer dans le champ de compétence de la CNDP (la création de lignes ferrées avec un coût compris entre 255 et 455 M € HT ou supérieur à 455 M€HT relevant de l'article L 121- 8- II ou I), ce qui a conduit les garantes à élargir leur mission.

Dans ce contexte les garantes ont mené leur mission de conseil :

- En s'inscrivant dans le cadre du code de l'environnement et des exigences d'une saisine ou sollicitation CNDP par le Groupe ADP ;
- Sur la base d'échanges avec le porteur de projet, en articulant leur travail autour de 3 axes :
 - o Comprendre le contexte aérien dans lequel le projet s'inscrit :
 - hausse modérée du trafic aérien pour 2050 ;
 - décarbonation du secteur aérien⁶ et ses implications pour l'aéroport Paris-CDG (activités aériennes, au sol et pour les carburants) ;
 - augmentation du trafic dans la gare CDG 2 en raison du transfert train/avion et de la multiplication des accès à la plateforme en transports en commun
 - o Comprendre le projet de réaménagement de l'aéroport de Paris- Charles de Gaulle dans sa globalité :
 - vision du « nouveau modèle d'aéroport » porté par le Groupe ADP et ;
 - plus particulièrement pour cet aéroport Paris-CDG.
 - o Identifier les opérations concrètes prévues dans le cadre du plan directeur de réaménagement de l'aéroport Paris-CDG :
 - principales caractéristiques connues à ce jour et leur calendrier ;
 - examen plus spécifique de certains volets, notamment du projet « APM » de création d'un nouveau réseau de transport automatique guidé pouvant justifier une sollicitation ou saisine de la CNDP.

⁵ <https://www.debatpublic.fr/projets-de-reamenagement-des-plateformes-aeroportuaires-dorly-et-de-roissy-charles-de-gaulle-4634>

⁶ feuille de route de la décarbonation du secteur aérien, remise au gouvernement le 14 février 2023 en déclinaison de la loi climat et résilience (article 301)⁶.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et le plan directeur de son réaménagement

Quelques définitions d'un système aéroportuaire

Aéroport : Un aéroport est une installation destinée au trafic aérien public, permettant la réception et l'envol des aéronefs, assurant leur entretien, leur service et leur garage ainsi que l'embarquement et le débarquement des passagers et des marchandises⁷. Il est composé de pistes, voies de circulation, aérogare, hangars...

Aérogare ou terminal : partie d'un aéroport où s'effectue le transfert des passagers entre leur moyen de transport terrestre vers les équipements permettant d'embarquer ou débarquer des avions.

Jetée d'embarquement/satellite/ salle d'embarquement : les lieux où sont accueillis les passagers en instance de départ une fois passés les contrôles de sécurité.

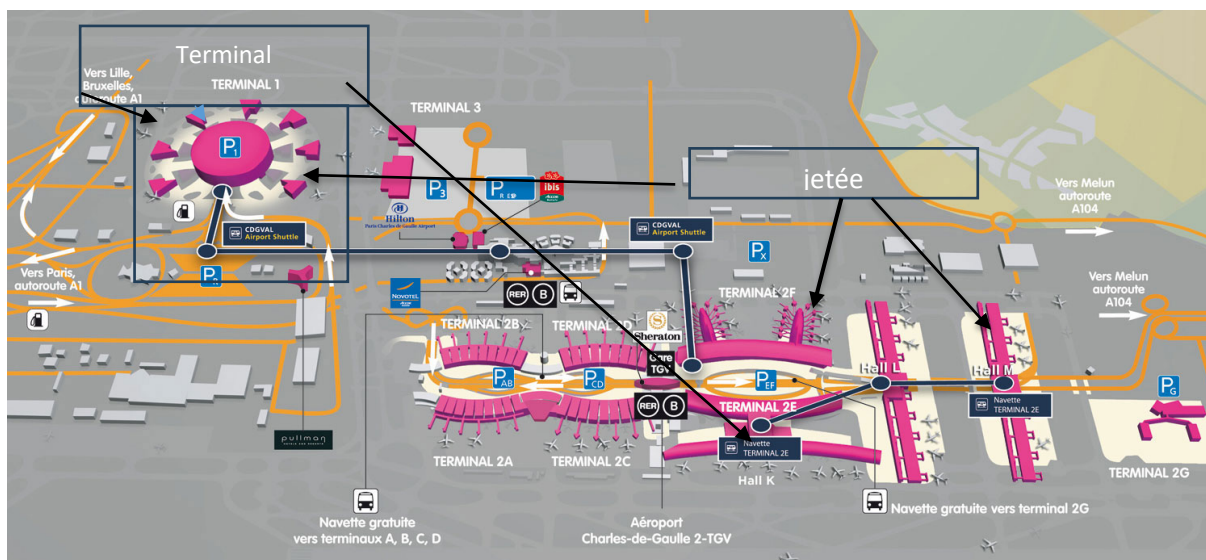
Poste au contact : permet aux passagers d'accéder directement à l'avion depuis la salle d'embarquement via une passerelle.

Processus : c'est une transformation modifiant les caractéristiques des flux au moyen d'un contrôle ou d'une transaction. Par exemple, un poste d'inspection filtrage transforme un flux de passagers « non sûrs » à un flux de passagers « sûrs ».

Zone réglementée ou sûre : elle se situe après le passage des contrôles de sécurité, elle nécessite pour les passagers d'être munis d'un billet d'avion et d'un badge pour le personnel.

Zone publique : zone en accès libre.

Automated people mover (APM) : réseau sur rail de transport automatique guidé.



L'aéroport de Paris- Charles de Gaulle, son territoire d'implantation et son gestionnaire.

ADP, gestionnaire d'aéroport

Aéroports de Paris (ADP) est une entreprise de droit privé française chargée d'aménager, d'exploiter et de développer les aérodromes notamment de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget. Paris Aéroport est la marque de voyageurs du Groupe ADP, sous laquelle est exploité l'ensemble des aéroports de Paris et de sa région, dont Paris Orly, Paris Charles-de-Gaulle et Paris-Le-Bourget.

Le cahier des charges portant sur les obligations d'ADP précise que : « ADP assure l'aménagement et le développement des aérodromes de manière compatible avec les exigences du transport aérien et de ses besoins actuels et futurs »⁸.

Quelques données et informations clés pour l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle

L'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle⁹, inauguré en 1974, s'est inscrit, dès sa création, dans une planification à long terme et a évolué au fil des années pour s'adapter à l'évolution du trafic, des caractéristiques des avions et des exigences de sûreté et de sécurité.

Paris-CDG est le 10^{ème} aéroport mondial, le premier aéroport d'Europe continentale, reliant le sol francilien, français, et européen, au reste du monde, à toutes les échelles.

Il constitue un hub, c'est-à-dire une plateforme de correspondance permettant l'optimisation du nombre de vols intercontinentaux, et l'élargissement des destinations desservies, grâce à l'alimentation par des vols dits "d'apport" qui amènent les passagers depuis un bassin de chalandise particulièrement large (et, en sens inverse, les diffusent vers ce même bassin de destinations). Cette fonction de hub est opérée, pour les passagers, par l'alliance de compagnies aériennes Skyteam et pour le cargo, par la compagnie Fedex et La Poste.

Paris CDG en quelques chiffres :

- 67 millions de passagers accueillis en 2023 (76 millions en 2019 avant le covid) et 1,9 millions de tonnes de fret en 2022 ;
- Plus de 170 compagnies aériennes ;
- 448 305 mouvements en 2023 (498 200 mouvements en 2019 avant le covid);
- 4 pistes ;
- 88 600 emplois ;
- 220 km de voies de circulation côté pistes.

A noter, la Préfecture du Val d'Oise a engagé l'étude d'impact selon l'approche équilibrée de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle¹⁰, cette dernière est actuellement en cours.

Localisation

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est situé à une trentaine de kilomètres au nord-est de Paris, l'aéroport s'étend sur plus de 3000 hectares et trois départements différents : Seine-Saint-Denis, Val d'Oise et Seine-et-Marne.

⁸Décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris ;

⁹ [La.Capacité.Aéroportuaire\(calameo.com\)](http://La.Capacité.Aéroportuaire(calameo.com))

¹⁰ Règlement européen 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédure concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports



L'aéroport est relié à la région parisienne grâce à un large réseau de communication autoroutier (A1 et A3) et ferroviaire : le réseau autour de la gare TGV met en relation l'aéroport avec le nord du pays et de l'Europe ainsi qu'avec les grandes villes de l'ouest et du sud. Il s'inscrit donc dans un réseau de transport régional et national. Il est aussi relié à Paris et à la région parisienne par un réseau de transport urbain (RER et bus). Des réseaux ferroviaires (Liaisons directes vers l'Atlantique en TGV) et de transport urbain (TER Roissy Picardie, Continuité cyclable au travers du RER Vélo, CDGExpress, Ligne 17 connecté à la ligne 16, nouvelles liaisons en Bus à haut niveau de service (BHNS)) sont en cours de développement.

La plateforme Paris – Charles-de-Gaulle dispose de deux lignes de transport interne automatique (APM) sorte de mini métro, automatique et guidé. Le CDG Val, dessert cinq stations, reliant les trois terminaux de l'aéroport, les gares RER et TGV. Le LISA (Liaison Interne Satellite Aérogare), relie sous douane le terminal 2E aux satellites L et M. .

Le projet de plan-directeur de réaménagement et son contexte

La stratégie du groupe ADP :

Le plan directeur de réaménagement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (CDG) contribue aux objectifs de la feuille de route stratégique 2022-2025 du Groupe ADP (" 2025 Pioneers"¹¹), qui elle-même s'inscrit dans le cadre de la feuille de route de la décarbonation du secteur aérien, remise au gouvernement le 14 février 2023 en déclinaison de la loi climat et résilience (article 301)¹².

La feuille de route stratégique " 2025 Pioneers " porte la vision, de long terme, d'un « *nouveau modèle aéroportuaire*. »

Elle décrit ce « nouveau modèle aéroportuaire » comme centré sur l'évolution des aéroports vers des hubs multimodaux (air/ ferroviaire/ transport collectif) et d'énergie décarbonée, visant à favoriser :

- la correspondance train/avion;
- le développement des énergies décarbonées ;

¹¹ https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/groupe-et-strategie/2025pioneers_fr.pdf

¹² [LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets \(1\) - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](https://www.legifrance.gouv.fr/LOI/n/2021-1104/du-22-août-2021/portant-lutte-contre-le-dérèglement-climatique-et-renforcement-de-la-résilience-face-à-ses-effets-1)

- la sobriété foncière pour préserver des espaces pour la biodiversité.

La feuille de route environnementale du Groupe ADP pose les ambitions suivantes :

:

- « *tendre vers le zéro impact environnemental et énergétique en exploitation sur notre périmètre de responsabilité (élargi aux concessionnaires)* » ;
- « *participer activement à la transition environnementale du secteur aérien et être apporteur de solutions de verdissement côté pistes* » ;
- « *promouvoir l'intégration de chaque aéroport dans un système de ressources locales* » ;
- « *réduire l'empreinte environnementale des projets d'aménagement et de développement des activités aéroportuaires* ».

Les perspectives d'évolution pour l'aéroport Paris- CDG et le contexte du plan directeur

Le plan directeur de réaménagement de Paris-CDG est la proposition de réponse apportée par le Groupe ADP au besoin d'élaborer une nouvelle vision stratégique à la suite de l'abandon du T4.

Le Terminal 4 s'inscrivait dans la perspective d'un doublement du trafic aérien à l'horizon de 15 ans (en 2017). Ce projet a fait l'objet d'une concertation préalable avec garants par décision de la CNDP, le 6 juin 2018¹³.

Il portait plus précisément sur la création d'une nouvelle aérogare et d'aires de stationnement avions, de réseaux de dessertes internes, de taxiways et d'un pôle de transport multimodal¹⁴.

Le projet du T4 prévoyait¹⁵

- la création des aires, voies de circulation avions, y compris la couverture de la tranchée TGV et les routes de service en zones réservées ;
- la création du réseau interne de dessertes routières pour les passagers, les professionnels et les salariés depuis les accès Ouest et Est ;
- la réalisation des interfaces publiques du terminal : parking au contact, esplanade du Terminal 4, zone urbaine du parvis ;
- la création d'un pôle multimodal de transport, ces interfaces avec les transports en commun existants ou à venir y compris la gare du Métro Grand Paris, ligne 17, une nouvelle gare routière et le déplacement de l'actuel garage atelier du CDGVal ;
- la création d'un nouveau transport en commun interne à la plateforme (transport guidé de personnes) reliant les parkings éloignés et les terminaux entre eux ;
- la création d'une autre liaison de transport guidé passagers en zone de sûreté pour les correspondances reliant le Terminal 2 au Terminal 4 et au-delà jusqu'au Terminal 1 ainsi qu'une liaison bagages mécanisée et des infrastructures en tunnel ;

¹³ [Projet de "Terminal 4" à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle | CNDP \(debatpublic.fr\)](#)

¹⁴ bilan des garants du projet d'aménagement du terminal 4 et de développement de l'aéroport de PARIS-CHARLES-DE-GAULLE à l'horizon 2035-2050 _ Concertation préalable 12 FÉVRIER - 12 MAI 2019_ FLORAN AUGAGNEUR_ JEAN-PIERRE BOMPARD_ LAURENT DEMOLINS GERARD FELDZE ; terminal_4_cdg_-_bilan_garants.pdf (debatpublic.fr)

¹⁵ [terminal 4 cdg - bilan garants.pdf \(debatpublic.fr\)](#)

- la viabilité des réseaux divers du futur Terminal 4 et de la zone urbaine du parvis, l'alimentation et l'évacuation en fluide des jetées d'embarquement ;
- le développement de la desserte de l'ensemble des postes avions en oléo-réseaux ;
- le déplacement de la centrale thermique frigorifique et électrique existante dans l'emprise du projet, et le forage d'une géothermie profonde ;
- la refonte pour assurer l'accès au futur terminal des taxiways y compris la création de taxiway périmètre Nord-Est, et la création d'aires de dégivrage.

La concertation, qui s'est déroulée au cours du premier semestre 2019, a donné lieu à l'échange de nombreux arguments sur l'opportunité, les impacts socio-économiques et environnementaux et les nuisances de ce projet.

Le 11 février 2021, le gouvernement, actionnaire majoritaire du groupe ADP, a « demandé à ADP d'abandonner ce projet de terminal 4, qui n'est plus adapté aux enjeux actuels » Sa décision a été notamment motivée par le fait que « Ce projet n'a pas suffisamment fait la preuve de sa compatibilité avec les exigences croissantes en matière de réduction des impacts environnementaux du secteur aérien, et n'intègre pas suffisamment le développement à venir de « l'avion vert ». Par ailleurs, la crise COVID-19 remet en cause les prévisions de trafics, et les besoins de développements de la plateforme à l'horizon de temps qui avait été anticipé¹⁶».

Aujourd'hui, au regard de la modération attendue du trafic aérien dans le cadre de mutations liées notamment au changement climatique et aux incertitudes associées, le Groupe ADP souhaite adopter une stratégie de développement modulaire et progressif. Il souhaite apporter une offre nouvelle répondant en particulier aux objectifs de décarbonation des mobilités et du transport aérien.

Le plan directeur de réaménagement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle envisagé aujourd'hui, modifie les ambitions portées par le projet de Terminal 4. Il s'inscrit dans un contexte d'évolution beaucoup plus modérée de la demande de trafic (1% par an contre 2 à 3% précédemment). Cet aménagement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle se ferait par phases modulaires pour s'ajuster à la demande de trafic aérien et aux évolutions techniques et réglementaires du secteur. Il se fonde sur les nouveaux modes d'accès à l'aéroport qui déplacent le « barycentre de la plate-forme » vers la gare CDG 2 dont le trafic serait multiplié par 2 à l'horizon 2030 et par 3 à l'horizon 2050 par rapport à 2017 (passagers – salariés– voyageurs pendulaires).

Le plan directeur de réaménagement de Paris CDG

Le nouveau plan directeur et le projet de Terminal 4 répondent à des contextes différents :

- Forte évolution à la baisse des perspectives de la croissance du transport aérien pour le plan directeur à horizon 2050.
- Intégration de la feuille de route de décarbonation du secteur et du nouveau plan stratégique du Groupe ADP « 2025 Pionniers »
- Amélioration sensible de la visibilité sur les transports collectifs (projets confirmés ou réalisations engagées)

¹⁶ Communiqué de presse du Premier ministre du 11 février 2021

- Ambition renforcée pour la qualité de service et d'efficacité des parcours.

Le contexte du transport aérien et de Paris CDG

Le projet s'inscrit ainsi dans un triple contexte au niveau global et de l'aéroport

1. La décarbonation des mobilités et notamment du transport aérien

L'OACI (l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale), institution spécialisée de l'ONU réunissant 193 Etats, a adopté, en octobre 2022 un "engagement aspirationnel de long terme" pour le zéro émission nette de CO2 pour le transport aérien international, en 2050. Et comme indiqué plus haut, les acteurs du transport aérien français ont finalisé, début 2023, une feuille de route de décarbonation, permettant d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

2. Une dynamique de la demande du trafic aérien revue à la baisse

Ceci est le résultat de deux facteurs : la hausse du coût des billets, la substitution du train à l'avion sur les court-courriers.

Le recours aux carburants durables SAF (prix du carburant multiplié par 3¹⁷) et à l'hydrogène (prix du carburant multiplié par 2¹⁸), et, dans une moindre mesure, la mise en œuvre des autres leviers de décarbonation, amèneront une modération de la demande de voyage, par la répercussion du prix des carburants sur le coût du billet d'avion.

Sur un autre plan, la tendance pousse à l'abandon progressif des vols court-courriers auxquels vient se substituer une offre ferroviaire. A cet égard, ADP a une ambition forte visant à favoriser cette évolution et donc les correspondances train /avion. L'aéroport Paris-Charles de Gaulle bénéficie sur ce point d'une évolution importante de l'offre ferroviaire nationale et européenne. Elle est le résultat à la fois d'une ambition portée par les pouvoirs publics (construction d'une ligne LGV entre Paris et Toulouse, développement du réseau transeuropéen de transport) positionnant Paris-Charles de Gaulle comme l'un des principaux hubs intermodaux européens et de la mise en place d'un partenariat entre ADP et la SNCF.

3. L'évolution des modes d'accès à l'aéroport

A cette augmentation de l'offre de transport ferré (dont Aéroports de Paris n'est pas maître d'ouvrage), qui va conduire à celle des passagers arrivant par la gare, s'ajoute les effets de l'accroissement de l'offre de transports urbains pour limiter l'utilisation de la voiture avec la modernisation du RER, la mise en service du CDG Express, du TER Picardie, de la ligne 17 du Grand Paris Express, ainsi que des bus à haut niveau de services et des voies cyclables imposant d'accueillir et réorganiser ces flux nouveaux.

L'ambition du Groupe ADP :

L'ambition du Groupe pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est de poursuivre son développement à l'intérieur de son emprise, sans construction ou extension de piste en s'adaptant à l'évolution du trafic, de manière modulaire et phasée pour :

- Devenir une plateforme de connectivité multimodale pour les passagers, les salariés, les visiteurs... ;
- Contribuer à la décarbonation des activités aéroportuaires et des mobilités au sein de l'aéroport au sol à court terme et pour l'avitaillement des avions à plus long terme (fourniture de carburant aérien durable (SAF sustainable aviation fuel) et d'hydrogène ;
- Permettre un meilleur service aux passagers et aux compagnies aériennes ;

17 Données DGAC 2014

18 Données DGAC 2014

- Contribuer au développement du territoire.

Le plan directeur de l'aéroport Paris-CDG est composé d'une somme de projets envisagés, visant à remplir les objectifs de renforcement de l'intermodalité, de développement des énergies bas carbone, de réponse aux besoins du transport aérien, et de développement des fonctions support et cargo.

S'agissant du volet aéronautique du plan directeur, les projets suivants pourraient être envisagés, au regard d'un développement phasé et modulaire en fonction du trafic :

- Le développement d'un APM pour relier l'ensemble des terminaux depuis la gare CDG2 ;
- la création, sur le tracé de cet APM jusqu'à 4 jetées d'embarquement (au maximum et à confirmer en vue de l'évolution du trafic), dont la réalisation serait pour chacune concomitante à la création de « postes avions » directement au contact avec ces jetées ;
- la densification des bâtiments du fret avec une « verticalisation » et une mutualisation des installations ;
- la densification des fonctions supports : la maintenance des avions, engins, navigation aérienne, etc.) en limitant les emprises nouvelles et en les créant sur des espaces « interstitiels » ;
- la création d'un bâtiment de jonction entre la gare TGV CDG2 et le terminal 2E sur une surface qui est déjà bâtie actuellement (centre de tri bagage). Ce bâtiment répondrait au besoin du hub Air France à 2050 (adresse unique pour les enregistrements et embarquements des passagers (Schengen et international) ;
- la relocalisation du Terminal 3 (terminal Charter) appelé à être démolir. Il se trouverait centré entre la gare CDG1 et une potentielle deuxième gare L17. Il permettrait également de répondre aux besoins des compagnies autres que le Alliance France Skyteam ;
- la construction d'aires avion au large et de taxiways.

Les développements sont prévus pour être réalisés en plusieurs phases. La première phase pourrait venir à court terme pour améliorer la qualité de service avec la mise au contact d'aires au large et le prolongement du Lisa. Une deuxième phase viendrait ensuite en cas d'évolution du trafic avec la création d'un bâtiment de jonction gare CDG 2 au terminal 2E puis une nouvelle jetée avec les postes avions associés connectée par un métro automatique (APM). Les autres développements se situeraient le cas échéant post 2035. Les développements liés à l'augmentation du trafic seront confirmés en fonction de l'évolution du trafic.

Le transfert modal,

- Le réaménagement de la gare CDG 2 (sur les emprises ADP) pour accueillir les nouveaux flux de personnes y arrivant ;
- Le renforcement du CDG Val (augmentation du nombre de rames et optimisation du mode d'exploitation), le prolongement de Lisa et l'extension du réseau de transport automatisé par la création d'une nouvelle ligne (Automated People Mover, cf. supra). Cet Automated People Mover (APM) relierait le Terminal 1 aux terminaux 2 EF / 2G en passant par les jetées d'embarquement qui seraient créées si le trafic le justifie.
- une offre nouvelle de transports en commun en site propre (TCSP) interne à la plateforme aéroportuaire de Paris-CDG pour faciliter l'accès aux activités aéroportuaires et d'emplois internes des flux arrivant par les transports en commun et donc en particulier sur un axe Est – Ouest;

ADP accompagnera la réalisation éventuelle des projets par des mesures d'exploitation visant à renforcer l'usage des transports en commun au détriment de la voiture

La décarbonation des énergies et le développement des énergies renouvelables :

Pour la plateforme aéroportuaire :

- les mobilités au sol (engins, véhicules) avec le développement d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques, et de stations multi énergies (bio carburant, biogaz, électricité, hydrogène) ;
- la production d'énergie renouvelables pour les fonctions aéroportuaires (solaire, géothermie) ;
- à plus long terme, renforcement du raccordement au réseau de transport électrique (ligne 225 kV) sous maîtrise d'ouvrage de RTE.

Pour le transport aérien

- préparation des moyens d'approvisionnement des avions en nouveaux carburants (SAF et hydrogène) avec notamment la mise en place de mesures conservatoires en vue d'installer, à terme, des process de liquéfaction et stockage d'hydrogène, si la commercialisation d'un avion de ligne à hydrogène se confirme (réservation d'une emprise au sol de 30 ha).

Le plan directeur porte aussi sur une amélioration du service pour les compagnies aériennes et les passagers, avec notamment, comme évoqué ci-dessus, un développement des postes d'avion dits au contact (i.e. permettant l'embarquement/débarquement direct des passagers dans le terminal), une amélioration de la gestion des flux, des bagages.

L'attractivité territoriale et la diversification économique

Pour ADP, l'offre de mobilités collectives et d'énergie bas carbone, qui sera ouverte au territoire, est de nature à renforcer l'attractivité du territoire. Le projet contribuerait au développement des emplois.

Les enjeux environnementaux

La sanctuarisation de zones dédiées à la préservation de la biodiversité (25% de la surface de l'aéroport en prairies ; corridors de biodiversité) et l'amélioration de la gestion des eaux (traitement et infiltration des eaux de pluie) sont intégrées au plan directeur.

Coûts et délais :

Le coût du plan directeur de réaménagement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle n'est pas chiffré à ce jour Selon le montant qui sera fixé pour le projet de transport automatique guidé « APM », ce dernier sera susceptible de faire l'objet d'une saisine de la CNDP au titre de la catégorie « création de lignes ferroviaires ».

ADP indique auto-financer les opérations qui seront décidées et ne pas avoir *a priori* recours à des financements publics

En termes de délais, le Groupe ADP souhaiterait instruire entre 2025 et 2027 les autorisations environnementales et administratives nécessaires à la réalisation du plan directeur pour ce qui concerne les premiers projets qui pourraient être réalisés avant 2035, sous réserve de confirmation. Le projet d'APM pourrait être réalisé au cours de cette phase, et fera l'objet le cas échéant d'une saisine préalable de la CNDP.

Dans le détail, les autorisations pourraient s'échelonner ainsi :

- d'abord, une première jetée à l'est connectée au Lisa existant ;
- ensuite, l'amorce du nouveau projet APM et les premiers projets énergétiques ;
- enfin, le bâtiment de jonction gare TGV – T2 et une jetée d'embarquement au nord connectée à l'APM.

Les projets de la phase au-delà de 2035 restent également à confirmer et pourraient donner lieu à de nouvelles saisines de la CNDP (s'agissant par exemple du stockage d'hydrogène).

Les recommandations des garantes

Le Groupe ADP a élaboré un projet de plan directeur pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (CDG) à l'horizon 2050 pour répondre aux enjeux auxquels il est confronté en termes de décarbonation ; d'évolution des mobilités et de mutation du transport aérien. Ce projet s'inscrit dans la suite de l'abandon du projet de terminal 4 et des demandes associées du gouvernement.

Pour l'aéroport de Paris-CDG, l'équipe projet du Groupe ADP a précisé son souhait dans un premier temps, d'aller vers l'organisation d'une concertation préalable avec garant sur le plan directeur. Puis au cours des échanges avec les garantes sur les opérations à court et moyen terme, la nature du projet des « APM¹⁹ » a été précisée et s'est avérée demander une réflexion complémentaire. Les garantes ont donc axé leurs recommandations pour l'avis méthodologique sur le plan directeur du réaménagement de l'aéroport de Paris – CDG et le projet « APM ».

Ainsi, les garantes ont analysé ce qui précède au regard du cadre juridique de la saisine ou des saisines :

Conformément à la nomenclature des saisines obligatoires de la CNDP concernant les aéroports, les projets de création d'infrastructures aéroportuaires ne sont pas soumis à saisine obligatoire, celle-ci étant conditionnée à la création ou à l'extension d'infrastructures de pistes.

Les garantes ont également analysé les opérations du plan directeur de réaménagement de l'aéroport Paris-CDG, qui pourraient être engagées à court et moyen terme et entrer dans le champ d'une saisine obligatoire ou d'une sollicitation volontaire de la CNDP. Les garantes ont à ce titre notamment identifié une opération de nature à entrer dans le champ de l'article L 121- 8 : le projet des « APM » (création d'un nouveau réseau interne de transport guidé automatique), et fourni les indications sur les modalités d'application de cet article juridique.

Elles se sont également penchées sur l'organisation dans le temps de.s participation.s préalable.s obligatoire.s ou facultative.s sur les projets qui constituent le plan directeur et ont proposé deux voies possibles, dépendant de la maturité et du calendrier des projets.

Les deux voies sont possibles pour saisir la CNDP

1/ Ce plan directeur est une « vision stratégique » (et ne constitue pas un « projet de travaux ») : il peut faire l'objet d'une concertation via une mission de conseil :

1.1 Cette concertation préalable avec mission de conseil sur le plan directeur ferait participer le public sur la vision d'ensemble. Mais, sans portée juridique, cette mission ne dispensera pas des participations²⁰ obligatoires²¹ ultérieures sur les projets.

1.2 Ensuite, une (ou des) participation.s préalable.s obligatoire.s ou facultative.s sur les projets qui constituent le plan directeur (dont saisine CNDP sur le projet APM) devrait (devraient) être organisées.

²⁰ Pour rappel, dans le cadre des participations facultatives pour des projets, le droit d'initiative peut s'exercer si un projet bénéficie de plus de 5M€ de financements publics ; l'autorité compétente peut aussi imposer une concertation avec garant CNDP (Art. L121.17.2)

²¹ Au titre du L.121.8.I ou L.121.8.II

Ceci conduit à des concertations successives sur des objets différents.

1.3 De façon pragmatique, la première participation préalable (sur le projet le plus « mûr » : projet des APM) pourrait présenter le plan directeur en tant qu'élément de contexte.

La participation aurait lieu sur le tout (« deux-en-un »).

2/ Ce plan n'est pas une « vision stratégique » mais véritablement un « projet » pour l'Ae-IGEDD, ce qui obligerait à une participation préalable sur ce « projet » dans son ensemble avec une participation préalable unique globale.

Pour sécuriser le cadre juridique entre ces deux voies, ADP pourrait demander un cadrage préalable à l'Ae-IGEDD sur la question : le plan directeur est-il un projet d'ensemble ou est-il constitué de plusieurs projets individuels ?

Ceci permettrait une sécurisation juridique d'ADP pour les phases ultérieures.

Pour la saisine de la CNDP, les garantes ont indiqué à Aéroports de Paris de se référer à la note de cadrage²² pour le dossier de saisine et apporté des précisions sur les éléments à fournir pour le plan directeur. Sur les participations préalables obligatoires ou facultatives, des informations juridiques ont été données²³.

Préconisations des garantes pour le dossier de demande de mission de conseil sur une concertation sur de plan directeur de réaménagement de Paris-Charles de Gaulle

- Présenter ADP, en rappelant notamment que c'est un maître d'ouvrage privé.
- Le contexte du plan directeur :
 - Rappeler notamment la fonction d'un aéroport et plus particulièrement celle de Paris-Charles de Gaulle.
 - Replacer le plan directeur de réaménagement dans son contexte :
 - Politique : abandon du projet de terminal 4, orientations données par les pouvoirs publics ;
 - Environnemental : implications de la lutte contre le changement climatique pour le transport aérien ;
 - D'évolution du trafic (préciser les hypothèses retenues) ;
 - D'évolution technologique ou autre.
- Expliquer la philosophie qui en découle pour ADP sur le plan global (vision de l'aéroport de demain).
- Rappeler les enjeux spécifiques de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, les enjeux territoriaux, environnementaux et d'inter-mobilités majeurs et fournir quelques grandes données sur l'aéroport et le territoire, sa dynamique, les liens et ressentis de ce dernier par rapport à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Expliquer les différences entre le projet Terminal 4 et le projet actuel.
- Présenter le plan directeur de manière assez précise et le contenu qui sera soumis à la concertation, mettre en évidence les éléments prescriptifs (réglementaires ou contractualisés) qu'il comporte le cas échéant et ce qui relève d'une approche volontaire

²² [Fiche_9_Saisine_cadrage.pdf \(debatpublic.fr\)](#)

²³ [Les fiches juridiques de la CNDP | CNDP \(debatpublic.fr\)](#)

- Objectifs et axes prioritaires
- Opérations envisagées :
 - ✓ Donner de la visibilité sur l'ensemble des projets ;
 - ✓ Pour les APM, décrire ce que pourrait être l'ensemble des caractéristiques, leurs liens fonctionnels, leurs phasages en fonction de l'accroissement du trafic aérien ;
 - ✓ Pour la gare TGV préciser le type et la localisation des travaux (ADP propriétaire de l'emprise) en montrant leurs liens avec ces axes et objectifs.
- Calendrier et en particulier le caractère modulaire du phasage et préciser le contenu des premières phases et leurs liens fonctionnels ou temporels, notamment pour les projets liés au développement capacitaire, avec les phases ultérieures, le calendrier des études ;
- Les éventuelles co-maîtrises d'ouvrage, les partenariats ;
- Les éléments financiers (et notamment l'appel ou non à des subventions publiques).

Préciser le périmètre d'impact du projet (géographique et fonctionnel) compte tenu notamment des visions nouvelles en termes d'intermodalités.

- Donner une première analyse des grandes incidences environnementales, socio-économiques, et d'aménagement du territoire (impact de l'évolution du trafic aérien, sur les flux au sol...).
- Exposer les alternatives possibles qui ont pu être examinées par le Groupe ADP, et la manière dont s'est élaborée la proposition du Groupe ADP sur les axes du plan directeur d'aménagement. Indiquer si des scénarii différents ont été étudiés.
- Préciser les points que le Groupe ADP souhaite plus spécifiquement mettre en débat.