

**DU 8 AVRIL AU 8 JUILLET 2025**

**sobriété, connectivité ferrée, énergies bas carbone**



DES HORIZONS À PARTAGER

# SOMMAIRE

|   |  |           |
|---|--|-----------|
| ? | <b>Pourquoi faut-il prévoir un nouvel aménagement dès aujourd'hui pour Paris-Charles de Gaulle ?</b> | <b>4</b>  |
|   | <b>L'aéroport Paris-Charles de Gaulle<br/>Un atout stratégique pour la France</b>                    | <b>6</b>  |
| ? | <b>Quelles trajectoires de trafic à l'horizon 2035 et 2050 ?</b>                                     | <b>8</b>  |
| ? | <b>Quelle ambition dans la vision d'aménagement pour Paris-Charles de Gaulle ?</b>                   | <b>10</b> |
| ? | <b>Et concrètement : quels aménagements d'ici 2035 et 2050 ?</b>                                     | <b>11</b> |
| ? | <b>Quelle diminution des impacts ?</b>   | <b>16</b> |
| ? | <b>Quelle création de valeur ?</b>   | <b>17</b> |





## Comment sobriété et connectivité ferrée irriguent tout le projet ?

- ◆ **AXE 1** - Une grande gare multimodale  
au service du territoire 18
- ◆ **AXE 2** - Des aménagements phasés et modulaires 20
- ◆ **AXE 3** - L'optimisation des activités de fret 22
- ◆ **AXE 4** - L'immobilier durable pour la qualité  
de vie et l'emploi 23
- ◆ **AXE 5** - Un hub énergies bas carbone 24



## Quel est le dispositif de la concertation publique CDG & Vous ? 25





# POURQUOI FAUT-IL PRÉVOIR UN NOUVEL AMÉNAGEMENT DÈS AUJOURD'HUI POUR PARIS-CHARLES DE GAULLE ?

Premier aéroport de l'Union européenne, avec plus de 200 000 passagers par jour, principale plateforme de correspondance de la compagnie nationale Air France-KLM et de l'alliance Skyteam, Paris-Charles de Gaulle est également un hub majeur de fret aérien.

## IL FAUT PRÉVOIR UN NOUVEL AMÉNAGEMENT DE PARIS-CHARLES DE GAULLE DÈS AUJOURD'HUI POUR TROIS RAISONS :

1

### Accompagner la croissance du trafic, même modérée.

La crise Covid a durablement impacté les perspectives de croissance de trafic. Avant le Covid, le trafic passagers augmentait d'environ 2 à 2,5% par an. Aujourd'hui, les perspectives sont bien plus modérées : de 1 à 1,5% d'augmentation du nombre de passagers par an. Mais il nous faut prévoir d'adapter le nombre d'infrastructures et l'accessibilité des terminaux aux futurs nombre et demandes de voyageurs.

2

### Proposer un modèle d'aéroport décarboné.

Accompagner les enjeux de changement climatique implique la nécessité d'accélérer la transition environnementale du transport aérien pour tenir sa trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050, et neutralité carbone des opérations au sol (scopes 1 et 2<sup>1</sup>) en 2035 pour Paris-Charles de Gaulle, notamment en accélérant la création de connexions train/avion.

3

### Préserver la dynamique de création d'emplois de l'aéroport.

Chaque jour, ce sont près de 90 000 salariés mobilisés dans plus de 700 entreprises qui accueillent, orientent, sécurisent, transportent les clients passagers et leurs bagages, à destination du monde entier, faisant de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle un atout stratégique pour la France.

<sup>1</sup> Conformément au Greenhouse gaz protocol, le scope 1 désigne les émissions liées à notre activité aéroportuaire directe (véhicules de service...) et le scope 2 concerne les émissions indirectes associées à la production d'énergie consommée (achat d'électricité, achat de chaleur).

## La responsabilité du Groupe ADP :

grâce à une vision d'aménagement de Paris-Charles de Gaulle et dans la continuité du projet Paris-Orly 2035, **concevoir un nouveau modèle aéroportuaire** répondant aux enjeux de transition environnementale. Il s'agit de rendre la plateforme de Paris-Charles de Gaulle, atout stratégique pour le pays, plus compétitive en devenant une référence à l'échelle européenne et mondiale en termes de durabilité et d'hospitalité.



# L'AÉROPORT PARIS-CHARLES DE GAULLE UN ATOUT STRATÉGIQUE POUR LA FRANCE

1<sup>ER</sup>

**AÉROPORT PASSAGERS  
DE L'UNION EUROPÉENNE :**

**76 MILLIONS  
DE PASSAGERS  
EN 2019**

(70 MILLIONS EN 2024)



**ELU MEILLEUR  
AÉROPORT EUROPÉEN**

AU CLASSEMENT  
SKYTRAX DEPUIS 3 ANS

**HUB<sup>2</sup>**

AIR FRANCE ET DE  
L'ALLIANCE SKYTEAM

328

DESTINATIONS  
DESSERVIES  
DANS **119 PAYS**

**HUB  
EUROPÉEN**

DE LA POSTE  
ET FEDEX

**160 000**  
EN ÎLE-DE-FRANCE

**90 000**  
**EMPLOIS**  
DIRECTS SUR LA PLATEFORME

**250 000**  
EN FRANCE

**3%**  
DE L'EMPLOI  
LOCAL DE LA RÉGION

  
**3%**  
DE LA RICHESSE  
NATIONALE

**25**  
MILLIARDS D'EUROS  
DE CONTRIBUTION  
ÉCONOMIQUE  
NATIONALE,  
DONT 22 MILLIARDS EN ÎLE-DE-  
FRANCE (DONT 4,5 MILLIARDS  
PAR L'ACTIVITÉ CARGO)

**93% DE CDI**  
88% DE POSTES  
À TEMPS PLEIN

**11%**  
DE LA VALEUR  
DU COMMERCE INTERNATIONAL  
FRANÇAIS,

GRÂCE AUX MARCHANDISES  
PASSANT PAR L'AÉROPORT, QUI NE  
REPRÉSENTENT QUE 0,4 DU VOLUME

<sup>2</sup> Un hub est un aéroport qui sert de base à une compagnie aérienne, pour y regrouper ses passagers ou ses marchandises et assurer leur correspondance vers leur destination finale.





# QUELLES TRAJECTOIRES DE TRAFIC À L'HORIZON 2035 ET 2050 ?

Pour tenir la trajectoire de neutralité carbone en 2050<sup>3</sup>, le trafic aérien ne sera pas amené à croître à Paris de manière aussi forte que par le passé. L'incorporation des carburants d'aviation durables, et plus généralement le coût de la décarbonation, entraineront une hausse du prix des billets et donc une modération de la demande. Ces facteurs ont été intégrés dans les prévisions de trafic.

Par ailleurs, la dynamique plus modérée de croissance est liée également au **développement de l'offre de trains**, au départ de Paris et des aéroports parisiens, offrant des alternatives de voyage pour les trajets les plus courts et pouvant ainsi se substituer à une part du trafic court et moyen-courrier.

Aussi, pour la période à venir, le taux de croissance annuel moyen du nombre de passagers devrait se situer autour de **1% à 1,5%** par an.

## À l'horizon 2035,

une **faible hausse du nombre de mouvements (passagers et fret) de +7%, par rapport à 2019**, est projetée, **soit environ 534 000 mouvements au total par an**, pour une **augmentation modérée du nombre de passagers accueillis**, de l'ordre de **+16% en 2035 par rapport à 2019<sup>4</sup>**, soit 88 millions de passagers (contre 76 millions en 2019).

La faible hausse du nombre de mouvements provient d'une part de la croissance principalement tirée par l'activité internationale longue distance, et donc par des modèles emportant un nombre important de passagers, et, d'autre part, d'un meilleur remplissage des avions.

L'emport moyen, **le nombre moyen de passagers par vol, a déjà beaucoup progressé** : de moins de 100 passagers par vol au début des années 2000, il atteint près de 170 passagers par vol en 2024.

## À l'horizon 2050,

les prévisions de trafic actuelles anticipent une augmentation du nombre de mouvements de **19% par rapport à 2019**, soit environ **592 000 mouvements d'avions par an** (passagers et fret), pour une augmentation du nombre de passagers accueillis de l'ordre de **38% par rapport à 2019**, soit **105 millions de passagers**.

## Le Groupe ADP engagé pour la réduction des nuisances sonores

### De nombreuses actions sont engagées pour le réduire le bruit depuis plus de 15 ans

par le Groupe ADP et ses partenaires. Elles s'inscrivent dans un cadre réglementaire, autour de trois axes : la réduction du bruit à la source, les procédures opérationnelles et l'urbanisme autour de la plateforme.

### Paris-Charles de Gaulle est soumis à des restrictions,

avec un plafonnement des vols en « cœur de nuit » (0h30 – 5h) à 17 000 créneaux environ par an. Chaque créneau non utilisé est supprimé d'une année sur l'autre : **ce sont ainsi 3 500 créneaux de nuit qui ont disparu en vingt ans**.

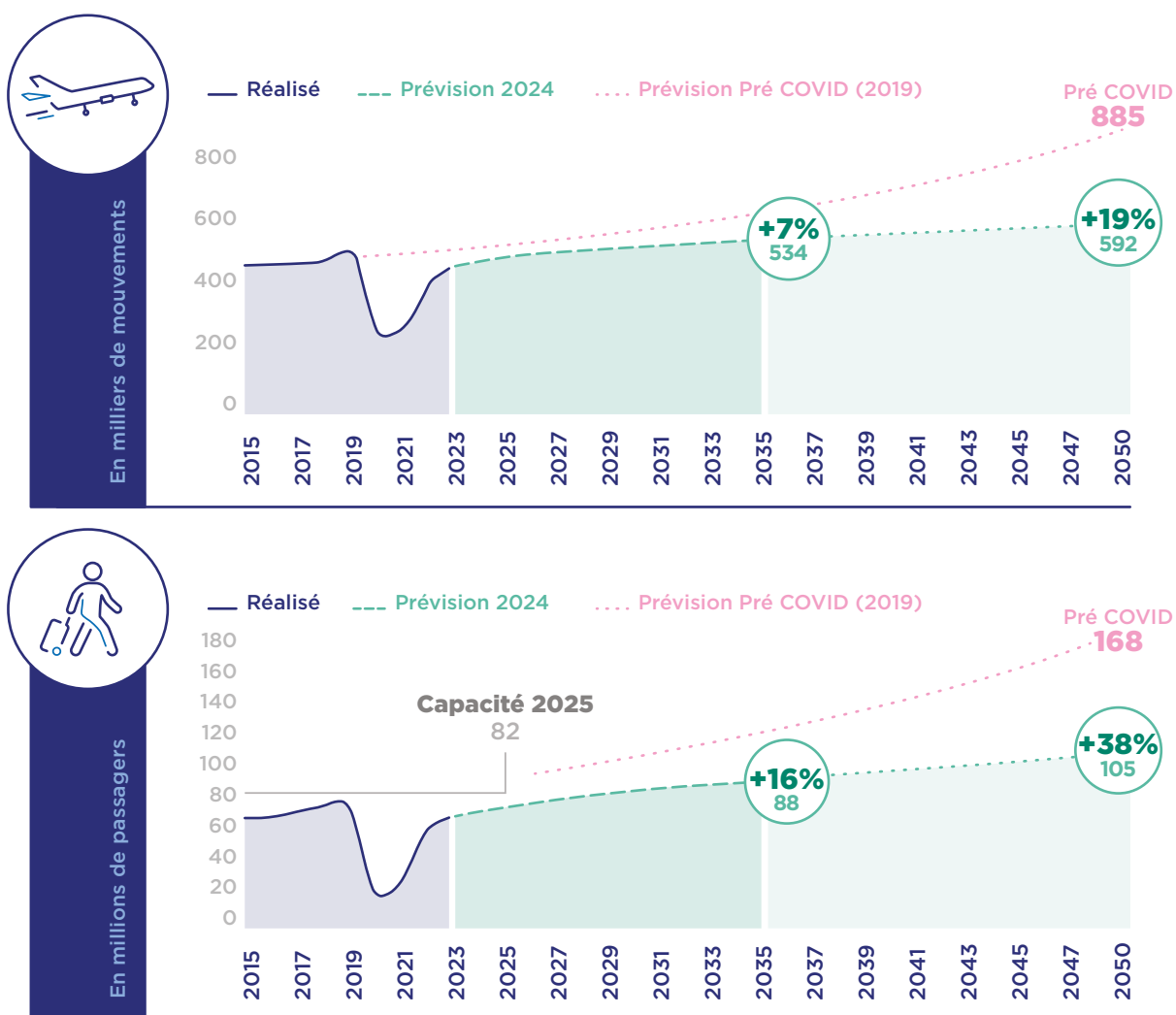


**Autour des trois axes, plusieurs actions sont donc engagées**, et permettent de réduire les nuisances sonores pour les habitants des communes limitrophes à l'aéroport.

- ◆ Le Groupe ADP **fait payer jusqu'à 2,5 fois plus cher les compagnies qui ont des appareils plus bruyants**, pour inciter à accélérer le renouvellement des flottes. Par rapport au tarif applicable à un A320 neo dernière génération, un avion de plus ancienne génération paiera en moyenne 30 % plus cher.
- ◆ Le Groupe ADP appuie la Direction générale de l'aviation civile sur l'optimisation

**des procédures opérationnelles** (atterrissages en descente continue, optimisation des décollages, rentrée des trains...), pour éviter au maximum les phases de vol en paliers, réduisant ainsi la sollicitation des moteurs, ce qui permet de limiter les nuisances sonores dans la phase d'approche des avions.

- ◆ **Le Groupe ADP pilote le dispositif d'insonorisation des logements** (fonds issu du recouvrement de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, traite toutes les demandes éligibles, et accompagne la démarche des riverains, en proposant un service d'assistance pour garantir aux bénéficiaires la qualité des travaux.



Projections de trafic mouvements avions (passagers et cargo) et passagers de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Source: Groupe ADP

<sup>3</sup> Réduction des émissions de 90 %, les 10 % résiduels seront compensés par des méthodes de de séquestration carbone.

<sup>4</sup> 2019 correspond au niveau de trafic le plus élevé observé à Paris-Charles de Gaulle qui n'a pas été retrouvé à ce jour.

# QUELLE AMBITION DANS LA VISION D'AMÉNAGEMENT POUR PARIS-CHARLES DE GAULLE ?

## L'OBJECTIF

### Garantir un avenir durable à Paris-Charles de Gaulle.

Durable, car l'aéroport sera exemplaire par l'accélération de la décarbonation et la création de valeur pour toutes ses parties prenantes. Durable, car l'aéroport gagnera en compétitivité, en améliorant la performance du hub d'Air France et de ses partenaires Skyteam et de la qualité de service pour tous ses passagers.

## POUR Y RÉPONDRE

**Le modèle d'aménagement ne sera plus celui du Terminal 4**, visant une augmentation massive, en un seul bloc, de nos capacités.

C'est pourquoi la méthode projetée s'appuie sur une **approche plus progressive et plus sobre** des nouvelles constructions.

**Deux partis pris structurants** portent toute la vision d'aménagement de l'aéroport :

- ◆ la sobriété grâce à la modularité et la progressivité ;
- ◆ la connectivité ferrée.

**Une double temporalité** articule une **projection à 25 ans et de premières réalisations concrètes à 10 ans**, garantissant une approche progressive et adaptable aux évolutions du trafic aérien, aux attentes des territoires et de l'ensemble de la communauté aéroportuaire.

**C'est donc un projet d'adaptation**, pour réconcilier développement et décarbonation, croissance et sobriété :

- ◆ **adaptation** à l'évolution du trafic, en étant progressif et modulaire.
- ◆ **adaptation** aux infrastructures existantes, en les connectant mieux entre elles.
- ◆ **adaptation** aux besoins de toutes les parties prenantes, en étant à leur écoute, avec CDG & Vous, la concertation qui durera trois mois.



# ET CONCRÈTEMENT : QUELS AMÉNAGEMENTS D'ICI 2035 ET 2050 ?

## RAPPEL DE L'OBJECTIF :

Répondre à la croissance des besoins, sans surdimensionner les capacités, de manière progressive dans le temps, en fonction de la demande constatée.

## D'ici 2035,

la priorité sera donnée au développement de capacités d'accueil des voyageurs en connexion entre le train et l'avion et à l'amélioration de la compétitivité du hub d'Air France et de ses partenaires Skyteam en proposant une meilleure expérience de la correspondance.



## Améliorer à court terme la compétitivité du hub Air France et l'expérience de la correspondance

**Connecter les postes de stationnement au large existants (accessibles uniquement par bus) à une salle d'embarquement.**

À l'est du Terminal 2E, 6 postes avions gros porteurs, déjà existants, seront connectés (on parle alors de « mise au contact ») par la création d'une nouvelle salle d'embarquement (2030), appuyée sur les zones d'enregistrement déjà existantes, pour améliorer la qualité de service proposée aux passagers, et ainsi la compétitivité du hub.

## Améliorer la connexion entre les salles d'embarquement du hub.

**L'extension de la ligne de métro automatique appelée « LISA »**, déjà en service entre le Terminal 2E et les salles d'embarquement T2EL et T2EM, sera prolongée jusqu'au Terminal 2G et la nouvelle salle d'embarquement (2030).

**Un deuxième métro automatique**, future colonne vertébrale de la plateforme, entièrement **dédié à la correspondance**, sera créé. Cette nouvelle ligne verra le jour sur un nouveau tracé, préfigurant un modèle résilient pour l'avenir, en se préparant à connecter de futurs aménagements pour de nouvelles capacités au nord de l'aéroport, qui pourraient voir le jour, en fonction de la progression du trafic.

## Améliorer la qualité de service aux étapes clés et sensibles du parcours passagers

**1 La même logique de mise au contact de postes avions au large serait appliquée pour les terminaux 2ABCD.** 5 postes avion, déjà existants, seraient « mis au contact » et donc connectés à une nouvelle salle d'embarquement à l'extrémité Ouest du Terminal 2A.

**2 La refonte des principales frontières internationales sera effectuée** avec des bâtiments adaptés et mieux dimensionnés, pour garantir une meilleure qualité de service.

**Au Terminal 1,** un projet de nouvel espace de passage de la frontière, enterré sous une voie avion entre le terminal historique et la salle d'embarquement internationale est en cours d'étude.

**Au Terminal 2E,** le passage de la frontière arrivée sera transféré dans un nouveau bâtiment avec une meilleure expérience : 4,5 m sous plafond et lumière du jour.

**3 De nouvelles installations de traitement des bagages seront également développées,** pour préfigurer les connexions avec les futures installations.

## Développer notre capacité d'accueil des passagers en connexion ferrée

### Par le développement de la gare SNCF CDG2, et sa bonne connexion au hub Air France-SkyTeam.

**Les circuits «arrivée» des terminaux 2E et 2F seront repensés pour transformer et faciliter les parcours depuis les salles de livraison bagages vers la gare SNCF CDG2** pour les passagers retournant vers Paris par les transports en commun, ou les clients en correspondance vers les grandes lignes. Ces nouveaux parcours arrivée, différenciés des parcours départ, permettront d'améliorer la gestion des parcours de et vers la gare, tout en limitant les ruptures de charges (passage d'un moyen de transport à l'autre, coûteux en temps et en qualité d'expérience).

Puis, **un bâtiment de jonction train/avion sera créé entre la gare CDG2 et le Terminal 2E.**

Ce nouvel aménagement offrira les meilleurs standards de parcours passagers depuis la gare vers les zones d'enregistrement du Terminal 2E.

### Au-delà de 2035, jusqu'en 2050, le développement à long terme de l'aéroport sera progressif et phasable.

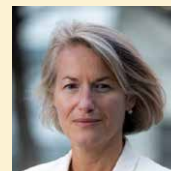
**Il sera strictement corrélé à la croissance constatée du trafic** de la plateforme. L'hypothèse privilégiée à ce jour est la **création de salles d'embarquement internationales supplémentaires au nord de la plateforme,** d'une capacité de 8 millions de passagers chacune. Elles pourraient être livrées en une seule fois, ou par demi-salles d'embarquement d'une capacité de 4 millions de passagers, pour un développement le plus progressif possible en fonction des besoins.

**Le prolongement du réseau de métro de correspondance en zone internationale pourrait alors être réalisé,** pour relier l'ensemble des salles d'embarquement, inscrivant ainsi l'aéroport comme l'un des plus performants au monde pour la correspondance des passagers.





## Témoignage d'Anne Rigail, Directrice générale Air France

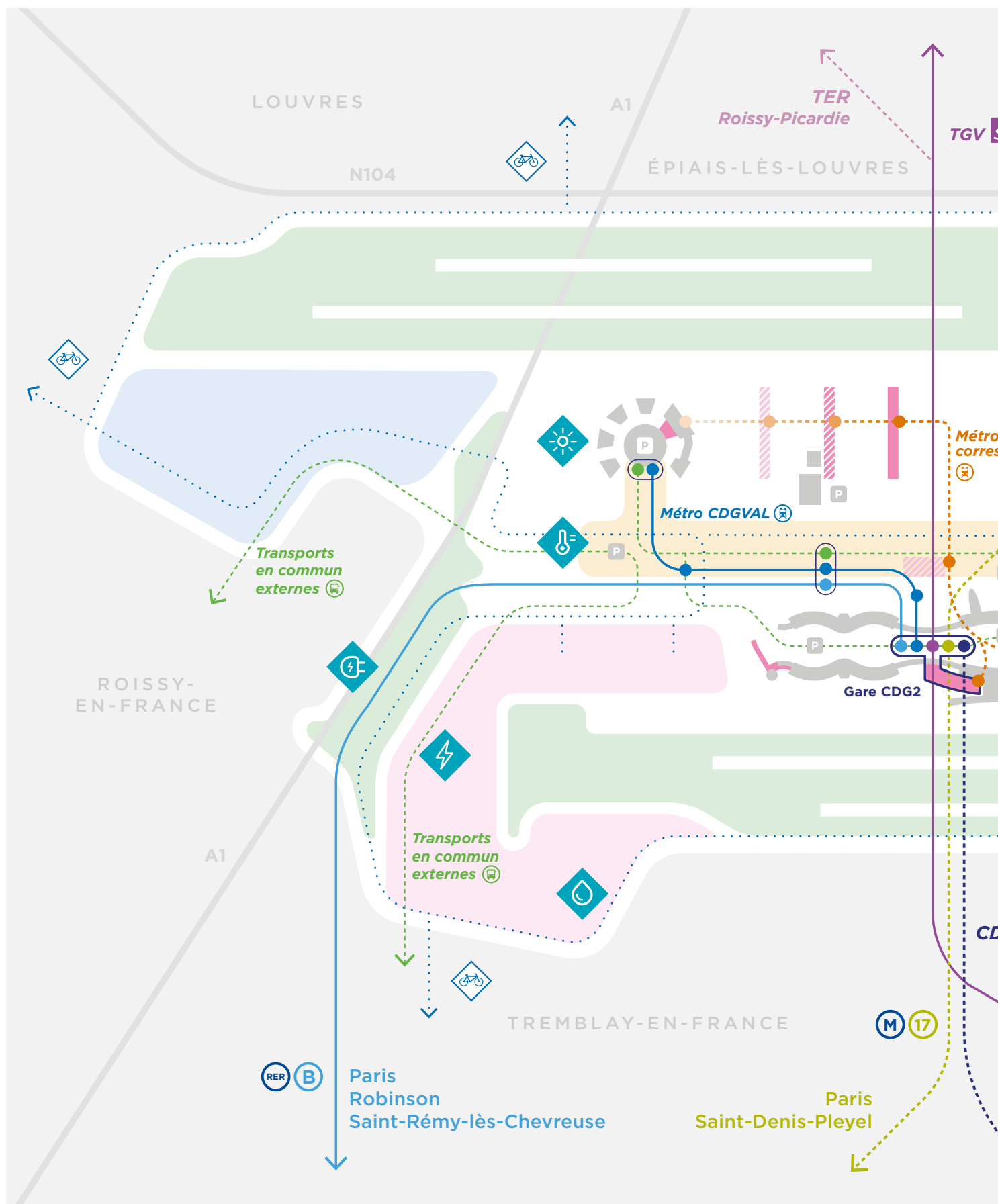


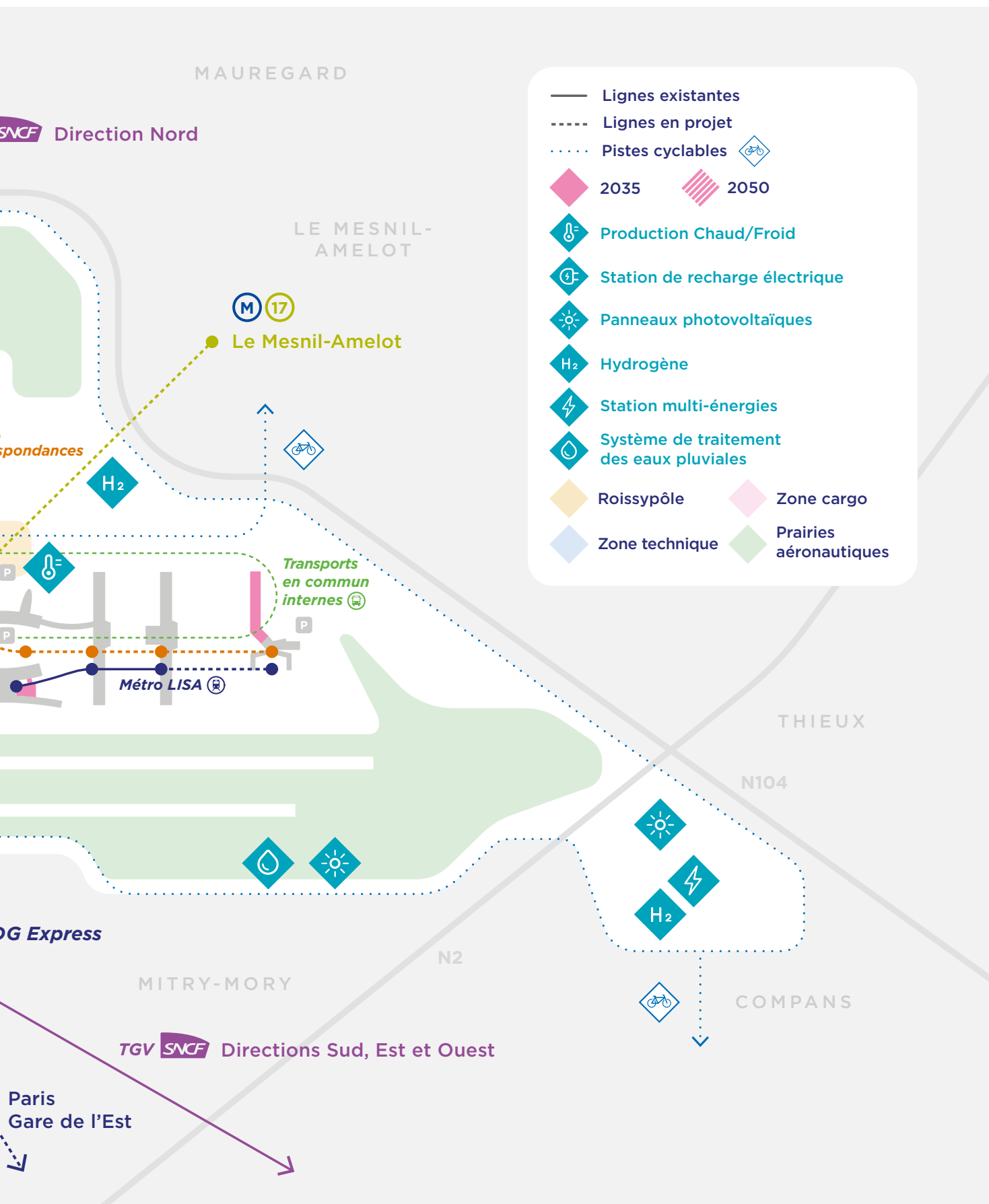
“ Cette stratégie d'aménagement apporte une réponse aux besoins du hub d'Air France et de nos partenaires Skyteam. Avec un phasage cohérent qui garantit la flexibilité nécessaire, elle amène des améliorations très attendues par nos clients, comme par exemple plus d'embarquements au contact ou la création d'un métro automatique pour faciliter les correspondances. Dans le contexte de compétition intense entre les différents hubs européens et extra-européens, elle répond aux objectifs de compétitivité de notre base principale, tout en servant nos ambitions en matière d'intermodalité et de décarbonation de nos opérations. ”

### Et s'il n'y avait pas de nouveaux aménagements ?

**En 2035**, sans nouveaux aménagements, l'accueil des 88 millions de passagers prévus serait fait avec une **qualité de service très dégradée**, notamment avec un grand nombre de vols au large, générant inconfort, forte augmentation des temps d'attente, et dégradation des parcours pour les personnes à mobilité réduite. Sans nouveaux aménagements pour la gare SNCF CDG2, **les voyageurs venant par le train ou le métro ne pourraient pas être accueillis**. Cela amorcerait le déclin de la compétitivité de l'aéroport, du Hub Skyteam et de la France.

**En 2050**, sans nouveaux aménagements, **les capacités d'accueil de l'aéroport seraient définitivement bloquées autour du niveau de 2035** (88 millions de passagers par an), sans amélioration de l'expérience client. Les voyageurs et le transport de marchandises se reporteraient alors vers des **concurrents moins engagés dans la transition environnementale**, déplaçant de fait les émissions de CO<sub>2</sub> vers d'autres géographies, sans les faire aucunement disparaître pour autant.









# QUELLE DIMINUTION DES IMPACTS ?

Grâce, notamment, au renouvellement des flottes par les compagnies aériennes, l'incorporation des carburants d'aviation durable et les évolutions du parc automobile, les nuisances sonores et les émissions de polluants et de gaz à effet de serre générées par l'aéroport seront fortement atténuées<sup>5</sup>. C'est une priorité du Groupe ADP.

## Une baisse significative du bruit <sup>6</sup> :

- ◆ **En journée (104 000 personnes concernées en 2019) :** baisse estimée de -30% en 2035 et de -60% en 2050
- ◆ **De nuit (29 000 personnes concernées en 2019) :** baisse de -35% en 2035 et de -65% en 2050

Par ailleurs, le sujet des nuisances sonores est actuellement instruit dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE), conduite par la préfecture du Val d'Oise. Les mesures envisagées, notamment les mesures opérationnelles, pourraient se traduire par une réduction supplémentaire des nuisances sonores.

[Voir erratum pages 28 et 29](#)

<sup>5</sup> Pour toutes les mesures, l'année avec le plus fort impact a été prise en référence. Les hypothèses ont été bâties en cohérence avec les trajectoires de décarbonation du secteur aérien, et les modélisations ont été supervisées par le laboratoire du Groupe ADP, qui assure les différents contrôles réglementaires liés à nos activités.

<sup>6</sup> Deux indicateurs suivent les populations exposées à des nuisances sonores : les populations soumises à une forte gêne (High Annoyance) sur la journée ou à une perturbation du sommeil (High Sleep Disturbance) sur la tranche de nuit. Les niveaux de bruit la journée sont échelonnés entre 55 dB(A) et 75 dB(A) ; la nuit, cette analyse prend en compte une échelle de 50 dB(A) (gêne faible) à 70 dB(A) (gêne forte).

## Une forte diminution des émissions de gaz à effet de serre et une amélioration de la qualité de l'air

### Dès 2035,

une baisse de 40 % des émissions de particules fines (PM10 : -43 % et PM2,5 : -52 %) serait observée. Les émissions totales de gaz à effet de serre, quant à elles, diminueraient de 22 % par rapport à 2019.

### En 2050,

ces améliorations se renforceraient, avec des baisses supplémentaires significatives sur l'ensemble des polluants, avec **des émissions de gaz à effet de serre en baisse de 85 %** par rapport à 2019, confirmant l'ambition environnementale de Paris-Charles de Gaulle.

Par ailleurs, **le sujet des nuisances sonores est actuellement instruit dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée** (EIAE), conduite par la préfecture du Val-d'Oise, qui pourrait aboutir à une évolution plus restrictive du cadre réglementant l'activité aérienne, et donc se traduire par une réduction supplémentaire des nuisances sonores.

# QUELLE CRÉATION DE VALEUR ?

## Des aménagements qui soutiennent la dynamique de l'emploi et la création de valeur

### Soutenir l'activité économique du pays

Le trafic à Paris-Charles de Gaulle dans les années à venir sera de plus en plus international, entraînant une opportunité de création de valeur renforcée pour le pays, tout son tissu économique et d'emplois.

En effet, **les dépenses des visiteurs internationaux** sont plus fortes que celles des visiteurs Schengen.

Les **dépenses apportées par les voyageurs aériens pourraient alors plus que doubler entre 2022 et 2050** pour passer de **6 à 12 milliards d'euros**, dont 90% en Île-de France.

## Des emplois pour le territoire et ses habitants

### D'ici 2035,

près de **10 000 emplois seraient créés, et 30 000 postes pourraient être ouverts** puisque près de 30% des salariés de la plateforme ont plus de 55 ans et partiront bientôt à la retraite.

### à l'horizon 2050,

les prévisions nous permettent de projeter la création d'environ **20 000 emplois supplémentaires** par rapport à 2035.

Au-delà du volume d'emplois, **les emplois projetés sont de plus en plus diversifiés** : digitalisation, systèmes informatiques, maintenance industrielle, nouvelles énergies...

### Témoignage de Pascal Doll, Président de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France



“ La concertation sur le futur aménagement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est l'occasion pour les habitants, les collectivités et tous les acteurs du territoire de contribuer à l'évolution de cet équipement structurant, réelle porte ouverte sur le monde. Je me félicite de cette initiative du Groupe ADP qui permettra à Roissy Pays de France agglomération d'être associée au devenir de l'aéroport, véritable poumon économique local, indispensable à notre territoire. ”

## L'attractivité et la qualité de l'emploi sur l'aéroport

**Le développement des mobilités** pour accéder à l'aéroport permettra de faciliter l'accès à l'emploi, et de faire tomber les barrières à l'emploi. En effet, 70 % des personnes en refusent une faute de solution de mobilité.

**Une logique de « quartiers » sera déployée dans l'aménagement des différentes zones d'activité et d'emploi pour favoriser la qualité de vie au travail**, avec le développement de services et d'un environnement agréable, à taille humaine.

# COMMENT SOBRIÉTÉ ET CONNECTIVITÉ FERRÉE IRRIGUENT TOUT LE PROJET ?

Ces deux partis pris ont permis de bâtir la vision d'aménagement de l'aéroport, autour des cinq axes suivants.

## AXE 1

### Une grande gare multimodale au service du territoire

#### Le contexte

- ◆ **Aujourd'hui, près de 67% des passagers et 90% des salariés viennent en voiture.**
- ◆ **De nouvelles connexions de transport** sont attendues dans les années à venir (cf. encadré ci-dessous).
- ◆ **Le trafic en gare pourrait doubler d'ici 2030, et tripler d'ici 2050**, passant de près de 15 millions de voyageurs

aujourd'hui, à près de 30 millions, puis 45 millions, dont plus de la moitié seront des passagers du train arrivant ou repartant avec une offre de train courte distance.

**Témoignage de Florent Bardon,**  
**Directeur des gares**  
**Paris Gare du Nord et**  
**Aéroport CDG2 TGV,**  
**SNCF Gares & connexions**



“ Des transformations profondes de la gare doivent être engagées pour répondre aux évolutions majeures de trafic de voyageurs attendues ces prochaines années à la Gare CDG2 TGV. Une collaboration étroite entre les équipes de la SNCF et du Groupe ADP a déjà été initiée dans le cadre notamment du CDG Express, ou pour les jeux Olympiques et Paralympiques 2024. Elle nous permettra de répondre ensemble aux enjeux du développement de l'intermodalité à Paris-Charles de Gaulle. ”



## Des évolutions majeures de l'offre de mobilité ferrée et collective dans les années à venir

- ◆ **Le TER Roissy-Picardie, fin 2026**, permettra de renforcer la liaison en TGV avec Amiens et la liaison en TER avec le sud des Hauts-de-France, notamment l'Oise.
- ◆ **Le CDG Express, début 2027**, reliera directement l'aéroport à Paris depuis la gare de l'Est en 20 minutes.
- ◆ **La ligne 17 du Grand Paris Express, en 2030**, permettra de relier La Défense en 35 minutes et la gare Saint-Lazare en 33 minutes avec une correspondance à Saint-Denis-Pleyel.

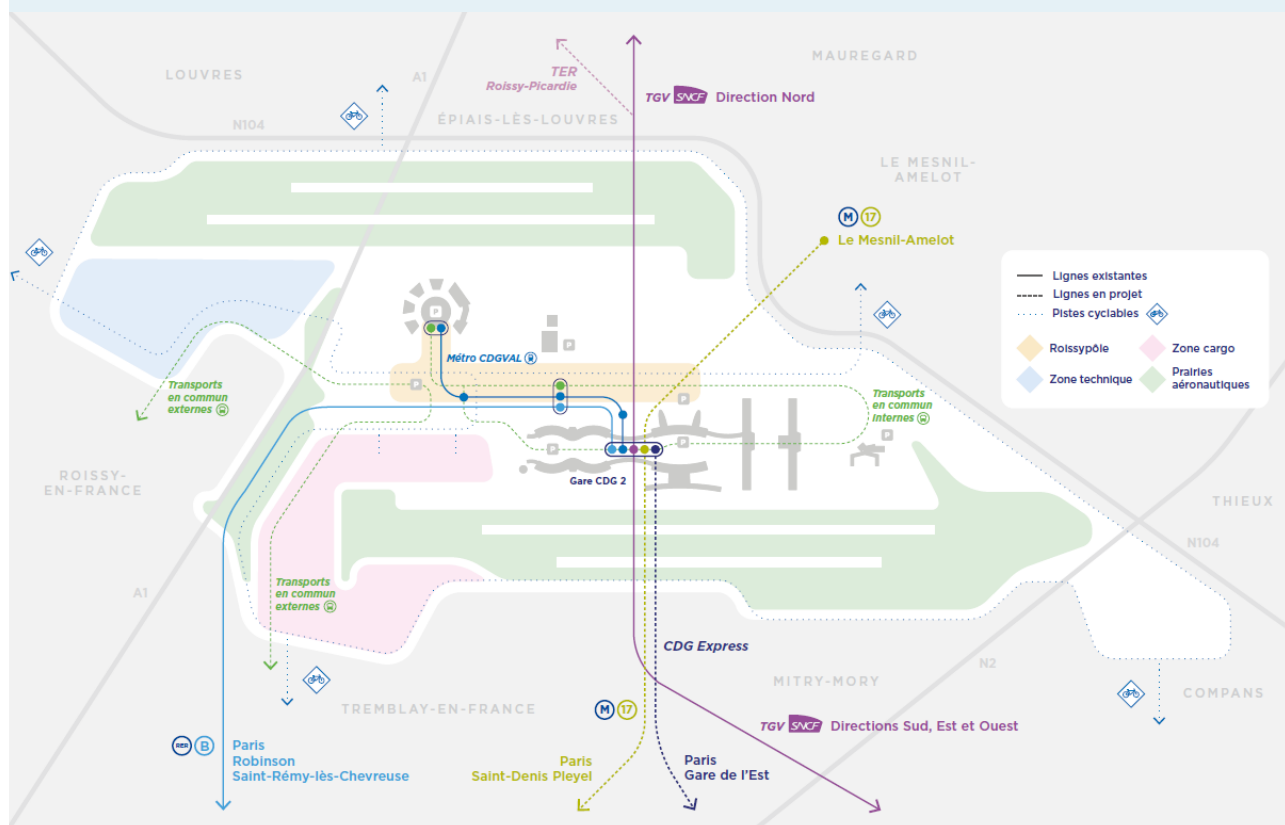
- ◆ **Les 3 nouvelles liaisons de bus à haut niveau de service du Grand Roissy, en 2030**, dont la maîtrise d'ouvrage est portée par le département du Val-d'Oise renforceront la déserte territoriale (deux d'entre elles accueillies à Roissypôle).

Par ailleurs, le Groupe ADP se prépare à accueillir la ligne 19 du Grand Paris Express, si son ouverture est confirmée, qui permettrait de relier le pôle de La Défense à l'aéroport via le Val-d'Oise notamment.

En complément des offres de transports collectifs, le renforcement des continuités cyclables permettra de relier la capitale à Paris-Charles de Gaulle, et facilitera les accès des salariés, principalement pour les communes les plus proches. Dès 2025, 8 km réalisés par le Groupe ADP seront mis en service pour relier le sud de la zone cargo à Roissypôle.

## LES OBJECTIFS

- ◆ **Dépasser une vision centrée sur l'aviation seule**, en assumant le rôle majeur du train, non seulement comme mode d'accès à la plateforme mais aussi pour les correspondances quand c'est possible.
- ◆ **Développer et favoriser toutes les mobilités collectives** pour les passagers, les salariés et les habitants des territoires limitrophes.
- ◆ **Et, donc, disposer de la capacité d'accueil des passagers, salariés et riverains arrivant par le train ou les transports collectifs**, et faciliter les parcours en correspondance train/avion ou à l'intérieur de la plateforme.
- ◆ **Doubler, en 2035, la part des passagers venant à l'aéroport par les transports collectifs** (versus 2023).



Mobilité en zone publique. Source: Groupe ADP

## AXE 2

# Des aménagements phasés et modulaires

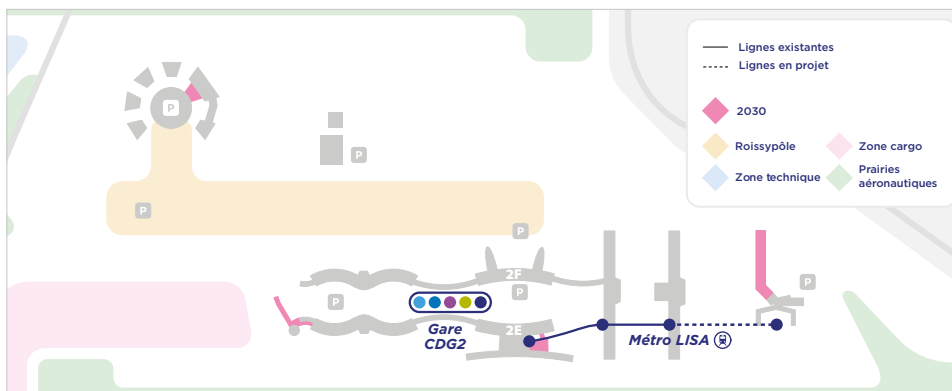
### LE CONTEXTE

- ◆ **L'aéroport peut se développer** sans construire de nouvelles pistes ni allonger les pistes existantes.
- ◆ **Les 9 terminaux de Paris-Charles de Gaulle sont dispersés** et rendent complexe leur utilisation par les passagers, leur exploitation et la connexion entre eux.

### LES OBJECTIFS

- ◆ **Renforcer la gare CDG2 et en faire le centre de gravité** de l'aéroport, aujourd'hui et pour les développements futurs.
- ◆ **Densifier les terminaux existants** : rénovation, reconversion et faire levier des technologies comme l'intelligence artificielle pour en maximiser la performance. Cela avant de créer des capacités nouvelles.
- ◆ **Assurer une meilleure connexion ferrée entre les terminaux** : à la fois avec un métro en zone publique et un autre en zone réservée (après les contrôles), avec un effort particulier sur la correspondance.
- ◆ **Déployer notre politique de construction bas carbone** avec des processus et des matériaux moins émissifs.

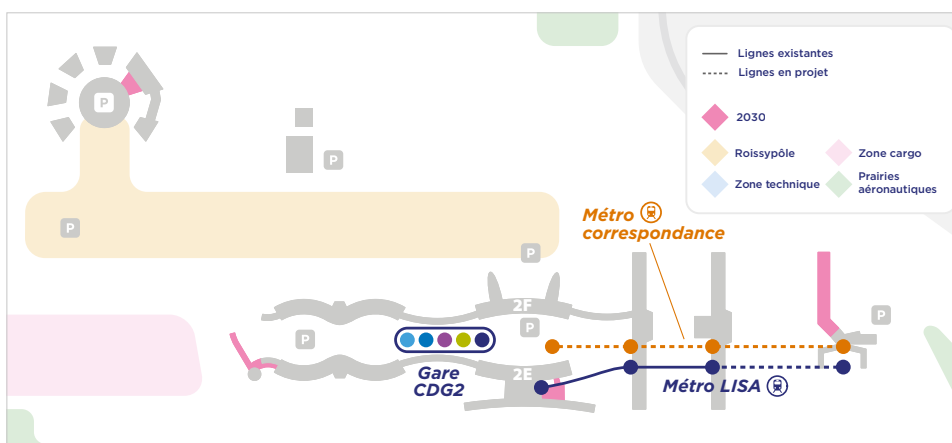
## Vision 2030 - Améliorer à court terme la qualité de service



- ◆ Mise au contact de postes avions existants.
- ◆ Refonte des principaux espaces de passage des frontières du Terminal 1 et du Terminal 2E.

Source : Groupe ADP

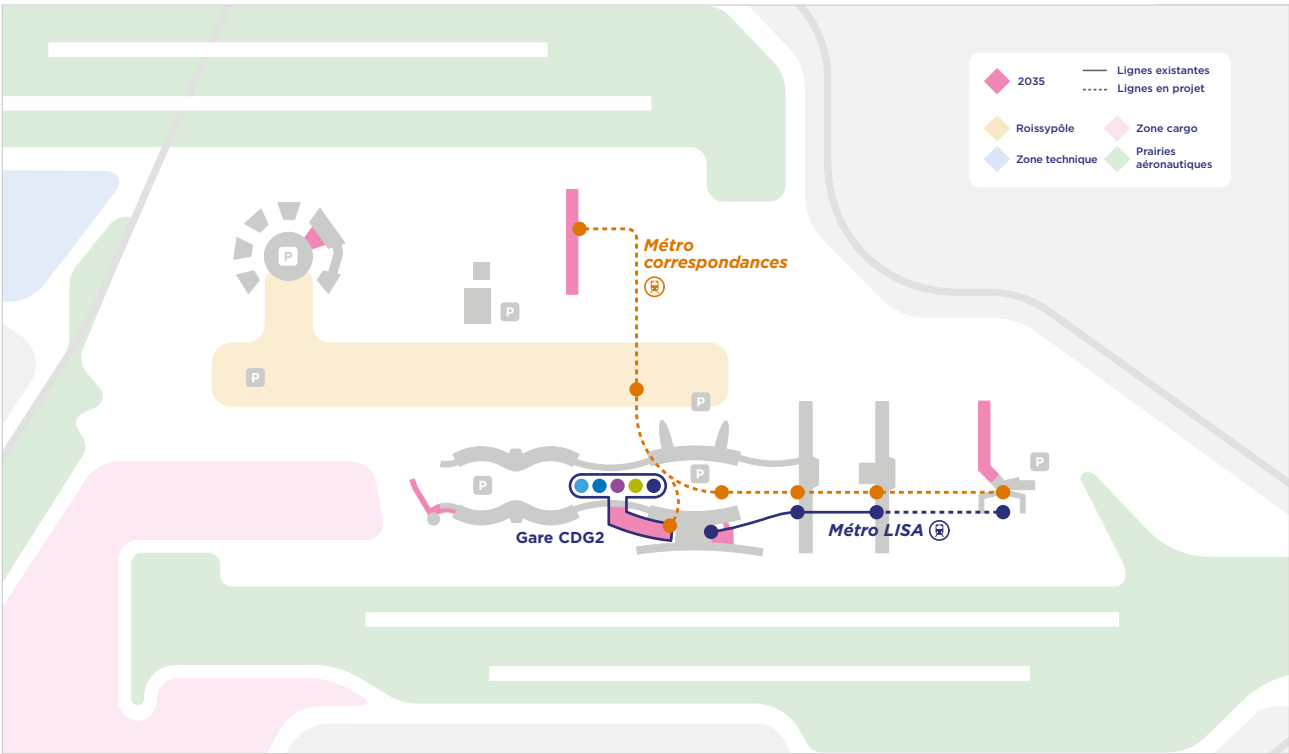
## Vision 2032 - Améliorer l'expérience de la correspondance



- ◆ Développer une meilleure connexion entre les salles d'embarquement du hub.

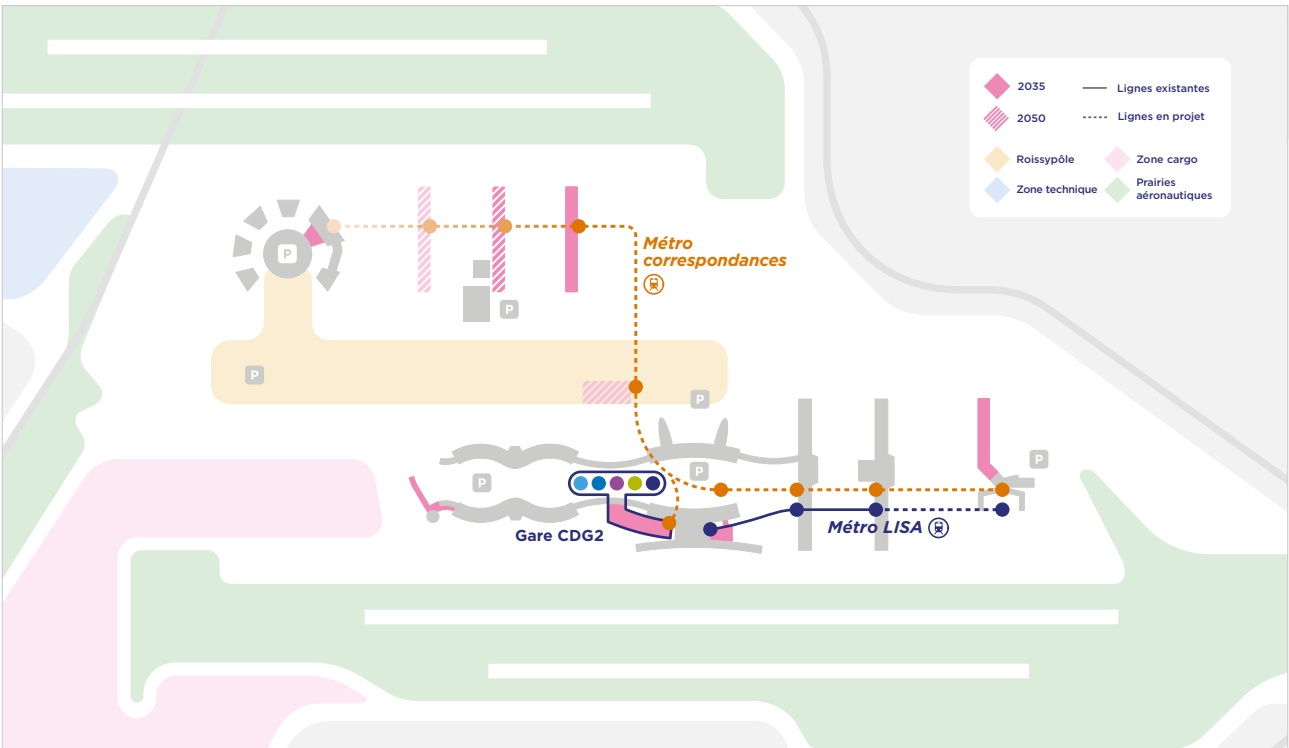
Source : Groupe ADP

**Vision 2035 - Développer notre capacité d'accueil des passagers du train et amorcer une première salle d'embarquement au Nord**



Source : Groupe ADP

**Vision 2050 - Créer des nouvelles salles d'embarquement de manière progressive en fonction de de la croissance de trafic constatée**



Source : Groupe ADP



## AXE 3

# L'optimisation des activités de fret

### LE CONTEXTE

- ◇ **Le tonnage transporté, de 1,9 million de tonnes en 2024,** pourrait quasiment doubler à l'horizon 2050, non par le doublement des vols cargo, mais par l'import de fret plus important des compagnies aériennes dans les avions passagers long-courrier.

### LES OBJECTIFS

- ◆ **Réaménager la zone cargo pour optimiser l'usage** des surfaces existantes, plutôt que d'élargir l'emprise foncière : grâce notamment à la verticalisation des nouveaux parcs d'activités ou gares de fret.
- ◆ **Mécaniser et automatiser le traitement du fret :** viser un passage d'efficacité du traitement, actuellement de 5 à 6 tonnes par m<sup>2</sup> de surface de plancher et par an, à 8 à 10 tonnes par m<sup>2</sup> et par an.
- ◆ **Déconstruction progressive à partir de 2029** de la gare de fret dite Sodexi, du nom de l'occupant historique, constituée d'anciens bâtiments obsolètes, pour reconstruire **une gare de fret de 17 000 m<sup>2</sup>** avec une plus grande hauteur sous plafond, afin de traiter des volumes plus importants.

### Optimisation de l'usage des surfaces fret existantes : des projets déjà engagés

- ◆ **Une gare de fret, sur deux niveaux, appelé DUO,** sera mise en service en 2026 et couvrira une surface de 47 000 m<sup>2</sup>, comprenant 28 300 m<sup>2</sup> de gare de fret au rez-de-chaussée et 18 500 m<sup>2</sup> de bureaux à l'étage.





## AXE 4

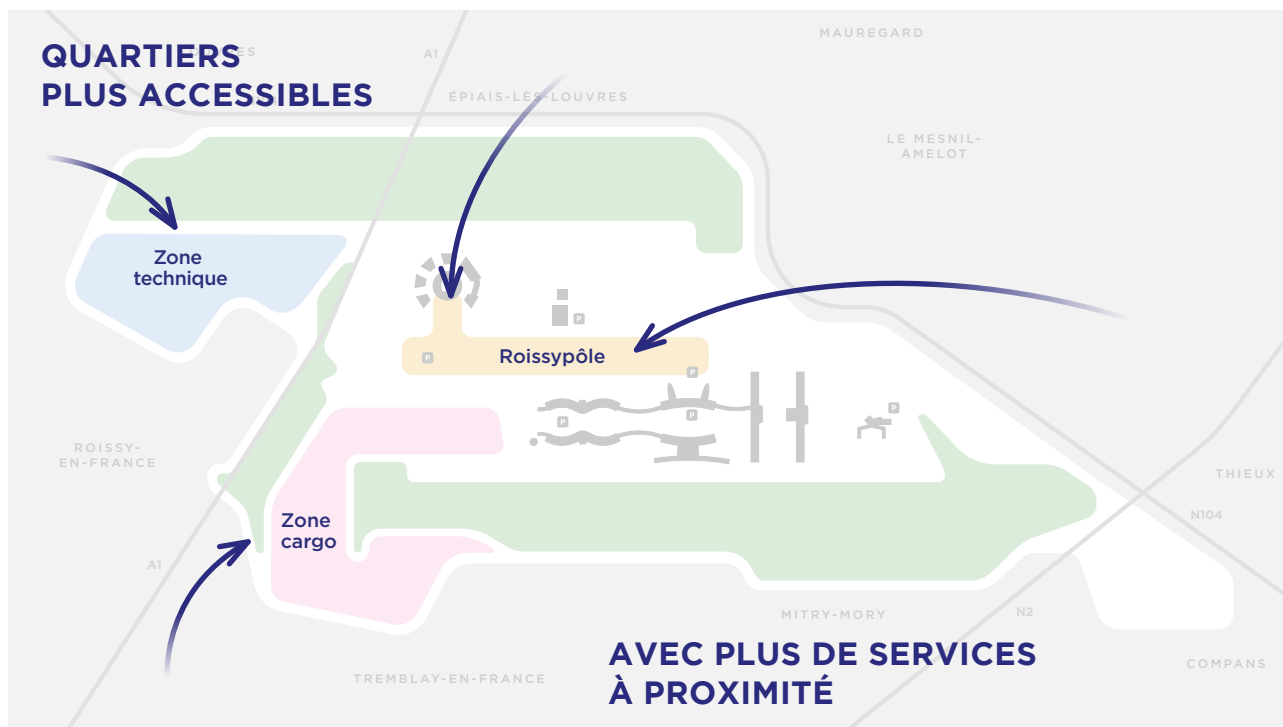
# L'immobilier durable pour la qualité de vie et l'emploi

### LE CONTEXTE

- ◇ L'hospitalité et la qualité de vie des utilisateurs de l'aéroport doivent être améliorées.

### LES OBJECTIFS

- ◆ Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie au travail des salariés et l'attractivité des emplois à l'aéroport en **développant des quartiers à taille humaine**.
- ◆ Chacun doit pouvoir y trouver **les services du quotidien et les lieux de convivialité et de détente** dont il a besoin.
- ◆ Trois zones sont aujourd'hui identifiées : Roissypôle, la zone cargo et la zone technique.
- ◆ **Poursuivre l'optimisation de l'offre tertiaire et hôtelière** en accompagnement de l'activité aéronautique.



Les 3 quartiers des « 20 minutes ». Source : Groupe ADP

## AXE 5

# Un hub énergies bas carbone

### LE CONTEXTE

- ◇ Pour tenir les objectifs de neutralité carbone du secteur à l'horizon 2050, avec un premier point de passage pour les émissions de l'aéroport en 2035, les besoins en énergie bas carbone se font croissants.

### LES OBJECTIFS

**Développer des capacités de production et de distribution d'énergies renouvelables (géothermie, photovoltaïque) :**

- ◆ **Pour l'électrification et le verdissement des usages au sol :** renforcement du réseau électrique d'ici à 2035, déploiement de bornes de recharge, installations de nouveaux panneaux solaires sur l'aéroport (parkings et centrales au sol), renforcement de l'offre de biocarburant et d'hydrogène bas carbone.
- ◆ **Pour la chaleur renouvelable :** mise en service d'un puits de géothermie complémentaire (ou autre actif de production de chaleur renouvelable) à la première géothermie, qui sera mise en service en 2026.

- ◆ **Pour l'avion à hydrogène :** réservation d'espaces, 30 hectares, pour être prêts à accueillir une usine de liquéfaction et stockage de l'hydrogène, après 2035.

- ◆ **Pour le carburant d'aviation durable :** nos installations pipelines existantes, connectées à l'aéroport, sont déjà prêtes pour accueillir la montée en puissance de l'incorporation de ces carburants.

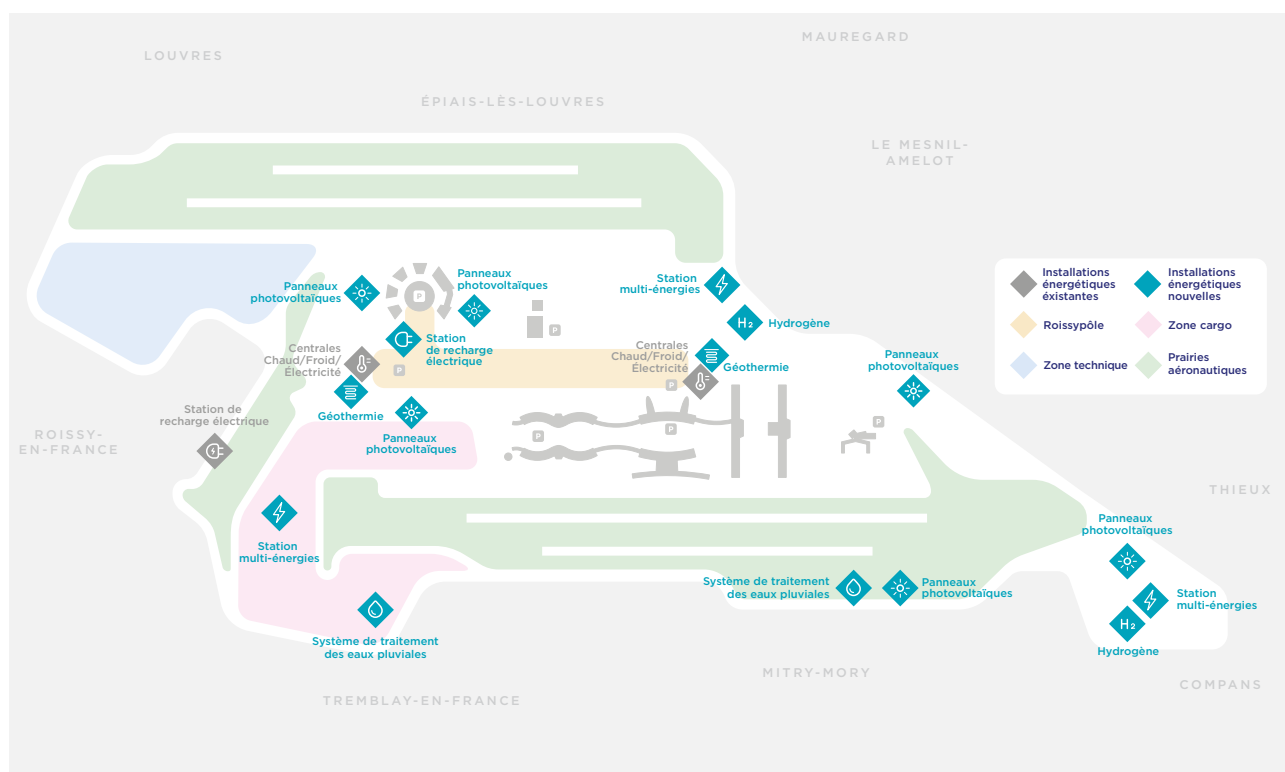
**Le dimensionnement des productions d'énergies renouvelables tiendra compte des besoins aéroportuaires, mais également des besoins complémentaires identifiés par les territoires limitrophes, dont le recensement est l'un des objectifs clés de la concertation.**

### La sanctuarisation de la biodiversité

La vision d'aménagement prévoit :

- ◆ **la préservation des surfaces de biodiversité,** au moins 25 % des surfaces de l'aéroport, soit plus que la superficie du Bois de Boulogne.

- ◆ **la création de continuités écologiques avec les territoires,** avec la contribution aux corridors de biodiversité préservant les déplacements de la faune.
- ◆ **la renaturation de zones artificialisées,** jardins urbains, nouveaux boisements...



Source : Groupe ADP

## QUEL EST LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION PUBLIQUE CDG & VOUS ?

Le dialogue territorial est une priorité du Groupe ADP, c'est pourquoi le choix a été fait de lancer une concertation publique de manière volontaire sur cette vision : sur un périmètre élargi de près de 800 communes réparties sur 9 départements.

Cette concertation est organisée avec **l'appui d'une mission de conseil de la Commission nationale du débat public (Cndp)**.

Les rencontres et ateliers se tiendront sur et autour de l'aéroport, **du 8 avril au 8 juillet 2025**.

Le dispositif de concertation est structuré en différents temps de rencontres, et différentes modalités d'échanges sont déployées :

- ◆ 4 réunions publiques d'ouverture et de clôture ;
- ◆ 6 réunions thématiques ;
- ◆ 9 ateliers participatifs ;
- ◆ 20 points participatifs.

**Retrouvez le détail du calendrier des rencontres sur le site internet :**

[www.cdgetvous.groupe-adp.com](http://www.cdgetvous.groupe-adp.com).

# LE CALENDRIER DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

AVRIL

MAI

Début de la concertation

**8 avril**

◇ **21 AVRIL**  
LUNDI DE PÂQUES

◇ **1<sup>ER</sup> MAI**  
FÊTE DU TRAVAIL

◇ **8 MAI**  
VICTOIRE DE 1945

**29 MAI** ◇  
ASCENSION

ZONE A - DU 19 AVRIL AU 5 MAI

ZONE B - DU 5 AVRIL AU 22 AVRIL

ZONE C - DU 12 AVRIL AU 28 AVRIL

CONGÉS SCOLAIRES  
& JOURS FÉRIÉS

RÉUNIONS PUBLIQUES

**8 AVRIL**  
RÉUNION D'OUVERTURE 1  
LE MESNIL-AMELOT

**9 AVRIL**  
RÉUNION D'OUVERTURE 2  
GARGES-LÈS-GONESSE

**28 AVRIL**  
RÉUNION  
AÉROPORT  
MEAUX

**13 MAI**  
RÉUNION PRÉVISIONS  
DE TRAFIC ET CARGO  
TREMBLAY-EN-FRANCE

**20 MAI**  
RÉUNION AIR / BRUIT / SANTÉ  
GOUSSAINVILLE

**27 MAI**  
RÉUNION  
MOBILITÉS ET  
INTERMODALITÉ  
LE BOURGET

ATELIERS

**29 AVRIL**  
ATELIER ÉNERGIE  
DÉCARBONÉE  
VILLEPINTE

**22 MAI**  
ATELIER HOSPITALITÉ  
MAISON DE  
L'ENVIRONNEMENT

**6 MAI**  
ATELIER MOBILITÉ  
DU QUOTIDIEN  
SARCELLES

**15 MAI**  
ATELIER INTERMODALITÉ  
LONGUE DISTANCE  
PARIS

**26 MAI**  
ATELIER  
AMÉNAGEMENT  
PAYSAGER ET  
RESSOURCES  
NATURELLES  
MITRY-MORY

AUTRES DISPOSITIFS

*Pour les autres dispositifs (points participatifs, balades immersives et actions)*

*Les dates et les lieux sont susceptibles de changer.*

DU 8 AVRIL AU 8 JUILLET 2025

JUIN

JUILLET

OCT

9 JUIN  
LUNDI DE PENTECÔTE

Fin de la concertation  
**8 juillet**

ZONE A - 5 JUILLET

ZONE B - 5 JUILLET

ZONE C - 5 JUILLET

**3 JUIN**  
RÉUNION  
DE MI-PARCOURS  
AULNAY-SOUS-BOIS

**10 JUIN**  
RÉUNION DÉCARBONATION  
DU SECTEUR AÉRIEN  
MAISON DE L'ENVIRONNEMENT

**1<sup>ER</sup> JUILLET**  
RÉUNION ENJEUX  
ÉCONOMIQUES ET EMPLOI  
ROISSY-EN-FRANCE  
(CARPF)

**8 JUILLET**  
RÉUNION  
DE CLÔTURE  
ROISSY-EN-FRANCE

**RÉUNION  
DE  
RESTITUTION**

**4 JUIN**  
ATELIER QUARTIER  
DES 20 MIN  
ZONE CARGO

**24 JUIN**  
ATELIER QUARTIER  
DES 20 MIN  
ROISSYPÔLE

**11 JUIN**  
ATELIER MOBILITÉ  
DU QUOTIDIEN  
DAMMARTIN-EN-GOËLE

**26 JUIN**  
ATELIER  
FORMATION  
ET EMPLOI  
BONNEUIL-EN-  
FRANCE (AFMAE)

*ciblées), rendez-vous sur le site : [cdgetvous.groupe-adp.com](https://cdgetvous.groupe-adp.com)*

*Pour retrouver nos rendez-vous, les lieux, les horaires  
des rencontres et vous inscrire : [cdgetvous.groupe-adp.com](https://cdgetvous.groupe-adp.com)*



# ERRATUM SUR L'IMPACT BRUIT

## (INDICATEURS HA ET HSD)

Cet erratum concerne la présentation des résultats des modélisations HA et HSD insérés en page 131, 134 et 136 du dossier public de concertation et en page 16 de la synthèse.

Les indicateurs, la méthode de modélisation et les résultats demeurent inchangés. Seule la présentation des résultats est modifiée. En effet, chaque palier de bruit englobe la population des paliers supérieurs. Il ne convient donc pas de sommer ces différents paliers.

**Correctif de lecture de la synthèse du dossier public de concertation (page 16) :**

### Une baisse significative du bruit :

- ◆ **En journée (104 000 personnes concernées en 2019) :** baisse estimée de -30 % en 2035 et de -60 % en 2050
- ◆ **De nuit (29 000 personnes concernées en 2019) :** baisse de -35 % en 2035 et de -65 % en 2050



### Une baisse significative du bruit :

- ◆ **En journée (83 967 personnes concernées en 2019) :** baisse estimée de -30 % en 2035 et de -54 % en 2050
- ◆ **De nuit (26 570 personnes concernées en 2019) :** baisse estimée de -32 % en 2035 et de -63 % en 2050



# Rappel des indicateurs HA et HSD

## Définition

La directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (texte de référence pour l'élaboration des cartographies stratégiques du bruit) a été complétée en 2020<sup>1</sup> pour prendre en considération les effets nuisibles du bruit dans l'environnement grâce à deux indicateurs que sont le HA et le HSD.

Ces indicateurs utilisés, notamment, par l'Organisation Mondiale de la Santé pour déterminer l'impact sanitaire du bruit, permettent de définir le nombre d'habitants exposé à une **forte gêne (High Annoyance - HA)** sur la journée ou à une **perturbation du sommeil (High Sleep Disturbance - HSD)** sur la tranche de nuit qui s'étend de 22h à 6h.

La journée, les niveaux de bruit sont échelonnés entre 55 dB(A) et 75 dB(A) exprimés en **Lden** (L pour level, d pour day, e pour evening et n pour night). Le Lden est un indicateur pour la période de 24h défini dans la directive européenne 2002/49 comme étant la moyenne pondérée des niveaux sonores pendant la journée (6h à 18h), le soir (18h à 22h), et la nuit (22h à 6h). Les niveaux de pression acoustique du soir et de la nuit ont reçu une majoration de 5 à 10 dB(A) respective-

ment pour refléter la sensibilité supplémentaire au bruit pendant la soirée et la nuit.

La nuit, les niveaux de bruit ont une échelle différente qui va de 50 dB(A) (gêne faible) à 70 dB(A) (gêne forte) exprimés en Ln (L pour level et n pour night). L'indice Ln représente le niveau de bruit moyen perçu pendant la période de nuit (22h – 6h). Cet indice étant par définition un indice de bruit exclusif pour la période de nuit, aucune pondération n'est appliquée pour son calcul.

## Méthode de calcul

Les données présentées dans le dossier de concertation s'appuient sur les travaux de l'entité acoustique du Laboratoire du Groupe ADP qui a réalisé des modélisations permettant d'analyser la propagation du bruit d'origine aérienne autour de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle aux différents horizons d'étude. Ont ainsi été générées des courbes d'environnement sonores à l'horizon 2035 et 2050 permettant, notamment, de déterminer les populations concernées par les indicateurs HA HSD. **La méthode consiste à superposer les courbes de bruits obtenues avec la densité de population des territoires selon des données de l'INSEE pour l'année 2018 (dernière référence disponible).**

## Les résultats des modélisations pour 2035 et 2050

Les résultats sont présentés sous forme de tableaux comprenant les différents paliers de bruit en Lden pour le HA et en Ln pour le HSD avec les trois horizons de temps présentés dans le dossier, 2019 pour l'état initial de référence puis 2035 et 2050 pour le scénario avec projets.

**À noter que chaque palier de bruit englobe la population des paliers supérieurs. Il ne convient donc pas de sommer ces différents paliers.**

### Résultats pour le HA

En 2019, 83 967 personnes étaient considérées comme hautement gênées, tandis que les études

projetent 58 896 personnes pour 2035 et 38 343 pour 2050. **Ainsi il est attendu une baisse de 30 % du nombre de personne hautement gênée pour 2035 et de 54 % à l'horizon 2050.**

### Résultats pour le HSD

En 2019, 26 570 personnes étaient considérées comme hautement gênées dans son sommeil, tandis que les études projettent 18 085 personnes pour 2035 et 9 805 pour 2050. **Ainsi il est attendu une baisse de 32 % du nombre de personne hautement gênée dans leur sommeil pour 2035 et de 63 % à l'horizon 2050.**

<sup>1</sup> DIRECTIVE (UE) 2020/367 DE LA COMMISSION EUROPÉENNE du 4 mars 2020



**Différentes manières  
de s'informer et de contribuer**  
sont prévues pour tous les publics :



**sur le site internet**, rubrique « participez  
en ligne » : [www.cdgetvous.groupe-adp.com](http://www.cdgetvous.groupe-adp.com)



**sur le registre** mis à disposition à la Maison  
de l'environnement de Paris-Charles de Gaulle  
(rue Louis-Couhé, 93290 Tremblay-en-France,  
ouverte du mardi au vendredi, de 8 h 30 à 16 h 30);



**via les cahiers d'acteurs**  
pour les organisations (site internet);



**en postant le coupon prépayé du dépliant**  
qui a été envoyé à l'ensemble  
des foyers postaux de **199 communes**.

