

# BILAN DE LA MISSION DE CONSEIL ET DE LA CONCERTATION VOLONTAIRE

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

*Mission de conseil à compter du 2 mai 2024 afin de préparer la participation du public concernant le plan directeur 2050 des futurs aménagements que l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle devra prévoir dans le cadre de son plan d'entreprise*

et

*Bilan de la concertation volontaire du Groupe ADP « CDG & Vous » sur la vision stratégique d'aménagement de Paris-Charles de Gaulle à horizon 2035/2050 » du 8 avril au 8 juillet 2025*

2 mai 2024 au 8 juillet 2025

Brigitte FARGEVIEILLE

Dominique GANIAGE

**Date de remise du rapport, le 08 août 2025**



|       |  |           |
|-------|--|-----------|
| 1.    | Le contexte  | 6         |
| 1.1   | Création et premières phases de développement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle | 6         |
| 1.2   | Projet du Terminal 4   | 7         |
| 2.    | Le porteur de projet   | 8         |
|       | Le Groupe ADP  | 8         |
| 3.    | Le projet  | 10        |
|       | <b>SYNTHESE POUR LES DECIDEURS ET POUR LE PUBLIC</b>                                   | <b>13</b> |
|       | Les enseignements clefs de la concertation   | 14        |
|       | Les données clés du dispositif de concertation   | 14        |
|       | Les principales demandes de précisions et recommandations des garantes                 | 14        |
| 4.    | La saisine de la CNDP  | 19        |
| 4.1   | L'étude de contexte  | 19        |
| 4.2   | L'identification de nombreuses attentes  | 21        |
| 4.2.1 | Une forte attente à l'égard de la concertation et de ses modalités                     | 21        |
| 4.2.2 | Une volonté de participer  | 22        |
| 4.2.3 | Quelques interrogations sur la réelle volonté d'écouter et d'échanger                  | 22        |
| 4.3   | Une attente forte de voir traiter les différents enjeux                                | 22        |
| 4.3.1 | La vision du développement   | 22        |
| 4.3.2 | La dimension économique  | 23        |
| 4.3.3 | Environnementaux et sanitaires   | 24        |
| 4.3.4 | L'accessibilité et l'intermodalité   | 25        |
| 4.3.5 | L'économie du projet   | 25        |
| 4.3.6 | Les retombées du projet  | 26        |
| 4.3.7 | Les passagers  | 26        |
| 4.3.8 | Le personnel   | 26        |
| 4.3.9 | Les riverains  | 26        |
| 5.    | Le travail préparatoire pour la concertation   | 27        |
| 5.1   | Point de vue des garantes sur la phase de préparation                                  | 27        |
| 5.2   | Les recommandations des garantes pour la concertation                                  | 27        |
| 5.2.1 | Au niveau du périmètre de la concertation  | 27        |
| 5.2.2 | Au niveau des publics  | 28        |
| 5.2.3 | Au niveau des modes d'information et de contribution                                   | 28        |
| 5.2.4 | Au niveau des modes d'échanges   | 29        |
| 5.2.5 | Au niveau du contenu de l'information et notamment du dossier de concertation          | 29        |
| 6.    | Le dispositif de concertation  | 32        |
| 6.1   | Information sur la concertation  | 32        |
| 6.1.1 | Publicité  | 32        |
| 6.1.2 | Dépliants avec coupon T  | 33        |

|   |  |    |
|---|--|----|
| 6.1.3                                   | Communication presse et média  | 34 |
| 6.2                                     | Les éléments d'information   | 39 |
| 6.2.1                                   | Le dossier   | 39 |
| 6.2.2                                   | La synthèse du dossier   | 39 |
| 6.2.3                                   | Le dépliant avec coupon T  | 39 |
| 6.2.4                                   | Le site internet   | 39 |
| 6.2.5                                   | Vidéos   | 40 |
| 6.2.6                                   | Affichage interactif sur la plateforme   | 40 |
| 7.                                      | Garantir le droit à l'information et à la participation                            | 41 |
| 7.1                                     | Le droit à l'information a-t-il été effectif ?                                     | 42 |
| 7.2                                     | Le droit à la participation a-t-il été effectif ?                                  | 43 |
| 7.2.1                                   | Le coupon T  | 43 |
| 7.2.2                                   | Les réunions et temps d'échanges   | 43 |
| 7.2.3                                   | Les rencontres avec les jeunes   | 45 |
| 7.2.4                                   | Les diverses contributions   | 47 |
| 8.                                      | Synthèse des observations et propositions formulées par les participants           | 51 |
| 8.1                                     | L'opportunité du projet  | 52 |
| 8.1.1                                   | Les arguments favorables au projet   | 52 |
| 8.1.2                                   | Les arguments hostiles au projet   | 56 |
| 8.2                                     | La réduction des nuisances sonores   | 59 |
| 8.3                                     | Les alternatives au projet   | 60 |
| 8.3.1                                   | Reporter des vols sur d'autres aéroports   | 60 |
| 8.3.2                                   | Contenir la hausse du trafic en particulier au niveau des vols court courriers     | 60 |
| 8.3.3                                   | Maintenir la croissance  | 61 |
| 8.4                                     | La concertation préalable  | 61 |
| 8.4.1                                   | La concertation en général   | 61 |
| 8.4.2                                   | Les modalités de la concertation   | 62 |
| 8.5                                     | Le dialogue et la concertation pour la suite du projet                             | 64 |
| 8.5.1                                   | en général   | 64 |
| 8.5.2                                   | Avec des propositions plus précises  | 65 |
| 8.5.3                                   | Suivi et transparence sur les données  | 66 |
| 8.6                                     | La mobilité  | 67 |
| 8.6.1                                   | Le développement de l'intermodalité, notamment fer-air, pour les longues distances | 67 |
| 8.6.2                                   | L'accès à la plateforme pour les salariés, les passagers et le public              | 70 |
| 8.6.3                                   | Le regret quant à l'augmentation du trafic routier                                 | 73 |
| 8.6.4                                   | La circulation au sein de la plateforme  | 74 |
| 8.7                                     | Le fret  | 74 |
| 8.8                                     | La vie sur la plateforme   | 75 |
| Le concept de "quartier des 20 minutes" |  | 75 |
| 8.9                                     | Les observations sur ou à partir de la situation actuelle de l'aéroport            | 76 |

|   |           |
|---|-----------|
| 8.10 Les impacts sociaux économiques  | 78        |
| Développement local, emploi formation   | 78        |
| 8.11 Les impacts sur l'environnement (hors nuisances sonores)                                 | 79        |
| 8.11.1 L'aménagement paysager de la plateforme  | 79        |
| 8.11.2 La réduction des pollutions atmosphériques   | 80        |
| 8.11.3 La décarbonation et la production d'énergie décarbonées                                | 80        |
| 8.12 Le coût du projet et le financement notamment des infrastructures de transport collectif | 81        |
| 8.13. Le chantier   | 82        |
| 8.14 Considérations plus générales  | 82        |
| <b>9. Demande de précisions et recommandations des garantes</b>                               | <b>83</b> |
| 9.1 Demandes de précisions  | 83        |
| 9.2 Recommandations   | 84        |
| <b>ANNEXES</b>  | <b>91</b> |

Lettre de désignation des garantes

Lettre de mission

Annonce légale

Détail des rédacteurs des cahiers d'acteurs

Synthèse croisée des thématiques

Villes de résidences d'expéditeurs des coupons T reçus 895 sur 1137 (certains n'ont pas renseigné la ville d'expédition)

Questions et recommandations avec le portage et les échéances

Le présent bilan est rédigé par les garantes de la mission de conseil et de la concertation volontaire qui s'est étendue sur trois mois du 8 avril au 8 juillet 2025. Il est communiqué par les garantes dans sa version finale le 08 août 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du programme pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié.

Ce bilan est également remis à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP, par ses soins.

## 1. Le contexte

### 1.1 Création et premières phases de développement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

C'est en 1964 que l'Etat prend la décision de créer l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle pour compléter le maillage des aéroports franciliens déjà constitué des aéroports Paris-Orly et Paris-le Bourget. Les années 70 sont marquées par la création des pistes 1 et 2 ainsi que du terminal 1 et de la gare RER de Roissypôle.

Le développement se poursuit dans les années 80 et 90 avec la mise en service du terminal 2 (A, B, C et D), du terminal 3 ainsi que l'arrivée de la gare TGV et du module d'échange CDG2. Pour répondre à l'évolution toujours croissante du trafic, l'aéroport franchit une étape majeure de son développement avec la création d'un deuxième doublet de pistes (Décret en Conseil d'Etat du 27 mars 1997). Cette décision a été le résultat d'un long processus d'études, de concertation, et de la mise en œuvre des différentes décisions et procédures réglementaires.

Différents scénarios ont été étudiés et une consultation fut lancée en 1994 auprès de 97 communes. Faisant apparaître des réticences sur le projet, le ministre chargé des transports de l'époque demanda des expertises complémentaires dans la recherche d'une solution de moindre impact sonore. Deux enquêtes publiques, coordonnées par le préfet du département du Val-d'Oise, furent alors organisées sur le territoire de 67 communes des départements du Val-d'Oise, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis. En 1997, la commission d'enquête a rendu un avis favorable au nouvel aménagement de l'aéroport, néanmoins conditionné par l'abandon de la 5ème piste prévue initialement.

Cette concertation a également abouti à l'élaboration d'un contrat de maîtrise des nuisances sonores dont l'objectif est le maintien global des nuisances à leur niveau d'alors et, chaque fois que cela sera possible, leur réduction.

Ce contrat comporte cinq engagements essentiels :

- Le plafonnement global des nuisances sonores,
- La réduction progressive des bruits anormalement élevés (surtout la nuit),
- Le développement du réseau de mesure du bruit,
- La surveillance de l'exposition au bruit autour de l'aéroport et enfin,
- La réduction du bruit dû aux essais des moteurs.

L'accord sur la réalisation de deux nouvelles pistes fut, ainsi, assorti de conditions encadrant le développement de l'aéroport.

Il devra :

- ✓ Respecter plusieurs dispositions de maîtrise des nuisances sonores : interdiction des essais moteurs entre 22 heures et 6 heures, procédures de sanctions contre le non-respect des mesures de limitation des nuisances, élargissement du Plan de Gêne Sonore (PGS) , création d'une autorité indépendante pour surveiller les nuisances.
- ✓ Contribuer au développement de l'emploi local : création d'un Groupement d'Intérêt Public – le GIP Emploi Roissy –, mise en place d'un fonds local de répartition pour attribuer des ressources complémentaires pour les collectivités locales.
- ✓ Promouvoir l'accélération de la mise en œuvre des projets de transports : réalisation de l'A16 jusqu'à la Francilienne, engagement d'autres opérations (travaux sur le Boulevard Intercommunal du Parisis ou desserte Est-Roissy, vers Mitry-Mory). Les pistes 3 et 4 arrivent ainsi au début des années 2000 en accompagnement des mises en services des terminaux T2F en 1998, T2E en 2003 et T2G en 2008, et à la mise en service de deux moyens de transport guidés internes à la plateforme que sont le CDGVAL et le LISA.

## 1.2 Projet du Terminal 4

Au début des années 2010, le Groupe ADP amorce une nouvelle étape de son développement pour répondre à la hausse constante du trafic aérien dans un contexte de concurrence internationale accrue.

Les perspectives de trafic conduisaient, alors, à anticiper un trafic tendant vers 126 millions de passagers à l'horizon 2037 sur la plateforme.

Si les deux doublets de piste (une piste pour l'atterrissage, une piste pour le décollage) étaient suffisants pour assurer une réponse à cette hausse, en revanche, les capacités d'accueil des passagers atteignaient la saturation. Le projet du Terminal 4 et d'aménagement de la plateforme de Paris-Charles de Gaulle visait alors à répondre à cette croissance et à maintenir l'attractivité du site, pour entretenir la connectivité de la Région capitale au monde, et favoriser ainsi le développement du tissu économique environnant.

Il consistait en la construction de réseaux de desserte routière et ferrée interne à la plateforme, d'aires de stationnement et de voies de circulation avions, et d'un ensemble de bâtiments s'étendant sur une zone d'environ 167 hectares au centre de la plateforme aéroportuaire. Les capacités supplémentaires à l'embarquement et au débarquement étaient, à terme, de l'ordre de 35 à 40 millions de passagers par an.

Dans la continuité du dialogue entrepris avec les territoires lors des phases de développement précédentes, le Groupe ADP entreprit, en 2019, la tenue d'une concertation préalable volontaire dans son rôle de maître d'ouvrage, sous l'égide de garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP), pour le projet d'aménagement long terme de Paris-Charles de Gaulle et de Terminal 4.

Cette concertation s'est tenue de février à mai 2019 sur un périmètre de près de 500 communes selon des modalités définies par le Groupe ADP et approuvées par la CNDP après un cadrage préalable de l'autorité environnementale. Début 2021, dans le contexte de la crise Covid-19 et des perspectives incertaines des prévisions du trafic aérien, l'Etat, actionnaire majoritaire du Groupe ADP, a demandé à ce dernier de repenser l'aménagement long terme de la plateforme de Paris-CDG et « de lui en présenter un nouveau, plus cohérent avec les

objectifs de lutte contre le réchauffement climatique et de protection de l'environnement ». C'est l'objet de la vision stratégique d'aménagement de Paris Charles-de-Gaulle 2035/2050.

**Ainsi depuis son origine, le développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle a fait l'objet de plusieurs concertations sur différents périmètres.**

## 2. Le porteur de projet

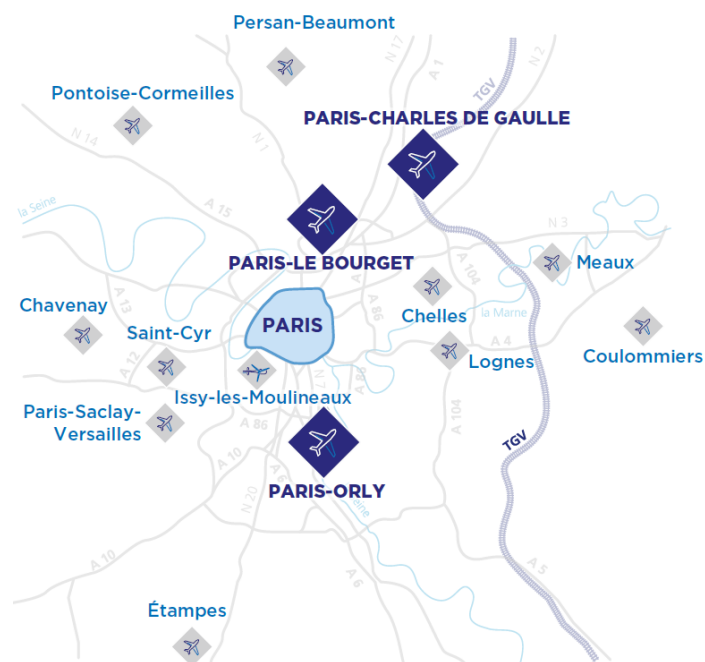
### Le Groupe ADP

Le Groupe ADP est l'un des rares opérateurs aéroportuaires d'envergure mondiale à être présent sur l'ensemble des métiers de la chaîne de valeur de l'aéroport, allant des études en ingénierie, développement stratégique et vision stratégique d'aménagement, à la mise en service et à l'exploitation d'infrastructures complexes (terminaux, pistes, trieurs à bagages, etc.).

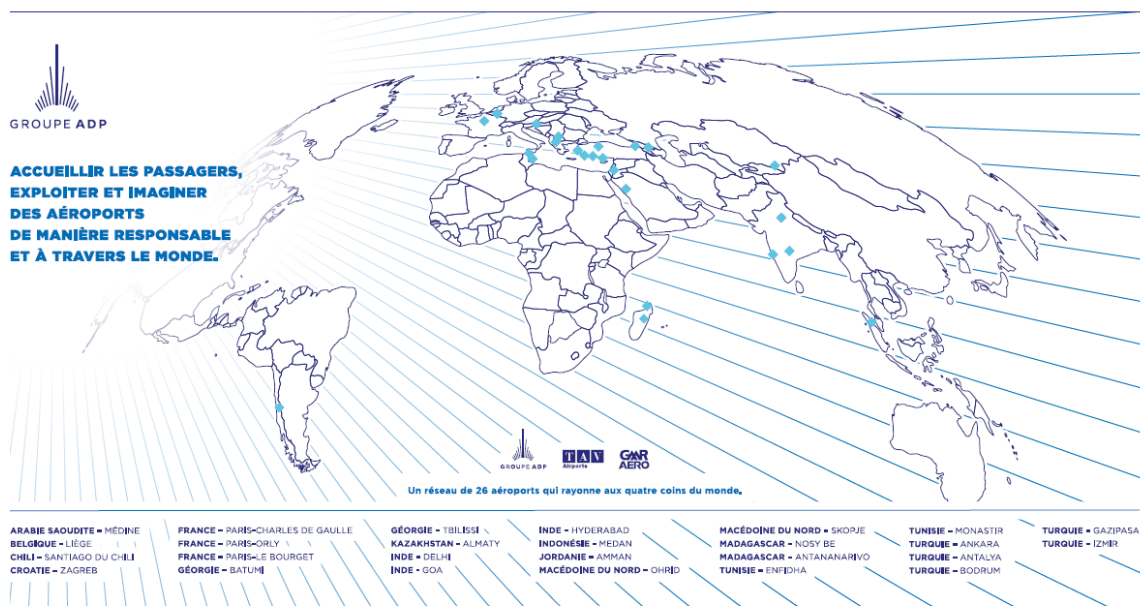
Il aménage, exploite et développe, sous la bannière Paris Aéroport, une dizaine d'aérodromes d'aviation générale en Ile-de-France et les trois principaux aéroports parisiens :

- L'Aéroport de Paris-Charles de Gaulle, qui accueille le HUB1 d'Air France-KLM (alliance Skyteam). Il s'agit du premier HUB européen pour l'offre de transport intercontinental et le premier aéroport cargo d'Europe (Classement ACI – 2016). Il est également le hub européen d'entreprises majeures pour le fret que sont La Poste et la compagnie FedEx ;
- L'Aéroport de Paris-Orly, principalement dédié aux vols de point à point ;
- L'Aéroport de Paris-Le Bourget, premier aéroport d'affaires en Europe.

### Localisation des aéroports et aérodromes détenus ou gérés directement par le Groupe ADP en Île-de-France



A travers ses filiales et activités, le Groupe ADP est par ailleurs actif **dans 120 aéroports** et



**50 pays dans le monde.** Il exploite, en 2024, directement ou indirectement, sous concession ou en contrat de gestion, un réseau de 27 aéroports dans le monde et l'alliance qu'il forme avec TAV Airports et avec GMR Airports constitue le premier réseau mondial d'aéroports.

L'Aéroport de Paris-Charles de Gaulle est situé à 23 km au Nord-Est de Paris. D'une superficie d'environ 3 257 hectares, la plateforme se répartit sur huit communes appartenant à trois départements :

- Seine-Saint-Denis : Tremblay-en-France ;
- Val-d'Oise : Roissy-en-France, Louvres et Épiais-lès-Louvres ;
- Seine-et-Marne : Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Mitry-Mory et Compans.

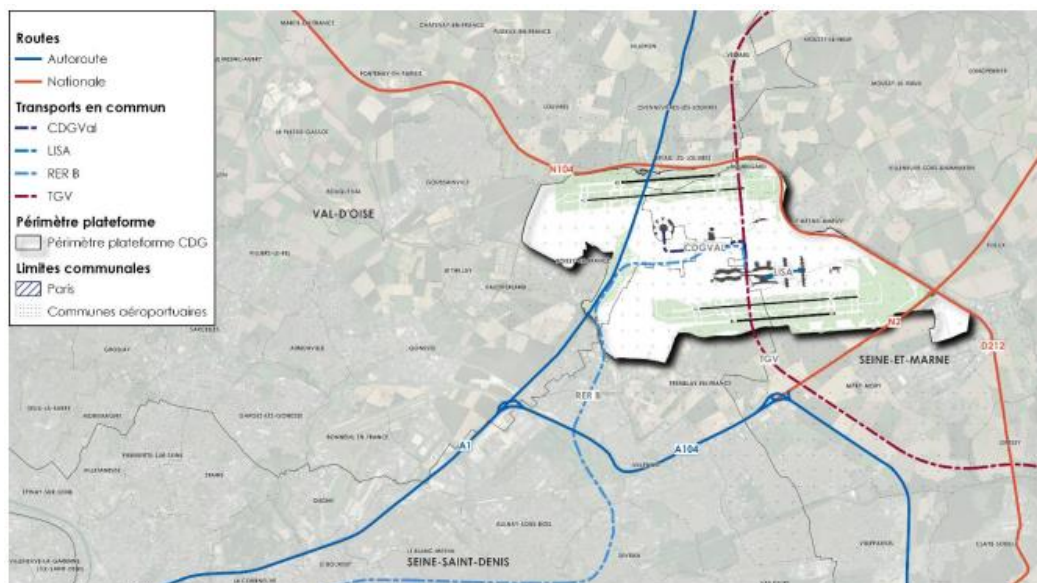
Cet aéroport rassemble la plus grande part de liaisons commerciales long-courriers et intercontinentales du système aéroportuaire parisien. Ce positionnement structure fortement l'activité et l'identité de l'aéroport, qui est la porte d'entrée du monde en France pour les visiteurs intercontinentaux, le premier hub d'Europe et le premier aéroport de l'Union Européenne en matière de trafic passagers avec 70,3 millions de passagers accueillis en 2024 (+4,3% par rapport à 2023) pour 466 939 mouvements (+2,6%).

En 2019, période pré-COVID, le trafic était de 76 millions de passagers pour 498 175 mouvements.

Il est l'un des deux hubs mondiaux de la compagnie Air France-KLM et le principal hub européen de l'alliance Skyteam, alliance aérienne du Groupe Air France.

L'aéroport dispose de :

- 2 doublets de pistes : parallèles et orientés Est/Ouest, pouvant être utilisés de manière indépendante.
- 314 postes de stationnement d'avions (dont 224 dédiés au trafic passagers et 87 en zone cargo)
- 9 terminaux de typologies différentes
- Des zones de support aéronautique dont 2 zones dédiées à la maintenance des avions, deux zones cargo dédiées au fret ainsi que des zones éparses où sont implantées les zones support d'ADP et des compagnies aériennes ; des zones immobilières réparties sur la périphérie de l'aéroport et la zone centrale de « Roissypôle ».



**Carte de situation des accès**

La plateforme de Paris-Charles de Gaulle est desservie par un réseau de transport routier et ferroviaire dense avec la proximité d'autoroutes, renforcé en 2023 par le contournement Est de la Francilienne, d'une gare TGV au cœur du terminal 2, de deux stations de RER et d'une gare routière au terminal située en zone Roissypôle connectée via des bus depuis Paris et depuis les territoires environnants.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle compte 27 000 places de parking dont 19 600 sont situées au contact direct des terminaux.

La desserte interne en transports collectifs se fait grâce à un système de transport automatique CDG VAL qui relie les 3 terminaux de la plateforme, les gares RER-TGV, la gare routière et les parcs de stationnement longue durée et LISA permet le transport des passagers vers leur porte d'embarquement. Cette desserte est complétée par un réseau de navettes bus.

### 3. Le projet

La vision stratégique d'aménagement de Paris-Charles de Gaulle à 2050 est la réponse du Groupe ADP à l'abandon du projet de terminal 4.

Elle s'inscrit dans une triple évolution :

- Modération de la croissance du trafic aérien dû notamment aux enjeux de décarbonation et d'évolution du prix des billets associés à l'arrivée de carburants décarbonés, que cela soit pour les mouvements passagers ou pour le cargo ;
- Décarbonation du transport aérien, des activités aéroportuaires au sol ou de l'arrivée à terme de l'hydrogène ;
- Montée en puissance des transports bas carbone au sol, que cela soit dans une logique de substitution du train aux vols court-courrier (air/fer) ou pour les accès des passagers et des salariés de la plateforme à cette dernière.

Cette évolution déplace le « barycentre de la plateforme » vers la gare TGV 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).

Par ailleurs, au regard des incertitudes associées à l'évolution du trafic, le Groupe ADP souhaite adopter une stratégie de développement modulaire et progressif.

Il souhaite apporter une offre nouvelle répondant aux objectifs de décarbonation des mobilités et du transport aérien, de celles des territoires, dans une logique de réduction des impacts et de qualité de service aux passagers.

Le nouveau modèle aéroportuaire promu par le Groupe ADP repose sur 5 axes :

- **Créer des plateformes de connectivité multimodales**, capables de proposer le mode de transport au plus faible impact environnemental pour chaque destination, tant pour la longue distance (LGV et transport aérien décarboné), que pour la mobilité du quotidien, en privilégiant les modes sobres en émissions pour accéder à ses plateformes, tout en garantissant la meilleure qualité de service pour les clients voyageurs, notamment pour les personnes les plus fragiles ;
- **Développer des infrastructures phasées et modulaires** en fonction des évolutions et de la croissance de la plateforme ;
- **Optimiser les activités de fret** avec des solutions sobres et des capacités adaptées ;
- **Intégrer les aéroports dans une planification urbaine territoriale dynamique**, en favorisant la diversification économique, et en permettant l'émergence d'une stratégie partagée pour faire face aux enjeux de transition environnementale et économique tout en veillant à diminuer les nuisances (bruit, pollution des sols, de l'air, de l'eau, lumineuse) et favoriser la qualité de vie des riverains ;
- **Transformer les aéroports franciliens en hubs multi-énergies**, favorisant la structuration d'une chaîne logistique performante pour l'approvisionnement des territoires riverains en énergies bas carbone (hydrogène, carburants durables, électricité décarbonée, etc.) et contribuant ainsi à l'émergence de bassins de vie à zéro émission nette.

Dans cette dynamique, le Groupe ADP a développé une vision stratégique d'aménagement de Paris-Charles de Gaulle à horizon 2050 visant à répondre à ces nouveaux défis.

Ce projet inclut en particulier ;

- une transformation de la gare TGV 2 pour lui permettre d'accueillir un doublement puis un triplement des flux de passagers, lié à l'arrivée de trains et lignes de transports collectifs destinés à remplacer tant des vols court-courrier que des dessertes locales en voiture, cette gare deviendrait le barycentre des flux de passagers et de salariés
- de nouvelles liaisons internes à la plateforme en extension des métros internes existants (CDG VAL et LISA) pour assurer l'accès aux terminaux de manière plus fluide et bas carbone
- des extensions de capacités (nouvelles salles d'embarquement et extension verticale des capacités fret) réalisées de manière progressive en fonction de l'évolution du trafic
- des aménagements internes et de postes avions pour rendre les parcours des passagers plus fluides et améliorer la qualité de vie des salariés
- le développement de moyens de production d'énergies décarbonées et de l'alimentation électrique.

## **Coût et délai**

Le projet se réaliserait à deux horizons de temps principaux 2035 et 2050

Le coût de la première phase est estimé à 3,5/4Md€, celui de la seconde phase n'a pas été chiffré. Le financement serait assuré par ADP.

C'est cette vision stratégique d'aménagement qui est soumise volontairement à la concertation du public.

Un travail similaire a également été entrepris sur la vision stratégique de l'aménagement de Paris-Orly à l'horizon 2035, qui elle aussi, a fait l'objet d'une phase de concertation volontaire, sans garant, entre le 26 février et le 26 mai 2024.

## SYNTHESE POUR LES DECIDEURS ET POUR LE PUBLIC

Le Groupe ADP a souhaité organiser une concertation volontaire avec l'appui de la CNDP sur le projet de vision stratégique d'aménagement de l'aéroport Paris Charles de Gaulle à l'horizon 2035 - 2050.

Ce projet, qui comporte un ensemble d'aménagements, est destiné d'une part, à satisfaire l'augmentation du trafic (passager et fret) dont il est prévu une augmentation mais à un rythme plus lent que par le passé, d'autre part, d'intégrer les objectifs de décarbonation du transport aérien et de l'activité aéroportuaire et enfin d'améliorer la qualité de services aux utilisateurs et les conditions de travail des salariés. Les développements de capacité sont envisagés de manière phasée et modulaire pour s'adapter de manière fine à l'évolution du trafic qui reste marquée par des incertitudes fortes.

### **La concertation s'est étendue sur 3 mois, du 8 avril au 8 juillet 2025.**

La concertation volontaire sur l'avenir de Paris-Charles de Gaulle a été d'une grande ampleur, par :

- Le périmètre de la concertation 199 communes pour le périmètre rapproché et 765 pour le périmètre élargi,
- L'importance de l'action d'information et de communication sur la concertation : plus d'un million de dépliants avec coupon T, 2017 affichages, communication... via différents médias, Volet partenaires
- L'étendue et la diversité du dispositif présentiel : 55 réunions, ateliers, points participatifs, balades et permanences, qui ont permis de rencontrer 5318 citoyens (hors tractage).

Le Groupe ADP avec le support de ses experts, de différents acteurs et de son assistance à maîtrise d'ouvrage, s'est fortement impliqué, jusqu'aux Président et Directrice générale déléguée. Il a su s'adapter aux demandes formulées. Il a animé le dispositif, dans les règles et l'esprit de la concertation, tels que portés par la CNDP. Les garantes peuvent témoigner de la disponibilité et de la qualité des intervenants

La participation du public a été significative. Les garantes soulignent que :

- La mobilisation des publics a été diversifiée et significative. La participation du public a été essentiellement portée par les riverains et la communauté aéroportuaire. Les collectivités se sont elles aussi fortement mobilisées ainsi que les ONG,
- Les différentes instances en charge du développement territorial au niveau local, départemental et régional ont souhaité se positionner publiquement sur le sujet éminemment essentiel de la place d'un aéroport dans le territoire.

L'opportunité du projet, dans sa dimension de développement capacitaire, a fait l'objet de prises de position clairement divergentes, mais son approche modulaire et phasée a été saluée.

La question du bruit est revenue de manière récurrente.

De nombreuses contributions ont formulées des attentes et propositions au caractère souvent opérationnels notamment sur la question des mobilités et l'intermodalité.

## Les enseignements clefs de la concertation

- Des visions divergentes sur le besoin de développement du transport aérien (passagers et/ou fret),
- Des attentes très fortes en termes de réduction du bruit (notamment sur le trafic de nuit),
- Des attentes très fortes en matière de mobilité, de qualité de vie, de santé et d'équité territoriale, de réduction des nuisances en général,
- Une demande de transparence sur les engagements climatiques d'ADP (neutralité carbone) et sur l'évolution des impacts sonores,
- Le besoin d'un dialogue durable : la concertation ne doit pas être un événement ponctuel, mais un processus continu.

## Les données clés du dispositif de concertation

- 55 évènements publics dont 10 réunions, 9 Ateliers, 2 permanences et 22 points participatifs
- 2 rencontres dédiées aux jeunes
- 4 balades sur site
- 2017 affichages (papier et digital)
- 12 publications légales
- 17 publications presse
- Plus d'1 million de dépliants avec coupon T distribués
- 4120 synthèses distribuées et 5216 téléchargées
- 393 dossiers de concertation distribués et 4946 téléchargées
- 1 site internet
- 5 318 participants aux évènements

## Les principales demandes de précisions et recommandations des garantes

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garantes formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points (en annexe le tableau avec le portage et les échéances).

### Questions :

Il est recommandé de faire une analyse en lien avec la DGAC et l'ACNUSA et d'en publier les conclusions sur les causes du ressenti d'une évolution de l'exposition au bruit sur certaines zones du territoire et notamment sa partie Ouest.

Les garantes saluent la participation de l'Etat à cette concertation volontaire : préfet, DGAC... et regrettent que « l'étude d'impact selon l'approche équilibrée » n'ait pas été remise avant cette concertation.

Les garantes proposent, dès la publication de « l'étude d'impact selon l'approche équilibrée », que l'Etat apporte les éclaircissements nécessaires à sa bonne compréhension comme à celle de ses impacts ultérieurs et contribue ainsi à la décision d'ADP sur ce projet de schéma stratégique d'aménagement.

Les garantes suggèrent d'informer les acteurs économiques et les élus des retombées économiques en publiant et en commentant les résultats actualisés de l'étude qu'ADP fait réaliser (emplois directs, indirects et induits).

Expliquer les écarts qui peuvent exister entre les études antérieures, récentes issues de travaux diligentés par ADP ou par l'Etat ou d'autres acteurs afin de contribuer à l'information du public.

Les garantes recommandent d'explicitier de manière pédagogique les engagements de décarbonation pris avec le SBTI, ce qu'ils recouvrent quand il s'agit du « scope 3 » (i.e. les émissions générées par l'aéroport mais indirectement par ADP et plus particulièrement les émissions en vol), la manière dont ils seront suivis et respectés et dont ils peuvent répondre à la question du budget carbone.

Les garantes suggèrent de détailler les moyens dont le groupe ADP dispose à son niveau sur l'évolution des nuisances sonores.

Les garantes proposent de préciser et d'approfondir les modalités de calcul de l'évolution du trafic poids lourds utilisés et d'affiner si possible les chiffres.

Les garantes incitent à expliciter les conditions qui prévaudront à la décision de l'engagement du développement de nouvelles capacités.

Les garantes proposent de répondre aux questions suivantes sur la maîtrise des nuisances sonores :

- La pente d'atterrissage, comme moyen de réduire le bruit pour une partie des riverains et les descentes douces,
- La réduction des vols,
- La transparence sur les trajectoires,
- La clarification sur l'Etat de l'étude d'impact selon d'approche équilibrée du PPBE,
- Le respect de l'encadrement du trafic et des trajectoires par les compagnies aériennes.

## Recommandations :

Faire une fiche explicative sur les différences entre les règles de bruit Lden et Lnight et les recommandations de l'OMS.

Compléter les analyses d'impact sonore et la pollution de l'air en tenant compte des perspectives d'évolution démographique dans la mesure où des données publiques seraient disponibles ou en se référant à celles utilisées dans les projections de trafic du dossier.

Poursuivre l'organisation de réunions avec la participation de la DGAC dans les territoires impactés par le trafic aérien et le bruit.

Mettre en place un dispositif de concertation continue, qui pourrait s'appuyer éventuellement sur un garant, avec les différentes parties prenantes.

Utiliser toutes les instances existantes comme la Commission Consultative Economique, le comité de parties prenantes et voir en quoi elles répondent aux fortes attentes de concertation manifestées et les adapter si nécessaire.

|  |
|--|
| Mener une réflexion sur les dispositifs de dialogue existants et la manière dont ils répondent aux attentes des divers acteurs de la plateforme, de ses utilisateurs, des acteurs de la mobilité et les adapter ou les renforcer en tant que de besoin.  |
| Avoir une approche intergénérationnelle de la concertation, intégrant les jeunes.  |
| Mettre en place une rubrique régulière sur l'avancée ou les avancées du projet sur le site dédié au projet et via le réseau « entre voisins ».<br><br>Publier le bilan annuel de la mise en œuvre du projet et des engagements pris et le faire connaître largement.   |
| Organiser des points d'étape réguliers avec les élus mais également les associations sur les sujets de préoccupation évoqués pendant la concertation volontaire et organiser éventuellement une réunion publique.  |
| Examiner la possibilité et la pertinence d'un plan d'actions concerté entre ADP et les collectivités (notamment sur mobilité, emploi, logement, cadre de vie).   |
| Travailler un schéma global sur la mobilité douce en lien avec les collectivités, avec l'appui d'associations spécialisées, comme la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) pour assurer le renforcement du réseau, sa continuité, sa sécurisation, la mise en place de parkings sécurisés et de bornes de recharge et des aménagements comme de zones ombragées, des panneaux d'information. |
| Mettre en place un groupe test de salariés pour vérifier la bonne adéquation entre l'offre de mobilité douce et la demande.  |
| Etudier, en lien avec les collectivités concernées, la mise en place de cheminements piétons, tant sur la plateforme qu'à proximité, spécifiques ou en continuité de pistes cyclables ou de transports collectifs en veillant aussi à les rendre ombragés.   |
| Réunir les différents acteurs de la mobilité collective : SNCF Réseau, IDF Mobilités, SNCF pour établir un calendrier commun et faire un point annuel pour identifier les freins, les évolutions, les retards potentiels, les actions et faire une information sur le site du projet et à l'égard des principaux acteurs concernés et notamment les collectivités locales.                                     |
| Réaliser un travail en commun avec tous les acteurs de la mobilité en transport collectif pour favoriser au mieux la cohérence des évolutions et leur adéquation à celle des besoins à titre d'exemple : les impacts potentiels de nouvelles lignes comme Roissy – Picardie sur des lignes de bus qui pourraient être supprimées comme la ligne de bus 630   |
| Faire mieux connaître les offres alternatives de mobilités avec une véritable information et mettre en valeur la continuité des offres existantes (billets combinés, intermodalité).   |
| Etudier avec les collectivités d'emprise de l'aéroport des solutions avec des navettes qui rejoindraient un bus de rabattement pour les déplacements de proximité dans les communes moins accessibles, en associant IDF Mobilités, sans oublier la question des transports en horaires décalés.  |
| Etudier avec les collectivités les possibilités de parking relais autour de la plateforme vers des gares de bus ou BHNS avec un stationnement gratuit pour le personnel.   |
| Jouer un rôle catalyseur pour rechercher des solutions billettiques permettant un accès groupé aux différentes formes de mobilité et notamment aux billets de transports d'IDF Mobilités.  |
| Engager, avec la Caisse des dépôts et IDF Mobilités et les acteurs de la plateforme CDG et l'exploitant de la ligne, des négociations pour un usage de ce moyen de transport par   |

|  |
|--|
| les salariés avec un tarif spécifique auprès du concessionnaire, voire le prix du RER ou du Pass Navigo.   |
| Transmettre la question de l'impact sonore du CDG Express pour les riverains immédiats à l'opérateur du projet pour examen et réponse.   |
| Examiner notamment avec SNCF Mobilité la possibilité de permettre de prendre la ligne à grande vitesse Marne la Vallée Roissy à un tarif compétitif quitte à ce que cela sans place assise garantie.   |
| Mettre en place un dispositif d'information centralisé permettant d'informer en temps réel sur l'ensemble de l'offre de mobilité de proximité et sur l'état du trafic.   |
| Avoir une réflexion partagée sur la question des horaires décalés, les voies et moyens de répondre à la préoccupation manifestée : meilleure adéquation des horaires actuels par des évolutions à la marge, sécurisation, évolution de l'offre.                |
| Examiner avec les acteurs concernés la mise en place de dispositif d'achat de billets train et mobilité Ile de France performant   |
| Etudier les besoins de capacité, d'accueil et d'information qui seront nécessaires pour répondre aux évolutions envisagées du trafic de bus  |
| Mettre en place une information centralisée et visible sur les correspondances, et une signalétique claire pour rejoindre les différents points de la plateforme   |
| Transmettre aux acteurs concernés les attentes ressortant de la concertation (offre ferrée, billettique, horaires, offre intégratrice, garantie de correspondance.)  |
| Mettre en œuvre les dispositifs favorisant la fluidité des parcours et d'étudier la mise en place des aménités attendues (commerces, restauration, douches, prises, wifi...)   |
| Engager une réflexion avec les acteurs concernés sur les dispositifs possibles pour la gestion des bagages fer/air   |
| Poursuivre du travail de coopération sur les sources d'énergies avec les communes voisines et créer des stations multi-énergies territoriales avec et pour l'aéroport ; les PME et les collectivités.  |
| Organiser plus d'échanges entre le public, les associations, les compagnies aériennes et les experts sur la maturité des technologies de décarbonation du transport aérien pour confronter les futurs possibles.   |
| Renforcer le lien entre les acteurs (Association des DRH et les autres acteurs de l'emploi) afin de partager des projections, des attentes, des difficultés dans le cadre d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, collective et partagée. |
| Poursuivre la sensibilisation dans les établissements scolaires et via les réseaux sociaux et les influenceurs afin d'informer sur les nouveaux métiers et leur diversité.   |
| Communiquer en toute transparence sur les indicateurs sociaux et les recrutements, les parcours d'insertion et les partenariats notamment avec les lycées professionnels locaux.   |
| Faire connaître les emplois accessibles aux jeunes notamment non diplômés, mais aussi la variété des emplois de l'aéroport (dans l'aviation, l'accueil, la sécurité, la logistique...)   |
| Poursuivre les ateliers de travail avec les salariés et étudier les propositions formulées sur les besoins de services quotidiens : pressing, pharmacie, poste, centre médical, connectivité des commerces, ou encore zones sportives et vertes                |

Former les personnels concernés à l'accompagnement des familles, des personnes âgées, des personnes en situation de handicap.

Étudier la possibilité de renforcement du recours à des clauses sociales à l'occasion de l'aménagement phasé et modulaire.

Travailler avec des paysagistes en intégrant des associations spécialisées pour les végétalisations des espaces

Travailler avec des usagers sur les besoins d'amélioration de la signalétique à l'intérieur comme à l'extérieur de la plateforme

## 4. La saisine de la CNDP

Le groupe Aéroports de Paris (ADP) a sollicité la CNDP, par courrier en date du 20 février 2024, pour une mission de conseil et d'appui, en vue de préparer la participation du public concernant les futurs aménagements de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle dans le cadre de son plan d'entreprise : plan directeur 2050.

Cette mission de conseil s'inscrit dans le prolongement de la précédente mission de conseil sur la préparation des consultations du public sur les projets de réaménagement des plateformes aéroportuaires de Paris-Orly et de Paris-Charles-de-Gaulle qui a donné lieu à deux avis méthodologiques, élaborés par des garantes de la CNDP, pour chaque aéroport, respectivement publiés les 19 février et 30 avril 2024.

Cette nouvelle mission vise à formuler des préconisations et des propositions concernant la mise en place d'un dispositif participatif permettant au public d'être informé et de se prononcer sur la vision stratégique d'aménagement 2050 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

La CNDP a désigné, le 2 mai 2024, Brigitte Fargevielle et Dominique Ganiage pour assurer cette mission de conseil, suivie d'une concertation volontaire, tel que décrit dans la lettre de mission du 27 mai 2024 (PJ en annexe).

### 4.1 L'étude de contexte

Les garantes ont mené leur étude de contexte sur une assez longue période qui s'est étalée entre le début juillet et le début décembre 2024. La période des jeux olympiques, celle de l'été, et le souhait d'ADP de pouvoir informer certaines parties prenantes préalablement, explique cette durée assez longue.

Les garantes ont mené en premier lieu une analyse sur internet. Celle-ci montre que le projet n'est pas connu, les informations disponibles se limitant à l'abandon du T4 et à la demande du gouvernement faite à ADP de proposer un nouveau projet.

Elles ont rencontré, en second lieu, en présentiel ou à distance, 85 acteurs représentant 42 structures notamment élus et collectivités locales, administrations de l'Etat, acteurs du monde aérien et aéroportuaire et utilisateurs de la plateforme, acteurs du monde économique et associations.

Les acteurs sollicités ont quasiment tous répondu favorablement à leur sollicitation.

**Tableau des parties prenantes rencontrées**

| <b>Acteurs économiques</b> |   |
|----------------------------|---|
| Roissy développement       | Président et Directrice                                   |
| Medef est parisien         | Directeur général et collaboratrice                       |
| Medef 95                   | Président   |
| Medef 77                   | Déléguée générale   |
| CCI 77                     | Président, directeur général et directeur général adjoint |

|   |  |
|---|--|
| CCI d'île de France 95/Paris/93                               | Présidents et Directeurs généraux  |
| ASTechn pôle de compétitivité aéronautique/spatial/défense    | Secrétaire générale  |
| CEEVO agence de développement et d'attractivité du Val-d'Oise | Directeur général, Directeur général adjoint et une cheffe de projet   |
| Véolia  | Directeur Gestion des eaux pluviales et potables   |
| <b>Acteurs projets</b>  |  |
| RTE   | Cher service commercial IDF  |
| SNCF réseau   | Directeur grands projets amont et responsable du pôle Normandie et Hauts de France   |
| SNCF gares et connexions                                      | Directeur Exécutif Grands Projets Nationaux et Services Express Régionaux Métropolitains, Directeur projet interconnexion,                             |
| Ile de France mobilité  | Directeur général adjoint en charge du développement, Directrice de la prospective et des études et une collaboratrice, Délégués territoriaux 95 et 77 |
| <b>Acteurs aéroportuaires</b>                                 |  |
| IATA  | Représentant pour la France, responsables environnement et bruit climat et redevances  |
| Scara Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes             | Président, Secrétaire générale et le délégué aux affaires aéroportuaires   |
| FNAM Fédération nationale de l'Aviation et de ses Métiers     | Délégué général et responsable DD  |
| UAF Union des Aéroports Français                              | Délégué général et 4 collaborateurs  |
| BAR Board of Airlines Representatives                         | Président et secrétaire général  |
| AOC airline operating committee                               | Président  |
| AF  | Directeur général adjoint en charge de la transformation et du développement durable   |
| FedEx   | Vice-Président en charge du hub de Roissy et directeur juridique   |
| CSAE/3S Alyzia  | Président de la chambre syndicale / DG de 3S   |
| <b>Acteurs publics</b>  |  |
| Direction Générale de l'aviation civile                       | Directeur général, Directeur général adjoint, responsable développement durable et cabinet   |
| Préfet à la sécurité des aéroports                            | Le préfet  |
| Département Val-d'Oise  | Sous-préfet de Sarcelles et directrice adjointe de la DDT  |
| ACNUSA  | Secrétaire général et secrétaire général adjoint   |
| <b>Elus et collectivités</b>                                  |  |
| Sénat   | Vincent Cappo-Canellas, sénateur de Seine Saint-Denis et un collaborateur  |
| Sénat   | Arnaud Bazin, sénateur du Val-d'Oise   |
| Métropole du Grand Paris                                      | Directrice générale déléguée, Directeur de l'environnement et un collaborateur, responsables tourisme et attractivité économique                       |
| CD Val-d'Oise   | Marie Christine Cavecchi, Présidente du CD, Directeur général des services,  |

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
|                                   | Directeur général adjoint développement,<br>Directeur de cabinet   |
| CA Roissy Pays de France          | Pascal Doll, Président,<br>Directeur général des services<br>Directeur général adjoint en charge de la stratégie       |
| Paris terre d'envol               | Directeur général adjoint aménagement, mobilité et<br>développement durable,<br>Directrice du développement économique |
| CC Plaine et monts de France      | Président Jean Louis Durand, Directeur général et 2<br>collaboratrices   |
| GIP Roi                           | Président  |
| Président de Roissy développement | Alain Aubry : maire du Mesnil Amelot   |
| <b>ONG</b>                        |  |
| Pour un réveil écologique         | Un représentant  |
| FNE                               | Pilote du réseau territoire et mobilités durables  |
| ADVOCNAR                          | Présidente   |
| Transport et environnement        | Responsable transport aérien   |

De ces échanges, il ressort tout d'abord que le projet est peu ou pas connu, et qu'en outre, il reste encore flou pour les acteurs auxquels ses grandes lignes, ont, d'ores et déjà, pu être présentées par ADP.

Ceci n'empêche aucunement les personnes rencontrées de formuler des observations et attentes, dès que le projet de vision stratégique d'aménagement fera l'objet d'une communication plus large car l'aéroport Paris - CDG occupe une place importante dans le territoire avec des impacts et des enjeux majeurs.

Les garantes ont incité chaque interlocuteur à exprimer son avis avec sa sensibilité et présenter ses arguments.

## 4.2 L'identification de nombreuses attentes

### 4.2.1 Une forte attente à l'égard de la concertation et de ses modalités

Dans ce contexte, une forte attente se manifeste à l'égard de la concertation, soit qu'elle apparait comme indispensable pour répondre aux questions et à la volonté de participation directe des parties prenantes, soit parce qu'elle est considérée comme un élément fondamental pour faire comprendre le projet dans un contexte où le transport aérien fait l'objet d'interrogations multiples, locales ou globales, ou pour éviter tout sentiment d'extraterritorialité de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle ou d'ADP. Cette attente se traduit par un double souhait d'information et de concertation larges, considérées par un certain nombre d'interlocuteurs comme essentiel sur un sujet complexe et qui peut être conflictuel, soit au niveau des riverains, soit autour de questionnements qui entourent le transport aérien au regard de ses impacts climatiques et de son « utilité ».

Un besoin très fort d'information est exprimé. Il est nécessaire, pour beaucoup, d'expliquer, sur des bases objectives le contexte et le projet. En effet, le sentiment prévaut qu'un aéroport, certes connu de tous lorsqu'il s'agit de CDG, est un objet complexe, qui s'inscrit dans un contexte qui l'est tout autant et qu'il est nécessaire d'en faire comprendre toutes les dimensions et enjeux locaux, nationaux et internationaux. Par ailleurs, le projet, même lorsqu'il

est connu de l'interlocuteur, est considéré comme devant être explicité de manière plus pédagogique, détaillée et précise, là encore sous ses différents angles allant du sens aux impacts.

Sur le plan du périmètre et du champ de la concertation, les acteurs sont en attente d'une concertation permettant de toucher le plus largement possible les publics concernés aussi bien qu'impactés et de traiter en profondeur les différents enjeux associés au projet. Le dispositif pourrait s'inspirer, pour ce qui concerne le périmètre et la diversité des modalités, de ceux de la concertation T4. Des souhaits ont été formulés autour d'un atelier citoyen et de modalités permettant de toucher les jeunes.

#### 4.2.2 Une volonté de participer

Une très grande majorité des acteurs rencontrés se déclarent favorables à participer à la concertation et spontanément se sont engagés sur une ou plusieurs thématiques comme la mobilité qui vient très clairement en tête, suivi de l'environnement et enfin l'économie. Un interlocuteur a manifesté le souhait que les acteurs publics et notamment les élus s'expriment de manière mesurée pour éviter de préempter la parole du public.

#### 4.2.3 Quelques interrogations sur la réelle volonté d'écouter et d'échanger

La plupart des interlocuteurs souligne l'évolution de l'attitude d'ADP vers plus d'ouverture et d'échanges.

Toutefois, quelques acteurs s'interrogent sur la capacité d'écoute de l'équipe ADP en charge du projet et la réelle volonté d'entendre des options différentes de celles proposées.

Plusieurs élus soulignent la nécessité d'écouter les représentants locaux et considèrent qu'ils ne sont pas toujours suffisamment entendus sur les différents enjeux d'avenir.

### 4.3 Une attente forte de voir traiter les différents enjeux

Tous les acteurs accordent une importance forte au projet en tant que tel mais aussi parce qu'il concerne un aéroport qui « donne le la », et que ce qui sera retenu présage du futur des autres aéroports.

Ces enjeux touchent de nombreux domaines :

#### 4.3.1 La vision du développement

Les visions de l'évolution du transport aérien sont contrastées.

Pour certains, sa croissance est inéluctable et souhaitable même si la demande dans les pays occidentaux est relativement mature et ne devrait pas se développer vigoureusement. Quelques-uns s'interrogent sur une vision trop malthusienne de cette évolution. A cet égard, certains s'inquiètent d'une approche réglementaire, carbone et fiscale, plus contraignante entre la France, l'UE et d'autres pays. Le projet de taxe sur le transport aérien envisagée dans le cadre du projet de budget 2025 accentue cette inquiétude.

Pour d'autres, au contraire, le transport aérien ne doit pas s'inscrire dans une logique de croissance au regard de ses impacts environnementaux et de son caractère élitaire, non sans

que la question de l'accessibilité au plus grand nombre dans une perspective d'augmentation lourde des prix soit posée. Ceci ne veut pas dire pour ces interlocuteurs que cette évolution du prix ne soit pas nécessaire notamment au regard de la concurrence avion/train. Les différences de coûts entre ces deux modes de transport sont soulignées et contestées par certains.

### 4.3.2 La dimension économique

Les multiples et significatives retombées économiques des aéroports sont citées sous des prismes divers selon les interlocuteurs :

- Touristiques, Roissy étant la porte d'entrée, quantitativement la première frontière, sur la France d'une part significative des touristes plus particulièrement étrangers, extra européens et européens.
- Pour les entreprises françaises à travers l'activité de fret qui permet de transporter des produits à haute valeur ajoutée notamment dans les domaines du luxe, des produits pharmaceutiques, et des pièces détachées pour l'industrie
- Pour la filière aérienne, dont certains rappellent la part dans l'activité française et le poids mondial (le premier constructeur d'avion est franco-européen et le rôle international d'ADP)
- Pour l'économie aéroportuaire proprement dite, dont plusieurs acteurs soulignent qu'elle s'inscrit dans un contexte de concurrence entre aéroports et notamment entre hubs sur le territoire européen ou à ses portes (Istanbul, Emirats).
- Pour le territoire avec le large ensemble d'activités associées à l'aéroport en sous traitance de l'aéroport ou des compagnies aériennes, en accompagnement de l'accueil des passagers et du fret (effet catalytique) ou en activités induites. Ceci se traduit par des attentes manifestées par certains sur le périmètre de ces retombées, les limites auxquelles elles peuvent être confrontées et les besoins d'équipements publics qui peuvent être nécessaires. Certains soulignent que le bénéfice de retombées fiscales ne touche pas toutes les communes concernées, dans des zones à bonne dynamique démographique et à taux de chômage qui reste souvent élevé. Plusieurs mentionnent la possibilité d'accueillir des activités qui devraient quitter la plateforme pour libérer de l'espace pour d'autres activités.  
La dépendance à l'aéroport, que le Covid a révélé, est toutefois mentionnée avec une nécessité pour certains de diversification.

Quelques acteurs se montrent soit en attente de données précises sur leur territoire soit interrogatifs sur celles qui leur sont aujourd'hui présentées en matière d'emplois.

Enfin, l'existence d'autres aéroports sur ou en proximité du territoire francilien a été citée à plusieurs reprises (Vatry...) pour éventuellement étudier une complémentarité.

Les aspects de fiscalité locale, de financement des équipements publics, de contraintes au développement imposées par les limitations sont revenus dans certains entretiens avec chez certains le souhait qu'ADP contribue au développement d'équipements publics.

Les acteurs de la filière insistent aussi sur le contexte concurrentiel dans lequel évoluent les aéroports et notamment les grands aéroports internationaux et les hubs.

Pour eux, quelle que soit la nécessité de desserte de Paris, les compagnies pourraient se délocaliser au profit d'autres hubs très actifs et qui peuvent devenir attractifs par leurs services ou l'effet des éléments de coûts : fiscalité associée aux aéroports dont nombre souligne le caractère élevé en France par rapport à l'UE et plus encore aux pays hors UE, redevances, effets des exigences de décarbonation et des coûts associés des carburants d'aviation

durables (CAD ou SAF en anglais). Ceux-ci pourraient induire des escales aux portes de l'UE pour les longs courriers.

Le projet de taxation<sup>1</sup> envisagée dans le cadre du projet de budget 2025 a été, à cet égard, mentionné comme un facteur aggravant ce risque. Ils soulignent aussi que les aéroports financent leurs infrastructures et contribuent par la nouvelle taxe sur les grands aéroports, aux financements des infrastructures ferroviaires.

### 4.3.3 Environnementaux et sanitaires

Ils se situent à deux grands niveaux :

#### 4.3.3.1 L'impact climatique

Le premier qui est perçu est celui des vols, avec des interrogations nombreuses sur les solutions décarbonées.

- A quel horizon seront-elles disponibles et pour répondre à quels besoins ?
- Pour les solutions électrique et hydrogène, quelles sont leurs conséquences en termes de renouvellement des flottes et des besoins d'infrastructures nouvelles ?
- Quels sont les impacts des solutions basées sur les carburants alternatifs au kérosène avec des questions notamment sur les limites des capacités physiques à satisfaire les besoins (agro carburants, besoins électriques pour la production d'hydrogène) et la concurrence avec d'autres usages. Quelles sont les solutions envisagées sur le plan technique ?

Plusieurs commentaires portent aussi sur la dépendance actuelle aux importations pour la petite part des CAD utilisés et donc sur la localisation des productions dans le futur...

La décarbonation des activités au sol et la décarbonation de l'accès des utilisateurs et salariés de la plateforme est nettement moins appréhendée mais citée notamment par des ONG qui estiment que c'est un incontournable. La décarbonation au sol mériterait d'être précisée car aujourd'hui elle est insuffisamment mise en œuvre ou peu expliquée alors qu'elle semble a priori accessible.

Un certain nombre d'acteurs locaux voient avec intérêt le développement de liens énergétiques entre la plateforme et leurs territoires (méthanisation, accès à des sources d'avitaillement plus neutres en carbone (pour les transporteurs, les taxis...))

#### 4.3.1.2 Les nuisances sonores

Elles sont unanimement citées comme un volet incontournable et particulièrement sensible, qui s'inscrit dans le prolongement de « l'étude d'impact selon l'approche équilibrée » de l'aéroport, dont l'horizon est plus immédiat que celui du projet puisqu'elle couvre la période allant jusqu'en 2030.

---

<sup>1</sup> Depuis cette étude de contexte, cette taxe a été votée. "La hausse des barèmes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion au 1<sup>er</sup> mars 2025, en application de l'article 30 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025.... "

- Lien vers legifrance : [Article 30 - LOI n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025 \(1\) - Légifrance](#)
- Lien vers service-public.gouv.fr [Hausse de prix -Billets d'avion : pourquoi les prix pourraient augmenter à partir de mars 2025 ? | Service-Public.fr](#)

La publication était attendue de manière imminente pendant l'étude de contexte. Elle a été mise en consultation entre le 23 décembre 2024 au 18 mars 2025 et n'est pas connue au moment de la publication de ce bilan.

La question des vols de nuit est plus spécifiquement mentionnée. Plusieurs acteurs soulignent les gains réalisés sur ce terrain grâce à l'évolution des flottes d'avions et l'encadrement mis en œuvre et les solutions qui peuvent être apportées par les évolutions techniques, de vols et des méthodes d'approches. Ils rappellent aussi les actions menées pour l'isolation phonique. Certains rappellent que les populations riveraines se sont, pour une part, installées en connaissance de cause et ont bénéficié ainsi d'un foncier plus accessible et de nombreuses offres d'emplois.

La pollution de l'air est également mentionnée comme une préoccupation avec une sensibilité sur les sujets moins bien étudiés que sont les particules ultrafines ou les effets cumulés pollution de l'air et du bruit.

La biodiversité, l'adaptation au changement climatique, la gestion de l'eau et l'économie circulaire sont citées mais de manière moins systématique, à ce stade, de même que les enjeux d'un chantier dont les contours restent flous.

#### 4.3.4 L'accessibilité et l'intermodalité

Pour nombre d'acteurs, l'accessibilité de Paris-Charles de Gaulle est un de ses points faibles, tant pour le personnel que pour les passagers. L'attente est grande quant à une meilleure accessibilité de l'aéroport et notamment en transports collectifs. A cet égard les projets qui doivent la renforcer sont connus (CDG Express, Ligne 17, Bus à haut niveau de service (BHNS)...), mais la question reste posée de la réponse effective que ces infrastructures apporteront aux déplacements du personnel et au transfert réel vers les transports collectifs. Des points d'attention particuliers apparaissent pour les personnels : localisation, actuelle et attendue, du bassin d'emploi, horaires décalés, parkings.

La question de la desserte de zones excentrées au sein de la plateforme (FedEx par ex) a été aussi posée.

Les conséquences que ces nouvelles infrastructures entraînent pour CDG en termes de flux et de concentration en quelques points d'arrivée ne sont en revanche pas vraiment appréhendées.

L'intermodalité train-avion est un sujet moins nettement perçu voire parfois contesté, le train ayant pour vocation de remplacer la voiture ou l'avion mais non à soutenir le transport aérien. Par ailleurs, l'offre sur ce terrain apparaît limitée. Quelles sont les liaisons possibles ? Leur développement est-il envisagé ? Quels en seraient les impacts. Indépendamment des infrastructures ? Des questions sont formulées sur l'offre ferroviaire actuelle jugée peu pertinente par rapport à une substitution au recours à l'avion et à une complémentarité fer/air (destinations, cadences, horaires, facilité de l'intermodalité (billets, bagages...) et la manière dont elle pourrait se développer.

#### 4.3.5 L'économie du projet

Le modèle économique des aéroports est mal connu sauf des acteurs directement concernés, taxes et redevances sont plus ou moins bien identifiées. Le modèle de financement et la part

associée au commerce en aérogare peut faire l'objet d'interrogations sur la pertinence de choix pouvant privilégier des parcours longs en zone commerciale pour les passagers.

La modularité du projet est saluée, comme permettant l'adaptation à un futur incertain notamment en termes technologique et évitant des investissements potentiellement sans fondement. Ceci n'exclut toutefois pas, chez certains, une méfiance sur un projet qui pourrait ainsi masquer son ampleur réelle et sur la nécessité d'appréhender le projet dans la globalité de ses impacts à terme.

Par ailleurs, certains s'interrogent sur le financement des infrastructures liées au projet et notamment celui qui concerne la gare TGV.

#### 4.3.6 Les retombées du projet

Des attentes sont formulées sur les retombées du projet, leur périmètre en termes d'emplois, de formation pour y répondre, et de développement local notamment du côté des acteurs plus éloignés des retombées actuelles : Val-d'Oise voire Seine-et-Marne. Certains sont en attente d'accompagnement en termes d'équipements publics et aussi de capacité réglementaire à développer de nouvelles offres de logement.

#### 4.3.7 Les passagers

Les questions et attentes touchent les parcours passagers dont l'importance de l'enjeu doit être présente à l'esprit : longueur, temps, temps de correspondance, bagages..., avec la nécessité de ne pas oublier l'évolution du profil des passagers avec une population vieillissante et la qualité de l'accueil et des services comme la nécessité d'une attitude bienveillante de l'accueil.

En outre, le besoin de trouver un bon équilibre entre le développement du recours à des solutions automatiques et la présence humaine est souligné avec une question face au risque de déshumanisation.

#### 4.3.8 Le personnel

Outre les volets accessibilité et emploi, une attente a été exprimée sur les conditions d'accueil des personnels (temps de parcours sur la plateforme, lieux de vie, espaces de détente...). La question de leur logement est aussi évoquée.

#### 4.3.9 Les riverains

La question du bruit, de la qualité de l'air, des nuisances par rapport aux retombées ressort comme dominante (indépendamment des questions relatives au personnel) avec des sensibilités qui s'expriment plus vigoureusement dans certaines zones ou chez certains élus.

## 5. Le travail préparatoire pour la concertation

### 5.1 Point de vue des garantes sur la phase de préparation

A noter que ADP, maître d'ouvrage public a manifesté une réelle volonté pour que cette concertation s'organise avec un maximum de visibilité.

Le porteur du projet s'est mis à la disposition des garantes pour leur faciliter l'étude de contexte et des échanges très constructifs ont permis de préparer les modalités de la concertation dans de bonnes conditions.

Des réunions de travail hebdomadaires en présentiel et en visioconférence, tant pour la définition des modalités de concertation, que pour la préparation du dossier de concertation ont permis plusieurs ajustements à la préparation de la concertation.

Toutefois, force est de constater que le temps nécessaire à la préparation du dossier et du dispositif a été un peu sous-estimé par ADP, malgré les alertes des garantes, conduisant à une accélération de la préparation dans les semaines précédant le lancement de la concertation.

Par ailleurs, on se doit de rappeler que les semaines de préparation de la concertation ont été marquées par une vacance à la tête d'ADP avec les départs du Président et du directeur général fin 2024, leurs remplacements sont intervenus mi-février 2025.

Dès leur nomination les nouveaux dirigeants se sont mobilisés pour s'approprier et s'investir dans la finalisation de la préparation de la concertation.

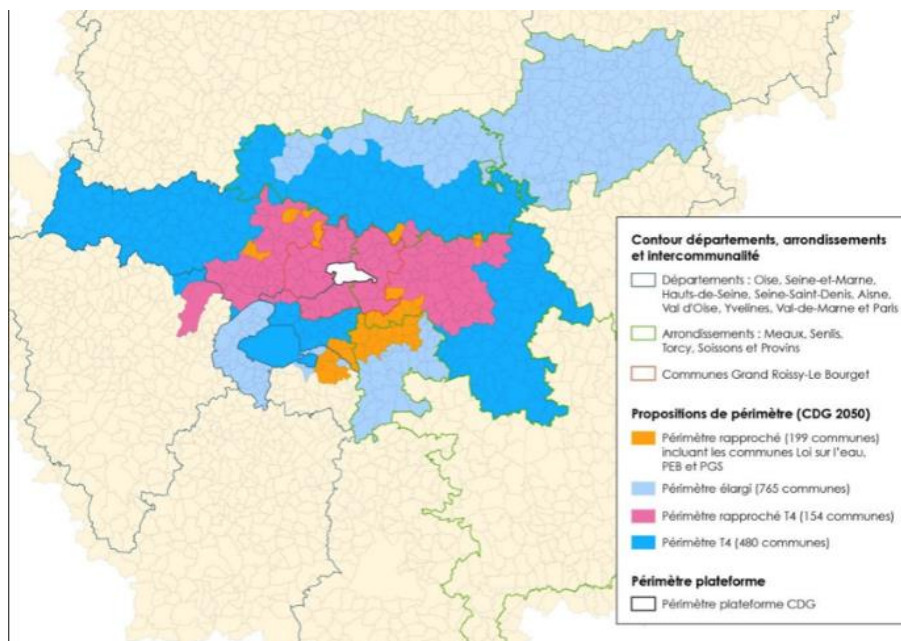
### 5.2 Les recommandations des garantes pour la concertation

#### 5.2.1 Au niveau du périmètre de la concertation

Le maître d'ouvrage a proposé deux périmètres :

- L'un restreint correspondant au périmètre initial de la concertation sur le projet T4 complété des communes qui étaient incluses dans les limites de ce dernier mais n'étaient pas incluses dans la liste des communes pour la concertation T4.
- L'autre élargi allant assez largement au-delà du périmètre de la concertation T4 pour couvrir la totalité de territoires administratifs touchés par l'activité de l'aéroport.

Les garantes ont très vite validé ce découpage, mais souhaité une certaine porosité entre les 2 périmètres pour que des événements ou des dispositifs d'information renforcés puissent y être déployés. Sur ces bases, elles ont validé ces deux périmètres. Ils s'étendaient respectivement sur 199 et 765 communes, 5 et 9 départements



### 5.2.2 Au niveau des publics

Les garantes ont préconisé d'organiser des dispositifs permettant de toucher de manière plus spécifique certains publics, ce qui correspondait au demeurant aux propositions d'ADP.

Elles ont notamment insisté pour que le dispositif touche de manière effective d'une part les personnels de la plateforme qui représentent une population très importante (90 000 personnes) et intéressée de manière directe par divers éléments du projet et d'autre part d'associer le public des jeunes, sans oublier les riverains, les élus, les organisations économiques existantes, les passagers et les associations.

### 5.2.3 Au niveau des modes d'information et de contribution

Les propositions, classiques, du maître d'ouvrage (site internet, cahiers d'acteurs, affichage, dépliant avec coupon T...) ont été rapidement validées, dans leur principe, par les garantes.

Elles n'ont en revanche eu que très tardivement connaissance des éléments de la communication sur la concertation. Les supports et le calendrier étaient pertinents et elles ont pu le valider. En revanche l'annonce presse a suscité des commentaires afin de la rendre moins strictement communicante et de mettre mieux en évidence la dimension de concertation. A leur demande, une annonce de type annonce légale a été publiée en complément des insertions presse prévues et de l'affichage.

Le dépliant avec un coupon T dont elles ont salué la très large diffusion (près d'un million d'exemplaires déposés dans les boîtes aux lettres des habitants sur 199 communes) a fait l'objet d'échanges pour en améliorer la dimension informative et élargir l'espace donné à l'expression libre dans le coupon T.

Le projet de site internet, proposé assez tardivement, a appelé de la part des garantes des demandes de modifications afin d'une part, de disposer pour les contributeurs d'un espace d'expression libre d'accès direct et visible et non guidée par les seuls axes du projet et d'autre part, de publier et rendre visibles les contributions formulées sur le site internet.

## 5.2.4 Au niveau des modes d'échanges

Les garantes ont été étroitement associées à leur définition. Plutôt que la multiplication de réunions publiques, elles ont suggéré de garder trois réunions publiques (hors la réunion de clôture) et de renforcer le nombre de réunions thématiques pour couvrir des champs que l'étude de contexte avaient révélés comme importants : qu'est-ce qu'un aéroport et aéroport de demain, évolution du trafic passagers et cargo, décarbonation du transport aérien, impacts locaux avec d'une part les nuisances sonores et la pollution de l'air y compris leur impacts sur la santé et d'autre part, les autres impacts.

Elles ont validé les ateliers thématiques et les points participatifs dans leur nombre et ont suggéré, sans être totalement entendues, de ne pas privilégier une présence dans des gares de grande affluence, où il est difficile de capter l'attention, mais plutôt des localisations sur des lieux type marché, espaces de rencontre.

La localisation, le plus large possible, des événements sur le territoire très vaste de la concertation, a été recherchée de même que leur adéquation à la sensibilité plus spécifique de chacun (réunion air /bruit / santé à Goussainville, ateliers mobilité à l'est et à l'ouest de la plateforme ainsi que des temps d'échange au-delà du périmètre restreint comme à Conflans Sainte Honorine, Senlis. Des permanences d'échanges ont été rajoutées, durant la concertation, à Ezanville et Soisy sous Montmorency pour répondre à la demande formulée notamment par les élus.

## 5.2.5 Au niveau du contenu de l'information et notamment du dossier de concertation

Le dossier de concertation a donné lieu à de nombreuses réunions et échanges.

Les garantes, sur la base de l'étude de contexte, ont insisté sur la nécessité de :

*5.2.5.1 Expliquer de manière claire et pédagogique*, le projet, le contexte dans lequel il s'inscrit, son ambition et son sens, ses caractéristiques, y compris par rapport au T4 jusqu'aux alternatives dont celle de non-réalisation du projet.

Cet exercice a requis un effort important du fait du caractère protéiforme du projet qui comporte plusieurs volets de transformation de la plateforme existante liés à la décarbonation, à l'évolution du trafic et à l'adaptation aux nouveaux modes d'accès à l'aéroport (liés aussi à la décarbonation) le rendant plus complexe à expliquer qu'un projet plus traditionnel d'« un bloc ».

*5.2.5.2 Détailler les prévisions de trafic, en s'appuyant sur des données chiffrées :*

- Sur la situation actuelle de l'aéroport et son évolution : trafic, nombre de passagers et de mouvements, évolution du fret et de ses modalités (en soutes des vols passagers ou cargo pur), emport actuel et futur, place dans l'aéroport (saturation ou pas),
- Sur les évolutions du trafic en précisant les caractéristiques détaillées (nature des trajets compte tenu des solutions alternatives, évolution des voyageurs, évolution des hubs, du fret, évolution du nombre de passagers versus nombre de mouvements, évolution du fret et des vols cargo).

- Les perspectives d'intermodalité fer/air et la manière d'y répondre (en lien avec la SNCF et les transporteurs ferroviaires) : quelles infrastructures disponibles aujourd'hui et demain, quelles conditions et projets pour favoriser le transfert sans mettre en cause la sobriété.

#### 5.2.5.3 Compléter le volet du changement climatique, indépendamment des aspects liés à l'évolution du trafic

- La composante internationale du transport aérien et non le seul bilan carbone de la France. Cependant une partie de la présentation dans le dossier a conservé des données liées au bilan strictement national, ce qui est peu cohérent avec la dimension internationale de Paris-Charles de Gaulle ;

La composante changement climatique hors carbone (effet de trainées...) du transport aérien, ce point a été intégré mais de manière peu visible

- Les différents cadres réglementaires de décarbonation du secteur aérien dans lesquels le projet s'inscrit (OACI, UE, France) et avec les volets réglementaires (feuille de route) d'engagement volontaire et évolutions possibles (SNBC3 par ex)
- La dimension de l'adaptation au changement climatique
- Les perspectives pour y répondre dont les solutions techniques (carburants d'aviation durable et leurs différents types, avion électrique et à hydrogène), la décarbonation en vol, les incertitudes qui y sont associées, les horizons de temps, leurs impacts notamment en termes de ressources ou d'énergie comme de transformation des infrastructures et des flottes pour l'hydrogène Une rencontre devra être consacrée spécifiquement à ce sujet.
- La décarbonation des activités aéroportuaires au sol

5.2.5.4 Expliquer ce qu'est un aéroport, son fonctionnement, son modèle économique et la vision de l'aéroport du futur, portée par ADP (évolutions internationales, originalités de CDG). La manière dont le modèle économique et les attentes passagers s'optimisent. Un atelier avec des jeunes et des personnels pourrait être consacré à ce thème. Le régime fiscal français et international devrait être aussi abordé pour faire comprendre les différents éléments économiques associés à un aéroport.

5.2.5.5 Préciser la contribution de CDG aux enjeux économiques de toute nature : nationaux, locaux, de la filière aérienne et le contexte de concurrence internationale dans lequel il s'inscrit. Deux rencontres devraient être consacrées à ce thème : l'une au niveau francilien sur les aspects nationaux, l'autre au niveau local sur les impacts et retombées locales et la manière de les renforcer tout en assurant la résilience du territoire. Il nous paraît important d'explicitier cette contribution et de l'affiner au maximum en termes d'emploi et de leur localisation (quid des études de retombées et de l'étude Insee demandée à l'occasion de la concertation T4 ?), de formation, de retombées fiscales. Il est à noter que certains acteurs contestent ou a minima interrogent les chiffres publiés par ADP ou plus généralement le secteur aéroportuaire.

Dans un territoire confronté à un niveau élevé de chômage et où les difficultés de recrutement sont mentionnées, une mise en visibilité des efforts de formation et des dispositifs mis en œuvre ou qui pourraient l'être, est important.

*5.2.5.6 Développer le volet sur l'accessibilité de l'aéroport et l'intermodalité pour les passagers franciliens et le personnel* : condition de succès et mesures prises pour favoriser le déport de la voiture, intermodalité sur ce terrain, caractéristique du projet pour la favoriser, quelle coopération entre les acteurs concernés (IDFM, SNCF...), quelles améliorations de la circulation sur la plateforme y compris dans ses zones excentrées comme la zone cargopar exemple

*5.2.5.7 Identifier les impacts environnementaux et sanitaires locaux*, en développant les données sur le bruit et pollution de l'air, les observatoires et actions existantes, leurs impacts, les impacts du projet et les actions pour les réduire notamment pour les riverains et les personnels. Les garantes ont souhaité que soient présentées les études sur les effets sanitaires notamment des particules fines et ultra fines, des effets cumulés de l'exposition à des pollutions sonores et atmosphériques.

*5.2.5.8 « Définir l'expérience » passagers et acteurs*, en présentant la situation actuelle, les attentes, les mesures envisagées pour améliorer cette « expérience » et les services à développer de manière générale comme pour des catégories spécifiques de passagers, comme les personnes âgées, les familles, les personnes à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap.

*5.2.5.9 Présenter les conditions et qualité de travail et de vie* pour le personnel (Indépendamment des aspects d'accessibilité)

L'importance et la diversité des personnels travaillant sur le site (sécurité, personnel navigant, personnel au sol, bagagistes, taxis et VTC, personnel de maintenance, de logistique, d'hôtellerie-restauration... qui sont amenés à se déplacer, se restaurer, se reposer, se changer, requièrent une analyse spécifique afin de pouvoir recueillir les attentes et réactions au projet de ces populations.

### **Les garantes ont globalement été entendues sur ces recommandations.**

Elles ont insisté de manière récurrente sur la nécessité de ne pas masquer le fait que le projet était aussi un projet d'extension des capacités d'accueil de l'aéroport pour répondre aux prévisions. Ce volet restant longtemps beaucoup trop implicite dans les différents supports : dossier, dépliant, petit vidéo de présentation. Les dernières versions des supports et les présentations dans le cadre des réunions ont gommé ce point.

La partie de descriptions des impacts dans le dossier de concertation, largement documentée, précise et détaillée avec des horizons de temps clairement définis, n'a quasiment pas fait l'objet de commentaires de la part des garantes.

## 6. Le dispositif de concertation

### 6.1 Information sur la concertation

La Direction de la Communication du Groupe ADP a été impliquée très tôt dans la préparation de la concertation volontaire et différents moyens ont été mis en œuvre.

L'information sur la concertation par le large boitage, une diffusion très significative par voie d'affichage en de nombreux endroits ou via les réseaux sociaux a été bien présente.

#### 6.1.1 Publicité

Une affiche a été réalisée reprenant la charte graphique de CDG&VOUS:

→ Près de 2000 affichages ont été installés dans les abri bus, les arrières de bus, des « sucettes » à proximité des lieux de réunion et débats mobiles.



*A Villiers le Bel et en pied d'immeubles de Garges les Gonesse*

## 6.1.2 Dépliants avec coupon T

→ 998 395 dépliants distribués dans les boites aux lettres des riverains de l'aéroport. Le boitage a été effectué du 15/03/2025 au 31/03/2025

4840 dépliants ont été déposés en mairies et 17 500 ont été également distribués lors des points participatifs dans les marchés, les gares...

Une ONG a indiqué que le boitage aurait été limité dans une commune, aucun autre élément n'a toutefois corroboré ce point assez difficile à vérifier dans la pratique.



Sarcelles – Metro RER St Denis



**ECO**

20g  
100% recyclable  
27/03/2025

**T**

AGENCE ETAT D'ESPRIT STRATIS  
CONCERTATION SUR LE PROJET CDG ET VOUS  
100000 PARIS  
75402 PARIS CEDEX 10

**LE PORTEUR DU PROJET**

Maitre d'ouvrage du projet, le Groupe ADP porte et finance l'ensemble de la vision d'aménagement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Il entretient un dialogue régulier avec les territoires et ses partenaires qui seront associés à la réflexion à chaque étape de sa mise en oeuvre.

**CDG & VOUS**

«CDG & Vous», c'est d'abord un état d'esprit : le Groupe ADP ouvre pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle une concertation volontaire avec l'ensemble des territoires voisins et leurs habitants, ainsi que toutes les parties prenantes, autour d'une vision à 2050 dont la première étape est prévue à l'horizon 2035.

«CDG & Vous», c'est aussi une nouvelle vision dans sa conception : des multiples contraintes à respecter, le Groupe ADP a tiré une force créative qui permet de proposer aujourd'hui un projet modulaire, programmable dans le temps en fonction de la demande constatée.

**VOTRE AVIS NOUS INTERESSE !**

Du 8 avril au 8 juillet 2025, vous êtes invité à participer en donnant votre avis sur la vision d'aménagement de Paris-Charles de Gaulle.

**Où vous informer ?**

- ◆ Sur le site internet : [cdgetvous.groupe-adp.com](http://cdgetvous.groupe-adp.com)
- ◆ Sur le site *Entre voisins* : [entrevoisins.groupeadp.fr](http://entrevoisins.groupeadp.fr)
- ◆ Lors d'événements publics :

**Réunions publiques de lancement**

**Mardi 8 avril, de 19h à 21h, salle Maurice Drey**  
12 rue de Stade Suzanne, 77500 Le Mesnil-Amoyet

**Mercredi 8 avril, de 19h à 21h, espace associatif des Doucettes**  
10 rue du Tiers Pot, 90140 Gargoy-le-Basenois

**À votre rencontre**

Vous retrouverez aussi sur le site internet les dates et lieux des autres dispositifs d'échange avec les équipes du Groupe ADP et de la Cd&g

1. Réunions thématiques (décarbonation, emploi, mobilité, aéroport, air - bruit - santé - cargo - trafic)
2. Ateliers participatifs
3. Points participatifs - hors les murs -

**Comment participer ?**

- ◆ En vous rendant aux réunions publiques
- ◆ Sur le site internet, rubrique « Participez en ligne »
- ◆ Via le salon d'acteurs pour les personnes morales, collectivités, acteurs économiques, associations
- ◆ Sur les registres mis à disposition en mairie ou à la maison de l'aménagement de Paris-Charles de Gaulle (Rue Louis Coullié, 5750 Tremblay, ouvert du mardi au vendredi, de 9h30 à 16h30)
- ◆ Via le coupon libre réponse détachable de ce dépliant

**Toutes les infos sur CDG & Vous :**  
Flashez le code pour accéder au site CDG & Vous ou rendez-vous sur [cdgetvous.groupe-adp.com](http://cdgetvous.groupe-adp.com)

CDG & VOUS

DONNEZ VOTRE AVIS SUR L'AVENIR DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION VOLONTAIRE  
DU 8 AVRIL AU 8 JUILLET 2025

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

**Des millions de Français et d'Européens sont passés par l'aéroport Paris - Charles de Gaulle. Chaque jour 90 000 salariés accueillent 200 000 passagers et animent la première base de fret européenne. Depuis la crise du Covid 19, le trafic a repris, mais à un rythme moindre ; nous devons nous adapter pour accueillir ces passagers tout en poursuivant notre objectif central : la neutralité carbone en 2050.**

*Nous savons que les propositions d'aménagement traditionnelles, comme l'était celle du Terminal 4, ne permettent pas de répondre à cet enjeu.*

**C'est pourquoi nous lançons CDG&VOUS, une vision d'aménagement de Paris-Charles de Gaulle que nous proposons volontairement à la concertation de nos territoires voisins, de leurs habitants et de tous nos partenaires. Le principe général repose sur une vision d'aménagement modulaire et programmable dans le temps, en fonction de la demande de voyage qui sera constatée. Une première phase permettra d'incarner cette vision dès 2035. Cette vision doit pouvoir nous permettre de concevoir un aéroport meilleur : pour une meilleure expérience, un meilleur modèle environnemental et une meilleure mise en réseau.**

*Voisins, élus, acteurs économiques, associatifs ou institutionnels, mais aussi passagers ou collègues travaillant sur la plateforme, votre avis nous intéresse !*

*Je suis convaincu que vos questions, vos idées et vos contributions nous permettront de nourrir une vision de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à la hauteur de notre territoire et de notre avenir.*

**Régis Lacote,**  
Directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

## CDG & VOUS

- 1 **Un hub énergies bas carbone**  
Développer le mix énergétique nécessaire à la décarbonation des activités de l'aéroport et des compagnies.
- 2 **Une grande gare multimodale au service du territoire**  
Faire de Paris-Charles de Gaulle un hub des mobilités terrestres bas carbone.
- 3 **Des aménagements phasés et modulaires**  
Développer l'hospitalité et les infrastructures inclusives en fonction du trafic constaté.
- 4 **L'optimisation des activités de fret**  
Répondre avec sobriété et équilibre à la croissance des besoins de transport des marchandises.
- 5 **L'immobilier durable pour la qualité de vie et l'emploi**  
Déployer une programmation immobilière durable tout en préservant la biodiversité.

**UNE VISION MODULAIRE, PROGRAMMABLE DANS LE TEMPS EN FONCTION DE LA DEMANDE CONSTATÉE**

**DU 31 MARS AU 27 JUIN 2025, DONNEZ VOTRE AVIS SUR LE PROJET CDG & VOUS, EN POSTANT CE COUPON DÉTACHABLE ET DÉJÀ AFFRANCHI.**

**Parmi les thématiques structurant le projet, désignez celles que vous estimez prioritaires(s) pour l'aménagement futur de la plateforme aéroportuaire et de sa zone d'emprise :**

Un hub énergies bas carbone  
 Une grande gare multimodale au service du territoire  
 Des aménagements phasés et modulaires  
 L'optimisation des activités de fret  
 L'immobilier durable pour la qualité de vie et l'emploi

**Donnez votre avis ou vos attentes sur le projet CDG & Vous :**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Pour mieux vous connaître\* :**

ville de résidence : \_\_\_\_\_

lieu de travail : \_\_\_\_\_

fonction / activité : \_\_\_\_\_

Je souhaite être tenu(e) informé(e) de l'actualité du projet

Email : \_\_\_\_\_

\* Vos données, collectées par le Groupe ADP dans le cadre de la concertation CDG & Vous, seront utilisées exclusivement pour ce projet et conservées trois ans après sa clôture. Vous pouvez exercer vos droits (accès, rectification, suppression, etc.) en contactant [cdg@groupoadp.fr](mailto:cdg@groupoadp.fr) ou en écrivant au DPO, Groupe ADP 1 rue de France, 93200 Pantin en France.

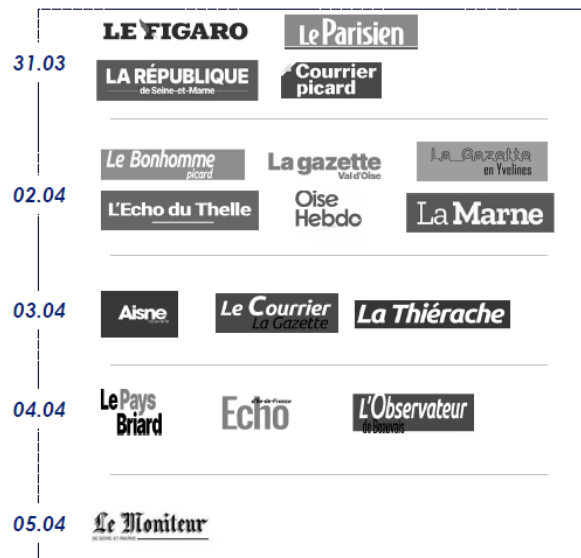
### 6.1.3 Communication presse et média

#### Presse

Une campagne de communication a été réalisée du 31 mars 2025 au 5 avril 2025 avec des achats dans les médias presse.

**12 publications avec un contenu légal** dans la presse locale (éditions locales du Parisien, Courrier Picard...) et les Echos le 3 avril et 17 annonces plus communicantes principalement dans la presse locale mais aussi le Figaro entre le 31 mars et le 5 avril.

Une conférence de presse a été organisée le 3 avril 2025 juste avant le lancement de la concertation ainsi que le même jour une réunion de présentation auprès de l'écosystème de la plateforme.





## **ENSEMBLE, OUVRONS DE NOUVEAUX HORIZONS POUR PARIS-CHARLES DE GAULLE.**

Porte ouverte sur le monde, porte d'entrée vers la France et premier aéroport de l'Union européenne, Paris-Charles de Gaulle accueille chaque jour plus de 200 000 passagers et près de 90 000 salariés, faisant de lui un atout stratégique pour la France. Face aux défis qui s'imposent à nos sociétés, à notre pays et aux territoires proches de l'aéroport, il est essentiel de continuer à imaginer l'aéroport de demain et de proposer des évolutions adaptées aux attentes de tous. Pour y parvenir, le Groupe ADP lance la concertation « **CDG & Vous** » invitant voisins, élus, entreprises, associations, mais aussi voyageurs et salariés à se prononcer sur la vision d'aménagement stratégique de Paris-Charles de Gaulle. Notre objectif au travers de cette démarche : garantir avec vous un avenir durable à l'aéroport, réconcilier développement et décarbonation, croissance et sobriété.



**Votre avis compte,  
participez à la concertation  
en flashant ce QR Code.**



Plusieurs journaux, notamment économiques ou professionnels, se sont fait écho du lancement de la concertation à la suite de la conférence de presse. La concertation, une fois lancée, a fait l'objet de quelques reprises dans la presse.

## LES ÉCHOS ENTREPRISES &amp; COLLECTIVITÉS

## Associations et élus pas convaincus par le nouveau projet de l'aéroport CDG

**95** Le projet d'aménagement de Paris-Charles-de-Gaulle, à Roissy, à l'horizon 2035-2050 est contesté localement dans le Val-d'Oise.

Hugo Robert

Le projet d'aménagement de l'aéroport Roissy-CDG (Val-d'Oise) à l'horizon 2035-2050, présenté par le groupe ADP au mois de mars, n'a pas convaincu tout le monde. Si les perspectives de croissance du trafic aérien ont été revues à la baisse par rapport au précédent plan, avec 19 % de vols en plus d'ici à 2050, la prise en compte des enjeux sanitaires et environnementaux est jugée insuffisante par les associations et certains élus locaux.

Quand le nouveau PDG du groupe ADP, Philippe Pascal, présentait un projet « anti-T4 » – en référence au projet d'expansion abandonné en 2021 par le gouvernement – l'analyse est bien différente du côté de l'Association de défense contre les nuisances aériennes (Advocnar). « Le terminal 4 est sorti par la porte, mais il revient par la fenêtre. C'est un projet d'extension qui ne dit pas son nom », s'insurge Françoise Brochot, la présidente de l'association.

#### Déplacer le curseur

Rassemblant des riverains et des militants écologistes, l'association demande au contraire une baisse du trafic aérien avec un plafonnement des vols à 440.000 mouvements par an (contre les 592.000 prévus en 2050) et un couvre-feu

nocturne. « C'est une perspective de trafic contradictoire avec l'objectif de réduction de l'impact sanitaire et incompatible avec la décarbonation du secteur », assure Françoise Brochot, très sceptique sur le développement des carburants durables mis en avant. « On nous promet des avions moins bruyants mais plus nombreux, or ce n'est pas moins gênant », fulmine-t-elle. Du côté des élus engagés dans la restriction d'activité de Roissy, le constat est le même. « Le compte n'y est pas. Malgré les baisses de prévision de croissance du trafic, il n'y a aucune mesure compensatoire pour préserver la santé des riverains », estime le député du Val-d'Oise, Romain Eskenazi (PS), auteur d'un rapport parlementaire sur le secteur aérien. Plus mesuré, ce dernier appelle à baisser le nombre de vols de nuits (172 mouvements par nuit à l'heure actuelle) et à accélérer le renouvellement des flottes des compagnies.

« Il ne s'agit pas de mettre à genoux le secteur aérien, mais il faut déplacer le curseur vers les enjeux sanitaires », préconise celui qui a publié un rapport à l'Assemblée nationale sur le sujet l'an passé. Ce dernier fait référence aux risques sanitaires du manque de sommeil et de l'augmentation des risques de maladie cardiovasculaires d'exposition au

bruit des avions.

#### Mobilisation timorée

Or, les élus locaux sont très divisés face à l'aérien et son poids économique considérable, source d'emploi sur un territoire en difficulté, dont plus de 4.000 personnes travaillent rien que sur le site de FedEx. Ceux de la vallée de Montmorency, plus à l'Est de l'aéroport, éloignés des retombées fiscales mais pas des nuisances, sont les plus remontés.

Mais pour l'instant, le plan du groupe ADP n'a pas suscité de grande mobilisation alors que ces dernières années, élus et riverains avaient multiplié les manifestations pour demander une restriction de l'activité de Roissy. « On va tenter de faire monter la protestation comme lors du T4, mais les gens ne comprennent pas pour le moment qu'il s'agit d'une véritable extension de l'aéroport », soulève Françoise Brochot.

L'Advocnar va participer aux réunions publiques menées sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), puis mobiliser les riverains sur la réunion finale du 8 juillet. L'association ne s'interdit pas d'agir en justice à l'issue de la concertation. « Je vais m'attacher à mobiliser citoyens et élus pour que la garante des débats publics ait l'ensemble des éléments », assure de

son côté le député Romain Eskenazi. En parallèle, le préfet du Val-d'Oise doit rendre ses conclusions sur l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, qui détaillera la feuille de route des acteurs de Roissy pour limiter les nuisances

De son côté, le groupe ADP a fait

valoir que « sa vision d'aménagement a été travaillée depuis 2021 avec l'ensemble des partenaires (compagnies aériennes, élus locaux, associations), pour intégrer au maximum leurs attentes » et qu'une « concertation publique avait été mise en place auprès de 800 communes de 9 départe-

tements différents pour expliquer de manière transparente les aménagements envisagés sur l'aéroport et les ambitions portées par le groupe » ■

« C'est une perspective de trafic contradictoire avec l'objectif de réduction de l'impact sanitaire et incompatible avec la décarbonation du secteur. »

**FRANÇOISE BROCHOT**  
Présidente de l'association de défense contre les nuisances aériennes

EN PARTENARIAT AVEC LA CCI PARIS-ÎLE-DE-FRANCE

**8.118**

Le nombre total de créations d'entreprises dans le Val-de-Marne au premier trimestre 2025.

**-10,3%**

L'évolution sur un an du nombre de créations d'entreprises hors micro-entrepreneurs dans le Val-de-Marne (premier trimestre 2025 versus premier trimestre 2024).

**-2,1%**

L'évolution sur un an du nombre de nouveaux micro-entrepreneurs dans le Val-de-Marne (premier trimestre 2025 versus premier trimestre 2024).

**-5%**

L'évolution sur un an du nombre total de créations d'entreprises dans le Val-de-Marne (premier trimestre 2025 versus premier trimestre 2024).



Associations et élus locaux estiment que les conséquences sanitaires et environnementales ne sont pas prises en compte malgré des perspectives de croissance du trafic aérien revues à la baisse. Photo Getty Images

## **Réseaux sociaux**

Un mix de diffusion a été fait sur META et sur LinkedIn

## **Affichage**

Il a été réalisé du 28 avril 2025 au 14 mai 2025

- 1 867 affichages papier
- 150 écrans digitaux dans les gares RER B depuis gare du Nord jusqu'à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

avec une présence sur la zone des départs et sur les départements suivants : Aisne, Oise, Paris, Seine-et-Marne, Yvelines, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Val-d'Oise

## **Display**

Différents formats de bannières ont été diffusés du 8 avril au 11 mai via une régie dans le périmètre de la concertation. Ces bannières ont généré 80 800 visites vers le site de la concertation

## **FOCUS : Les ambassadeurs**

Les salariés du Groupe ADP ont été mobilisés, dès la phase de préparation de la concertation, notamment à travers la création d'un réseau d'ambassadeurs chargés de participer aux démarches « d'aller-vers les publics », aussi appelées « débats mobiles » ou « points participatifs ».

Entre le 17 février et le 15 mars, cinq échanges internes ont été organisés par l'équipe d'ADP pour présenter la démarche de concertation. Une réunion grand format a été organisée au siège du Groupe ADP afin d'informer les salariés de la plateforme sur la vision stratégique d'aménagement Roissy 2050.

Un ambassadeur est un salarié du Groupe ADP qui représente l'entreprise lors des démarches « d'aller-vers les publics ». Il a pour mission d'échanger avec le public, de répondre aux questions et de recueillir les avis des habitants et usagers sur la vision d'aménagement Paris Charles-de-Gaulle 2050.

85 salariés du Groupe ADP ont exprimé leur intérêt pour devenir ambassadeurs de la concertation, aboutissant à l'inscription de 42 ambassadeurs, présents sur les points participatifs. Ces derniers proviennent de tous horizons du Groupe, allant des chargés de mission aux directeurs des différentes directions, pour certains riverains de l'aéroport.

Les ambassadeurs sont allés à la rencontre du public afin d'échanger avec eux sur le projet et recueillir leurs avis directement sur le terrain, tout en distribuant les dépliants contenant les coupons T.

Certains ambassadeurs ont également relayé la parole des habitants et usagers lors des réunions thématiques, des ateliers participatifs et de la balade thématique sur l'hospitalité.

Des ambassadeurs et des salariés du Groupe ADP ont régulièrement participé aux diverses réunions publiques et ont pu échanger à l'issues des réunions avec des riverains, des associations et des élus qui ont participé à ces évènements.

## 6.2 Les éléments d'information

### 6.2.1 Le dossier

Le dossier permettait de disposer d'une information claire et intelligible. Riche de 200 pages, il en comportait une soixantaine consacrée aux impacts et enjeux notamment environnementaux et analysait les alternatives au projet ainsi que les éléments de sa justification.

Sous réserve des quelques observations mentionnées plus haut, il permettait de disposer d'une information claire et d'une vue détaillée des impacts pour la première phase à l'horizon 2035 et aussi des estimations à 2050 pour les impacts les plus sensibles comme les émissions de gaz à effet de serre, le bruit et les émissions dans l'air.

### 6.2.2 La synthèse du dossier

Une synthèse du dossier de 27 pages permettait de disposer d'une information plus synthétique sur le projet, ses motivations, ses caractéristiques et ses impacts principaux.

### 6.2.3 Le dépliant avec coupon T

Ce document par essence très succinct était principalement destiné à faire connaître la concertation

| Supports                    | Téléchargement | Distribution boîtes aux lettres | Dépose en mairie et partenaires | Distribution lors des événements | Affichage |
|-----------------------------|----------------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-----------|
| Dossier de concertation     | 4946           | 0                               | 348                             | 45                               |           |
| Synthèse du dossier         | 5216           | 0                               | 2420                            | 1700                             |           |
| Dépliant                    | 4948           | 998395                          | 4840                            | 17500                            |           |
| Affiches de la concertation |                |                                 | 414                             |                                  | 2017      |

### 6.2.4 Le site internet

Le site internet a été mis en ligne 15 jours avant le début de la concertation. Il donnait accès aux différents supports, au dispositif de concertation et temps de rencontre et comportait un registre en ligne et la possibilité pour les personnes morales de déposer un cahier d'acteur.

Au début de la concertation, des observations ont été faites sur des difficultés rencontrées pour formuler des avis, ceci venait de problèmes techniques liés au site internet qu'ADP s'est attaché à résoudre. Une fois ces correctifs réalisés, ces problèmes ont disparu.

Les garantes regrettent pour leur part que l'alimentation de ce site ait été lente et se soit limitée à la mise en ligne de la captation des réunions, Cette mise en ligne s'est faite souvent avec retard. A leur demande insistante, les supports de présentation ont été mis en ligne, mais ceci n'a été fait qu'à la fin de la concertation.

Par ailleurs, les réponses aux questions se sont également faites avec une certaine lenteur. Enfin, la rubrique actualité n'a quasiment pas été alimentée et de manière erratique.

La foire aux questions (FAQ) n'a pas été utilisée pour répondre aux questions, le maître d'ouvrage ayant fait le choix de réponses individualisées.

### 6.2.5 Vidéos

Une vidéo du projet (motion design) validée par les garantes a été réalisée pour préciser notamment les axes de la vision stratégique d'aménagement et la possibilité de contribuer avec les dates clés de la concertation.

Trois autres vidéos « de synthèse des temps de concertation » ont été réalisées pendant la concertation présentant différents arguments de diverses parties prenantes présentes lors des événements et diffusées notamment via LinkedIn.

### 6.2.6 Affichage interactif sur la plateforme

Pour les salariés de la plateforme en complément des réunions d'information et des points participatifs dans les RIE... 10 affiches interactives ont été déployées sur Roissy CDG en zone cargo et à Roissypôle (RIE principalement) pour adresser le sujet des quartiers des 20 minutes dans le prolongement des ateliers des 4 et 24 juin.

La question posée était la suivante : « Quels services souhaiteriez-vous trouver en priorité dans les quartiers de Paris-Charles de Gaulle pour améliorer votre qualité de vie au quotidien ? »

5 réponses possibles (une seule réponse possible à cliquer) :

1. Des lieux de restauration accessibles et variés
2. Des services destinés aux mobilités (stationnements vélo, services de location / réparation...)
3. Des commerces et services de proximité (pressing, pharmacie, crèche...)
4. Des espaces sportifs ou de détente (espaces verts, salle de sport, parcours santé, espaces de bien-être...)
5. Des lieux de convivialité et d'échange (cafés, salles communes, coworking...)



## 7. Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des garantes neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garantes qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garantes**

« Un garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, 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.

L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un garant. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un ou plusieurs garants pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés.

Chaque garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet.

A l'issue de la concertation, le garant rédige un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs. »

Dans ce cas précis, les garantes avaient pour mission d'être particulièrement attentives à ce que le maître d'ouvrage précise le projet de « nouveau modèle d'aéroport » et ses objectifs, en particulier en matière de performance attendue.

Quelles ambitions porte-t-il pour ADP et pour le territoire à différentes échelles géographiques et temporelles ?

En quoi répond-il aux divers enjeux ?

Quels sont les projets sous-jacents et leurs principales caractéristiques ?

En quoi ce projet met-il en œuvre des réglementations européennes ou françaises ?

Et enfin préciser les caractéristiques de la concertation que le porteur de projet va mener les principaux enjeux et impacts du projet, les attentes et ambitions en matière de consultation des publics, l'objectif et la place laissée à l'expression de propositions externes et d'expertises.

## 7.1 Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Les garantes considèrent que les informations sur la concertation volontaire ont été largement diffusées grâce à l'effort massif de communication réalisé par le Groupe ADP que cela soit au niveau du boitage, des actions de communication par affichage, via les réseaux sociaux ou les supports plus classiques (cf. chapitre 6) et des points participatifs qui ont mobilisé chaque fois une dizaine de personnes du Groupe ADP et de son assistance à maîtrise d'ouvrage pour venir à la rencontre des populations.

Cette information a été relayée par ADP sur son site de proximité « entre voisins », des collectivités et par un certain nombre d'acteurs de la plateforme. Une réunion avec les DRH d'une trentaine d'employeurs de la plateforme, (pour relayer l'information auprès des salariés travaillant sur la plateforme) a été organisée le 28 mai parmi lesquels : AERIA; ALYZIA; ATALIAN; AVIAPARTNER; AVICO; CBRE; CITY ONE; CPC AERONAUTIQUE; DHL; GEH; GROUPE 3S; GSF Airport; GTP CONSEIL; ICTS; LAGARDERE TRAVEL RETAIL; MULLIEZ-FLORY; OTESSA; SAMCIC; SECURITAS- WO groupe; SERIS, SERVAIR, TRANSDEV, WFS etc). Un certain nombre de collectivités ont également relayé l'information.

La presse s'est fait aussi l'écho de son existence mais de manière assez mesurée et notamment au moment du lancement de la concertation.

Les supports d'information et notamment le dossier étaient pertinents et clairs notamment le dossier conçu en lien avec les garantes, qui ont veillé à ce qu'il soit nourri et clair sur un projet qui a des dimensions multiformes : capacitaire mais aussi de modifications structurantes des accès et de décarbonation à plusieurs niveaux notamment.

Les citoyens et parties prenantes ont donc eu accès à des informations nombreuses et éclairantes sur la problématique et le projet.

**Le droit à l'information a donc bien été effectif tout au long de la concertation.**

## 7.2 Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

### 7.2.1 Le coupon T

ADP a fait un boitage des flyers comprenant le coupon T dans les 199 communes du périmètre rapproché, ils ont été distribués lors des points participatifs ou mis à disposition dans les communes et à la Maison de l'environnement, soit plus d'un million de documents d'information très synthétiques et donnant la possibilité de poser des questions et/ou répondre à des questions.

Au total, le coupon T complété a été renvoyé par 1137 personnes.

### 7.2.2 Les réunions et temps d'échanges

Le dispositif était très étoffé et a cherché à toucher le vaste territoire concerné et les publics dans leur disparité et étendue avec des modalités diverses (réunions publiques ou thématiques, ateliers thématiques, rencontres avec des jeunes (étudiants d'un master de l'université de Cergy et une centaine d'élèves de seconde), nombreux points participatifs dans l'enceinte de l'aéroport, au contact de ses utilisateurs ou plus spécifiquement de salariés (dans les restaurants interentreprises) et à l'extérieur y compris sur le territoire du périmètre élargi qui a accueilli 55 réunions, ateliers, balades, points participatifs et permanences.

Les réunions publiques et thématiques étaient rediffusées en direct avec possibilité de poser des questions également à distance.

Les réunions ont été assez largement suivies, en revanche, bien que retransmises en direct, elles n'ont que peu été suivies à distance. Elles ont fait en revanche l'objet de visionnages a posteriori.

De manière plus précise, les quatre réunions plénières (deux au lancement et une à mi-parcours et une en clôture) ont rassemblé un public nombreux (514 participants dont 44 en distanciel) et diversifié, concerné et/ou impacté. ADP et des acteurs directement intéressés au projet, notamment Air France, y sont intervenus.

Les réunions thématiques, ont réuni un public inégalement nombreux, entre 73 et 127 participants. Celle consacrée à la mobilité et intermodalités a été une des moins suivies au Bourget tandis que celles organisées sur la prévision de trafic et cargo à Tremblay-en-France et celle sur la décarbonation du secteur aérien ont eu un public plus nombreux. La DGAC et l'ONG Transport et environnement sont intervenues dans cette réunion consacrée à la décarbonation. On doit noter qu'un groupe de représentants d'associations environnementales a assisté au début de cette réunion, y a fait une intervention posant plusieurs questions mais a quitté la salle à mi-parcours de la réunion.

Lors de la réunion Air Bruit santé à Goussainville, AirParif et BruitParif et le Président de l'ACNUSA, sur la recommandation des garantes, sont intervenus et ont apporté des informations précises sur les impacts, recommandations et réglementations. Ceci a contribué à des échanges nourris mais posés.

Les ateliers thématiques ont été suivi par un public souvent nombreux au total 792 participants. Ceux consacrés à l'hospitalité ou au quartier des 20 minutes ont été très suivis comme celui consacré à l'emploi et a mobilisé les nombreux acteurs intervenants sur le sujet. Celui consacré aux énergies décarbonées le mardi 29 avril, qui avait pour vocation de travailler sur les solutions territoriales de production d'énergies bas carbone à vocation plus locale que pour les trajets aériens, et dont l'objet avait été insuffisamment expliqué a donné lieu à une incompréhension forte. Plusieurs participants, représentants pour une part non négligeable des ONG, ont critiqué cette approche et souhaité que les échanges portent sur la décarbonation en vol. In fine, ADP s'étant impliqué activement dans le dialogue, cet atelier a permis un échange en petits groupes sur ce sujet. Par ailleurs une réunion dédiée à la décarbonation des avions avait été prévue, et a eu lieu, le mardi 10 juin.

Les points participatifs ont été très nombreux et ont visé à toucher à la fois les populations concernées dans leur diversité, les utilisateurs de la plateforme (y compris les taxis) et, compte tenu de leur nombre et de leur diversité, les salariés.

Ils ont permis essentiellement de distribuer des dépliant et de faire connaître la concertation. Ils ont parfois donné lieu à des échanges un tout petit peu plus approfondis avec 1969 citoyens sur les 12076 personnes touchées. Une exception, le point participatif de Conflans-Sainte-Honorine a conduit à un échange approfondi entre plusieurs ONG notamment le CITEPA et l'ADVOCNAR et le porteur de projet ADP représenté par le directeur adjoint de l'aéroport de Roissy. Cette rencontre avait été décalée à la demande du maire du vendredi 13 juin, jour de la fête de la batellerie, au dimanche 22 juin.

Le fait de ne pas prendre l'avion pouvait, pour certains les conduire à se considérer comme « non-concernés » voire « illégitimes à s'exprimer ». Les garantes leur ont rappelé le périmètre et surtout le sens de la concertation.

Les permanences rajoutées à Ezanville et Soisy sous Montmorency à la demande d'ONG et d'élus, ont rassemblé respectivement 30 et 80 personnes. Celle de Soisy sous Montmorency s'est tenue dans un climat plus tendu mais a toutefois permis un échange largement centré sur les nuisances sonores et, derrière ce sujet, l'opportunité du projet dans son volet capacitaire.

Plusieurs acteurs ont estimé qu'au regard de l'étendue du territoire concerné, le nombre de temps de concertation était insuffisant. Ces remarques ont concerné principalement la partie ouest du périmètre de concertation.

L'ADVOCNAR a, ainsi, dès le début de la concertation, contesté l'absence de rencontre et notamment de réunion publique sur le territoire de la zone ouest du plan d'exposition au bruit et notamment autour de la commune de Montmorency. ADP a répondu à cette demande en rappelant le dispositif et son étendu dans l'espace et par le nombre de temps d'échange et que la question serait réexaminée en tant que de besoin.

Des demandes similaires ont été formulées plus tard dans le processus de concertation soit en réunion, soit par courrier pour ce qui concerne la communauté de commune de Plaine Vallée d'une part, les Amis de la terre d'autre part.

Ce point a fait l'objet d'échanges réguliers avec les garantes qui ont recommandé d'y faire droit sous une forme appropriée. Ceci a conduit à rajouter les deux permanences sur des communes de Plaine Vallée cités plus haut. Les garantes ont rappelé le dispositif mis en œuvre et son ampleur.

Un autre participant a souhaité qu'une réunion soit aussi organisée sur la partie du territoire qui jouxte les zones d'impact telles que définies par la réglementation et notamment le territoire autour de Conflans-Sainte-Honorine. Les garantes soulignent qu'un point participatif a bien été organisé sur cette commune le dimanche 22 juin 2025.

### Les balades

Quatre balades ont été organisées, deux générales pour appréhender l'aéroport, une consacrée à la biodiversité et une à des parcours passagers (familles, jeunes, personnes en situation de handicap, seniors, professionnels de la plateforme...) cette dernière en prélude à l'atelier consacré à l'hospitalité. Essentiellement informatives, elles ont mobilisé au total 86 participants.

Les balades ont permis de noter les attentes des participants :

- Une meilleure information tout au long des parcours (signalisation directionnelle, information bagages/avions ou sonorisation),
- Facilité de stationnement,
- Accès parking plus facilement,
- Améliorer le stationnement,
- Attente de services dans les parkings,
- Dépose minute et stationnement proche des terminaux,
- Préserver la biodiversité,
- Demande de continuer le dialogue avec le territoire.

### 7.2.3 Les rencontres avec les jeunes

Deux temps d'échanges ont été spécifiquement dédiés regroupant **175 jeunes**, 48 étudiants dans le cadre d'un master mobilité, l'autre avec 127 lycéens stagiaires de secondes sur le site de Roissy.

On peut aussi noter la participation à une réunion publique d'un groupe de jeunes en formation du Brevet d'initiation à l'aviation de Garges-lès-Gonesse, porté par l'association Hélice D'or.

### **Intervention auprès des étudiants de l'université de Cergy (Master « Transport, Territoire et Environnement »)**

La rencontre organisée par ADP avec les étudiants du master « Transport, Territoire et Environnement » de l'université de Cergy s'est révélée particulièrement pertinente, tant sur le fond que sur la forme. Les éléments de langage employés ont permis une bonne compréhension des enjeux. Les réponses apportées aux participants ont fait preuve de transparence.

Sur le plan participatif, les jeunes ont bénéficié d'un réel espace d'expression, soutenu par une méthode d'intelligence collective cohérente avec leur niveau de formation. Les contributions des étudiants ont porté sur des thématiques en lien direct avec leur

spécialisation : développement de la multimodalité (notamment le ferroviaire) et enjeux environnementaux (pollution sonore et lumineuse).

Les apports des participants ont montré une forte convergence avec les contributions issues d'autres ateliers de la concertation.

### **Atelier auprès de lycéens en stage de seconde sur la plateforme CDG**

Un autre temps de rencontre a eu lieu avec des lycéens en stage de seconde sur la plateforme aéroportuaire. Cet atelier a avant tout pris la forme d'un moment d'information/consultation. Un outil de sondage en ligne a été utilisé, sur les 127 jeunes présents, environ 100 l'ont utilisé dont une soixantaine de manière active.

Plusieurs thématiques structurantes ont émergé à travers les réponses, qu'elles soient données via l'application ou à l'oral :

- Environnement et décarbonation du secteur aérien et renouvellement des flottes ;
- Emploi et formation ;
- Conditions de vie des personnes sans domicile fixe présentes sur la plateforme de CDG, sujet probablement influencé par une vidéo virale sur les réseaux sociaux ;
- Conditions d'accueil des animaux en transit, sujet également en lien avec l'actualité ;
- Transports : train, bus, métro de correspondance, utilisation du fret ferroviaire.

Les discours des jeunes ont été concrets et ancrés dans l'expérience quotidienne mêlant à la fois l'espoir (opportunités d'avenir) et la frustration (manque de reconnaissance du territoire) jusqu'à un sentiment d'injustice environnementale : subir les nuisances sans en tirer pleinement les bénéfices. En revanche, le plus grand nombre connaissait l'aéroport et avait déjà pris l'avion.

Peu de jeunes se projettent dans un emploi à l'aéroport, malgré un intérêt pour certains secteurs (mécanique, logistique, hôtellerie, sécurité). Un sentiment de non-appartenance au "monde de CDG" domine, souvent lié à des expériences familiales ou au manque de relais d'information.

Ces préoccupations traduisent une certaine sensibilité sociale et environnementale chez les jeunes : certains souhaiteraient que l'aéroport pollue moins et proposent des emplois liés à l'écologie.

**Les garantes soulignent que les temps d'échanges ont été très nombreux, largement répartis sur le territoire, cherchant à toucher les différents publics concernés riverains au sens large, populations affectées par les nuisances, salariés de la plateforme (dont le nombre et la diversité appellait une attention plus spécifique), utilisateurs de la plateforme, jeunes, publics éloignés des concertations..) et visant à traiter de manière plus approfondie les thèmes ressortant de l'étude de contexte et notamment ceux touchant à l'évolution du trafic, la décarbonation, les enjeux air/bruit/santé, aux mobilités.**

**Elles rappellent aussi que les réunions pouvaient être suivies à distance et visionnées sur le site de la concertation a posteriori.**

**Elles relèvent aussi la forte mobilisation du Groupe ADP, en particulier tout au long de la phase de concertation, et notamment les interventions du Président et de la Directrice générale déléguée, présents à toutes les réunions publiques d'ouverture, de mi-parcours et de clôture et à des marchés et rencontres au RIE et la participation de plusieurs directions du Groupe au-delà de l'équipe du projet.**

#### 7.2.4 Les diverses contributions

**719 contributions** émanant de 639 participants ont été déposées sur le site du projet, il a été répondu à 93 questions.

**7 contributions écrites** ont été recueillies sur le registre papier déposé à la Maison de l'environnement à proximité de Roissy-Paris.

**107 cahiers d'acteurs** ou délibérations de collectivité.

Ils ont principalement émané des nombreux acteurs de la communauté aéroportuaire, du tourisme ou du monde économique et d'associations (cf. annexe)

20 d'associations

20 de collectivités

1 de comité

1 de groupement d'intérêt économique

2 d'opérateurs publics

4 d'organismes

4 de syndicats

55 d'entreprises

Les ONG ont fait connaître leurs positions en diffusant des documents en marge des rencontres (communiqué de presse, fiches informatives), elles ont transmis aux garantes le communiqué de presse. 3 associations ont, en parallèle, lancé le 13 juin 2025 une pétition publique « L'aéroport de Roissy est déjà bien assez grand », à destination des autorités qui avait recueillie au 1<sup>er</sup> août 17 565 signatures sur 20 000 attendues.

| Nom de la réunion   | Date       | Nombre de personne en présentiel | Nombre de personnes connectées | Nombre de participants |
|---|------------|----------------------------------|--------------------------------|------------------------|
| Réunion d'ouverture   | 08/04/2025 | 100                              | 16                             | 116                    |
| Réunion d'ouverture   | 09/04/2025 | 135                              | 9                              | 144                    |
| Réunion thématique - Aéroport : fonctionnement et modèle économique | 28/04/2025 | 115                              | 0                              | 115                    |
| Réunion thématique prévisions de trafic & cargo                     | 13/05/2025 | 124                              | 3                              | 127                    |
| Réunion thématique Air/Bruit/Santé                                  | 20/05/2025 | 120                              | 3                              | 123                    |
| Réunion thématique - Mobilités et intermodalité                     | 27/05/2025 | 62                               | 11                             | 73                     |
| Réunion publique de mi-parcours                                     | 04/06/2025 | 72                               | 12                             | 84                     |
| Réunion thématique - Décarbonation du secteur aérien                | 10/06/2025 | 121                              | 13                             | 134                    |
| Concertations jeunes  | 16/06/2025 | 127                              | 0                              | 127                    |
| Réunion thématique - Enjeux économiques et emploi                   | 01/07/2025 | 85                               | 8                              | 93                     |
| Réunion de clôture  | 08/07/2025 | 163                              | 7                              | 170                    |
| <b>Total</b>  |            | <b>1224</b>                      | <b>82</b>                      | <b>1306</b>            |

| TYPE ÉVÉNEMENTS        | PARTICIPANTS - PERSONNES RENCONTRÉES |
|------------------------|--------------------------------------|
| Réunions publiques     | 1179                                 |
| Ateliers participatifs | 500                                  |
| Action ciblée jeunes   | 127                                  |
| RIE                    | 3316                                 |
| Points participatifs   | 12076 (1)                            |
| Visites participatives | 86                                   |
| Permanence             | 110                                  |
| <b>Total</b>           | <b>17394</b>                         |

(1) Les garantes signalent que le chiffre de 12076 représente le nombre de flyers avec coupons distribués lors des points participatifs mais le nombre de personnes avec qui un échange un peu plus approfondi a été possible, est de 1969 (cf. détails tableau ci-dessous).

| Points participatifs hors les murs         | Date       | Nombre de Coupons T distribués et de personnes touchées | Nombre d'échanges |
|--|------------|---|-------------------|
| Gare de Roissypôle                         | 09/04/2025 | 814   | 206               |
| Gare RER Marne-La-Vallée                   | 15/04/2025 | 362   | 35                |
| Marché de Sevran                           | 22/04/2025 | 1042  | 160               |
| Base arrière taxi                          | 05/05/2025 | 847   | 365               |
| Marché Les Lochères - Sarcelles            | 06/05/2025 | 858   | 162               |
| Gare RER Villiers-le-Bel                   | 06/05/2025 | 396   | 105               |
| Gare de Saint Denis-Pleyel                 | 15/05/2025 | 852   | 42                |
| Gare du Nord                               | 15/05/2025 | 578   | 88                |
| Centre Commercial La Grande Vallée Gonesse | 20/05/2025 | 809   | 91                |
| Mairie de Claye Souilly                    | 26/05/2025 | 488   | 57                |
| Gare RER Villeparisis Mitry-le-Neuf        | 26/05/2025 | 498   | 41                |
| Hôtel de Ville du Bourget                  | 27/05/2025 | 638   | 72                |
| Marché de Luzarches                        | 04/06/2025 | 366   | 77                |
| Marché d'Ezanville                         | 04/06/2025 | 160   | 47                |
| Marché de Villers-Cotterêts                | 12/06/2025 | 237   | 66                |
| Centre Commercial d'Othis                  | 12/06/2025 | 302   | 38                |
| Hôtel de Ville de Saint Soupplets          | 15/06/2025 | 467   | 40                |
| Marché Jacob de Livry-Gargan               | 18/06/2025 | 367   | 29                |
| Marché de Senlis                           | 20/06/2025 | 528   | 85                |
| Marché de Conflans-Sainte-Honorine         | 22/06/2025 | 307   | 73                |
| Hall de la gare de CDG2                    | 24/06/2025 | 504   | 39                |
| Centre Commercial d'Aéroville              | 01/07/2025 | 656   | 51                |
| <b>Total</b>                               |            | <b>12076</b>  | <b>1969</b>       |

| Nom de l'atelier                                     | Date       | Nombre de personnes en présentiel |
|--|------------|-----------------------------------|
| Energies décarbonées                                 | 29/04/2025 | 38                                |
| Mobilités du quotidien Ouest                         | 06/05/2025 | 57                                |
| Intermodalité longue distance                        | 15/05/2025 | 40                                |
| Hospitalité  | 22/05/2025 | 48                                |
| Aménagement paysager et ressources naturelles        | 26/05/2025 | 42                                |
| Qualité de vie, quartier des 20 minutes (zone cargo) | 04/06/2025 | 72                                |
| Mobilités du quotidien Est                           | 11/06/2025 | 38                                |
| CY Cergy Paris Université                            | 13/06/2025 | 48                                |
| Qualité de vie, quartier des 20 minutes              | 24/06/2025 | 54                                |
| Formation et emploi                                  | 26/06/2025 | 63                                |
| <b>Total</b>   |            | <b>500</b>                        |

Les ateliers ont été collaboratifs et constructifs et confirme une volonté de co-construction partagée avec les usagers, habitants, salariés, acteurs du transport, de la mobilité, de l'hospitalité, de la formation et de l'emploi et de l'environnement et de l'aménagement paysager...

**Sur le site internet :**

**194 137 visiteurs uniques et 315 000 pages vues**

| Documents d'information          | Nombre téléchargements (1) |
|----------------------------------|----------------------------|
| Calendrier de la concertation    | 5727                       |
| Synthèse dossier de concertation | 5216                       |
| Dépliant                         | 4948                       |
| Dossier de concertation          | 4946                       |

(1) sans ceux du mode d'emploi du cahier d'acteur et le téléchargement de son gabarit qui représentent 9904 téléchargements

| Nombre de Coupons T reçus |             |
|---------------------------|-------------|
| Date                      | Quantités   |
| Mois d'avril              | 384         |
| Mois de mai               | 185         |
| Mois de juin              | 523         |
| Mois de juillet           | 45          |
| <b>Total</b>              | <b>1137</b> |

Les garantes considèrent que le droit à la participation a été effectif.

## 8. Synthèse des observations et propositions formulées par les participants

Les garantes constatent qu'au final, la question de l'opportunité du développement du trafic aérien a été débattue, mais qu'en revanche un certain consensus s'est dégagé sur les autres aspects du projet de vision stratégique d'aménagement portée par ADP. Un ensemble conséquent d'arguments ont été évoqués en faveur et certains plus réservés sur les divers axes de la vision d'aménagement proposés.

Certains sujets se sont également invités dans cette concertation comme le CDG Express alors qu'il avait fait l'objet d'une concertation en 2003.

| Répartition des avis par axe                             |               |                |
|--|---------------|----------------|
| Axe  | Nombre d'avis | %              |
| Contexte du projet                                       | 1314          | 6,42%          |
| Avis général   | 2671          | 13,04%         |
| Axe_1 : gare multimodale                                 | 7128          | 34,81%         |
| Axe_2 ; aménagements phasés et modulaires                | 4371          | 21,35%         |
| Axe_3 : optimisation activités fret                      | 1014          | 4,95%          |
| Axe_4 : immobilier durable pour qualité de vie et emploi | 2819          | 13,77%         |
| Axe_5 : hub énergies bas carbone                         | 1159          | 5,66%          |
| <b>Nombre total d'avis</b>                               | <b>20476</b>  | <b>100,00%</b> |

Toutes les options ont été discutées lors des différents formats de concertation, avec des niveaux « d'intensité » soutenus et sans systématiquement s'attacher aux 5 axes. La question du développement de l'aéroport a été régulièrement posée et prend plusieurs formes selon le niveau d'adhésion au projet de vision stratégique

d'aménagement.

Plusieurs cahiers d'acteurs et plusieurs contributions documentent ce développement de l'aéroport et formulent même des offres de service, d'autres souhaitent que soit mis en perspective l'avenir de l'aéroport et le développement de l'aérien.

## 8.1 L'opportunité du projet

Les participants se sont très largement exprimés sur l'opportunité du projet, en fait quasi exclusivement dans sa dimension d'extension de capacité qui renvoie, en fait, à l'opportunité d'un développement du transport aérien.

Les positions exprimées sont clairement divergentes sur ce point.

### 8.1.1 Les arguments favorables au projet

Une partie des contributeurs considère le projet comme essentiel et lui apporte « *un soutien sans réserve* », le considérant comme « *une priorité nationale* » par rapport à un « *aéroport (qui) atteint ses limites de capacité dans ses opérations et ne peut plus rivaliser en termes de satisfaction client avec les autres grands aéroports européens.* »

Plusieurs arguments sont développés autour des enjeux socio-économiques au sens large :

#### 8.1.1.1 La nécessité de satisfaire la demande de développement du transport aérien

*Pour faire face à « la croissance du nombre de passager... inéluctable, il ne convient donc pas de savoir si un nouveau projet est nécessaire, mais comment et quand le faire ».*

*Grâce aux atouts de Roissy « avec la configuration des pistes et les terrains disponibles, l'aéroport est dans une position parfaite pour capitaliser sur la croissance de l'aviation européenne »*

*Et avec son statut particulier « d'aéroport principal pour la ville de Paris et la France, mais... également (un) double hub pour le trafic de passagers avec Air France / Sky Team et pour le trafic de fret avec FedEx »*

#### 8.1.1.2 Le rayonnement et l'attractivité de la France

Nombre de contributions mettent aussi en avant le caractère particulier de Paris-Charles de Gaulle, « *Paris-Charles de Gaulle est bien plus qu'un aéroport parisien : c'est un symbole* » C'est aussi la première frontière et le premier contact avec la France. « *Ce moment-clé, décisif dans la perception de l'ensemble du séjour, doit refléter l'hospitalité, l'efficacité et l'excellence que la France souhaite incarner à l'échelle mondiale* ».

*« Ce projet est ainsi déterminant pour renforcer l'attractivité de la France, » assurer la place de notre ville, qui est aussi une capitale, dans le monde »*

Et il convient de maintenir « *l'attractivité de la France, à l'international comme pour les départs nationaux* »

### 8.1.1.3 Les enjeux économiques comportent plusieurs aspects :

#### ○ *Enjeu général et les emplois associés*

Plusieurs contributions rappellent l'importance de la contribution de l'aéroport tant à l'économie francilienne que plus généralement française, qu'au secteur aérien et mentionnent ses « *effets d'entraînement et multiplicateur économique* » et son rôle de soutien « *aux secteurs du commerce, du tourisme et de l'industrie logistique* » et que le projet contribuera au « *développement et au rayonnement économique de Paris et sa région et plus largement la France* » « *Ces emplois sont non délocalisables.* » Et certains souhaitent « *Défendre la compétitivité du projet et (lutter contre) la concurrence avec d'autres aéroports* ».

Plusieurs contributions soulignent le rôle majeur de la plateforme dans l'emploi par ses impacts directs, indirects, catalytiques. « *En France, 78 100 personnes sont directement employées dans l'aviation, générant 40 milliards d'euros de production et les bénéfices supplémentaires générés par l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, les dépenses des employés et les activités touristiques, contribuant au total à 138,2 milliards d'euros au PIB et à 1,3 million d'emplois* ».

Aussi, il convient de ne pas « *fragiliser des milliers d'emplois directs et indirects* » et notamment en Ile de France « *la plateforme est l'un des principaux moteurs de l'emploi francilien.* ». « *Des entreprises... représentant tous les secteurs d'activité – logistique, services, innovation, hôtellerie, commerce, événementiel – dépendent structurellement du dynamisme de cette plateforme aéroportuaire. Le maintien de sa compétitivité est synonyme de croissance, d'emploi et de résilience* »

#### ○ *L'activité touristique*

Le projet est important pour « *capter durablement la croissance du tourisme international des marchés lointains, diversifier les clientèles, irriguer de nouveaux territoires et renforcer le modèle touristique français à haute valeur ajoutée* » et « *concourir à maintenir la France comme première destination touristique mondiale* ». Une mention particulière est faite de « *l'organisation et l'accueil d'évènement à vocation internationale. Un domaine qui permet de recevoir des voyageurs à haute valeur ajoutée, un tourisme fortement contributeur, cible du gouvernement* ».

#### ○ *Le commerce extérieur*

« *L'internationalisation des entreprises et notamment des PME et ETI est vitale pour le commerce extérieur, cela implique (une) excellente connectivité* » et il ne faut « *pas affaiblir la place de la France dans les échanges mondiaux* ».

Le trafic cargo « *constitue un levier essentiel pour garantir l'accès des entreprises françaises aux marchés internationaux. Paris-Charles de Gaulle, qui assure à lui seul l'ensemble du fret aérien de la région, joue un rôle stratégique dans le soutien à l'exportation et à la performance économique nationale* ».

### 8.1.1.4 Des enjeux concurrentiels et de souveraineté

La concurrence « *intense* » entre aéroports européens, hubs aux frontières de l'Union européenne est soulignée par plusieurs contributions. En conséquence, « *cette transformation est essentielle pour garantir l'avenir de CDG face à la concurrence internationale intense que se livrent les Hubs mondiaux, en Europe, aux portes de l'Europe et dans le Golfe* ». Il est donc « *Indispensable et urgent d'agrandir les terminaux de CDG qui deviennent presque étroits à l'usage alors que les aéroports concurrents d'Europe et d'ailleurs se développent très rapidement au vu de l'augmentation du trafic aérien.* »

« Pour garantir à long terme la place de la France dans la concurrence aérienne internationale, c'est un élément fort qui garantit la souveraineté de la France à moyen et long terme. » Pour ce qui concerne le fret « Ce projet donnera un avantage différentiel à CDG puisque l'aéroport aura la même capacité de traitement que son principal concurrent Francfort ainsi que Londres Heathrow. CDG aura une capacité supérieure à celle du 3ème aéroport européen »

Mais aussi un « rôle de vitrine d'innovation sociale et technique. »

#### 8.1.1.5 La nature du projet

- Son approche modulaire et phasable

La nature modulaire et phasable est largement saluée, par opposition au projet de terminal 4 (T4) beaucoup plus massif. En effet cette approche est de nature à permettre de « s'adapter aux évolutions du trafic et aux besoins réels sans recourir à des infrastructures excessives. Cette flexibilité permettra de maîtriser les coûts et l'impact environnemental, tout en assurant la performance opérationnelle » et aussi d'adapter « les investissements aux besoins réels du territoire, de réduire les impacts sur l'environnement, et de favoriser une appropriation progressive par les acteurs économiques. » et « d'inscrire le développement de CDG dans une temporalité cohérente avec les projets urbains, de transport et d'innovation ».

Ce dernier point est souligné par certains des acteurs de la plateforme « le développement en plusieurs phases... nous permettra d'adapter de façon soutenable dans le temps notre dispositif ».

Une voix s'élève toutefois pour dire « Halte à des extensions d'extensions... Halte aux rajouts, haltes aux travaux qui suivent aussi "sec" l'inauguration d'un nouveau hall (ce qui prouve que strictement rien n'est anticipé sur le long-terme) »

- Son caractère équilibré et les engagements de décarbonation

Plus globalement, le caractère jugé équilibré du projet est souligné par plusieurs contributeurs. « Il concilie sobriété et croissance, décarbonation et attractivité » « il propose de remettre à niveau Paris et ses infrastructures tout en intégrant ces contraintes environnementales ». « La France doit avoir une politique ambitieuse permettant de concilier compétitivité, croissance, emplois (notamment pour les territoires riverains) et réduction des impacts environnementaux (CO2, bruit). A ce titre, le projet d'ADP permet d'aller dans la bonne voie, notamment en intégrant pleinement les bénéfices de l'intermodalité »

L'engagement dans la décarbonation est aussi très largement souligné y compris en ce qu'il est attendu aussi par certains clients. « Les compagnies de fret express, soumises à une pression croissante pour réduire leur empreinte carbone, peuvent bénéficier de cette transition » ou pour rencontrer les attentes des entreprises soumises au reporting extra-financier (CSRD).

Une contribution fait aussi valoir que « *Cette exemplarité donnera au Grand Paris le pouvoir d'influencer les normes internationales, plutôt que de les subir, et prouvera que l'ambition environnementale peut aller de pair avec la performance économique. Conserver le leadership mondial de Roissy n'est pas un luxe ; c'est la meilleure garantie d'accélérer la décarbonation de l'aviation à l'échelle mondiale.* »

Enfin, les efforts du Groupe ADP menés « *depuis longtemps et de manière croissante en trouvant un équilibre - que d'autres aéroports internationaux ne trouvent pas forcément - entre attractivité économique et préservation de la qualité de vie des riverains* » sont soulignés.

- Des questions sur l'engagement des développements de capacité

La question des modalités de déclenchement des phases de développement est posée par quelques participants.

- Quels seront les déterminants de déclenchement ?
- Certains soulignent le souci « *de réaliser une bonne anticipation de la croissance pour éviter toute surcapacité ou sous capacité aéroportuaire particulièrement dommageable à l'accueil des clientèles et à l'image de la destination* ». Des enjeux économiques sous-tendent aussi ces remarques, une contribution insiste sur « *l'adéquation entre les investissements envisagés et les perspectives réelles de croissance du trafic. Il est essentiel que chaque euro investi réponde à une nécessité identifiée, pour éviter de générer des surcapacités structurelles* ». A l'inverse une autre soutient « *une montée en puissance rapide et progressive des infrastructures, en phase avec la réalité du trafic* ».
- Atout France rappelle les outils qui pourraient être utilisés pour contribuer à l'analyse comme « *le data hub France Tourisme Observation (FTO) que pilote cette structure.* »
- Le niveau de finesse de la modularité est aussi mis en exergue par une contribution « *intérêt aussi dans cette modularité : possibilité de faire des demi-salles d'embarquement* ».
- Pour d'autres cette modularité pourrait s'entendre aussi comme plus de capacité de flexibilité avec « *des infrastructures capables de s'ajuster rapidement aux besoins changeants de la plateforme : variations de flux, travaux, nouveaux usages ...avec des installations temporaires de qualité* ».
- Enfin, une critique est cependant formulée sur « *un phasage "intelligent" (qui) ressemble surtout à une expansion par petites touches, calibrée pour éviter les vagues, mais pas les émissions* »

## 8.1.2 Les arguments hostiles au projet

Au-delà des acteurs proches des milieux environnementalistes et écologistes, le projet est qualifié par certains de « *grand projet inutile et imposé qui recherche uniquement le profit* » ou de « *grand projet nuisible avec un enrobage "greenwashing"* »

Plus spécifiquement, le projet est contesté essentiellement pour deux grands motifs, cités cumulativement par plusieurs contributions. Celles relatives aux impacts locaux sont plus spécifiquement portés par des acteurs locaux, y compris quelques collectivités.

### 8.1.2.1. L'urgence climatique

« *Il faut diminuer VRAIMENT nos émissions de gaz à effet de serre MAINTENANT, c'est une urgence absolue !* »

Les arguments développés portent sur plus précisément sur :

- *Le fait qu'« augmenter le trafic aérien va à l'encontre des engagements de la France et de l'Union européenne en matière de réduction des gaz à effet de serre. Le secteur aérien est l'un des plus polluants et il est illusoire de penser que la "croissance verte" suffira à compenser une telle hausse du trafic ».*
- L'absence de maturité des solutions de décarbonation

La question des évolutions technologiques a été évoquée par des publics qui ont souvent considéré qu'elles ne seraient potentiellement effectives qu'à trop long terme.

« *Le scénario de croissance du trafic aérien est ...inacceptable (534 000 mouvements en 2035 et 592 000 en 2050 contre 460 000 aujourd'hui) compte tenu du manque de maturité des solutions de substitution aux combustibles fossiles pour la motorisation des avions.* »

En se référant « *aux études scientifiques... unanimes* » et notamment aux scénarios de l'ADEME « *la décarbonation du secteur aérien n'est pas possible sans faire décroître le trafic* ». « *Il y a aujourd'hui un consensus dans la communauté scientifique et technique pour dire que ces substitutions seront insuffisantes et très souvent trop tardives pour permettre une quelconque baisse des émissions du secteur. Par exemple, l'utilisation massive d'agro-carburants ou de carburants de synthèse engendrerait des conflits d'usage avec d'autres secteurs en particulier le transport routier. Quant à l'utilisation de l'hydrogène, les difficultés technologiques s'accroissent à mesure que l'on explore la faisabilité de ces solutions.* ».

L'absence de crédibilité des promesses de décarbonation est mentionnée « *malgré les discours sur les « avions verts », les biocarburants ou l'hydrogène, il n'existe à ce jour aucune solution technologique crédible permettant de décarboner massivement l'aérien à court ou moyen terme. C'est une fuite en avant, un mirage technologique destiné à retarder les changements nécessaires* »

- Une analyse qui ne prend pas en compte les effets cumulés : « *atteindre la neutralité carbone en 2050 ne suffit pas. Ce qui compte, ce sont les émissions cumulées, dès maintenant. Si nous ne réduisons pas drastiquement les émissions dans les années qui viennent, nous aurons épuisé notre budget carbone dès 2030.* »

- Au poids excessif du secteur (10,5 %) dans le budget carbone national prévu. « *Le secteur aérien ne doit pas bénéficier d'un privilège à polluer à l'horizon 2050 alors que les autres secteurs émetteurs de gaz à effet de serre doivent faire des efforts considérables pour atteindre la neutralité carbone à cet horizon.* »
- Et à la dimension d'équité associée « *Accorder une telle part à l'aviation, un mode de transport qui bénéficie principalement à une minorité de la population quand il altère les conditions de vie, voire de survie d'une majorité, est hautement discutable. « Au niveau mondial, 1 % des plus riches est responsable de 50 % des émissions du secteur aérien. »*
- Aux impacts non CO2 du transport aérien sur le changement climatique, « *(traînée de condensation, oxydes d'azote à haute altitude, etc.) qui doublent voire triplent l'impact climatique réel des avions ».*
- Au poids carbone du fret indépendamment de l'évolution du trafic aérien « *Doubler le tonnage d'ici 2050, même sans doubler les vols, c'est ... miser sur un modèle logistique ultra-carboné, à rebours des impératifs climatiques »*
- A l'évolution de l'opinion qui conduirait le projet à une impasse « *Sous la pression de la réalité des changements climatiques, il deviendra intolérable pour une part importante de la population mondiale que rien ne soit entrepris pour limiter une activité perçue à juste titre comme non essentielle (en tous les cas moins que celle de survivre !) et les pouvoirs publics seront contraints de prendre des mesures en ce sens*

#### 8.1.2.2 Les nuisances sonores et le niveau du bruit

Un très grand nombre de contributions s'oppose au développement du trafic aérien pour des raisons liées aux impacts environnementaux, et plus particulièrement sonores et sanitaires « *le bruit des avions est permanent, toutes les 2 minutes, malgré le double vitrage. L'impact sur la santé n'est plus à démontrer : troubles cardio-vasculaire, trouble du sommeil, dépression... C'est un problème de santé publique. »*

« *Cette hausse du trafic (sic) aurait des conséquences graves et irréversibles pour les riverains des couloirs aériens, déjà fortement exposés ».* Elles sont défavorables au projet d'extension de l'aéroport et surtout du trafic aérien du fait des nuisances générées. » et demandent l'annulation d'un projet » qui aura « *des conséquences désastreuses sur le climat, la pollution de l'air et les nuisances sonores, donc sur la santé des Franciliens ».*

Les impacts sanitaires liés au bruit, aux « *dégazages aériens... entraînant le rejet de kérosène non brûlé. »*

Ce volet dépasse le seul territoire francilien « *Pour des millions de riverains dans le monde, les avions ne riment pas avec liberté, mais avec insomnie, stress, dépression, troubles cardiaques et qualité de vie dégradée. Le bruit aérien n'est pas anodin : il est une violence quotidienne imposée ».*

Nombre de ces contributions appellent à « *l'annulation du projet de développement de Roissy CDG, la mise en place d'un couvre-feu de 8 heures consécutives, de 22h00 à 6h00, et d'un plafonnement à 440 000 mouvements annuels. Elles demandent à l'Etat de faire respecter la loi et d'assurer son rôle de protection de la population en faisant appliquer cette exigence ».*

D'autres préconisent « 1° Réduction de 5 % par an du trafic aérien au niveau de Roissy Aéroport Paris-Charles de Gaulle (CDG). 2° Suppression des vols intérieurs à la métropole et à destination des villes européennes desservies par des trains à grande vitesse. 3° Interdiction des avions à CDG qui génèrent des nuisances sonores excessives ainsi que ceux qui dépassent un seuil de pollution de l'air présentant un danger pour la santé des riverains et des animaux. »

D'autres participants mettent en exergue que « d'autres aéroports bien plus gros comme celui de Schiphol aux Pays-Bas s'engagent dans un plan de réduction et d'adaptation du trafic. »

Quelques collectivités ont tenu un discours sur la complexité des relations avec ADP en réaffirmant des revendications historiques (ex : couvre-feu aérien, réduction des rotations) ou encore un doute sur la sincérité de la concertation engagée au Bourget en soulignant la persistance d'impacts subis par la commune (nuisances sonores, trafic routier). Tout en mettant en avant des initiatives locales structurantes : comme le projet de forêt urbaine sur 30 hectares de Mitry Mory (puits de carbone). Dans tous les cas les collectivités ont une volonté d'être force de proposition et partenaire du projet de schéma directeur, tout en maintenant une vigilance.

#### 8.1.2.3 Plus globalement aux impacts environnementaux

« Nous soutenons que des mots tels que « compétitivité », « commerce », ne doivent pas servir de prétexte pour justifier des décisions qui mettent en péril notre santé et notre environnement »

« ADP persiste à vouloir « accompagner le développement du trafic » alors que les contraintes écologiques imposeraient a minima de le contenir, si ce n'est de le réduire » « le cœur du projet est incompatible avec les impératifs écologiques et sanitaires de notre époque. un non-sens absolu. »

« Le monde de demain ne peut se construire avec les outils d'hier. L'aérien appartient au XXe siècle, à l'ère du pétrole facile, de la croissance infinie et du déni écologique. Refuser son développement, c'est choisir la responsabilité, l'équité et l'avenir » « il est urgent de doter l'aéroport d'un plan de réduction drastique de son activité pour "répondre aux grands défis de demain ... s'inscrivant dans des enjeux globaux : réduire les émissions de gaz à effet de serre, limiter les nuisances, préserver la biodiversité et favoriser la multimodalité pour des déplacements plus durables. »

Avec là aussi une dimension d'équité « Les populations les plus précaires subissent le bruit, la pollution et paient la facture climatique alors qu'elles ne prennent que peu l'avion »

Certaines contributions font aussi mention du fait que l'offre crée la demande, et que donc l'extension de l'aéroport augmentera forcément le trafic ;

D'autres mentionnent aussi des impacts sur le surtourisme ou l'augmentation du trafic routier.

#### 8.1.2.4 Aux impacts économiques et emploi

Le bénéfice des retombées en termes d'emplois est aussi contesté, en raison d'une part de son *inconstitutionnalité* (on ne saurait sacrifier la santé au nom des emplois), d'autre part de données trompeuses liées à la surévaluation du bénéfice économique en l'absence d'« évaluations objectives des impacts sanitaires... qui grèvent sensiblement cette contribution. »

Par ailleurs, certains estiment que des bénéfices économiques plus pertinents pourraient être tirés d'une mutation et d'une relocalisation des flux touristiques entrants/sortants. Les dépenses des Français à l'étranger représentent autour de 80% des dépenses des étrangers en France (balance des paiements du tourisme). Le solde est positif, mais pour améliorer la balance des paiements, inciter les touristes français à privilégier leur propre pays pour leurs vacances est un moyen beaucoup plus écologique que de multiplier les vols internationaux ».

Quelques contributions se centrent sur l'augmentation du fret qu'« n'existe que grâce à la fast fashion et Amazon Prime ». « C'est un contresens complet d'affirmer vouloir « optimiser les activités de fret » (donc plus d'avions inutiles), et lutter contre le réchauffement climatique. Ce qu'il faut c'est « limiter les activités de fret » « Le fret est présenté comme indispensable à l'économie nationale, mais à quel prix environnemental ? »

### 8.1.3 une opportunité sous réserve forte

Des contributions se disent cependant favorables au projet, sous réserve d'un certain nombre de conditions :

- *Le plafonnement à 440 000 vols/an*
- *L'interdiction des vols de nuit (22h-6h)*
- *Le retrait des avions bruyants dès maintenant*
- *La prise en compte des impacts en termes de transports terrestres : impliquer dès maintenant les services de l'Etat, de la Région, IDFM, et le département pour étudier et programmer les aménagements indispensables.*

Quelques observations, en nombre extrêmement plus limité, critiquent à l'inverse « le manque d'ambition du projet (qui) permettra difficilement de concurrencer d'autres aéroports qui bâtissent réellement l'avenir ».

## 8.2 La réduction des nuisances sonores

Ce sujet est revenu de manière récurrente.

*« ADP doit ériger la lutte contre les nuisances aériennes comme son objectif prioritaire. Pas de concertation possible sans un engagement d'ADP à faire pression auprès des compagnies aériennes à réduire les nuisances sonores en obligeant les avions à amorcer leur descente plus proche des pistes (en particulier la nuit) et réduire la pollution aux particules dans l'atmosphère. Les constructeurs auto l'ont bien fait ! »*

La réduction des nuisances sonores constitue une exigence majeure, portée par tous les participants. Le ressenti des nuisances et certaines mesures de bruit notamment pendant la concertation, la période de chaleur ont suscité une exaspération de certains riverains alors que d'autres sont résignés et conscients que l'aéroport permet le développement de leur territoire et offre des emplois.

La question des techniques et procédures visant à diminuer les impacts a émaillé l'ensemble de la concertation : le couvre-feu, des restrictions de vols de nuit des avions de fret, des mesures d'exploitation aéronautiques (trajectoires, hauteurs, atterrissage en descente continue systématique...), innovations, nouveaux avions moins bruyants...

Plusieurs parties prenantes ont repris les recommandations de l'OMS et souhaitent que soient appliqués les règles de prévention sur la durée du sommeil qui ne correspondent pas aux normes en vigueur actuellement et qui pourraient être l'objet d'évolution dans les décisions qui suivront l'étude d'impact selon l'approche équilibrée toujours en cours d'instruction par le préfet coordinateur du Val-d'Oise.

Certaines collectivités et de citoyens ont indiqué vouloir de véritables compensations : isolement acoustique renforcé, urbanisme de reconquête, équipements publics adaptés jusqu'à l'étude d'un fonds de réparation environnemental et social.

Les exigences sont claires et partagées : l'Etat doit être exemplaire et diligent sur les mesures réglementaires ou spécifiques d'accompagnement du territoire, avec :

- L'indemnisation à hauteur de 100 % des travaux nécessaires pour minimiser le préjudice subi, pour les acquisitions réalisées,
- L'intégration dans le dispositif de communes hors du plan de gêne sonore (PGS) mais concernées par les nuisances.

Plusieurs contributeurs ont fait état d'une aggravation des nuisances sonores notamment à l'ouest de la plateforme, certains l'attribuant à une évolution des trajectoires, d'autres à leur non-respect.

Par ailleurs, la concertation a été l'occasion pour les riverains de proximité du futur CDG Express de faire connaître leur inquiétude quant au niveau de bruit que va entraîner cette liaison qui sera à forte vitesse et de demander des mesures de protection (mur anti bruit...)

### 8.3 Les alternatives au projet

Quelques contributions proposent des alternatives au projet de nature assez hétérogènes voire contradictoires

#### 8.3.1 Reporter des vols sur d'autres aéroports

*Le recours à l'aéroport de Vatry « à 120 km de CDG et sous employé pour délester le fret voire le transport de passagers » voire celui de Beauvais ou encore « privilégier le développement de l'activité passager (entre 5h et 1h du matin) plutôt que le Fret 24/24, le fret (hors fret dans la soute des avions pax) peut être développé sur un aéroport plus éloigné ...et en développant une ligne de chemin de fer... vers CDG»*

#### 8.3.2 Contenir la hausse du trafic en particulier au niveau des vols court courriers

##### en France

*Il faut compenser l'ouverture de nouvelles liaisons ou nouveaux créneaux vers des liaisons existantes par de l'optimisation, de la fermeture de liaisons notamment domestiques ou même avec le Benelux ou plus systématiquement « supprimer des vols navettes entre aéroports de la métropole, facilement remplaçables par le train » ou dans la même logique de « ne plus accepter les vols intérieurs qui ont une alternative de moins de 4h en train pour joindre centre-ville à centre-ville (et non aéroport à aéroport) ou pour d'autres « pour des trajets ferrés de moins de 3h ».*

### en Europe

*La majorité des touristes étrangers en France en 2024 vient d'Europe, représentant près de 80 % des visiteurs, venant essentiellement des pays frontaliers... pour qui l'usage de l'avion est une aberration climaticide. La priorité est d'améliorer l'offre ferroviaire internationale, de mettre en place une tarification attractive et des passes européens, de mettre en valeur les trains de nuit et le slow tourisme. »*

### Plus généralement

*Une autre voie proposée est de « Restreindre l'offre de vols en business et première qui ne permettent pas un remplissage optimal des avions au profit de places économiques » ou « interdire le décollage si l'avion n'a pas un taux de remplissage minimum ? Et d'inciter ainsi à la mutualisation des moyens et au « co-avionage » pour un meilleur remplissage et une diminution de l'empreinte carbone de chaque passager »*

L'exigence d'une régulation forte, voire contraignante, du trafic aérien, via des mesures tarifaires ou fiscales (par l'Etat – la taxation du kérosène) a été soulevé à plusieurs reprises.

## 8.3.3 Maintenir la croissance

Renoncer à l'approche modulaire au bénéfice d'un projet d'ampleur

*« Une évolution pseudo modulaire qui a montré ses limites avec les 4 terminaux du T2 qui sont des usines à gaz, comme la fusion de 3 satellites au T1 et la succession de halls tous aussi plus mal pratiques les uns que les autres et générateurs de parcours injouables, de ruptures de charge, d'inconfort... être ambitieux avec une réelle rupture de cette politique qui a long terme est beaucoup plus coûteuse qu'on ne le pense (les aéroports sont non-stop en travaux) ».*

Ou encore

*« Remplacer les avions par des dirigeables modernes. ».*

## 8.4 La concertation préalable

### 8.4.1 La concertation en général

Plusieurs contributeurs saluent la concertation *« exemplaire menée par ADP, dont la richesse des échanges et l'écoute des parties prenantes constituent un socle solide pour la réussite collective de cette vision stratégique ».* *« L'initiative du Groupe ADP de partager ses plans de développement à long terme dans le cadre d'une consultation publique afin de s'assurer que toutes les parties prenantes ont la visibilité nécessaire sur les plans. Cette consultation publique donne l'opportunité à une variété de parties prenantes de donner leur avis sur le développement futur »*

Une collectivité a pris une délibération *« encourageant les habitants à participer ».*

Un cahier d'acteur indique toutefois que « *Le Groupe ADP a estimé ainsi faire de cette concertation préalable un levier d'approfondissement du dialogue avec ses voisins et parties prenantes. La participation active du maître d'ouvrage, de certaines collectivités, des entreprises du secteur aéroportuaire a cependant été privilégiée de manière outrancière, laissant de côté des acteurs considérés comme « passifs » du projet ; tels les riverains et les associations* ».

#### 8.4.2 Les modalités de la concertation

Les observations formulées sur les modalités de la concertation et notamment l'insuffisance du nombre de rencontres sur des territoires concernés par les nuisances sonores ont été retracées supra.

Des contributions se sont élevées contre le fait « *qu'aucun des 5 axes proposés ne concerne les externalités négatives de l'augmentation prévue de l'activité de l'aéroport (augmentation du nombre de passagers et surtout augmentation du nombre de mouvements d'avions), en particulier les nuisances aériennes - pollution sonore et pollution de l'air- et leurs impacts néfastes sur la santé humaine* ». « *Je demande que cet axe soit rajouté dans la liste proposée sur le site internet, et qu'il figure sur le document distribué à 1 million d'exemplaires par ADP dans 800 communes* »

Une remarque de même nature a été formulée sur la place laissée à la libre expression sur le coupon T par rapport à ces 5 axes. Les garantes qui étaient interpellées sur ce point ont rappelé tant qu'il y avait bien un espace d'expression libre et que par ailleurs, de nombreux autres dispositifs de participation écrite ou orale étaient disponibles

#### 8.4.3 Les éléments d'information

##### En général :

Une ONG a réagi sur le caractère trop communicant de l'information sur le projet et la concertation estimant qu'ils masquaient trop une des finalités à savoir l'augmentation du trafic.

Cette remarque rejoint une des observations des garantes durant la phase de préparation. Elles soulignent que ce point a été levé durant les échanges, que la dimension capacitaire n'y a pas été masquée et qu'elle a été bien comprise des participants, ce que montrent les observations formulées sur l'opportunité du projet notamment.

D'autres contributions ont porté un jugement négatif sur les formulations utilisées « *Il faut arrêter avec votre charabia de technocrate option marketing. Les gens normaux ne comprennent pas votre vocabulaire inutile. On s'en fiche des hubs phasés avec sobriété proche de nos besoins* » ou sur le questionnaire du coupon T « *technocratique sans intérêt avec thématique trop vague voire incompréhensible* » ou sur l'utilisation « *du terme euphémisant (des) nuisances sonores* »

##### Sur le dossier et sa synthèse

Des observations ont été formulées par des parties prenantes sur :

- Une minimisation de la contribution du secteur au changement climatique

Dire que « *le secteur aérien national représente à peine 4 % de l'ensemble des émissions du secteur des transports* » (p31 du dossier de concertation), est une tentative de minimisation compte tenu du fait que le transport est le principal poste d'émission de GES en France. Une

*vision plus globale de la contribution de l'aviation aux changements climatiques serait d'écrire par exemple que l'aviation est un gros pollueur. Au niveau mondial, l'industrie génère environ un milliard de tonnes de dioxyde de carbone par an* ». Les garantes soulignent que ces données figurent en revanche dans les autres parties du dossier consacrées aux impacts, elles avaient souhaité pour leur part la mise en cohérence de l'information sur les pages mentionnées avec celles figurant dans les autres.

Une ONG a réagi sur le caractère trop communicant des éléments sur le projet et la concertation estimant qu'ils masquaient trop une des finalités à savoir l'augmentation du trafic. Cette remarque rejoint une des observations des garantes durant la phase de préparation. Elle souligne que ce point a été levé durant les échanges.

- L'absence de données chiffrées sur les émissions de carbone dans le dossier de synthèse avec mention des seuls objectifs et évolutions prévus. Cette observation a été transmise aux garantes par les Amis de la terre. Elles ont répondu que l'enjeu de la décarbonation était largement mis en exergue dans la synthèse et ses grands titres et que les données sur les évolutions éclairaient les lecteurs.
- Le « *manque de la mention des effets non CO<sub>2</sub> sur le climat.* » Les garantes rappellent qu'ils sont mentionnés en page 141.
- L'absence de « *scénario alternatif permettant de répondre aux impératifs de sobriété climatique et de préservation de la santé publique* »

L'absence de mention des enjeux sanitaires « *vous n'abordez pas la question de la santé des riverains* » et « *des particules ultrafines des particules analysées et vous le justifiez par l'inexistence de modèle... où est le principe de précaution* », « *on n'a pas le droit d'ignorer le catalogue de publications médicales, françaises ou étrangères, qui démontrent la nocivité de l'activité aéroportuaire sur la santé publique.* »

- Le calcul des impacts du bruit futur « *sur la population de 2018 alors que le SDRIF-e impose un accroissement de population dans de nombreuses communes, y compris celles concernées par le PEB* » et les modalités de calcul de l'impact basé sur des « *expositions au-dessus de 55 dB(A) pour la forte gêne et au-dessus de 50 dB(A) pour les forts troubles du sommeil* ». <sup>2</sup>
- Le mode de calcul de l'impact du bruit qui « *devrait également contenir des évaluations du nombre de populations exposées par plages de niveaux sonores, a minima pour les secteurs au sein desquels les niveaux de bruit aérien excèdent les recommandations de l'OMS, soit 45 dB(A) en Lden et 40 dB(A) en Ln...., l'impact des projections 2035 et 2050 en comparaison avec la situation de référence, à la fois pour les indicateurs Lday, Levening, Lnight et Lden mais aussi pour les distributions du nombre de survols selon leur niveau LAmx le jour et la nuit comme indiqué dans la recommandation précédente... et, la composition précise du trafic aérien par type d'avion (selon son code OACI et ses caractéristiques acoustiques précises en termes de niveaux de certification et de marge cumulée), par périodes (idéalement par heure et a minima pour les périodes jour, soir, nuit et cœur de nuit) ainsi que pour chaque configuration de survol (tous mouvements confondus, décollages et atterrissages).*

---

<sup>2</sup> Nota des garantes : ces niveaux correspondent à ceux de la réglementation française

- Le nombre d'emplois  
L'ADVOCNAR, dans une lettre aux garantes, s'est étonnée des chiffres sur l'emploi et plus spécifiquement ceux concernant les emplois indirects figurant dans la page 19 du dossier. Les garantes ont apporté une réponse à cette question, liée à une formulation maladroite mais assez largement corrigée dans les autres pages du dossier.
- L'absence « *d'étude de possibilité de report modal du fret aérien transporté par camion par du fret ferroviaire* »
- Des éléments d'analyse d'impact pas « *assez homogènes (évolution en pourcentage ou valeur absolue)* » ou un manque de « *tableaux de synthèse* »
- L'absence d'analyse *d'impact sur le sud Oise*

## 8.5 Le dialogue et la concertation pour la suite du projet

### 8.5.1 en général

De nombreuses contributions émanant tant de la communauté aéroportuaire que des collectivités ou des associations manifestent un souhait très vif pour une poursuite du dialogue dans la suite du projet et en soulignent l'intérêt et la nécessité.

*« La réussite du projet passera aussi par un dialogue continu avec les acteurs économiques, et un ancrage territorial fort ». « Le projet « CDG & Vous » ouvre une opportunité précieuse : celle de repenser collectivement l'avenir de la plateforme dans une logique de performance globale — opérationnelle, environnementale et territoriale. »*

*« La démocratie participative ne peut pas se limiter à une concertation ponctuelle. Sur un projet aussi structurant que CDG 2035/2050, elle doit être continue, territorialisée, et exigeante. Trop souvent, les habitants des villes populaires comme Garges-lès-Gonesse sont consultés tardivement, sur des sujets techniques, sans réel pouvoir d'influence. Le risque, c'est la défiance. Il faut inverser la logique : écouter en amont, construire avec, et rendre compte des décisions prises. Cela passe par des outils pérennes de dialogue (comités locaux, bilans publics réguliers, plateformes citoyennes), mais aussi par un travail de pédagogie. Car autour de l'aérien, les peurs, fantasmes et fausses informations prolifèrent. Lutter contre la désinformation, c'est aussi garantir un débat démocratique éclairé. La Ville de Garges appelle à une gouvernance intégrant les élus de territoire, les associations représentatives et les personnalités qualifiées. »*

*Le projet est une opportunité stratégique, à condition qu'elle s'accompagne d'un dialogue renforcé avec les opérateurs de terrain. ». « Pour réussir, cette dynamique doit reposer sur une logique collective ». « Nous partageons pleinement les ambitions environnementales du projet. Pour être efficace, la transition doit inclure l'ensemble des acteurs. »*

## 8.5.2 Avec des propositions plus précises

### 8.5.2.1 avec les parties prenantes

#### Avec les acteurs locaux

« Il est nécessaire d'écouter les acteurs qui font le territoire pour analyser la mise place de nouvelles mesures limitant l'impact des nuisances générées par le trafic aérien ».

#### Avec les compagnies aériennes

« Nous voudrions souligner la nécessité d'une consultation permanente avec les compagnies aériennes pour assurer l'alignement des plans de développement à long terme avec les exigences des compagnies aériennes. Pour certaines « Cette consultation future devra également couvrir des aspects tels que le coût, les exigences opérationnelles, le phasage spécifique du développement ainsi que la qualité et le niveau de service », « s'assurer que le coût des solutions « reste abordable et ne génère pas d'augmentation excessive des coûts d'exploitation à CDG » ou plus « Tous les projets devraient faire l'objet d'une consultation sur la base d'une analyse de rentabilité qui tienne compte non seulement des aspects financiers, mais aussi des considérations environnementales et opérationnelles. »

#### Avec les prestataires

Intégrer les prestataires dans les boucles d'innovation par exemple sur les technologies de sécurisation du fret.

#### Avec les salariés

« Pour recueillir leur adhésion »

### 8.5.2.2 Autour notamment de certains sujets

#### La décarbonation

« Nous proposons la mise en place d'une « Université d'été » multi-acteurs dédiée à la décarbonation, avec des ateliers collaboratifs, des partages de bonnes pratiques, et des travaux autour de scénarios concrets. Ces outils partagés favoriseraient l'appropriation par les équipes et la réduction coordonnée de l'empreinte carbone sur l'ensemble de la plateforme ».

#### Les solutions énergétiques

« Le développement d'un hub bas carbone implique un dialogue actif avec l'ensemble des parties prenantes pour créer des solutions énergétiques viables et mutualisées ».

#### L'emploi et des ressources humaines

« Une gouvernance partagée de l'emploi local, rassemblant entreprises, collectivités, acteurs de l'insertion, associations et habitants. Cette gouvernance doit s'appuyer sur des outils numériques innovants, comme la plateforme [www.aerowork.fr](http://www.aerowork.fr) »

#### La sécurité

Pour « un haut niveau de sécurité, il est indispensable d'associer en amont les entreprises de sûreté aux réflexions d'aménagement. Cette anticipation permet une meilleure adéquation entre la conception des espaces et les exigences opérationnelles (contrôle, filtrage, coordination interservices) ».

## Pour les choix d'aménagement

« Impliquer les salariés via des concertations locales sur les espaces d'accueil. » ou aussi les utilisateurs réguliers.

### 8.5.2.3 En termes de méthode

Appel à la création d'un « Conseil opérationnel CDG2035/2050..., réunissant ADP, prestataires, partenaires publics, représentants des salariés et experts métier ». Ce Conseil pourrait s'organiser autour de réunions trimestrielles thématiques : accessibilité, sécurité, climat social, innovation technologique. Il serait également force de proposition pour améliorer les flux passagers ou réduire les zones d'attente critiques. Cette gouvernance favoriserait l'innovation continue et la stabilité du système.»

« Le projet gagnerait à intégrer pleinement les opérateurs de terrain... dans la gouvernance de la transition » par la participation aux comités techniques et prospectifs

### En co construisant :

« Une logique de co-construction et d'unité de l'éco système aéroportuaire dans tous les chantiers à venir « co-construction des scénarios d'adaptation opérationnelle. »

### En s'appuyant sur des retours d'expériences :

« Intégration des retours d'expériences des agents de piste et d'escale. » et pour la sureté des « simulations opérationnelles sur plans, dès la phase de conception afin d'identifier les points de friction, les angles morts de surveillance, ou encore les impacts sur les temps de traitement des passagers. Ces retours d'expérience nourriront une approche plus itérative et plus robuste du projet. »

### En collaboration dynamique :

« Le lancement de challenges inter-sociétés afin de stimuler, motiver les différents acteurs de la plateforme ».

Par ailleurs, une question a été posée sur la concertation post 2035 « un prolongement est-il prévu ? Envisagez-vous un retour d'expérience, accompagné d'éventuelles améliorations, ajustements ou réorientations du projet ? »

## 8.5.3 Suivi et transparence sur les données

« Une plateforme de suivi partagée permettrait d'animer une dynamique collective et de valoriser les engagements des acteurs, tout en garantissant transparence et amélioration continue ».

« Nous appelons à ce que la transparence sur ces données soit renforcée, en associant les représentants du territoire à leur suivi, à travers une gouvernance environnementale partagée ».

Dans la même logique, il est proposé la création d'« un observatoire indépendant "CDG & Territoires", réunissant ADP, collectivités, entreprises et riverains, pour suivre ensemble les impacts économiques, sociaux et environnementaux du développement de CDG ».

## 8.6 La mobilité

Les enjeux de mobilité sont largement abordés par les contributions avec des visions relativement consensuelles. Elles s'articulent autour de deux grands axes : la substitution du train à l'avion et le lien fer/air, les accès à la plateforme en particulier pour les salariés.

Plusieurs contributions soulignent l'importance d'une « réflexion globale et intégrée » et de la coordination entre les actes concernés « impliquer dès maintenant les services de l'Etat, de la Région, IDFM, et le département pour étudier et programmer les aménagements indispensables » et appellent à « une meilleure coordination entre les collectivités et les acteurs économiques, notamment les chambres de commerce et d'industrie et les communes » et une propose la « création d'un forum de la mobilité permanent intégrant toutes les parties prenantes concernées de la plate-forme. »

L'élaboration de plans de mise en œuvre sur 5 ans comportant la définition d'objectifs intermédiaires ainsi qu'un suivi participatif et adaptatif est aussi proposé.

Des modalités contractuelles sont aussi suggérées comme le « contrat opérationnel de mobilité des Hauts de France » ou « la possibilité d'établir des contrats entre l'aéroport et les collectivités locales » pour optimiser les approches et « minimiser les coûts économiques et environnementaux ».

### 8.6.1 Le développement de l'intermodalité, notamment fer-air, pour les longues distances

#### 8.6.1.1 La complémentarité fer-air

- Sa pertinence

La montée en puissance de la complémentarité fer/air est assez généralement saluée.

Plusieurs bénéfices sont cités :

« L'ambition du Groupe ADP de faire de la plateforme aéroportuaire un grand hub intermodal pourra se révéler particulièrement utile, en permettant des connexions avion-train bien plus régulières ». « Un pôle intermodal connecté à la gare TGV-RER est indispensable pour absorber la demande long-courrier ».

C'est « un atout pour la plateforme. »

En facilitant les connexions vers les destinations littorales, montagnardes, rurales ou patrimoniales, cette gare augmentée participera à diversifier les séjours et à désaturer les sites surexposés. ». L'aéroport « n'est donc plus un « simple « terminus parisien » . « Cette logique favorise l'essor des itinérances bas carbone (train + vélo, train + TER) ».

« Grâce aux connexions multimodales et à l'approche énergétique bas carbone du projet, les organisateurs verront les émissions « carbone » de leurs participants internationaux diminuer et pourront afficher de meilleures performances dans ce domaine, ce qui répondra aux exigences CSRD de leurs entreprises ».

Quelques avis sont cependant négatifs, soulignant que « cette gare semble surtout conçue pour accélérer la croissance du trafic aérien ».

- *Ses conditions de succès*

Plusieurs suggestions sont formulées pour assurer le succès du développement de l'usage du train et du mode fer/air.

Elles portent sur :

- Les correspondances :
  - Leur programmation avec une bonne synchronisation des horaires
  - Leur garantie : *Il conviendra de veiller à la fiabilité de ces liaisons terrestres (p. ex. plan de secours en cas de retard de train affectant des correspondances) afin de ne pas compromettre la ponctualité des vols »* et d'avoir une garantie *« de pouvoir embarquer sur le vol suivant sans frais »* et de *« mettre en place une gestion automatiques des correspondances. »*
- La fluidité du dispositif de contrôle : *« faciliter les correspondances AIR-FER au niveau DPAF lors d'une arrivée internationale pour éviter de faire rater ce nouveau type de correspondance aux passagers. »*
- Le prix du train, il est évoqué *parmi les freins. « La priorité est d'améliorer l'offre ferroviaire internationale, de mettre en place une tarification attractive et des pass européens, de mettre en valeur les trains de nuit et le slow tourisme »* et une offre *« intégrée de billet train/avion*  
La gestion des bagages *« Où déposer ses bagages ? Où les récupérer ? Comment déplacer des bagages sur des grandes distances ? »* avec comme solutions évoquées : *« une continuité des chariots »* ou mieux *« un service de pré enregistrement directement à la gare*
- L'amélioration de la gare TGV pour rendre l'attente plus confortable et sécurisée
- *La question du fret*

L'absence de proposition similaire pour le fret est regrettée.

*« A aucun moment le développement du fret ferroviaire combiné au fret aérien n'est évoqué dans le dossier de concertation. Or, ce serait une alternative au fret aérien transporté par camions et avions court et moyen-courrier. »* Des propositions sont formulées pour y remédier. Notamment la relance du *« projet CAREX qui envisageait d'utiliser les voies de la ligne LGV pour du fret ferroviaire et devait desservir différentes capitales européennes et aéroports français »* ou le développement *« de la connexion du fret ferroviaire conteneurisé de CDG en connectant les trains de fret à grande vitesse avec toute la France et l'Europe ».*

#### 8.6.1.2 L'inter modalité bus/air

Ce type d'intermodalité a été également abordé notamment sous l'angle de ses conditions de bonne mise en œuvre

*« Ce qui nous inquiète, c'est le retard à cause du trafic. Le bus, c'est soumis aux embouteillages, et c'est stressant quand on a un avion à prendre. On ne maîtrise pas le trafic. C'est encore plus incertain que la voiture. Ce qu'on attendrait, du coup, ce serait une voie réservée pour les bus, pour sécuriser un minimum le temps de trajet.*

### 8.6.1.3 Les conditions de succès de l'intermodalité

- Une billettique intermodale

*La mise en place de parcours voyageurs simplifiés, via des dispositifs de billettique intermodale performante, et « la facilité d'achat de billet » alors que l'« achat de ticket (n'est) pas clair et long pour ceux qui doivent acheter à l'aéroport »*

- Une signalétique de qualité

*« il faut qu'on sache où aller, » » une signalétique multilingue claire » et cohérente sur l'ensemble des modes de transport », l'amélioration de la signalétique à la gare TGV pour se diriger vers les terminaux est aussi relevée.*

- Une information efficace

*« Une information voyageurs centralisée en temps réel », la mise à disposition des « informations de mobilité : horaires, parkings disponibles, modes de transport adaptés selon l'heure et la destination, options de réservation, alternatives durables. Une application unique, pensée à la fois pour les passagers et les salariés, permettrait à chacun de faire des choix de déplacements simples, pratiques et efficaces... Cet outil pourrait indiquer les temps de trajet estimés, les coûts éventuels, les contraintes (réservation, contrôle, horaires). Et visibles dans les différents points d'arrivée comme la gare avec « les infos sur les vols dès qu'on arrive en gare. »*

*« Créer un guichet d'orientation intermodal physique et numérique, multilingue, avec des agents formés à l'accueil des publics vulnérables »*

- Des gares de qualité

*La refonte totale de la gare TGV et de ses flux avec des escalators (qui marchent) et des ascenseurs et de places assises pour l'attente, un personnel qui parle anglais.*

*Mais aussi gare routière « qui présente une qualité de service décrite par les salariés de la plateforme » avec une question sur « la capacité actuelle de la gare routière de Roissy-pôle à pouvoir accueillir l'ensemble des nouvelles lignes de bus évoquées par le dossier de concertation compte tenu de sa saturation ». Il en résulte par exemple la demande que « sa capacité d'accueil soit étudiée afin d'opérer un choix, à terme, entre optimisation et segmentation »*

- *Davantage de commerces utiles à tous dans les zones d'attentes (comme à CPH, LHR, OSL...) y compris au niveau de la gare SNCF. Et de restauration à prix accessible et pour tous les publics (enfants)*
- *Et des services : connexions Wi-Fi, prises électriques, espace pour le travail, bagageries, espaces douche, espaces pour les enfants*
- *Et pour les arrivées en voiture*

*Bornes de recharge pour les véhicules électriques, espace pour les covoitureurs avec en revanche des avis divergents pour la tarification des parkings, trop onéreuse pour certains, devant être majorée pour d'autres pour pouvoir atteindre les objectifs de report modal en les accompagnant d' « une réduction du nombre de places et des périodes d'utilisation ».*

## 8.6.2 L'accès à la plateforme pour les salariés, les passagers et le public

La question de la desserte de proximité et d'un accès rapide à la plateforme de Roissy Charles de Gaulle reste un enjeu soulevé régulièrement pendant toute la concertation.

Les exigences convergent : il faut améliorer la desserte de la zone aéroportuaire, avec des attentes très fortes qui s'expriment par rapport aux usagers de l'aéroport (fluidification et optimisation du parcours du client), aux salariés de la plateforme et aux riverains, aux entreprises basées dans le secteur de l'aéroport ; avec une attente de multi modalité

Cette question est abordée par de nombreuses contributions émanant des acteurs de la plateforme, des collectivités et du public en général avec une forte attente.

*« Le développement d'infrastructures favorables aux mobilité durables : pistes cyclables, parkings vélos sécurisés, navettes propres »* est globalement salué et attendu car le *« transport collectif autour de l'aéroport ne répond pas aux attentes. Les itinéraires sont trop longs, les fréquences ont été réduites depuis la mise en concurrence des réseaux de bus par Île-de-France Mobilités, » « Aujourd'hui c'est trop complexe, irrégulier et peu accueillant (sécurité par exemple) et souvent éloignés des terminaux »*.

Par ailleurs, des acteurs rappellent que *« Le temps, pour les visiteurs et exposants professionnels doit être rentabilisé, et la facilité d'accès constitue ainsi l'un des critères décisifs de choix d'une destination, où chaque minute compte et où les flux de visiteurs sont massifs »*

### 8.6.2.1 Le développement ou le maintien de liaisons

Plusieurs suggestions de développement sont formulées :

- Au niveau des pistes cyclables *« des liaisons douces... raccordées aux gares routières et aux gares SNCF/RER des environs. On pourrait aussi imaginer une continuité avec une liaison avec les Parcs et le canal de l'Ourcq »* et qui *« ne débouchent pas sur des routes dangereuses »*. Ces projets devraient être *« cohérents avec les projets portés par les collectivités »*. Pour leur bonne utilisation, notamment par les salariés, il est proposé d'ajouter *« des services connexes comme le stationnement sécurisé, l'installation de douches, la réservation de places de stationnement et les bornes de recharge »*. L'offre pourrait être complétée par la *« création d'une maison du vélo »*. Il est rappelé par un contributeur que *« la réussite du report modal réside en la qualité des continuités cyclables et la sécurisation des itinéraires. Une contribution critique toutefois ce type de développement car anecdotique au regard de la décarbonation.*
- Au niveau des nouvelles lignes, la création de la ligne 19 est citée à plusieurs reprises, mais d'autres dessertes plus spécifiques sont aussi mentionnées (liaison entre les lignes K/D/B) ou la modernisation du barreau Massy-Valenton, le désenclavement de la région de Meaux, comme de nouveaux arrêts ainsi que les trajets de certaines lignes qui laissent des communes éloignées en temps, *« il ne faudra que 20 minutes depuis Paris... la ligne 17 mettra 35 minutes depuis La Défense... mais un habitant de Tremblay continuera à mettre 45 minutes. C'est une situation incompréhensible »* ou le manque de desserte en transports collectifs de la zone cargo/Air France industrie, pour éviter d'avoir à passer par Paris pour rejoindre l'aéroport. Suggestion est faite de *« navettes de rabattement vers des gares routières, plutôt que des dessertes directes par ligne de bus »* et de la *« restructuration du réseau de bus »* ou le *« développement des lignes de Car express portées par IDFM »*.

- La question du maintien de lignes de bus est soulevée avec l'arrivée de nouvelles connexions ferrées (bus Creil-Senlis-Roissy par exemple)
- Au niveau des cheminements piétonniers, ils sont parfois inexistantes alors que le dernier kilomètre reste souvent à pied, même avec les pistes cyclables, mention particulière est faite de certaines zones (zone hôtelière, Filéo)

#### 8.6.2.2 La mise à niveau de la gare routière

Elle est considérée « *comme la grande oubliée des réflexions actuelles* ». Alors que le bus est un mode de transport quotidien pour les habitants du territoire et que Roissy manque de place pour les accueillir. (cf aussi supra)

#### 8.6.2.3 Les conditions tarifaires

« *Nous voulons pointer du doigt le tarif exorbitant pratiqué par Île-de-France Mobilités et une complication inouïe du système pour acheter les billets. (Navigo Easy, on ne peut pas mettre à la fois des billets de métro et un ticket pour l'aéroport ni plusieurs billets pour une famille), les billets de Roissy bus et train pour l'aéroport ne sont pas compatibles* »

La difficulté à acheter des billets (bornes, mode d'achat) a été aussi plusieurs fois évoquée.

8.6.2.4 *L'information et la signalétique* avec des attentes fortes et de même nature que pour la mobilité longue distance et qui portent aussi sur les voies d'accès et les parkings

#### 8.6.2.5 L'intermodalité avec la voiture

En apportant une offre pour rejoindre les dispositifs de transports collectifs (parkings relais) en favorisant et faisant mieux connaître le co-voiturage, y compris pour le retour et avec des solutions de secours, ou l'auto partage (mise à disposition de voitures électriques).

Le prix élevé des parkings fait aussi l'objet d'observations.

Favoriser la mobilité électrique est aussi attendu avec plus de bornes de recharge et une amélioration de l'accès à ces dernières.

« Taxis volants » Une question est posée pour savoir si « *un site spécifique (est envisagé) pour accueillir les taxis volants faisant la liaison CDG- PARIS ?* ».

#### 8.6.2.6 Pour les salariés et les utilisateurs du quotidien

Beaucoup de participants ont indiqué que la qualité des mobilités quotidiennes devient un levier de légitimité pour ADP : un projet aéroportuaire acceptable est un projet qui améliore la vie quotidienne du territoire, pas seulement les flux aériens. Les ateliers sur la mobilité du quotidien et les contributions ont révélé un décalage structurel entre les ambitions de modernisation de la plateforme CDG et la réalité vécue par les habitants et salariés.

L'accessibilité de la plateforme, pour les salariés, est ainsi revenue de manière régulière étant souligné que « *(cette dernière) y compris ceux en situation de handicap, doit être pleinement intégrée aux plans de circulation* ». « *L'analyse semble s'être focalisée sur les flux de*

*voyageurs, alors même que les salariés sont au cœur du fonctionnement quotidien de la plateforme. Il est indispensable de mieux prendre en compte leurs besoins dans les futurs plans d'action ». Il est nécessaire que l'offre de transport en commun à destination des salariés soit renforcée avec une offre adaptée en termes d'horaires, de fréquence et de temps de trajet ».*

Différentes contributions soulignent les projets de transport en commun qui vont permettre le report modal des salariés, mais il est souligné qu'il faut « *aussi garantir un maillage territorial accessible, régulier, et résilient* ».

- L'offre de transport en commun ou de mobilité active

Pour autant, des contributions soulignent que « *l'offre en transport en commun (bus, RER) ne paraît pas suffisante et adaptée pour infléchir la tendance des salariés à recourir à leur véhicule personnel pour se rendre sur leur lieu de travail.* » et « *qu'il est donc nécessaire que l'offre en transport en commun qui semble bénéficier principalement aux passagers au vu des projections faites à horizon 2035 (58%) et 2050 (60%) soit renforcée à destination des salariés* ».

Par exemple avec « *une offre TGV entre Marne-la-vallée et Roissy, à tarif compétitif, quitte à ce que ce soit sans place assise (10 mn seulement), pour relier ces 2 gros pôles. Beaucoup d'employés habitent autour de Marne-la-vallée* ».

L'attente d'une meilleure desserte de la zone cargo qui représente un nombre important d'emploi se manifeste également.

- Le problème des horaires de travail des salariés

« *Il est indispensable que le projet intègre une attention particulière aux horaires décalés, week-ends et jours fériés* ». « *Ce projet doit être prioritaire pour permettre aux populations riveraines d'accéder aux emplois générés.* » et aussi parce que « *plus de trois jeunes sur quatre (76 %) ont déjà renoncé à un emploi ou une formation en raison de difficultés de mobilité* ».

Des propositions sont formulées sur ce terrain : augmentation de la fréquence et de l'offre bus de nuit, (depuis l'ouest du Val-d'Oise et le nord de l'Oise) implantation de « *navettes intra plateforme, électriques, à haute fréquence circulant aussi la nuit* », « *autopartage* », « *taxis collectifs* », *fonctionnement du CDGVAL la nuit*, renforcement du dispositif de transport à la demande Filéo « *bondé* » ou « *dans l'impossibilité juridique de s'arrêter dans l'Oise* »

- La tarification de certaines liaisons ou la possibilité d'accès à certaines liaisons

Plusieurs contributions demandent que « *l'opérateur du CDG Express accorde aux salariés des tarifs préférentiels* » ou que le trajet Marne la Vallée-Roissy en TGV soit accessible aux salariés, ou de mettre en place « *train express type « TGV du quotidien » sur ce tronçon* ou qu'il soit possible de disposer d'un tarif préférentiel pour une utilisation non régulière du RER B.

- L'information sur les nouvelles offres

« *Des campagnes de communication ciblées, destinées aux entreprises et à leurs employés, seront nécessaires pour assurer une bonne connaissance des lignes et favoriser un réel transfert modal* ».

- Des lignes de co-voiturage

*Une mise en œuvre rapide d'essais » pourrait être réalisée à ce titre comme des incitations au co-voiturage (places réservées, accès facilité, incitation tarifaire)*

- Un système de « récompense en cas de renoncement (au) véhicule ».

Les modalités d'accès à certaines zones : accès Est (autour de la RD 401 notamment)

- La localisation des parkings et leur coût

*« on insiste sur la baisse du coût des abonnements aux parkings pour les salariés et sur l'amélioration des connexions entre parkings et aéroports, notamment via le CDGVAL »*

- Les autres aspects de l'accès des salariés

*« S'ajoute à cela la problématique des pics de fréquentation passagers, qui peuvent complexifier l'accès pour nos collaborateurs. Il est donc essentiel de garantir leur accès fluide, en envisageant, par exemple, des accès différenciés ou prioritaires, ou en leur fournissant des informations en temps réel (accès le plus appropriés, parking disponible, etc.) pour anticiper les contraintes et adapter leur itinéraire ».*

La saturation de la voirie interne est aussi regrettée et une amélioration de la gestion des flux attendue de même qu'une amélioration de la sécurité.

### 8.6.3 Le regret quant à l'augmentation du trafic routier

Des réserves sont formulées sur le fait que les prévisions, en dépit des efforts mis en œuvre, font apparaître une augmentation du trafic routier au niveau tant des déplacements des salariés que du fret. D'autres s'interrogent sur la pertinence des prévisions de report modal en l'absence d'assurance sur les « conditions de ce report modal » considéré comme « massif ».

- **Pour les salariés**, il est souligné que le dossier mentionne « une augmentation de 20% du nombre de salariés se rendant sur la plateforme avec leur automobile ! Ceci est dû à un niveau trop faible de salariés abandonnant leur venue en voiture individuelle. Je trouve assez choquant que les objectifs de report modal pour les salariés soient aussi faibles en ne passant que de 90% en 2019 à 81% en 2050 de salariés utilisant leur véhicule ». « Que ces dernières soient électriques ou pas, ne change rien aux problèmes de congestion récurrents des axes routiers, justement pointés dans le dossier ».
- **Pour le fret**, il est noté que l'augmentation du « tonnage transporté (qui)... sera doublée à l'horizon 2050. », « sans qu'aucune mesure (soit) envisagée pour tenir compte de ces nouveaux flux. » Avec « la crainte que « l'aggravation des congestions qui est annoncée » « qui impacterait fortement le territoire départemental (Seine-Saint-Denis) et plus particulièrement celui de l'Etablissement Public Territorial Paris Terres d'Envol. » provoque des « fuites vers le réseau secondaire, aggravées par le transport de déblais vers sites de dépôt de l'Oise. Le département de Seine-et-Marne exprime la même inquiétude.

Des attentes portent sur des précisions chiffrées avec la fourniture « *d'un tableau d'analyse avec le nombre de véhicules* »

« *La signature (par ADP) de la charte départementale de l'Oise pour la circulation et le stationnement des poids lourds* » lui est proposé.

Pour y pallier « *le Groupe ADP pourrait inclure dans son projet un renforcement de l'utilisation des modes ferrés pour le transport de colis et marchandises jusqu'à des entrepôts dans le cœur de l'agglomération* » et « *la possibilité que le fret ferroviaire puisse utiliser les lignes LGV qui desservent la plateforme soit étudiée.* »

Au regard, de ce risque de congestion, diverses contributions préconisent des aménagements du réseau routier.

#### 8.6.4 La circulation au sein de la plateforme

Des contributeurs montrent l'intérêt du développement des métros internes. « *Ce nouveau métro facilitera les correspondances pour les clients, qui n'auront plus à repasser par les contrôles de sécurité pour atteindre leurs correspondances Schengen... La capacité de ces projets à réduire le temps minimum de correspondance (MTC), qui est d'une importance fondamentale pour un aéroport pivot, est primordiale.* »

Pour les passagers, plusieurs contributions font état des temps de trajet au sein de la plateforme (depuis la gare ou entre terminaux) et notent leur allongement.

La question de la mobilité des salariés au sein de la plateforme est aussi mentionnée à plusieurs reprises, dont la faible desserte de la zone cargo.

« *La création de navettes inter-terminaux dédiées au personnel, fiables et fluides* » est demandée comme le renforcement des services de bus et navettes.

La question de *la prolongation du CDG VAL vers la zone cargo* est posée comme « *celle de l'accès des salariés au LISA* ».

« *L'installation d'un service de vélo (du genre Velib) ou de trottinettes sur la plateforme avec des zones de stationnement bien réparties* » est aussi suggérée

- Les risques associés à l'évolution des mobilités

« *Cette évolution implique aussi une montée en compétence sur les risques émergents liés aux nouvelles énergies (batteries, IRVE, réseaux intelligents)* »

### 8.7 Le fret

Le fret fait l'objet de réactions diverses.

Pour certains « *Le fret est un pilier de l'économie exportatrice française. ...L'ambition doit être renforcée. Nous voulons que CDG devienne le premier hub de fret en Europe. Dans cette logique, les freins environnementaux ou réglementaires ne doivent pas ralentir les investissements nécessaires.*

*L'importance du fret pour compagnies aériennes dans leur modèle d'affaires est soulignée et donc plaide pour le maintien des flux de passagers et touristes* ».

Pour d'autres « *l'avion est très utile pour déplacer des personnes... Mais pour transporter des marchandises, quelle utilité ? ...cela correspond simplement à une accélération de la société de consommation. Le fret n'existe que grâce à la fast fashion et Amazon Prime* ».

L'approche retenue par ADP est globalement saluée et « *les démarches visant à densifier les installations existantes, optimiser les flux et automatiser les processus, tout en garantissant des conditions de travail sûres pour les salariés.* » sont largement soutenues.

Des contributions demandent à « *standardiser les parcours de sûreté, de logistique et d'accueil dans le fret pour réduire les conflits d'usage* » ou soulignent que « *les délais, les coûts et la simplicité d'acheminement ...conditionnent la réussite de nombreux projets d'accueil* » pour le tourisme d'affaires. D'autres appellent à soutenir les processus fluides et la sûreté nécessaires au fret à forte valeur ajoutée.

Une contribution formule des propositions très opérationnelles : « *création de zones de services mutualisées (stationnement, maintenance, restauration, bureaux partagés, douches pour conducteurs...), meilleure signalétique, refonte des circuits de circulation internes, en séparant les flux lourds, des accès et des routes de circulation vers et depuis les terminaux, dédiées au fret avec systèmes de contrôle rapide et automatisé, un maillage piéton sécurisé, guichet unique pour des entreprises souhaitant s'implanter, accompagnement à l'équipement bas carbone, mise à disposition de puissances électriques sur les aires cargo* ».

## 8.8 La vie sur la plateforme

### Le concept de “quartier des 20 minutes”

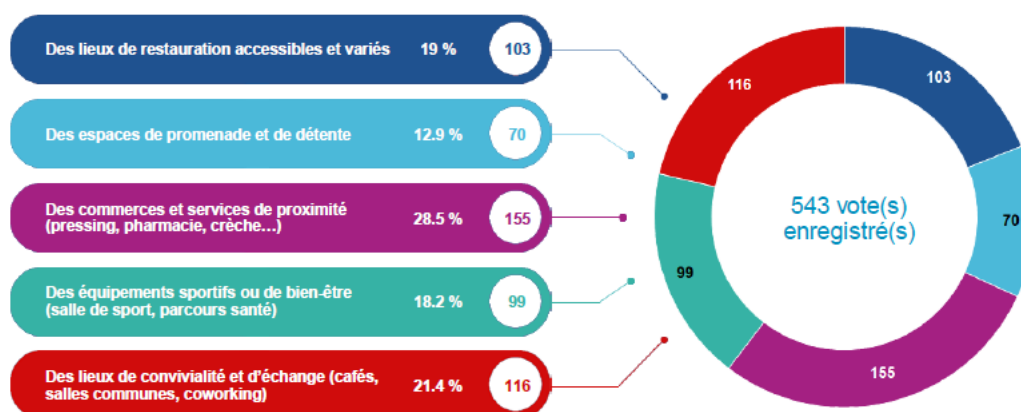
Inspiré de la “ville du quart d'heure”, le quartier des 20 minutes vise à rendre accessibles, à pied, les services essentiels du quotidien : restauration, santé, commerces, détente, mobilité douce, sport, amélioration des espaces de pause inter-entreprises ...

C'est un changement de paradigme pour une plateforme historiquement pensée autour de la fonctionnalité logistique et de la voiture, désormais invitée à intégrer des logiques de bien-être, de proximité et d'usages différenciés. Cela permettrait d'offrir une palette de services accessibles à pied ou à vélo.

Les 90 000 salariés (et 120 000 attendus d'ici 2050) de la plateforme travaillant dans les compagnies aériennes, comme dans les services de l'aéroport ou tous les prestataires regrettent le manque de connexion aux services de proximité jusqu'à un certain isolement de Roissy ou Aéroville (accessibilité difficile sans voiture) et ont formulé de nombreuses propositions répondant à leurs attentes en journée comme en horaires décalés : pressing, pharmacie, poste, supérettes, boulangerie, fleuriste, points relais colis, food-trucks tournants ou un centre médical sur la plateforme ou encore une crèche élargie.

*L'affichage animé dans les 150 écrans digitaux a permis à des salariés de la plateforme de voter pour donner leur avis sur les services prioritaires à développer en priorité dans les quartiers de Paris Charles de Gaulle pour améliorer la qualité de vie au quotidien ?*

Les résultats sont les suivants :



## 8.9 Les observations sur ou à partir de la situation actuelle de l'aéroport

Plusieurs attentes sont formulées en écho à des préoccupations liées au fonctionnement actuel de l'aéroport. Parfois ces dernières sont simplement citées, n'appelant que plus implicitement à leur traitement.

- **Gestion des bagages**  
L'attente des bagages à l'arrivée est jugée trop longue par certains. Il est proposé « *d'investir dans une technologie qui automatise la décharge des bagages, dès la soute et jusqu'aux tapis* ». « *Un renforcement au niveau de l'enregistrement* » est aussi mentionné.
- **Passages de la frontière et postes inspection filtrage.** Plusieurs contributeurs regrettent que le nombre en service (ne soit) pas forcément en adéquation avec le nombre de passage et « *l'(incapacité) à assurer des contrôles aux frontières en adéquation avec le flux de touristes* ». Une proposition est faite pour un recours à des « *des machines à détection intelligente* »
- **Signalétique**  
« *Signalétique interne aéroport n'est pas simple pour les utilisateurs occasionnels ou les touristes étrangers.* » « *Il serait bon d'avoir une meilleure signalisation visuelle et autre pour les passagers vers les différents terminaux et à l'intérieur de ceux-ci voire des informations auditives et aussi des messages sur smartphone.* » (sic) Il serait intéressant de la compléter par des temps de parcours et aussi d'avoir des indications au sol.
- **Équipements, liaisons et espaces**
  - Manque de sièges ou de prises électriques
  - Absence de douches
  - Escalators et accès aux trains peu pratiques, avec les enfants, les valises, les personnes âgées ...ou qui gagneraient à être plus larges
  - Une « *amélioration des liaisons entre terminaux est souhaitée* » face à des « *parcours sans fin...* »
  - Le fonctionnement des installations fait l'objet de remarques (escalators, tapis roulants, ascenseurs, portiques...) comme le nombre et la propreté des toilettes

- Des attentes sont formulées pour disposer de plus de fontaines à eau, de poussettes ou « flâneuses » pour aider à la mobilité
- La suggestion d'une fonction GPS sur l'application Paris aéroport avec guidage vocal
- Des nurseries côté homme
- Publics spécifiques
  - Mettre en place un service gratuit de transport de bagages et d'assistance pour les personnes âgées, familles avec enfants ou personnes à mobilité réduite jusqu'à la porte d'embarquement. Certains l'envisagent aussi comme un service payant.
  - Disposer d'espaces pour les enfants et les tout petits
  - *Réserver une file (uniquement) pour les PMR (l'accès à cette file aux familles sature ce filtre)*
  - Renforcer la possibilité de parcours en autonomie pour les personnes en situation de handicap
  - Pour les personnes accompagnées d'un chien (canisettes)
- Dépose minute
 

Elles font l'objet de plusieurs remarques notamment sur leur facilité d'accès « *les déposes minutes devraient être plus accessibles.* »
- Commerces
 

Des contributeurs regrettent une diversité insuffisante des offres et des prix jugés trop élevés voire « *exorbitants* ». « *Au global, grand manque de restauration. Quand je prends l'avion, je me fiche d'acheter un sac Dior. Par contre, quand j'ai faim et j'ai le choix entre un sandwich triangle à Relay ou une brioche dorée (mauvais) ??? « Quand je pars en voyage, j'ai besoin d'acheter du dentifrice, de la crème solaire, du gel douche, des jouets ».*

Mais d'autres souhaitent « *le développement d'espaces commerciaux aéroportuaires premium* ».
- Racolage, sécurité et autres
 

Des contributeurs regrettent d'être « *harcelés... par des faux taxis* », la présence de « *faux emballeurs de bagage* » ou « *de SDF* » et soulignent l'insécurité dans certains espaces (*arrivée, gares, parkings*).

La question de certains terminaux

Une contribution s'inquiète de ce que « *les compagnies aériennes Schengen ne sont pas prises en compte dans le Terminal 1. Nous n'apprenons pas comment les défis actuels en matière de processus opérationnels et d'expérience client seront résolus de manière durable, ni comment la croissance future du nombre de passagers dans le terminal sera gérée.* »

Une autre considère que le terminal 3 est un oublié du projet.

Plusieurs cahiers d'acteur formulent le souhait d'un parcours globalement fluide pour les passagers et « *un parcours sans couture* », digitalisé pour certains.

L'atelier « hospitalité » a formulé des propositions très opérationnelles qui ne sont pas reprises intégralement dans ce bilan mais doivent être gardées en mémoire par ADP.

## 8.10 Les impacts sociaux économiques

Les milieux économiques, et de nombreuses collectivités défendent le schéma directeur du réaménagement de Roissy Charles de Gaulle qui continuerait à accompagner le dynamisme et l'attractivité de l'Île de France mais également de la France mais sans avoir un projet pharaonique mais phasé et modulaire et donc sans aggraver les nuisances sur les populations et l'environnement. (cf supra)

### Développement local, emploi formation

*« L'aéroport est un territoire d'opportunités. Il y a de tout : des métiers très variés, des trajectoires possibles, et un ascenseur social réel. Beaucoup de salariés aujourd'hui en poste de responsabilité ont commencé sans qualification. Ils ont été formés, accompagnés, et ont évolué progressivement ». « C'est une réalité que nous observons dans toutes nos entreprises, et ce n'est pas du discours : ça fonctionne vraiment. En 2024, France travail s'est vu confier 10 500 offres d'emplois de la plateforme et 90% ont été pourvus par les acteurs de l'emploi de Roissy, La Courneuve... »*

Une contribution interroge sur « le type d'emplois proposés et leur niveau de salaire ? » « Les métiers de demain sont dans les énergies bas carbone, la maintenance aéronautique, l'environnement et la qualité de l'air, la logistique et le fret intelligent, la mobilité intermodale, le numérique et la cybersécurité. »

*« L'essentiel, c'est de créer la rencontre : que les publics aient accès à une proposition d'emploi, qu'ils soient accompagnés dans leur formation, qu'ils aient les moyens d'évoluer. Grâce à ce collectif – AIRH, AÉROWORK, les institutions, les associations –, nous apportons un cadre pour que ces parcours soient possibles ».*

La question de la répartition équilibrée des emplois sur l'ensemble des départements autour de CDG a été régulièrement posée mais les élus ont reconnu leur volume : 14 089 venant du Val-d'Oise, 15 690 de Seine-Saint-Denis, 14 117 de l'Oise, 14 190 de Seine-et-Marne et 5 600 de Paris.

Certaines collectivités et acteurs du territoire ont exprimé le souhait d'un partage plus équitable des opportunités (emplois, sous-traitance, formations) avec les territoires situés en seconde couronne car la plateforme représente une opportunité stratégique notamment pour toute l'Île de France voire au-delà : bassin de recrutement, zone d'activité logistique et tertiaire.

Certains ont signalé un traitement différencié entre les communes riveraines immédiates (comme Goussainville) et les communes péri-aéroportuaires plus éloignées (comme Meaux avec parfois un sentiment de « périphérisation » croissante des territoires de l'Est (déficit de transports, moindre attractivité et la crainte d'un renforcement du déséquilibre métropolitain, si la stratégie ADP continue de se concentrer sur les zones déjà connectées à la plateforme.

Un mécanisme de coopération interterritoriale a été proposé afin de penser un développement plus solidaire à l'échelle francilienne.

L'attractivité des métiers a été soulevé à plusieurs reprises et on peut constater une certaine méconnaissance des métiers aéroportuaires par le grand public et les jeunes.

Les jeunes ont insisté sur le besoin d'accompagnement qui leur est nécessaire avec une forte demande de mentorat, stages, immersions, journées portes ouvertes, job dating, la volonté de rencontrer des professionnels accessibles, qui leur "ressemblent" (proximité sociale et géographique).

A cet effet, les jeunes ont formulé des propositions concrètes :

- Création de parcours d'orientation spécifiques pour les lycéens pro du secteur,
- Appui à la mobilité (tarifs réduits, navettes, accompagnement),
- Meilleure communication sur les offres de formation en lien avec CDG,
- Mise en place d'un guichet unique jeunes/CDG dans les communes proches.

Certains participants ont exprimé une certaine méfiance vis-à-vis des promesses d'emploi : l'effet d'entraînement local est jugé faible ou mal réparti ou peu connu. « *L'aéroport a des emplois bien rémunérés* »

« *Il ne faut pas opposer les métiers du tarmac, qui sont indispensables et non méprisables, aux entreprises à haute valeur ajoutée qui s'installent autour. Sans les premiers, il n'y aurait pas les seconds* »

Un réseau du développement local formule des propositions concrètes pour enrichir la vision stratégique :

- *Favoriser les PME locales dans les appels d'offres liés à CDG afin de stimuler le tissu économique du territoire ;*
- *Créer un fonds d'innovation territoriale pour soutenir les initiatives locales en matière d'innovation, de décarbonation, de mobilité, d'économie circulaire ;*
- *Un renforcement des partenariats éducation/entreprises, pour mieux connecter les formations aux métiers présents sur la plateforme et le pôle de Roissy en général*
- *Un observatoire indépendant "CDG & Territoires", réunissant ADP, collectivités, entreprises et riverains, pour suivre ensemble les impacts économiques, sociaux et environnementaux du développement de CDG ».*

« *Nous sommes prêts à coconstruire cet avenir avec le Groupe ADP et l'ensemble des partenaires de la plateforme.* »

## 8.11 Les impacts sur l'environnement (hors nuisances sonores)

### 8.11.1 L'aménagement paysager de la plateforme

En réponse à la stratégie environnementale du porteur de projet (schéma directeur paysage et biodiversité (réalisée en 2018, en cours de révision), une coopération avec les collectivités, les naturalistes et les citoyens est souhaitée pour coconstruire une approche territoriale. Intégrant les trames vertes, bleues et noires et reprenant l'engagement d'ADP dans le programme Act4Nature.

Les participants ont formulé des propositions en lien avec la biodiversité et le paysage, avec un souci de laisser des zones non arborées (friches, prairies, steppes) pour certaines espèces (œdicnème criard, papillons) et de maintenir la continuité écologique (corridors, haies, renaturation).

Une suggestion est de conclure des partenariats pour protéger les espèces rares, lutter contre les espèces envahissantes, prévoir une compensation écologique sur ou en dehors de la plateforme.

Une demande unanime a été portée par des riverains, des élus de pistes cyclables sécurisées, connectées et végétalisées avec notamment l'idée d'utiliser les terres pour créer des écrans visuels, ou aménager des belvédères d'observation.

Certains participants ont lancé un appel à une meilleure coordination entre ADP et les PLU communaux.

Cette intégration paysagère et urbaine est souhaitée par plusieurs participants au-delà du périmètre aéroportuaire actuellement mais également pendant la phase des chantiers à venir.

La gestion de l'eau et la biodiversité a fait l'objet de diverses questions. Concernant la biodiversité, dont l'évaluation intervient après la concertation, (principalement dans le cadre des études d'impact), un des principaux points soulevés a été la compensation liée à la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser).

Sur ces différents points, le dossier de concertation apporte les éléments d'information suivants :

- impacts potentiels sur le milieu naturel,
- impacts potentiels sur l'occupation des sols,
- question de la gestion de l'eau et des écoulements de la plateforme,
- question de la biodiversité.

L'exigence d'études complètes sur toutes les options a été rappelée à plusieurs reprises.

### 8.11.2 La réduction des pollutions atmosphériques

Ce sujet est identifié comme très important, mais n'est de toute évidence pas (encore) complètement maîtrisé par les parties prenantes, particulièrement sur le sujet des particules ultra fines et des attentes sont exprimées pour que le sujet soit pris en considération.

Certains demandent la réalisation d'un audit indépendant des effets de l'aéroport sur la santé publique locale.

### 8.11.3 La décarbonation et la production d'énergie décarbonées

La décarbonation a été largement abordée en lien avec l'opportunité du projet.

*« Nous ne réussirons pas à décarboner l'aviation sans réduire le trafic. C'est la conclusion unanime de toutes les analyses indépendantes : le Shift Project, le collectif Aérodécarbo, l'ISAE-SUPAERO, l'ADEME. Le tabou qui entoure cette question dans le secteur doit être levé, car il hypothèque nos chances de réussite. »*

La décarbonation de l'activité aéroportuaire stricto sensu a été abordée notamment au regard des possibilités de développement de production locale d'énergie décarbonée.

Différentes technologies ont fait l'objet de nombreux échanges avec certaines réserves exprimées :

- Géothermie : déjà en cours de développement (objectif : couvrir 60-65 % des besoins en chaleur à court terme). Cette énergie a été jugée fiable, locale, sobre et suscite une forte adhésion
- Photovoltaïque : via toitures, ombrières de parkings, fermes solaires. Elle a été jugée utile si elle est ciblée sur des usages précis ; tout en veillant à la recyclabilité des panneaux.
- Stations multi-énergies : hydrogène, bioGNV, biocarburants.
- Hydrogène : perçu comme incertain, coûteux, trop éloigné pour certains et dépendant de technologies futures.
- Méthanisation : perçue comme plus concrète, mais questionnée sur son impact environnemental. Cette technologie est mieux acceptée si elle est fondée sur les biodéchets et rejetée si elle utilise les cultures agricoles (ex. maïs).
- Biomasse : jugée problématique pour ses impacts sur la qualité de l'air et la déforestation.

Certains participants ont mis en cause de la crédibilité du plan de neutralité carbone du porteur de projet, perçu comme un discours "cosmétique".

## 8.12 Le coût du projet et le financement notamment des infrastructures de transport collectif

Les enjeux financiers sont abordés par quelques acteurs.

*Une contribution souligne qu'il « manque cependant un nécessaire volet plan de productivité qui est pourtant indispensable pour assurer l'avenir de la plateforme. Ceci dénote une fâcheuse tendance de l'aéroport de continuer à raisonner en monopole, non soumis aux lois du marché. Il faut que, résolument, l'idée de la possibilité de hausse continue des prix qui a été une constante au cours des dix ou vingt dernières années, soit définitivement abandonnée, pour privilégier la fixation d'objectifs ambitieux d'amélioration continue de l'efficacité économique, permettant aux usagers de bénéficier de l'économie d'échelle que permet le développement de l'infrastructure. Il est donc crucial que les investissements dans la modernisation et l'amélioration des infrastructures ne se traduisent pas par une hausse disproportionnée des redevances aéroportuaires. Un tel scénario risquerait de fragiliser l'attractivité de CDG, de limiter notre capacité à opérer sur la plateforme et d'entraîner des surcoûts insupportables pour les passagers et des hausses injustifiées des coûts supportés par les compagnies ».*

Une autre souhaite « des informations sur les coûts qu'AdP prévoit d'engager pour mettre en œuvre ce plan ».

Des contributions soulèvent la question du financement de certaines infrastructures qui découlent de la vision d'aménagement et notamment des infrastructures ferrées ou de transports collectifs de proximité.

Pour certains « Les coûts très élevés des aménagements soulignent la nécessité d'envisager des mécanismes innovants de financement.

*« Parmi les solutions possibles, un fléchage de la fiscalité sur l'aérien pourrait être étudié, en orientant une partie des recettes vers le développement de l'intermodalité train-avion ».*

Alors que pour d'autres et notamment les compagnies aériennes « le financement de ces infrastructures relève des politiques publiques et ne saurait être imputé aux compagnies aériennes ou à leurs passagers ».

Et pour ce qui concerne les infrastructures intéressant les salariés, des contributeurs indiquent que « *La participation financière d'ADP au développement des lignes de transport en commun utiles aux salariés de la plateforme doit être sollicitée afin d'accélérer leur mise en service. Il ne peut « en effet incomber aux seules collectivités (locales, départementales ou régionales) de financer les déplacements ».*

Une autre invite ADP à « *accompagner financièrement les salariés aux plus faibles revenus pour l'achat de véhicules moins polluants ».*

### 8.13. Le chantier

Ce dernier volet est globalement peu abordé, mais quelques observations manifestent le souci d'une bonne information et de dispositifs temporaires (*points info mobiles, hôtes d'orientation, kits d'adaptation rapides pour les zones d'accueil modulaires (mobilier, écrans...)*)

Une contribution s'inquiète des conséquences pour les utilisateurs « *les futurs travaux que vous allez lancer vont encore aggraver la situation ? Est-ce que ce sera la même galère qu'avec le CDG Express* », d'autres demandent que « *les travaux sur les infrastructures n'interfèrent pas avec les transports publics (sinon le report se fera vers la voiture).* »

### 8.14 Considérations plus générales

Des propositions plus générales ont été développées quant à l'approche et les méthodes qui devraient être retenues sont aussi présentées.

Elles portent sur la nécessité :

- d'adopter une « *approche systémique* » ou d'étudier « *les effets cumulatifs que le projet pourrait engendrer (circulation, stationnement, pressions foncières, demande de logement* » ;
- d'intégrer le *vieillissement progressif des sociétés occidentales, qui impactera la mobilité des voyageurs sur l'ensemble des services sur la plateforme aéroportuaire* ;
- de maintenir la « *présence humaine essentielle pour assurer une médiation interculturelle efficace, répondre aux situations complexes et incarner une hospitalité authentique* » ;
- d'intégrer la dimension architecturale aux projets à venir.

**Le temps de la concertation est terminé, il convient, à la lumière des éclairages que la concertation a apportés, que certains sujets soient désormais précisés, en vue de la suite de la démarche.**

**Les garantes souhaitent formuler les recommandations et préconisations suivantes au maître d'ouvrage.**

## 9. Demande de précisions et recommandations des garantes

### 9.1 Demandes de précisions

Questions : De nombreuses contributions font état d'une aggravation des nuisances sonores notamment à l'ouest de l'aéroport

Les garantes recommandent de faire une analyse en lien avec la DGAC et l'ACNUSA et d'en publier les conclusions sur les causes du ressenti d'une évolution de l'exposition au bruit sur certaines zones du territoire et notamment sa partie ouest.

Question : la question des nuisances sonores liées à la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle demeure un sujet de préoccupation depuis de nombreuses années comme c'est le cas pour un certain nombre d'aéroports

Les garantes saluent la participation de l'Etat à cette concertation volontaire : préfet, DGAC... et regrettent que « l'étude d'impact selon l'approche équilibrée » n'ait pas été remise avant cette concertation.

Les garantes proposent, dès la publication de « l'étude d'impact selon l'approche équilibrée », que l'Etat apporte les éclaircissements nécessaires à sa bonne compréhension comme à celle de ses impacts ultérieurs et contribue ainsi à la décision d'ADP sur ce projet de schéma stratégique d'aménagement.

Question : plusieurs acteurs s'interrogent ou doutent des retombées économiques et d'emplois sur le territoire proche de CDG

Les garantes suggèrent d'informer les acteurs économiques et les élus des retombées économiques en publiant et commentant les résultats actualisés de l'étude qu'ADP fait réaliser (emplois directs, indirects et induits).

Elles recommandent aussi d'expliquer les écarts qui peuvent exister entre les études antérieures, récentes issues de travaux diligentés par ADP ou par l'Etat ou d'autres acteurs afin de contribuer à l'information du public.

Question : plusieurs questions ont été posées sur les engagements d'ADP en matière de décarbonation

Les garantes proposent d'explicitier de manière pédagogique les engagements pris en matière avec le SBTi, ce qu'ils recouvrent quand il s'agit du « scope 3 » (i.e. les émissions générées par l'aéroport mais indirectement par ADP et plus particulièrement les émissions en vol), la manière dont ils seront suivis et respectés et dont ils peuvent répondre à la question du budget carbone.

Les garantes suggèrent de détailler les moyens dont il dispose à son niveau sur l'évolution des nuisances sonores.

Plusieurs questions sont revenues sur la mesure de l'évolution du trafic poids lourds liée à l'augmentation du fret

Les garantes recommandent de préciser et d'approfondir les modalités de calcul utilisées et d'affiner, si possible, les chiffres.

Question : les conditions de développement de nouvelles capacités

Les garantes incitent à expliciter les conditions qui prévaudront à la décision de l'engagement du développement de nouvelles capacités

Question : à plusieurs reprises, la maîtrise ou réduction du bruit à la source a été évoquée. Plusieurs moyens ont été proposés.

Les garantes souhaitent que ces sujets fassent l'objet d'une réponse par l'Etat, la DGAC et l'ACNUSA en particulier :

- La question de la pente d'atterrissage, posée comme un moyen de réduire le bruit pour une partie des riverains et les descentes douces,
- La réduction des vols,
- La transparence sur les trajectoires,
- La clarification sur l'Etat de l'étude d'approche équilibrée du PPBE,
- Le respect de l'encadrement du trafic et des trajectoires par les compagnies aériennes.

## 9.2 Recommandations

### Nuisances sonores

Attente : la maîtrise et la réduction du bruit à la source ont soulevé de nombreuses interrogations.

Les garantes recommandent de faire une fiche explicative sur les différences entre les règles de bruit Lden et Lnight qui s'imposent réglementairement et les recommandations de l'OMS.

Les garantes recommandent de compléter les analyses d'impact sonore et pollution de l'air en tenant compte des perspectives d'évolution démographique dans la mesure où des données publiques seraient disponibles ou en se référant à celles utilisées dans les projections de trafic du dossier.

Les garantes recommandent de poursuivre l'organisation de réunions avec la participation de la DGAC dans les territoires impactés par le trafic aérien et le bruit.

## Dialogue territorial et concertation

Attentes : le dialogue territorial préalable semble avoir été apprécié et suscite des attentes fortes pour la suite du projet

Les garantes suggèrent à ADP de mettre en place un dispositif de concertation continue qui pourrait s'appuyer éventuellement sur un garant avec les différentes parties prenantes.

Les garantes recommandent d'utiliser toutes les instances existantes comme par exemple la Commission Consultative Economique, le comité de parties prenantes... et voir en quoi elles répondent aux fortes attentes manifestées.

Les garantes proposent de mener une réflexion sur les dispositifs de dialogue existants et la manière dont ils répondent aux attentes des acteurs de la plateforme, de ses utilisateurs, des acteurs de la mobilité ou les renforcer en tant que de besoin.

Les garantes recommandent d'avoir une approche intergénérationnelle de la concertation, intégrant les jeunes comme acteurs légitimes du territoire pour un projet à moyen et long terme.

Attentes : la communication est demandée sur ce projet et sur le long terme par l'ensemble des acteurs

Les garantes proposent de mettre en place une rubrique sur l'avancée ou les avancées du projet sur le site dédié au projet et via le réseau « entre voisins ». Pour conserver le lien avec les différents acteurs elles suggèrent de publier le bilan annuel de la mise en œuvre du projet et des engagements pris et de le faire connaître largement.

Les garantes suggèrent d'organiser des points d'étape réguliers avec les élus mais également les associations sur les sujets de préoccupation évoqués pendant la concertation volontaire et éventuellement organiser une réunion publique.

Attentes : Plusieurs collectivités insistent sur la nécessité d'un partage équitable des bénéfices et d'une gouvernance inclusive.

Un souhait des collectivités de continuer à rechercher des actions communes avec ADP

Les garantes proposent de réfléchir à un plan d'actions concerté entre ADP et les collectivités (notamment sur mobilité, emploi, logement, cadre de vie).

## Mobilités

Attentes : la mobilité douce notamment à vélo a fait l'objet de plusieurs demandes

Les garantes recommandent de travailler un schéma global sur la mobilité douce en lien avec les collectivités, avec l'appui d'associations spécialisées, comme la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) pour assurer le renforcement du réseau, sa continuité, sa sécurisation, la mise en place de parkings sécurisés et de bornes de recharge et des aménagements comme des zones ombragées, des panneaux d'information.

Les garantes proposent de mettre en place un groupe test de salariés pour vérifier la bonne adéquation entre l'offre de mobilité douce et la demande.

Attentes : des attentes sont formulées sur la mise en place de cheminements piétons

Les garantes recommandent à ADP, en lien avec les collectivités concernées, d'étudier la mise en place de cheminements piétons, tant sur la plateforme qu'à proximité, spécifiques ou en continuité de pistes cyclables ou de transports collectifs en veillant aussi à les rendre ombragés.

Attentes : à plusieurs reprises, la mobilité du quotidien apparaît comme une forte préoccupation avec notamment un manque de visibilité des offres existantes

Les garantes recommandent de réunir les différents acteurs de la mobilité collective : SNCF réseau, IDF Mobilités, SNCF et les collectivités concernées... pour établir un calendrier commun et faire un point annuel pour identifier les freins, les évolutions, les retards potentiels, les actions et faire une information sur le site du projet et à l'égard des principaux acteurs concernés et notamment les collectivités locales.

Les garantes recommandent de réaliser un travail en commun avec tous les acteurs de la mobilité en transport collectif pour favoriser au mieux la cohérence des évolutions et leur adéquation à celle des besoins à titre d'exemple : les impacts potentiels de nouvelles lignes comme Roissy – Picardie sur des lignes de bus qui pourraient être supprimées comme la ligne de bus 630.

Les garantes recommandent à ADP de faire mieux connaître les offres alternatives de mobilités avec une véritable information et de mettre en valeur et renforcer la continuité des offres existantes et à venir (billets combinés, intermodalité).

Attentes : la mobilité de proximité en transport collectif des communes riveraines de CDG soulève des questionnements

Les garantes proposent d'étudier avec les collectivités d'emprise de l'aéroport des solutions avec des navettes qui rejoindraient un bus de rabattement pour les déplacements de proximité

dans les communes moins accessibles en associant IDF Mobilités, sans oublier la question des transports en horaires décalés.

Les garantes proposent d'étudier avec les collectivités locales les possibilités de parking relais autour de la plateforme vers des gares de bus ou BHNS avec un stationnement gratuit pour le personnel.

Les garantes proposent qu'ADP joue un rôle catalyseur pour rechercher des solutions billettiques permettant un accès groupé aux différentes formes de mobilité et notamment aux billets de transports d'IDF Mobilités

Attentes : à plusieurs reprises, la question de l'accès à un tarif préférentiel du CDG Express a été posée par les élus, les salariés, les riverains et les associations

Les garantes recommandent qu'ADP, la caisse des dépôts et Ile de France Mobilité et les acteurs de la plateforme CDG et l'exploitant de la ligne engagent des négociations pour un usage de ce moyen de transport par les salariés avec un tarif spécifique auprès du concessionnaire, voire le prix du RER ou du Pass Navigo

Attentes : La question de l'impact sonore du CDG Express pour les riverains immédiats a été posée à plusieurs reprises

Les garantes recommandent que cette question sonore du CDG Express soit transmise à l'opérateur du projet pour examen et réponse.

Les garantes recommandent d'examiner notamment avec SNCF Mobilité la possibilité de permettre d'utiliser la ligne à grande vitesse Marne la Vallée Roissy à un tarif compétitif quitte à ce que cela sans place assise garantie

Les garantes recommandent à ADP de mettre en place un dispositif d'information centralisé permettant d'informer en temps réel sur l'ensemble de l'offre de mobilité de proximité et sur l'état du trafic.

Les garantes recommandent une réflexion partagée sur la question des horaires décalés et les voies et moyens de répondre à la préoccupation manifestée : meilleure adéquation des horaires actuels par des évolutions à la marge, sécurisation, évolution de l'offre...

Les garantes recommandent qu'ADP étudie avec les acteurs concernés la mise en place de dispositif d'achat de billets train et mobilité Ile de France performant.

Attente : disposer d'une gare routière répondant aux évolutions attendues

Les garantes recommandent qu'ADP étudie les besoins de capacité, d'accueil et d'information qui seront nécessaires pour répondre aux évolutions envisagées du trafic de bus

Attente pour un parcours lisible et fluide

Les garantes recommandent une information centralisée et visible sur les correspondances, et une signalétique claire pour rejoindre les différents points de la plateforme

Attentes autour de l'offre fer/air

Les garantes recommandent qu'ADP transmette aux acteurs concernés les attentes ressortant de la concertation (offre ferrée, billettique, horaires, offre intégratrice, garantie de correspondance...)

Elles recommandent aussi à ADP de mettre en œuvre les dispositifs favorisant la fluidité des parcours et d'étudier la mise en place des aménités attendues (commerces, restauration, douches, prises, wifi ...)

Les garantes recommandent qu'ADP réfléchissent avec les acteurs concernés aux dispositifs possibles pour la gestion des bagages fer/air

## **Décarbonation**

Attentes : Mutualisation des ressources (géothermie, chaleur)

Les garantes recommandent de poursuivre le travail de coopération sur les sources d'énergies décarbonées avec les communes voisines et de créer des stations multi-énergies territoriales avec et pour les PME et les collectivités.

Attentes : la question de la maturité des solutions de décarbonation du transport aérien est revenue à de nombreuses reprises

Les garantes considèrent que ce sujet doit faire l'objet de plus d'échanges entre le public, les associations, les compagnies aériennes et les experts du domaine, sur la maturité des technologies de décarbonation du transport aérien pour confronter les futurs possibles.

## **Emploi - Formation**

Attentes : Les échanges ont souligné le grand nombre d'acteurs impliqués dans les actions relatives à l'emploi et la formation et la manière de mieux faire se rencontrer l'offre et la demande.

Les garantes recommandent de renforcer le lien entre les acteurs (Association des DRH et les autres acteurs de l'emploi) afin de partager des projections, des attentes, des difficultés dans le cadre d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences collective et partagée.

Les garantes proposent de poursuivre la sensibilisation dans les établissements scolaires via les réseaux sociaux et les influenceurs afin d'informer sur les nouveaux métiers et leur diversité.

Les garantes proposent de communiquer en toute transparence sur les indicateurs sociaux et les recrutements, les parcours d'insertion et les partenariats notamment avec les lycées/professionnels locaux

Attentes : les jeunes souhaitent connaître les opportunités d'emploi offertes par l'aéroport, notamment pour les jeunes des établissements scolaires à proximité.

Les garantes recommandent à ADP et aux acteurs de l'emploi de faire connaître les emplois accessibles aux jeunes notamment non diplômés, mais aussi la variété des emplois de l'aéroport (dans l'aviation, l'accueil, la sécurité, la logistique...)

### **Acteurs de la plateforme et services de proximité**

Attentes : Les salariés de la plateforme souhaitent le développement des services de proximité

Les garantes suggèrent de poursuivre les ateliers de travail avec les salariés et d'étudier les propositions formulées sur les besoins de services quotidiens : pressing, pharmacie, poste, centre médical, connectivité des commerces, ou encore zones sportives et vertes

Attentes : le parcours des usagers et en particulier des familles, des personnes âgées, des personnes en situation de handicap

Les garantes suggèrent de former les personnels concernés à l'accompagnement des familles, des personnes âgées, des personnes en situation de handicap.

### **Environnement et paysage**

Attentes : mettre en place des clauses sociales dans les contrats

Les garantes proposent que soit étudiée la possibilité de renforcement du recours à des clauses sociales à l'occasion de l'aménagement phasé et modulaire.

Attentes : Planter davantage de végétation autour de CDG.

Les garantes proposent de travailler avec des paysagistes et d'intégrer des associations spécialisées pour les végétalisations des espaces.

## La signalétique

Attentes : la question de la signalétique de la plateforme a été régulièrement soulignée comme difficile à comprendre

Les garantes recommandent de travailler avec des usagers sur les besoins d'amélioration de la signalétique à l'intérieur comme à l'extérieur de la plateforme

## ANNEXES

### Nomination des garantes de la concertation volontaire

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
Commission nationale  
du débat public

**Décision n° 2024 / 75 / ADP ROISSY / 1 du 2 mai 2024 relative au projet de plan directeur d'ADP Roissy-Charles-de-Gaulle**

#### **La Commission nationale du débat public,**

Vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants ;  
Vu les bilans de la mission de conseil relatifs à l'organisation des concertations à venir sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Paris-Orly en date du 11 janvier 2024 et sur le plan directeur de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle en date du 30/04/2024 ;  
Vu le courrier du 20 février 2024 et le dossier annexé de M. Augustin de ROMANET, représentant le groupe ADP, sollicitant une mission de conseil pour la mise en œuvre de la concertation du public sur le plan directeur de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

#### **Article 1er**

Mmes Brigitte FARGEVIEILLE et Dominique GANIAGE sont désignées pour assurer une mission de conseil relative à la mise en œuvre de la concertation du public sur le plan directeur de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

#### **Article 2**

A l'issue de leur mission, Mmes Brigitte FARGEVIEILLE et Dominique GANIAGE produiront un rapport de bilan de leur mission.

#### **Article 3**

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 2 mai 2024



Signature numérique de Marc PAPANUTTI marc.papinutti  
Date : 2024.05.07 11:28:14 +02'00'

Le président  
M. Papinutti

## Lettre de mission des garantes



Le président

Paris, le 27 mai 2024

Mesdames,

Lors de la séance plénière du 2 mai 2024, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignées pour une mission de conseil auprès du groupe Aéroports de Paris (ADP) sur sa sollicitation, en vue de préparer la participation du public concernant le plan directeur 2050 de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle dans le cadre de son plan d'entreprise.

L'intervention 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 saisie d'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.** »

Compte tenu de l'intérêt des enjeux participatifs de ce dossier, les membres de la Commission ont décidé de vous confier cette mission. Par cette lettre, la CNDP précise le périmètre de cette mission, que je vous remercie d'avoir accepté, afin de vous aider dans l'exercice de vos fonctions.

L'élaboration de votre avis méthodologique se fonde sur les valeurs et principes de la CNDP, notamment les principes d'indépendance, de neutralité, de transparence, d'égalité de traitement, d'argumentation et d'inclusion.

### ***Rappel du contexte et demande du groupe ADP***

Cette mission de conseil s'inscrit dans le prolongement de la précédente mission de conseil sur la préparation des consultations du public sur les projets de réaménagement des plateformes aéroportuaires de Paris-Orly et de Paris-Charles-de-Gaulle qui a donné lieu à deux avis méthodologiques pour chaque aéroport, respectivement les 19 février et 30 avril 2024.

Cette nouvelle mission vise à formuler des préconisations et des propositions concernant le dispositif participatif permettant au public d'être informé et de se prononcer sur le plan directeur 2050 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

L'objectif du groupe ADP est d'associer le public dans la conception des futurs aménagements que l'aéroport devra prévoir pour répondre à sa transformation en vue d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 : développement des infrastructures pour les énergies bas carbone telles que l'hydrogène et les carburants durables ; extension du réseau existant de transport automatique de personnes avec le développement du nouveau système de transport APM (métro

---

automatique léger), notamment, tout en favorisant l'utilisation des transports collectifs et des modes de déplacement décarbonés.

Je souhaite que vous formuliez des conseils méthodologiques sur la concertation que le MO prévoit sur le plan directeur 2050 qui doit permettre de débattre des orientations du plan.

**Votre mission vise la production d'un avis à caractère méthodologique sur le(s) dispositif(s) envisagé(s) et la garantie de la concertation engagée par le groupe ADP jusqu'à ses réponses aux questions posées dans le cadre de la participation et à ses conclusions sur cette dernière.**

Conformément au II de l'article L. 121-1 du code de l'environnement, la Commission nationale du débat public ayant notamment pour mission d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique, vous avez pour mission d'émettre des prescriptions relatives aux modalités de la concertation (information et participation du public) : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsables de ses choix mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

**Votre mission visera, dans un premier temps, à accompagner le groupe ADP en formulant toute préconisation ayant trait à l'information et à la participation du public le plus large possible.**

Pour construire cet avis, il vous faudra, en toute indépendance, **analyser le contexte local**, les questions qui font débat, les positions des différents acteurs locaux. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés, afin d'**identifier avec précision ce qui peut faire débat**.

Vous pouvez être présentes dans autant d'instances que vous le jugerez opportun, car votre mission vise la production d'un avis méthodologique, pour lequel il vous faut atteindre cette compréhension globale. Vous pouvez également **demandeur la production de tout document d'information complémentaire ou la mise à disposition de données**.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le porteur de projet dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

Votre avis doit notamment veiller à ce que le porteur de projet :

- **précise le projet de « nouveau modèle d'aéroport » et ses objectifs**, en particulier en matière de performance attendue (quelles ambitions porte-t-il pour ADP et pour le territoire à différentes échelles géographiques et temporelles ? En quoi répond-il aux divers enjeux en présence : enjeux d'ADP et au-delà de la communauté aéroportuaire, enjeux du territoire, enjeux franciliens et supra régionaux, enjeux du transport aérien ? Enjeux de la transition écologique ?) Quels sont les projets sous-jacents et leurs principales caractéristiques (nature, impacts, partenaires, échéances, réglementation environnementale applicable, coût, bénéficiaires, adaptation du projet aux évolutions de trafic). En quoi ce projet met-il en œuvre des réglementations européennes ou françaises ?

- **précise les caractéristiques de la concertation que le porteur de projet va mener** : les principaux enjeux et impacts du projet, les attentes et ambitions en matière de consultation des publics (sur quoi ?), l'objectif (pourquoi ? co-construction de quoi ?) et la place laissée à l'expression de propositions externes et d'expertises tierces.

- **précise les modalités de la concertation envisagée** : quels territoires et publics ? Quelles thématiques ?

**Dans un second temps vous suivrez la concertation et à son issue vous élaborerez votre bilan.** Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le porteur de projet, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions qui résultent de la concertation. **Il met l'accent sur la manière dont le porteur de projet a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au porteur de projet qui le publie sans délai sur son site.

**La mission s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le porteur de projet** aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan.

Vous remerciant pour votre engagement, je vous prie d'agréer, Mesdames, l'expression de ma considération distinguée.




Signature numérique de Marc  
PAPINUTTI marc.papinutti  
Date : 2024.05.28 11:43:36  
+02'00'

Marc PAPINUTTI

Madame Brigitte FARGEVIEILLE  
Madame Dominique GANIAGE  
Mission de conseil – Plan directeur 2050 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle

La commission nationale du débat public  
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - T. +33 1 40 81 12 63 - marc.papinutti@debatpublic.fr  
debatpublic.fr

## ANNONCE LEGALE



**AVIS DE CONCERTATION VOLONTAIRE**

**RELATIVE À LA VISION STRATÉGIQUE D'AMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT PARIS-CHARLES DE GAULLE À L'HORIZON 2035/2050 dite « CDG & Vous »**

**1. Objet de la concertation volontaire**

Le Groupe ADP est maître d'ouvrage de la vision stratégique d'aménagement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle « CDG & Vous ».

Cette vision stratégique fait l'objet d'une concertation volontaire, organisée à l'initiative du Groupe ADP, sous l'égide de garanties nommées par la Commission nationale du débat public (Décision n° 2024 / 75 / ADP ROISSY / 1 du 2 mai 2024 publiée sur le site [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)).

**2. Garanties de la concertation volontaire**

La Commission nationale du débat public a nommé deux garanties, mesdames Dominique Ganiage et Brigitte Fargevielle, pour assurer une mission de conseil relative à la mise en œuvre de cette concertation volontaire.

**3. Durée de la concertation volontaire**

La concertation volontaire se déroulera du 8 avril au 8 juillet 2025 inclus.

**4. Modalités de la concertation volontaire**

Le dossier de concertation et les modalités de la concertation seront mis à la disposition du public pendant toute la durée susvisée sur le site internet dédié à la concertation CDG & Vous à l'adresse : [cdgetvous.groupe-adp.com](http://cdgetvous.groupe-adp.com).

L'ensemble de la documentation, ainsi que les dates et lieux des événements de la concertation volontaire seront disponibles et tenus à jour sur les pages du site internet.


Le public pourra poser des questions au maître d'ouvrage, déposer ses observations et soumettre ses propositions :

- par voie électronique directement sur le site internet visé ci-dessus ;
- par le cahier d'acteurs pour les personnes morales disponible sur le même site ;
- sur le registre mis à disposition à la maison de l'environnement de Paris-Charles de Gaulle située rue Louis Coshé – 93290 Tremblay-en-France.
- par voie postale en remplissant et renvoyant gratuitement le coupon libre réponse détachable du dépliant qui a été envoyé à l'ensemble des foyers postaux de 199 communes autour de Paris-Charles de Gaulle et distribué lors des événements de la concertation ;
- en vous rendant aux réunions publiques, ateliers participatifs, points participatifs mobiles et d'autres événements de la concertation.

Quatre réunions publiques plénières seront notamment organisées :

- Le mardi 8 avril 2025, 19h00, au Mesnil-Amelot
- Le mercredi 9 avril 2025, 19h00, à Garges-Lès-Gonesse
- Le mardi 3 juin 2025, 19h00, à Aulnay-sous-Bois
- Le mardi 8 juillet 2025, 19h00, à Roissy-en-France

D'autres événements de rencontres thématiques et destinés à tous les publics seront organisés durant la durée de la concertation et dont les dates et lieux sont disponibles sur le site internet dédié à CDG & Vous : [cdgetvous.groupe-adp.com](http://cdgetvous.groupe-adp.com)



EP 25-299

## DETAIL DES REDACTEURS DES CAHIERS D'ACTEURS

### 107 Cahiers d'acteurs

20 d'associations

12 de collectivités

1 de comité

1 de communauté de communes

6 de communes

55 d'entreprises

1 de groupement d'intérêt économique

1 d'institution

2 d'opérateurs publics

4 d'organismes

4 de syndicats

SM RENTAL - FENWICK

Association A.I.R.H

ANETT

GSF

ATOUT FRANCE

Verso Energy

Alliance France Tourisme

Actemium Maintenance Airport Logistics

Les conseillers du Commerce extérieur de la France

City One

Groupe Galeries Lafayette

GEH - Groupe Europe Handling

ALYZIA

OFFICE DE TOURISME GRAND ROISSY

Paris je t'aime - Office de Tourisme

CDG Express

ATALIAN

Communauté d'agglomération du Pays de Meaux

Communauté d'agglomération du Pays de Meaux 2

GIP Roissy Meaux Aéroport  
Communauté de communes du Pays de l'Ourcq  
ACFA - Air Cargo France Association  
ALFYMA  
Communauté d'agglomération Roissy Pays de France  
CENTRES D'ACCUEIL REGIONAUX DU TOURISME PARIS ILE DE FRANCE  
Beumer Group France  
CHOOSE PARIS REGION  
Conseil départemental de Seine-et-Marne  
CCI d'Île-de-France  
AIR TERMINAL HANDLING  
ROISSY ENTREPRISES  
Ville de Goussainville  
Comité d'expansion économique du Val-d'Oise (CEEVO)  
Commune de Lagny le Sec  
SYNDICAT GENERAL FORCE OUVRIERE AIR FRANCE  
Commune de Saint-Maur-des-Fossés (94100)  
EasyJet  
MEDEF Paris  
WorkOut  
WO GROUP  
WelcomeOne  
Ville de Mitry-Mory  
WatchOver  
Seine-Saint-Denis Tourisme  
SERIS AIRPORT SERVICES  
SESA (Syndicat des Entreprises de Sécurité aérienne et Aéroportuaire)  
SCARA  
ETIHAD AIRWAYS  
R'Pro'mobilité  
G.A.R.E (Groupement Associations Roissy Environnement)  
Paris-Île de France Capitale  
Economique  
Union des aéroports français (UAF)

Parc d'affaires international Paris Nord 2  
Conseil départemental de l'Oise  
MEDEF de l'Est Parisien  
Communauté de commune Plaines et Monts de France  
Environnement 93  
Ville de Deuil-La Barre  
Delta Air Lines  
Commune de Compans  
Commune de Saint Souplets  
Paris-Charles de Gaulle Alliance (GIP Emploi ROISSY  
CDG)  
ADVOCNAR (Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes)  
FedEx  
Château de Thoiry et WoW Safari de Thoiry  
ACTEMIUM Maintenance Paris  
Comité des parties prenantes  
Les Amis de la Terre Val-d'Oise  
Hy2Gen  
Dirby baggage  
Accor  
FNAM  
Hello Paris  
Aviapartner  
Conseil départemental du Val-d'Oise  
Les écologistes du conseil départemental du Val-  
d'Oise  
WFS (Worldwide Flight Services)  
Servair  
Viparis  
UNIMEV - Union française des Métiers de l'événement  
VEOLIA  
International Air Transport Association  
Communauté de Communes des Pays d'Oise et d'Halatte (CCPOH)  
CSAE - Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale  
Medef Val-d'Oise

Groupe Aeria  
Association Interentreprises de Gonesse et du Pays de France  
ICTS FRANCE  
SAMSIC AIRPORT  
Vanderlande  
Communauté de Communes du Pays de Valois  
ICTS FRANCE  
Ville d'Argenteuil  
CPME 95 & 77  
OTESSA  
Actemium Paris Airports  
Lufthansa Group  
Air France  
LanzaJet  
DHL  
SNTA CFDT  
Board of Airlines Representatives - B.A.R. France  
Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Pays de Valois  
Les Entreprises Du Voyage  
Bruitparif  
Ville de Garges-lès-Gonesse  
Promosalons

## Synthèse Croisée Thématique – CDG & Vous

|   | Thématique   | Points de similitude (communs à plusieurs territoires)  | Points de divergence (ou d'intensité variable)   |
|---|--|---|--|
| 1 | Nuisances aériennes / Bruit                        | Soulevée par toutes les communes riveraines exposées : Mity-Mory, Le Bourget, Garges, Meaux, Villepinte, etc. Demande récurrente de couvre-feu aérien et de contrôle du trafic de nuit. | Peu ou pas abordée dans les ateliers jeunes ou dans les réunions centrées sur les services (Roissy-pôle, Cargo). Pas perçue comme centrale par les salariés.           |
| 2 | Justice territoriale & répartition des bénéfices   | Attente d'une redistribution plus équitable des effets économiques du projet dans tous les territoires. Réclamation d'un retour tangible sur les investissements aéroportuaires.        | Certaines communes formulent des propositions précises (fonds de compensation, fiscalité redistributive), d'autres restent plus générales ou méfiantes (ex. Tremblay). |
| 3 | Emploi et accès aux métiers de CDG                 | Partout évoqué : jeunes frustrés (Aulnay, MDE), habitants en demande de transparence (Meaux, Goussainville), élus voulant des passerelles locales.                                      | L'intensité varie : centrale pour les jeunes et les élus locaux, absente des ateliers "quartiers des 20 minutes". Évoqué mais moins prioritaire chez les salariés.     |
| 4 | Mobilités du quotidien (transports, intermodalité) | Exprimé dans tous les comptes rendus : besoin de liaisons efficaces, sécurisées, multimodales (RER, bus, vélo, à pied) pour les riverains comme les salariés.                           | Certaines critiques sont très précises (CDG Express jugé inutile localement), d'autres plus générales (besoin de transports). Les jeunes évoquent peu les solutions.   |
| 5 | Qualité de vie & services de proximité             | Demande constante de commerces de proximité, crèches, salles de sport, équipements collectifs. Présente dans Roissy-pôle, Cargo, Sarcelles, Bonneuil, etc.                              | Les besoins sont universels mais les priorités varient : certains veulent des lieux de repos, d'autres des services médicaux, ou des espaces de sport et détente.      |
| 6 | Transition écologique & biodiversité               | Tous les territoires demandent des garanties environnementales : lutte contre le bruit, compensation écologique, trames vertes. Forte attente de résultats vérifiables.                 | La sensibilité écologique est partagée, mais les connaissances et attentes techniques varient (certains parlent de SAF, d'autres veulent juste plus de verdure).       |
| 7 | Accès à la concertation / légitimité perçue        | Tous les participants souhaitent que leur parole soit prise en compte. Sentiment généralisé que la concertation doit déboucher sur des effets concrets.                                 | Certains publics (jeunes, salariés) disent être intégrés pour la première fois, d'autres (habitants historiques) expriment de la lassitude voire de la défiance.       |

Villes de résidences d'expéditeurs des coupons T reçus (certains n'ont pas renseigné la ville d'expédition) 895 sur 1137

|                        |   |
|------------------------|---|
| Achères, Yvelines      | 1 |
| Achères-la-Forêt       | 2 |
| Aix-en-Provence        | 1 |
| Alfortville            | 1 |
| Amiens                 | 1 |
| Andilly, Val-d'Oise    | 1 |
| Annet-sur-Marne        | 1 |
| Antony, Hauts-de-Seine | 2 |

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Argenteuil                   | 27 |
| Arnouville                   | 14 |
| Asnières-sur-Seine           | 1  |
| Attainville                  | 2  |
| Aubervilliers                | 2  |
| Aulnay-sous-Bois             | 16 |
| Baillet-en-France            | 1  |
| Beaumont Sur Oise            | 1  |
| Beaumont-sur-Oise            | 6  |
| Beauvais                     | 2  |
| Belle Fontaine, Haiti        | 1  |
| Belloy-en-France             | 4  |
| Bernes-sur-Oise              | 3  |
| Blanc-Mesnil                 | 1  |
| Bobigny                      | 1  |
| Bologna                      | 1  |
| Bondy                        | 5  |
| Bonneuil-en-France           | 1  |
| Bouffémont                   | 5  |
| Bussy-Saint-Georges          | 1  |
| Catenoy                      | 1  |
| Cergy                        | 4  |
| Cergy-le-haut                | 2  |
| Champagne-sur-Oise           | 1  |
| Champigny-sur-Marne          | 2  |
| Chanteloup-en-Brie           | 1  |
| Chantilly, Oise              | 2  |
| Châtillon, Hauts-de-Seine    | 1  |
| Chaumontel                   | 2  |
| Chavigny, Meurthe-et-Moselle | 3  |
| Chaville                     | 1  |
| Chelles, Seine-et-Marne      | 9  |
| Chènevères Seine-et-Marne    | 2  |

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| Chennevières-lès-Louvres    | 1  |
| Chessy, Seine-et-Marne      | 1  |
| Clamart                     | 2  |
| Claye-Souilly               | 10 |
| Clichy-sous-Bois            | 4  |
| Collégien                   | 1  |
| Colombes                    | 3  |
| Compiègne                   | 7  |
| Conflans-Sainte-Honorine    | 3  |
| Coulommiers, Seine-et-Marne | 1  |
| Courdimanche                | 4  |
| Courtry                     | 1  |
| Creil                       | 9  |
| Crépy-en-Valois             | 3  |
| Dammartin-en-Goële          | 11 |
| Dardy                       | 1  |
| Deuil-la-Barre              | 30 |
| Dijon                       | 1  |
| Domont                      | 16 |
| Drancy                      | 28 |
| Dugny                       | 4  |
| Eaubonne                    | 2  |
| Écouen                      | 3  |
| Émerainville                | 3  |
| Enghien-les-Bains           | 1  |
| Épinay-sur-Seine            | 6  |
| Ermenonville                | 1  |
| Ermont                      | 2  |
| Ézanville                   | 4  |
| Fontenay-en-Parisis         | 6  |
| Fontenay-sous-Bois          | 1  |
| Fossé, Ardennes             | 1  |
| Fosses                      | 12 |

|                           |    |
|---------------------------|----|
| Fresles                   | 2  |
| Gagny                     | 2  |
| Garges-lès-Gonesse        | 28 |
| Geneva                    | 1  |
| Gonesse                   | 20 |
| Gournay-sur-Aronde        | 1  |
| Goussainville, Val-d'Oise | 19 |
| Gouvieux                  | 2  |
| Gressy                    | 3  |
| Gressy, Seine-et-Marne    | 4  |
| Groslay                   | 12 |
| Guyancourt                | 1  |
| Haiti                     | 1  |
| Herblay-sur-Seine         | 1  |
| Issy-les-Moulineaux       | 1  |
| Ivry-sur-Seine            | 1  |
| Jouy-le-Moutier           | 1  |
| Jully                     | 1  |
| Jully, Seine-et-Marne     | 1  |
| Jully, Yonne              | 1  |
| La Courneuve              | 4  |
| Lagny-sur-Marne           | 1  |
| Lamorlaye                 | 1  |
| Le Blanc-Mesnil           | 15 |
| Le Bourget                | 5  |
| Le Mesnil-Amelot          | 2  |
| Le Mesnil-Aubry           | 2  |
| Le Perreux-sur-Marne      | 1  |
| Le Plessis-Belleville     | 3  |
| Le Plessis-Trévisé        | 1  |
| Le Port-Marly             | 1  |
| Le Raincy                 | 6  |
| Le Thillay                | 6  |

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Les Ageux               | 1  |
| Les Andelys             | 2  |
| Les Lilas               | 1  |
| Les Mureaux             | 1  |
| Liancourt               | 1  |
| Lille                   | 1  |
| L'Isle-Adam, Val-d'Oise | 1  |
| Livry-Gargan            | 9  |
| Longperrier             | 7  |
| Loussai Ville           | 1  |
| Louvre                  | 1  |
| Louvres                 | 23 |
| Luzarches               | 20 |
| Maffliers               | 9  |
| Maisons-Laffitte        | 1  |
| Mareil-en-France        | 3  |
| Mareuil en France       | 1  |
| Margency                | 9  |
| Marly-la-Ville          | 2  |
| Marne-la-Vallée         | 1  |
| Massy, Essonne          | 1  |
| Mauregard               | 1  |
| Maux                    | 1  |
| May-en-Multien          | 1  |
| Meaux                   | 10 |
| Mercy-le-Haut           | 1  |
| Méru                    | 2  |
| Messy, Seine-et-Marne   | 3  |
| Mitry-Mory              | 14 |
| Moisselles              | 4  |
| Montataire              | 1  |
| Montereau-Fault-Yonne   | 1  |
| Montfermeil             | 5  |

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Montigny-lès-Cormeilles      | 2  |
| Montlignon                   | 8  |
| Montmagny, Val-d'Oise        | 10 |
| Montmorency, Val-d'Oise      | 2  |
| Montreuil, Seine-Saint-Denis | 1  |
| Montrouge                    | 1  |
| Montsoult                    | 4  |
| Mour                         | 1  |
| Moussy le Neuf               | 1  |
| Moussy-le-Neuf               | 10 |
| Moussy-le-Vieux              | 1  |
| Nancy, France                | 1  |
| Nanteuil-le-Haudouin         | 1  |
| Neuilly-sur-Marne            | 1  |
| Neuilly-sur-Seine            | 1  |
| Nogent-sur-Oise              | 2  |
| Nointel, Val-d'Oise          | 3  |
| Noisiel                      | 1  |
| Noisy-le-Grand               | 3  |
| Orly                         | 1  |
| Othis                        | 3  |
| Pantin                       | 1  |
| Paris                        | 53 |
| Payson, Arizona              | 2  |
| Penchard                     | 1  |
| Persan                       | 2  |
| Pierrelaye                   | 1  |
| Pierrefitte-en-Beauvaisis    | 1  |
| Pierrefitte-sur-Seine        | 3  |
| Pierrelaye                   | 2  |
| Piscop                       | 2  |
| Pontault-Combault            | 2  |
| Pont-Sainte-Maxence          | 3  |

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| Presles, Val-d'Oise                | 9  |
| Puiseux, Eure-et-Loir              | 7  |
| Puiseux-en-France                  | 6  |
| Raincy                             | 1  |
| Reisen                             | 1  |
| Roissy-en-Brie                     | 1  |
| Roissy-en-France                   | 6  |
| Rosny-sous-Bois                    | 1  |
| Russy-Bémont                       | 1  |
| Saint-Brice-sous-Forêt             | 10 |
| Saint-Denis, Seine-Saint-Denis     | 6  |
| Saint-Germain-en-Laye              | 1  |
| Saint-Gratien, Val-d'Oise          | 3  |
| Saint-Leu-d'Esserent               | 1  |
| Saint-Leu-la-Forêt                 | 10 |
| Saint-Mard, Aisne                  | 1  |
| Saint-Mard, Seine-et-Marne         | 5  |
| Saint-Martin-du-Tertre, Val-d'Oise | 7  |
| Saint-Ouen-sur-Seine               | 4  |
| Saint-Pathus                       | 1  |
| Saint-Prix, Val-d'Oise             | 10 |
| Saint-Sulpice, Oise                | 1  |
| Saint-Vaast-de-Longmont            | 1  |
| Saint-Witz                         | 5  |
| Sannois                            | 20 |
| Sannois                            | 1  |
| Sarcelles                          | 21 |
| Sceaux, Hauts-de-Seine             | 1  |
| Seine-et-Marne                     | 1  |
| Senlis                             | 21 |
| Seugy                              | 2  |
| Sevran                             | 21 |
| Sevran Beauvottes                  | 1  |

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| Sevran Livry                  | 1  |
| Sevran-Livry                  | 1  |
| Sèvres                        | 1  |
| Soissons                      | 2  |
| Soisy                         | 1  |
| Soisy-sous-Montmorency        | 4  |
| Stains                        | 1  |
| Stains, Seine-Saint-Denis     | 11 |
| Stouen                        | 2  |
| Suresnes                      | 1  |
| Survilliers                   | 7  |
| Tangry                        | 1  |
| Taverny                       | 3  |
| Thuillies                     | 1  |
| Trumilly                      | 1  |
| Tremblay-en-France            | 17 |
| Val-d'Oise                    | 5  |
| Vaujours                      | 2  |
| Vémars                        | 6  |
| Veneux                        | 1  |
| Vernár                        | 1  |
| Viarmes                       | 5  |
| Viernes                       | 1  |
| Villaines-sous-Bois           | 3  |
| Villemomble                   | 1  |
| Villeneuve-la-Garenne         | 1  |
| Villeneuve-sous-Dammartin     | 1  |
| Villeparisis                  | 12 |
| Villepinte                    | 2  |
| Villepinte, Seine-Saint-Denis | 36 |
| Villeron                      | 3  |
| Villers-Cotterêts             | 3  |
| Villetaneuse                  | 1  |

|                    |    |
|--------------------|----|
| Villiers-le-Bel    | 29 |
| Villiers-Saint-Leu | 1  |
| Villiers-sur-Marne | 1  |

## QUESTIONS ET RECOMMANDATIONS avec le portage et les échéances

| Questions   | Portage          | Echéance                       |
|---|------------------|--------------------------------|
| Il est recommandé de faire une analyse en lien avec la DGAC et l'ACNUSA et d'en publier les conclusions sur les causes du ressenti d'une évolution de l'exposition au bruit sur certaines zones du territoire et notamment sa partie ouest.   | DGAC et l'ACNUSA | Court terme                    |
| Les garantes saluent la participation de l'Etat à cette concertation volontaire : préfet, DGAC... et regrettent que « l'étude d'impact selon l'approche équilibrée » n'ait pas été remise avant cette concertation.<br><br>Les garantes proposent, dès la publication de « l'étude d'impact selon l'approche équilibrée », que l'Etat apporte les éclaircissements nécessaires à sa bonne compréhension comme à celle de ses impacts ultérieurs et contribue ainsi à la décision d'ADP sur ce projet de schéma stratégique d'aménagement. | Préfet, DGAC...  | Court terme                    |
| Les garantes suggèrent d'informer les acteurs économiques et les élus des retombées économique en publiant et en commentant les résultats actualisés de l'étude qu'ADP fait réaliser (emplois directs, indirects et induits).<br><br>Et d'expliquer les écarts qui peuvent exister entre les études antérieures, récentes issues de travaux diligentés par ADP ou par l'Etat ou d'autres acteurs afin de contribuer à l'information du public   | ADP              | Moyen terme<br><br>Court terme |
| Les garantes proposent d'explicitier de manière pédagogique les engagements pris avec le SBTI, ce qu'ils recouvrent quand il s'agit du « scope 3 » (i.e. les émissions générées par l'aéroport mais indirectement par ADP et plus particulièrement les émissions en vol), la manière dont ils seront suivis et respectés et dont ils peuvent répondre à la question du budget carbone.  | ADP              | Court terme                    |
| Les garantes suggèrent de détailler les moyens dont il dispose à son niveau sur l'évolution des nuisances sonores.  | ADP              | Court terme                    |
| Les garantes recommandent de préciser et d'approfondir les modalités de calcul de l'évolution du trafic poids lourds utilisés et d'affiner si possible les chiffres.  | ADP              | Court terme                    |

|   |                         |             |
|---|-------------------------|-------------|
| Les garantes incitent à expliciter les conditions qui prévaudront à la décision de l'engagement du développement de nouvelles capacités   | ADP                     | Court terme |
| Les garantes proposent de répondre aux questions suivantes sur la maîtrise des nuisances sonores : <ul style="list-style-type: none"> <li>• La pente d'atterrissage, comme moyen de réduire le bruit pour une partie des riverains et les descentes douces,</li> <li>• La réduction des vols,</li> <li>• La transparence sur les trajectoires,</li> <li>• La clarification sur l'Etat de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée du PPBE,</li> <li>• Le respect de l'encadrement du trafic et des trajectoires par les compagnies aériennes</li> </ul> | Etat + DGAC et l'ACNUSA | Court terme |

| Recommandation  | Portage    | Echéance                  |
|---|------------|---------------------------|
| Faire une fiche explicative sur les différences entre les règles de bruit Lden et Lnight et les recommandations de l'OMS.   | ADP        | Court terme               |
| Compléter les analyses d'impact sonore et la pollution de l'air en tenant compte des perspectives d'évolution démographique dans la mesure où des données publiques seraient disponibles ou en se référant à celles utilisées dans les projections de trafic du dossier.  | ADP        | Moyen terme               |
| Poursuivre l'organisation de réunions avec la participation de la DGAC dans les territoires impactés par le trafic aérien et le bruit.  | ADP + DGAC | Court terme et en continu |
| Mettre en place un dispositif de concertation continue, qui pourrait s'appuyer éventuellement sur un garant, avec les différentes parties prenantes.<br><br>Utiliser toutes les instances existantes comme la Commission Consultative Economique, le comité de parties prenantes et voir en quoi elles répondent aux fortes attentes manifestées. | ADP        | Court terme               |
| Mener une réflexion sur les dispositifs de dialogue existants et la manière dont ils répondent aux attentes des acteurs de la plateforme, de ses utilisateurs, des acteurs de la mobilité ou les renforcer en tant que de besoin.   | ADP        | Court terme               |
| Avoir une approche intergénérationnelle de la concertation, intégrant les jeunes.   | ADP        | Court terme et en continu |

|  |  |                           |
|--|--|---------------------------|
| <p>Mettre en place une rubrique sur l'avancée ou les avancées du projet sur le site dédié au projet et via le réseau « entre voisins ».</p> <p>Publier le bilan annuel de la mise en œuvre du projet et des engagements pris et le faire connaître largement.</p>  | ADP  | Court terme et en continu |
| Organiser des points d'étape réguliers avec les élus mais également les associations sur les sujets de préoccupation évoqués pendant la concertation volontaire et éventuellement organiser une réunion publique.  | ADP  | Court terme et en continu |
| Examiner la possibilité et la pertinence d'un plan d'actions concerté entre ADP et les collectivités (notamment sur mobilité, emploi, logement, cadre de vie).   | ADP  | Moyen terme               |
| Travailler un schéma global sur la mobilité douce en lien avec les collectivités, avec l'appui d'associations spécialisées, comme la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) pour assurer le renforcement du réseau, sa continuité, sa sécurisation, la mise en place de parkings sécurisés et de bornes de recharge et des aménagements comme de zones ombragées, des panneaux d'information. | ADP  | Moyen terme               |
| Mettre en place un groupe test de salariés pour vérifier la bonne adéquation entre l'offre de mobilité douce et la demande.  | ADP  | Court/moyen terme         |
| Etudier, en lien avec les collectivités concernées, la mise en place de cheminements piétons, tant sur la plateforme qu'à proximité, spécifiques ou en continuité de pistes cyclables ou de transports collectifs en veillant aussi à les rendre ombragés.   | ADP  | Court/moyen terme         |
| Réunir les différents acteurs de la mobilité collective : SNCF Réseau, IDF Mobilités, SNCF pour établir un calendrier commun et faire un point annuel pour identifier les freins, les évolutions, les retards potentiels, les actions et faire une information sur le site du projet et à l'égard des principaux acteurs concernés et notamment les collectivités locales.                                     | ADP avec les acteurs de la mobilité collective | Court terme               |
| Réaliser un travail en commun avec tous les acteurs de la mobilité en transport collectif pour favoriser au mieux la cohérence des évolutions et leur adéquation à celle des besoins à titre d'exemple : les impacts potentiels de nouvelles lignes comme Roissy – Picardie sur des lignes de bus qui pourraient être supprimées comme la ligne de bus 630   | ADP avec les acteurs de la mobilité collective | Court terme               |
| Faire mieux connaître les offres alternatives de mobilités avec une véritable information et mettre en   | ADP en lien avec les                           | Moyen terme               |

|   |  |                   |
|---|--|-------------------|
| valeur la continuité des offres existantes (billets combinés, intermodalité).   | acteurs concernés  |                   |
| Etudier avec les collectivités d'emprise de l'aéroport des solutions avec des navettes qui rejoindraient un bus de rabattement pour les déplacements de proximité dans les communes moins accessibles, en associant IDF Mobilités, sans oublier la question des transports en horaires décalés. | ADP et IDF Mobilités   | Long terme        |
| Etudier avec les collectivités les possibilités de parking relais autour de la plateforme vers des gares de bus ou BHNS avec un stationnement gratuit pour le personnel.  | ADP avec les collectivités locales   | Court terme       |
| Jouer un rôle catalyseur pour rechercher des solutions billettiques permettant un accès groupé aux différentes formes de mobilité et notamment aux billets de transports d'IDF Mobilité.  | ADP et acteurs concernés   | Moyen terme       |
| Engager, avec la Caisse des dépôts et IDF Mobilités, les acteurs de la plateforme CDG et l'exploitant de la ligne, des négociations pour un usage de ce moyen de transport par les salariés avec un tarif spécifique auprès du concessionnaire, voire le prix du RER ou du Pass Navigo          | ADP + caisse des dépôts + IDF Mobilité + acteurs de la plateforme + l'exploitant de la ligne | Court terme       |
| Transmettre la question de l'impact sonore du CDG Express pour les riverains immédiats à l'opérateur du projet pour examen et réponse.  | ADP  | Court terme       |
| Examiner notamment avec SNCF Mobilité la possibilité de permettre d'utiliser la LGV Marne la Vallée - Roissy à un tarif compétitif quitte à ce que cela sans place assise garantie.   | ADP et SNCF mobilité   | Court terme       |
| Mettre en place un dispositif d'information centralisé permettant d'informer en temps réel sur l'ensemble de l'offre de mobilité de proximité et sur l'état du trafic.  | ADP et acteurs de la mobilité  | Court/moyen terme |
| Avoir une réflexion partagée sur la question des horaires décalés, les voies et moyens de répondre à la préoccupation manifestée : meilleure adéquation des horaires actuels par des évolutions à la marge, sécurisation, évolution de l'offre.   | ADP et acteurs de la mobilité  | Court terme       |
| Etudier avec les acteurs concernés la mise en place de dispositif d'achat de billets train et mobilité Ile de France performant   | ADP et acteurs concernés   | Court terme       |
| Etudier les besoins de capacité, d'accueil et d'information qui seront nécessaires pour répondre aux évolutions envisagées du trafic de bus   | ADP et acteurs concernés de la mobilité  | Court terme       |
| Mettre en place une information centralisée et visible sur les correspondances, et une signalétique claire pour rejoindre les différents points de la plateforme  | ADP et SNCF  | Court terme       |

|   |  |                   |
|---|--|-------------------|
| <p>Transmettre aux acteurs concernés les attentes ressortant de la concertation (offre ferrée, billettique, horaires, offre intégratrice, garantie de correspondance.)</p> <p>Mettre en œuvre les dispositifs favorisant la fluidité des parcours et d'étudier la mise en place des aménités attendues (commerces, restauration, douches, prises, wifi...).</p> | ADP  | Court terme       |
| Engager une réflexion avec les acteurs concernés sur les dispositifs possibles pour la gestion des bagages fer/air.   | ADP + compagnies aériennes + opérateurs de l'offre ferroviaire | Moyen terme       |
| Poursuivre du travail de coopération sur les sources d'énergies avec les communes voisines et créer des stations multi-énergies territoriales avec et pour l'aéroport ; les PME et les collectivités.   | ADP  | Court/moyen terme |
| Organiser plus d'échanges entre le public, les associations, les compagnies aériennes et les experts sur la maturité des technologies de décarbonation du transport aérien pour confronter les futurs possibles.  | ADP  | Moyen terme       |
| Renforcer le lien entre les acteurs (Association des DRH et les autres acteurs de l'emploi) afin de partager des projections, des attentes, des difficultés dans le cadre d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, collective et partagée.  | ADP + (Association des DRH et les autres acteurs de l'emploi)  | Court/moyen terme |
| Poursuivre la sensibilisation dans les établissements scolaires et via les réseaux sociaux et les influenceurs afin d'informer sur les nouveaux métiers et leur diversité.  | ADP  | Court/moyen terme |
| Communiquer en toute transparence sur les indicateurs sociaux et les recrutements, les parcours d'insertion et les partenariats notamment avec les lycées professionnels locaux.  | ADP  | Court/moyen terme |
| Faire connaître les emplois accessibles aux jeunes notamment non diplômés, mais aussi la variété des emplois de l'aéroport (dans l'aviation, l'accueil, la sécurité, la logistique...)  | ADP et aux acteurs de l'emploi                                 | Court/moyen terme |
| Poursuivre les ateliers de travail avec les salariés et étudier les propositions formulées sur les besoins de services quotidiens : pressing, pharmacie, poste, centre médical, connectivité des commerces, ou encore zones sportives et vertes.  | ADP  | Moyen terme       |

|  |     |                   |
|--|-----|-------------------|
| Former les personnels concernés à l'accompagnement des familles, des personnes âgées, des personnes en situation de handicap     | ADP | Court/moyen terme |
| Étudier la possibilité de renforcement du recours à des clauses sociales à l'occasion de l'aménagement phasé et modulaire.       | ADP | Moyen terme       |
| Travailler avec des paysagistes en intégrant des associations spécialisées pour les végétalisations des espaces                  | ADP | Moyen terme       |
| Travailler avec des usagers sur les besoins d'amélioration de la signalétique à l'intérieur comme à l'extérieur de la plateforme | ADP | Moyen terme       |