

# TERMINAL 4

## DOSSIER DE CONCERTATION **SYNTHÈSE**

**PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TERMINAL 4  
ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT  
PARIS-CHARLES DE GAULLE À L'HORIZON 2035/2040**

DU 12 FÉVRIER AU 12 MAI 2019



GROUPE ADP

## La concertation préalable autour du projet de Terminal 4 et de développement de la plate-forme Paris-Charles de Gaulle

### UNE CONCERTATION PRÉALABLE AU TITRE DE L'ARTICLE 121-17 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Le code de l'environnement (article L.121-8) stipule que la saisine de la CNDP est obligatoire uniquement pour les projets de « création ou extension d'infrastructures de piste d'aérodrome », ce qui n'est pas le cas du projet de Terminal 4.

Ce dernier concerne la construction d'un ensemble de bâtiments, de réseaux de desserte interne à la plate-forme, d'aires de stationnement et de voies de circulation avions, pour permettre d'accueillir la hausse du trafic aérien prévue dans les vingt prochaines années.

Par conséquent, la saisine de la CNDP n'était pas une procédure obligatoire pour le projet porté par le Groupe ADP.

Souhaitant poursuivre sa politique de dialogue avec le territoire et l'approfondir autour de ce projet, le Groupe ADP a néanmoins pris l'initiative de saisir la Commission nationale du débat public en date du 23 mai 2018, pour la mise en œuvre d'une concertation préalable volontaire, au titre de l'article L.121-17 du code de l'environnement.

Pour encadrer la démarche, la Commission nationale du débat public a nommé quatre garants, qui veilleront à la qualité des informations diffusées au public et au bon déroulement de la concertation.

#### Pour aller plus loin:

« *Le cadre juridique de la concertation préalable* », page 24 du dossier de concertation



Tournée du bus participatif, octobre 2018 - Louvres

### LES OBJECTIFS STRUCTURANT LA DÉMARCHE DE CONCERTATION PRÉALABLE

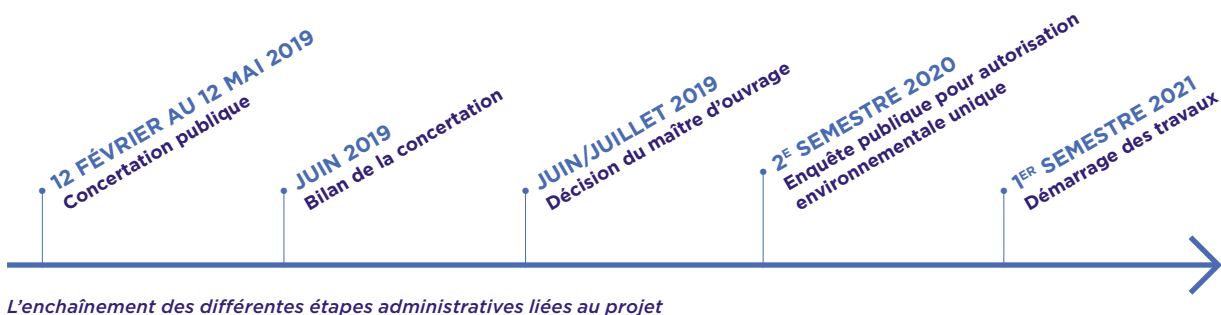
#### Informer sur le projet: ses modalités et ses finalités

La concertation préalable permettra d'apporter des informations sur la croissance du trafic (passagers, mouvements, emport), exposera les façons dont le projet du Terminal 4 vise à répondre à ce défi et présentera les alternatives possibles. Le public disposera ainsi de tous les éléments nécessaires à la formulation d'un avis sur les différents aspects et enjeux liés au projet.

#### Recueillir l'avis et les suggestions du public sur le projet

Salariés, passagers, riverains: l'ensemble des usagers de la plate-forme, ainsi que le grand public, sont invités à venir s'exprimer sur le projet durant la démarche de concertation.

Le Groupe ADP souhaite ainsi recueillir l'avis de l'ensemble des acteurs intéressés de près ou de loin par le projet. Quelle que soit la thématique, l'ensemble de ces apports sera examiné.



### Faire connaître les ambitions portées par le Groupe ADP pour le projet

Au travers de ce projet, le Groupe ADP porte de fortes ambitions pour répondre aux attentes de l'ensemble des usagers de la plate-forme. Le Groupe ADP entend s'appuyer sur leurs retours d'expérience, leurs perceptions actuelles de la plate-forme, leurs attentes ou encore leurs doutes, pour améliorer la conception du projet.

### Informer et échanger sur les impacts environnementaux du projet et du chantier

Le Groupe ADP a lancé plusieurs études autour des impacts potentiels du projet sur l'environnement. Certains résultats sont déjà disponibles et sont présentés dans le dossier de concertation. D'autres études sont en cours, et seront publiées dès qu'elles seront achevées. L'ensemble de ces résultats pourront être discutés avec le public durant la phase de concertation, et seront complétés et précisés dans le cadre de l'autorisation environnementale, qui donnera elle-même lieu à une enquête publique.

### Réfléchir aux enjeux liés au développement et à l'aménagement du territoire

Le Groupe ADP compte sur la connaissance et l'expertise de terrain de l'ensemble des acteurs constituant le territoire, et sur l'association et la participation des partenaires privés et institutionnels, pour concevoir un projet qui réponde au mieux à leurs attentes et aux besoins des populations locales en matière de développement et d'aménagement de leur territoire.

### Instaurer un dialogue continu avec le territoire

Le Groupe ADP entend par cette démarche de concertation approfondir le dialogue, déjà en place depuis des décennies, avec les riverains et les parties prenantes. La concertation autour du Terminal 4 permettra de renforcer les démarches collaboratives avec les partenaires de la plate-forme et du territoire, pour faire converger les efforts de chacun au service du développement durable.

### EXEMPLES DE PREMIERS THÈMES EN DÉBAT

- À quoi sert le projet, quelles sont les alternatives possibles ?
- Comment connaître et mieux maîtriser l'impact environnemental du chantier et du projet ?
- Comment faire du Terminal 4 un levier de développement économique et d'emplois ?
- Comment faciliter l'accessibilité, la mobilité et le départ de Paris-Charles de Gaulle ?
- Quels services sur le site pour les passagers, les salariés et l'ensemble des utilisateurs du site ?
- Quelles démarches mettre en place durant le chantier pour informer et prévenir ?

#### Pour aller plus loin

«Les objectifs et les thèmes de la concertation préalable», page 26 du dossier de concertation

## LE DISPOSITIF DE CONCERTATION PRÉALABLE

### Le dispositif d'information

Adressée à l'ensemble des publics, l'information est diffusée par différents canaux et supports.

### Un dépliant d'information

Largement distribué sur le territoire en début de démarche, dans les lieux de passage et les boîtes aux lettres des habitants, ce dépliant présente les informations essentielles du projet et annonce l'ensemble des actions mises en œuvre lors de la concertation préalable.

### Le dossier de concertation et sa synthèse

Il est l'outil le plus complet, structurant et officiel du dispositif. Exhaustif, accessible et illustré, il permet la bonne compréhension des enjeux. Il est diffusé en format numérique (*via* le site dédié au projet [terminal4-cdg.groupeADP.fr](http://terminal4-cdg.groupeADP.fr)), et en format papier dans certains points d'intérêt, dont les mairies du périmètre de la concertation.

### Un site web: [terminal4-cdg.groupeADP.fr](http://terminal4-cdg.groupeADP.fr)

Le site présente le détail du projet du Terminal 4 et de ses impacts, les temps forts de la concertation et l'invitation à s'exprimer, et recueille tous les avis et toutes les études cités dans le dossier de concertation. Les réponses aux questions posées par les participants seront disponibles sur le site.

### Des lettres d'information

Un envoi de 3 lettres d'information aux étapes clés de la concertation (ouverture, étape intermédiaire et clôture) sera effectué.

### Le dispositif de participation

Du 12 février au 12 mai 2019 un dispositif de concertation, structuré de différents temps de rencontres et moments d'échanges, est déployé. Le nombre et la diversité des modes de participation permettent à un large public de participer. Le détail des dates, lieux et horaires des différents événements peut être trouvé sur le site internet, ainsi que sur des dépliants mis à disposition dans les mairies et distribués dans les boîtes aux lettres avant le démarrage de la concertation.

✓ Un site web : [terminal4-cdg.groupeADP.fr](http://terminal4-cdg.groupeADP.fr)

✓ Une dizaine de réunions publiques

✓ Une dizaine d'ateliers, dont au moins deux ateliers spécifiquement dédié au jeune public, et au moins un atelier dédié aux salariés de l'aéroport

✓ Un dispositif passagers : « Photo participatif » en ligne et un stand d'information sur site

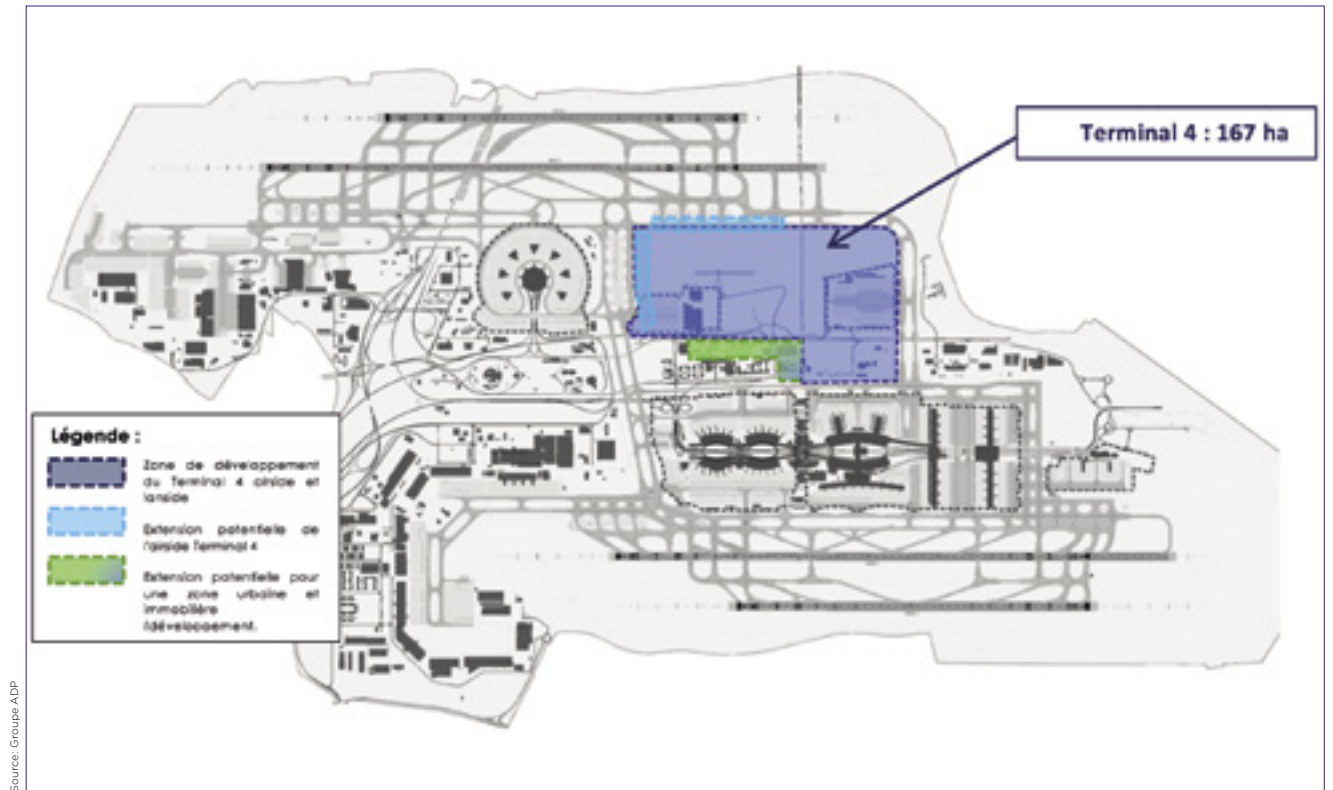
✓ Des balades immersives sur site

✓ Plusieurs cafés participatifs

✓ Un stand participatif itinérant

#### Pour aller plus loin:

«Le dispositif d'information et de concertation autour du projet», page 31 du dossier de concertation



Le périmètre d'étude du Terminal 4

2

## Un nouveau Terminal à Paris-Charles de Gaulle : pourquoi ?

### RÉPONDRE À LA HAUSSE DU TRAFIC AÉRIEN DANS UN CONTEXTE DE CONCURRENCE INTERNATIONALE ACCRUE

Un doublement du trafic aérien mondial est prévu dans les 15 prochaines années. Le nombre de passagers dans le monde devrait atteindre 7 milliards en 2030, contre 3,7 milliards en 2016. Ces perspectives conduisent à anticiper un trafic passagers de l'ordre de 107 à 126 millions à l'horizon 2037 sur Paris-Charles de Gaulle<sup>1</sup>. Les pistes actuelles de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle sont suffisantes pour assurer son développement. En revanche, les capacités d'accueil des passagers seront saturées dans les prochaines années notamment, les capacités d'enregistrement seront saturées en 2028.

**Le projet du Terminal 4 et de développement de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle vise à répondre à cette croissance et à maintenir l'attractivité du site, pour entretenir la connectivité de la Région capitale, et favoriser ainsi le développement du tissu économique environnant.**

Il consiste en la construction de réseaux de dessertes routière et ferrée interne à la plate-forme, d'aires de stationnement et de voies de circulation avions, et d'un ensemble de bâtiments. Les capacités supplémentaires à l'embarquement et au débarquement seront, à terme, de l'ordre de 35 à 40 millions de passagers par an.

Selon le calendrier prévisionnel, les travaux débuteront en 2021 et le Terminal 4 devrait être totalement opérationnel à l'horizon 2037. Les premières installations nouvelles contribuant au développement de la plate-forme seront mises en service à une date à préciser à partir de l'été 2024, en fonction des besoins des compagnies aériennes induits par le trafic, et permettront d'accueillir les passagers dans de bonnes conditions. Les phases ultérieures de développement s'échelonneront sur des dates à préciser entre 2028 et 2037, pour construire et adapter l'infrastructure à mesure de l'évolution des besoins induits par le trafic. Elles comprendront notamment l'ouverture d'un processeur (capacité d'enregistrement et interface zone publique/ zone de sûreté) en 2028, accompagnée de liaisons efficaces avec les terminaux actuels.

Si le trafic était moindre qu'anticipé, le projet pourrait être ralenti.

#### Pour aller plus loin

« L'évolution du trafic aérien et ses retombées sur les aéroports parisiens »  
page 39 du dossier de concertation

<sup>1</sup> Source : ADP, Document de référence 2017, ACI-Europe





Vue aérienne de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

### CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL

Au cœur du Grand Roissy-Le Bourget, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est le siège de 90190 emplois directs en 2016 (dont 47% situés dans un rayon de moins de 20 km autour de l'aéroport<sup>2</sup>) et d'environ 1240 entreprises.

Depuis une dizaine d'années, le tissu économique du territoire tend à se diversifier par le biais du développement de l'économie des échanges et de la connectivité engendrée par les activités de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Il est désormais structuré autour de cinq filières d'excellence : services aéroportuaires, aéronautique, transport-logistique, commerce international et tourisme, événements professionnels.

Dans sa phase d'exploitation, le Terminal 4 pourrait représenter un potentiel allant jusqu'à 50000 nouveaux emplois directs et 225000 nouveaux emplois soutenus (emplois directs, indirects, induits, catalytiques liés au développement du tourisme)<sup>3</sup>.

[En dialogue permanent avec les riverains et les acteurs locaux, le Groupe ADP s'emploie à faire bénéficier le Grand Roissy-Le Bourget, les collectivités territoriales, leurs habitants et les entreprises des retombées économiques du développement de la plate-forme.](#)

Dans la lignée d'actions en cours ou déjà menées, le projet de Terminal 4 va dans le sens de cet objectif, notamment via la mise en place d'un dispositif spécifique avec le GIP emploi Roissy, détaillé dans le dossier de concertation.

### AMÉLIORER L'OFFRE DE SERVICES ET L'EXPÉRIENCE DE L'ENSEMBLE DES USAGERS

Le projet du Terminal 4 s'inscrit dans une volonté d'amélioration de l'expérience offerte à l'ensemble des usagers de la plate-forme, qu'ils soient passagers, salariés, ou accompagnants. L'aménagement des nouvelles infrastructures et l'offre de services seront pensés de façon à fluidifier l'ensemble des processus de déplacement au sein de la plate-forme et à créer un cadre de vie agréable.

Pour le passager, cette fluidification passera notamment par la facilitation des contrôles et des différents process, ainsi que la personnalisation du parcours et l'accompagnement « porte-à-porte », lui permettant ainsi de redevenir maître de son temps. Elle sera rendue possible par le recours aux outils innovants et aux nouvelles technologies numériques (biométrie « end-to-end », assistant personnel), ainsi que par le maintien d'une forte présence humaine tout au long du parcours.

Le cadre de vie et les conditions de travail des salariés ont vocation à être améliorés par ce projet. Le Terminal 4, bâtiment spacieux et lumineux, faisant une large place au végétal et à la lumière naturelle, offrira un cadre de travail agréable et confortable aux salariés de la plate-forme. Plus globalement le Groupe ADP ambitionne de faire de ce Terminal 4 davantage qu'un simple lieu de transit : un véritable lieu de vie et de services ouvert à tous, en lien avec le quartier de Roissypole. Il s'agit de fertiliser de façon réciproque les deux entités, en ouvrant aux clients du Terminal 4 la gamme des services et des lieux de vie de Roissypole, et inversement.

#### Pour aller plus loin

**«Le projet de Terminal 4 et de développement de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle», page 82 du dossier de concertation**

<sup>2</sup> Source : étude d'impact socio-économique 2017, Utopies, Groupe ADP

<sup>3</sup> Source : suivant les ratios issus de l'étude d'impact socio-économique 2017, Utopies, Groupe ADP



Vue aérienne du Terminal 1 à Paris-Charles de Gaulle

6

## Le Terminal 4: quelles caractéristiques ?

### LA COMPOSITION DU PROJET

Le projet s'étend sur une zone de 167 hectares au centre de la plate-forme aéroportuaire, comprenant actuellement le Terminal 3, des aires avions et certaines installations à reloger.

Il comprend l'ensemble des évolutions suivantes :

- ✓ la réalisation de bâtiments aéroportuaires: Terminal 4, tri-bagages et jetées d'embarquement;
- ✓ la création des aires, voies de circulation avions, y compris la couverture de la tranchée TGV et les routes de service en zone réservée;
- ✓ la création du réseau interne de dessertes routières pour les passagers, les professionnels et les salariés depuis les accès ouest et est;
- ✓ la réalisation des interfaces publiques du terminal: parking au contact, esplanade ou parvis du Terminal 4, et son aménagement;
- ✓ la création d'un pôle multimodal de transport, ces interfaces avec les transports en commun existants ou à venir y compris la gare du métro Grand Paris Ligne 17, une nouvelle gare routière et le déplacement de l'actuel garage atelier du CDGVal;
- ✓ la création d'un nouveau transport en commun interne à la plate-forme (transport guidé de personnes) reliant les parkings éloignés et les terminaux entre eux;
- ✓ la création d'autres liaisons de transport guidé passagers pour les connexions reliant le Terminal 2 au Terminal 4 et au-delà jusqu'au Terminal 1 ainsi qu'une liaison bagages

- mécanisée et des infrastructures en tunnel;
- ✓ la viabilisation réseaux divers du futur Terminal 4 et de la zone du parvis, l'alimentation et l'évacuation en fluide des jetées d'embarquement;
- ✓ le développement de la desserte de l'ensemble des postes avions en oléoréseaux;
- ✓ le déplacement de la centrale thermique frigorifique et électrique existante dans l'emprise du projet, et le forage d'une géothermie profonde;
- ✓ la refonte pour assurer l'accès au futur terminal des taxiways y compris la création du « taxiway perimeter » (voie de contournement avions) nord-est, et la création d'aires de dégivrage.

Le coût total est estimé entre 7 et 9 milliards d'euros. La part comprise dans le périmètre régulé sera portée par le Groupe ADP dans le cadre des prochains contrats de régulation économique.

### UN TERMINAL CONNECTÉ ET INTÉGRÉ

L'un des enjeux majeurs du projet consiste à repenser l'accessibilité, à l'intérieur de la plate-forme, comme à partir de Paris et de l'ensemble du territoire.

Le projet intégrera des lignes nouvelles de desserte interne, visant à améliorer la connexion entre les terminaux de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, notamment pour faciliter les correspondances, et simplifier les déplacements entre les différents points d'intérêt de l'aéroport.



© Jean-Marc Jouanneaux

Vue extérieure des Terminaux 2ABCD de Paris-Charles de Gaulle

Un système de transport de type «people mover» automatique assurera les parcours de connexions en zone réservée, reliant le Terminal 4 et les installations du Terminal 2.

En zone publique, une nouvelle ligne automatique de transport interne sera créée pour assurer la desserte de 6 gares situées dans les lieux stratégiques de l'aéroport ainsi que la connectivité avec les réseaux de transport régionaux : RER B, ligne 17 du Grand Paris Express, CDG Express, TGV et transports de surface.

L'accessibilité de la plate-forme à partir de Paris et de l'ensemble du territoire sera repensée dans le cadre du projet. L'un des deux pôles multimodaux existant sur la plate-forme et desservis par le RER, la gare de CDG2, recevra le CDG Express à l'horizon 2024. Une future gare de la ligne 17 sera implantée au niveau du Terminal 4, préfigurant ainsi un nouveau pôle multimodal, à l'horizon 2030.

En termes d'accessibilité routière, le Terminal 4 sera relié aux dessertes routières externes par de nouvelles routes venant compléter le réseau interne, et un nouvel accès sera disponible pour la plate-forme lorsque le bouclage de la Francilienne, à l'Est, sera finalisé.

## UNE ARCHITECTURE BIOCLIMATIQUE

Les enjeux liés à l'environnement et l'énergie seront intégrés dès les premières réflexions sur le design du bâtiment. Le Groupe ADP ambitionne que le Terminal 4 reflète l'état de l'art en matière d'architecture bioclimatique, avec un impact sur l'environnement le plus faible possible sinon nul.

Pour ce faire plusieurs pistes d'actions sont envisagées : jouer sur l'évolutivité et la flexibilité du bâtiment, favoriser la végétalisation intérieure et extérieure ou encore recourir aux meilleures technologies existantes pour optimiser la gestion de l'eau et des déchets.

Plusieurs études sont actuellement menées pour faire en sorte que le terminal soit le plus neutre possible au niveau carbone et le plus ambitieux possible au niveau énergétique pour tendre vers l'énergie positive.

Ce souhait d'un terminal à énergie positive, responsable, alliant confort et éco-efficience illustre la volonté du Groupe ADP de développer des aéroports engagés dans la lutte contre le dérèglement climatique et la préservation de l'environnement, créateurs de valeur pour tous.

### Pour aller plus loin

«Les caractéristiques du projet de Terminal 4»,  
page 92 du dossier de concertation



## Les enjeux et impacts liés au projet

Le Groupe ADP mène depuis plus de 20 ans une politique environnementale volontariste sur ses trois plates-formes aéroportuaires. La stratégie du groupe en la matière passe par un suivi des impacts liés aux activités de la plate-forme, une transparence sur le résultat des études menées, et la mise en œuvre ou la participation à la recherche de mesures d'atténuation et de compensation.

Outre les dispositifs réglementaires de contrôle, le Groupe ADP mène différents programmes d'action visant à limiter l'impact des nuisances sonores, à préserver la qualité de l'air et la biodiversité, à lutter contre le réchauffement climatique ou encore à optimiser la gestion de l'eau et des déchets sur la plate-forme. Des objectifs et des indicateurs chiffrés sont disponibles sur ces différents volets, et peuvent être trouvés dans leur intégralité dans le document d'information RSE publié annuellement par le Groupe ADP<sup>4</sup>. Dans le cadre du projet de développement de la plate-forme, et dans la lignée des actions mises en œuvre depuis plusieurs décennies, le Groupe ADP s'engage à maîtriser les impacts environnementaux de ses activités : de la phase de conception du bâtiment à son exploitation, en passant par la période de chantier.

### LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LA GESTION DES IMPACTS POTENTIELS

#### Enjeux et impacts sonores potentiels

La réduction du bruit autour des grands aéroports repose sur les quatre piliers de « l'approche équilibrée » définie par l'Organisation de l'aviation civile internationale : la réduction du bruit à la source en particulier par les progrès technologiques, les mesures relatives à l'urbanisme aux abords des aéroports, les procédures de vol à moindre bruit, et les restrictions d'exploitation.

Ainsi, l'ensemble du cadre existant contribue à la maîtrise des nuisances :

- ✓ les mesures incitatives au renouvellement des flottes que sont la modulation des redevances et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes ;
- ✓ les documents d'urbanisme que sont le Plan d'exposition au bruit (PEB) et le Plan de gêne sonore ;
- ✓ l'encadrement des procédures via les volumes de protection environnementale et, depuis septembre 2016, les descentes continues en cœur de nuit ;
- ✓ les restrictions opérationnelles, dont notamment le plafonnement du nombre de créneaux nocturnes (arrêté du 6 novembre 2003), et le plafonnement du niveau d'énergie sonore, via l'Indicateur global mesuré pondéré (IGMP).

L'ensemble de ce cadre continuera de s'appliquer dans le cadre du Terminal 4.

Concernant le PEB, les hypothèses de scénario à long terme prises pour son élaboration considéraient un trafic de 680 000 mouvements en 2025<sup>5</sup>. Il est prévu que le PEB soit révisé dès que le nombre annuel de mouvements d'avions atteindra 600 000 mouvements. Avec la création du Terminal 4, cette échéance pourrait intervenir au-delà de l'horizon 2030 (en 2017, le nombre de mouvements était de 475 654). La simulation de courbes isophoniques 2037 avec le trafic du Terminal 4 démontre la compatibilité du projet avec la délimitation des zones définies dans le cadre du PEB en 2007.

En phase de fonctionnement le projet devrait entraîner une hausse modérée de l'IGMP qui affichait depuis 2008 une baisse constante. Cet indice passerait en effet d'une valeur de 66,7 en 2017 à un niveau d'environ 75 en 2037, soit un niveau équivalent à celui de 2014<sup>6</sup>. L'énergie sonore atteinte resterait ainsi stabilisée entre 2014 et 2037, malgré une progression sur la même période du nombre de passagers de +88% et de mouvements de +36%. L'IGMP restera strictement inférieur au seuil réglementaire fixé à 100.

Au-delà, des mesures de réduction de l'impact sonore du trafic aérien sont engagées depuis plusieurs années par l'ensemble des acteurs de la communauté aéroportuaire. Elles devront être poursuivies pour accompagner la croissance du trafic : le renouvellement des flottes d'avions, l'évolution de l'infrastructure aéroportuaire, la modernisation des technologies de traitement du trafic aérien, et les adaptations des procédures d'écoulement du trafic aérien.

#### Enjeux et impacts potentiels sur la qualité de l'air

Le projet doit être compatible avec les objectifs du Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCEA) d'Ile-de-France qui préconisent notamment la limitation de l'impact environnemental des plates-formes aéroportuaires. Le projet intégrera les enjeux de qualité de l'air local dès la conception du bâtiment et des infrastructures liées, afin d'avoir en phase d'exploitation un impact minimal.

Le Groupe ADP est engagé pour surveiller la qualité de l'air, et limiter les émissions de polluants locaux, non seulement internes (émissions liées à la production d'énergie notamment) mais aussi, en collaboration avec ses parties prenantes, les émissions externes (émissions des avions en

<sup>4</sup> [https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/rse/rse\\_2017-fr.pdf](https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/rse/rse_2017-fr.pdf)

<sup>5</sup> Source : Rapport de présentation PEB Paris-Charles de Gaulle approuvé par arrêté interpréfectoral du 3 avril 2007, Lien vers le site de Bruitparif présentant le rapport

<sup>6</sup> Source : Étude bruit Groupe ADP



particulier). À l'horizon 2025 le Groupe ADP a élaboré un plan d'action, permettant de dépasser les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques prévus par l'article 45 de la loi de transition énergétique.

D'ici 2037, pour ses émissions internes, le Groupe poursuivra les efforts déjà engagés dans le cadre de sa politique environnementale et énergétique 2016-2020 (amélioration de l'efficacité énergétique, construction durable, production d'énergie renouvelable et transition énergétique des véhicules). En ce qui concerne les émissions externes, les prévisions conduisent à anticiper une diminution nette en valeur absolue des émissions au sol (stationnement des avions, production d'énergie, véhicules de service et d'assistance en escale) et du roulage des avions, par rapport au niveau de 2017. La baisse serait de 34 % pour les NO<sub>x</sub> et 26 % pour les particules en valeur absolue, et de respectivement 64 % et 59 % pour les émissions par passager. Ce résultat est permis par le progrès technologique des flottes, la généralisation des moyens de substitution à l'utilisation des moteurs au stationnement et le développement des modes de roulage économes en carburant (roulage n-1/n-2 moteurs, roulage électrique, tractage au seuil de piste).

#### **Enjeux et impacts potentiels sur l'émission de gaz à effets de serre**

Le projet de construction du Terminal 4 intégrera la réduction des émissions de gaz à effet de serre dès la conception du bâtiment et des infrastructures liées.

Le Groupe ADP s'est engagé à atteindre la neutralité carbone pour ses émissions internes d'ici à 2030, grâce notamment au développement de nouvelles installations de production d'énergie renouvelable (géothermie profonde).

À l'horizon 2037, les prévisions, prenant en compte la poursuite de la politique environnementale et énergétique 2016-2020 du Groupe ADP et les actions de réduction des émissions externes liées aux avions au sol, conduisent à anticiper une diminution nette en valeur absolue des émissions de CO<sub>2</sub> au sol (stationnement des avions, production d'énergie, véhicules de service et d'assistance en escale) et du roulage avion par rapport au niveau de 2017, hors mécanisme de compensation. La baisse serait ainsi de 22 % en valeur absolue, et de 57 % par passager.

En complément, le secteur du transport aérien s'est engagé à stabiliser à l'avenir les émissions mondiales de carbone liées à l'aviation au maximum au niveau qui sera atteint en 2020, malgré un trafic aérien en forte croissance. L'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) a

ainsi défini un panier de mesures permettant de réduire l'impact sur le changement climatique du transport aérien international: optimisation du trafic, amélioration des infrastructures aéroportuaires, progrès technologiques sur les avions, développement des carburants alternatifs, et mise en place de mécanismes de marché.

La compensation par les compagnies aériennes d'une partie des émissions pour les vols internationaux sera réalisée dans le cadre du mécanisme international CORSIA mis en place dans ce cadre.

En prenant en compte le cycle LTO<sup>7</sup> complet en plus des émissions au sol, les estimations réalisées par le Groupe ADP à l'horizon 2037 montrent une augmentation de 12 % en valeur absolue et une diminution de 39 % par passager des émissions de CO<sub>2</sub> avant compensation, et une diminution de 27 % en valeur absolue et de 60 % par passager en intégrant les compensations CORSIA et les compensations des émissions internes résiduelles.

#### **Enjeux et impacts potentiels sur la gestion de l'eau**

Afin d'anticiper les problématiques liées à l'imperméabilisation future de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle, un Schéma directeur eaux pluviales a été réalisé. Ce schéma intègre les aménagements futurs de la plate-forme prévus à l'horizon 2037 et propose la réalisation d'un certain nombre de travaux permettant d'adapter le réseau pluvial aux évolutions à venir: outre la mise en service d'une canalisation de rejet direct des eaux pluviales dans la Marne, le projet prévoit le doublage d'un collecteur, la création de bassins de rétention et de nouvelles canalisations, extensions de bassins, etc.

#### **Enjeux et impacts potentiels sur le milieu naturel**

La conception du Terminal 4 intégrera la mise en œuvre de la séquence «éviter, réduire, compenser». Toutes les possibilités d'évitement et de réduction de l'impact biodiversité (dans le cadre de la conception du projet) seront recherchées, dont le développement de la végétalisation de certains espaces du projet. Les compensations seront recherchées prioritairement au sein de l'emprise aéroportuaire (zone est des Renardières, frange sud de la plate-forme), puis à proximité.

#### **Enjeux et impacts potentiels sur l'occupation des sols**

Le site du futur Terminal 4 est actuellement occupé par le bâtiment du Terminal 3, des aires avions, et des parkings. Il est coupé en deux par la ligne ferrée TGV Paris-Lille. Le reste de l'emprise du projet (environ 54 % de la surface) est occupé par des milieux ouverts semi-naturels. Le projet n'entraîne pas de consommation de terres agricoles.

<sup>7</sup> Cycle LTO: Landing - Take Off. Ce cycle décompose les différentes opérations de l'aéronef sur et autour de l'aéroport en quatre phases: approche, roulage, décollage, montée jusqu'à 3000 pieds (915 m), hauteur correspondant à la hauteur de couche limite moyenne annuelle.

### Enjeux et impacts potentiels sur la pollution des sols

La plate-forme aéroportuaire et les usages actuels de l'emprise du Terminal 4 peuvent être source de pollutions diverses pour les sols (hydrocarbures, éléments traces métalliques, eaux glycolées...). Une évaluation globale de la qualité des sols sur le site est prévue. Elle permettra de conclure sur les mesures de gestion de ces éventuelles pollutions et de les intégrer au projet.

### Enjeux et risques naturels et technologiques

Une étude sur les risques naturels et technologiques susceptibles d'affecter l'emprise du projet a été réalisée. Elle indique que la gestion des eaux pluviales sera conçue de manière à éviter le risque d'inondation des communes en aval du rejet, selon les principes du Schéma Directeur Eaux Pluviales évoqué plus haut. La canalisation de rejet direct des eaux pluviales de la plate-forme dans la Marne qui sera réalisée en amont du projet participera notamment à l'amélioration de la gestion des eaux pluviales et à une meilleure vidange des bassins. L'étude souligne que le projet et le chantier ne seront pas de nature à accentuer les risques naturels.

10

#### Pour aller plus loin

«*Enjeux environnementaux et gestion des impacts potentiels*»,  
page 102 du dossier de concertation

L'ensemble des impacts du projet du Terminal 4 sur l'environnement sont en cours d'études. Les résultats disponibles sont publiés dans le dossier. Les autres seront progressivement rendus publics à mesure de leur disponibilité. Les données détaillées des impacts seront complétées et précisées dans l'autorisation environnementale, et l'étude d'impact, qui donnera lieu à une enquête publique.

## LES ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET POUR LE TERRITOIRE

### Un projet qui participe au développement local et à l'emploi

Le développement socio-économique du territoire, dont l'emploi est le premier indicateur, est un enjeu prioritaire pour le projet du Terminal 4. De fortes retombées sont prévues pour l'emploi local. Lors du chantier, les retombées (issues du BTP, de la construction, etc.) sont estimées à titre provisoire comme pouvant aller de 4 000 à 5 000 emplois directs par an<sup>8</sup> (étude en cours). En phase d'exploitation, ce sont jusqu'à 50 000 emplois directs et 225 000 emplois soutenus qui pourraient être créés<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Source : Groupe ADP

<sup>9</sup> Source : suivant les ratios issus de l'étude d'impact socio-économique 2017, Utopies, Groupe ADP

<sup>10</sup> Source : suivant les ratios issus de l'étude d'impact socio-économique 2017, Utopies, Groupe ADP

Les 50 000 emplois directs qui pourraient être créés devraient être issus de secteurs variés : transport aérien, services aéroportuaires, commerces, hôtellerie et restauration, sûreté et sécurité, services publics, fret et messagerie. Selon les ratios de l'étude Utopies<sup>10</sup>, les emplois se répartiraient de manière quasiment équivalente entre les principales catégories socio-professionnelles : cadres, agents de maîtrise, employés, et ouvriers.

### Des emplois bénéficiant avant tout au territoire

Le Groupe ADP a pour objectif de garantir que les emplois générés par le nouveau Terminal, en phase chantier puis en phase d'exploitation, bénéficient en priorité aux territoires les plus proches. Pour aller en ce sens, un programme spécifique a été mis en œuvre avec le GIP Emploi Roissy, reposant sur 4 axes :

- ✓ une analyse prospective quantitative et qualitative des besoins en emploi pour les phases de construction et d'exploitation ;
- ✓ une évaluation du besoin en formation pour les habitants ;
- ✓ une orientation des habitants vers les formations requises grâce à la future Cité des métiers du territoire (labellisée) ;
- ✓ une mise en cohérence du calendrier et du volume des formations avec le besoin en recrutement des employeurs.

Dans le cadre du chantier, une attention particulière sera apportée à l'insertion des entreprises du territoire dans les marchés du Terminal 4, et la clause sociale d'insertion sera maintenue au minimum au niveau actuel (5% des heures travaillées).

#### Pour aller plus loin

«*Enjeux socio-économiques*»,  
page 120 du dossier de concertation

## LES ENJEUX ET IMPACTS LIÉS À L'ACCESSIBILITÉ DU TERMINAL 4

### Impact du projet sur le trafic routier

Afin de mieux appréhender les impacts du nouveau terminal sur le réseau routier, une modélisation de trafic a été effectuée à l'horizon 2037 : avec/sans la réalisation du projet de Terminal 4, et des aménagements de voirie d'accès liés au projet.

Dû aux développements urbains et socio-économiques attendus, il est prévu que la charge routière du quart nord-est francilien reste chargée dans les prochaines années, avec ou sans le projet de Terminal 4.

Néanmoins, l'impact du projet sur le trafic routier sera maîtrisé, grâce à deux variables :

- ✓ La connexion à l'est de la Francilienne entre la RN 2 et l'autoroute A1 permettra d'écouler sur le réseau principal plus de 30%<sup>11</sup> des véhicules, contre environ 20% aujourd'hui, fluidifiant et rééquilibrant ainsi l'accès routier à l'aéroport du côté est.
- ✓ Les futurs projets de transports en commun ferrés, qui permettront d'absorber une partie de ce flux supplémentaire.

### Les projets de transports en commun ferrés

Une des ambitions fortes du projet du Terminal 4 réside dans un report des transports individuels sur les transports en commun ou les autres formes de mobilité. En effet, la grande majorité des usagers de la plate-forme, salariés et passagers, ont encore recours aux véhicules individuels pour rejoindre la plate-forme. Cette pratique, nourrie en ce qui concerne les salariés par l'importance du travail en horaires décalés (80% des salariés) vient renforcer l'engorgement routier. La part des transports en commun progresse néanmoins régulièrement. Entre 1993 et 2009 les transports collectifs ferrés ont vu leur part doubler pour représenter environ 30% des flux de rabattement observés pour les passagers aériens.

À l'avenir, le surcroît de passagers et l'augmentation du nombre de salariés de la plate-forme en lien avec le projet pourront également être absorbés par les projets de transports en commun.

- ✓ Le CDG Express, mis en service à l'horizon 2024, offrira 76 000 places journalières. Avec un temps de trajet de 20 minutes et une fréquence de 15 minutes, cette ligne pourra transporter 2 000 passagers/heure/sens. Sa fréquentation est estimée à 21 500 passagers/jour à l'horizon 2025, et à 25 000 passagers/jour en 2035.
- ✓ La Ligne 17, mise en service pendant la montée en capacité du terminal à l'horizon 2030, et d'une capacité de 190 000 places, aura une fréquentation estimée entre 30 000 et 40 000 passagers/jour en intégrant la desserte du Terminal 2, et montera entre 50 000 et 60 000 lorsque la ligne complète sera mise en service, après 2030<sup>12</sup>.
- ✓ Un changement de matériel sur la ligne du RER B avec plus de 120 000 places offrira une augmentation de 25% de la capacité des rames (de 1 600 à 2 000 passagers environ) à horizon 2025.

Ces projets permettront notamment de faire passer la part des passagers rejoignant l'aéroport en transports en commun ferrés d'environ 37% à près de 60%<sup>13</sup>, et contribueront ainsi au désengorgement routier.

### Les pistes de réflexions engagées autour de l'évolution des mobilités

Aux côtés des projets stabilisés plusieurs pistes sont actuellement à l'étude pour repenser dans sa globalité l'accessibilité à la plate-forme.

Une réflexion partenariale approfondie est engagée entre Ile-de-France Mobilités, les collectivités locales et le Groupe ADP autour de la restructuration du réseau de bus desservant le territoire, et les efforts seront poursuivis avec ces partenaires pour l'amélioration de l'offre pour les salariés en horaires décalés.

La promotion du covoiturage, déjà engagée au travers de la mise en place de la plate-forme R'Pro'covoiturage, destinée aux salariés de la plate-forme, sera approfondie.

Plusieurs études et réflexions sont également en cours autour du développement et de l'aménagement d'axes de circulation douce pour desservir la plate-forme.

### Pour aller plus loin

« *Enjeux et impacts du projet liés à l'accessibilité de la plate-forme* »,

page 122 du dossier de concertation

<sup>11</sup> Source: Modélisation de trafic, dossier de concertation projet de Terminal 4, CDVIA 2018

<sup>12</sup> Source: ligne 17 nord/dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique/Hiver 2015-2016/Pièce H - Évaluation socio-économique

<sup>13</sup> Source Dossier d'évaluation socio-économique CDGExpress 2016

