



**DIRECTION INGENIERIE ET AMENAGEMENT**

Département des Politiques d'Aménagements

Affaire suivie par :

Michèle PEGOURIE

Tél. 01 70 03 60 32

[michele.pegourie@adp](mailto:michele.pegourie@adp)

Monsieur Patrick OLLIER

Président de la Métropole du Grand Paris

15-19 avenue Pierre Mendès France

75013 PARIS

DIA/ 2018/ *020*

Paris-Charles de Gaulle, le **26 JUIL. 2018**

**OBJET :** Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole du Grand Paris (SCOT MGP)  
Elaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durable : contribution du  
Groupe ADP

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole du Grand Paris (SCOT MGP), prescrit par délibération du Conseil métropolitain en date du 23 juin 2017, vous demandez au Groupe ADP de vous communiquer les sujets et les problématiques qu'il estime devoir être pris en compte en vue de l'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Je vous prie de trouver, ci-après, les principales observations que le Groupe ADP souhaite porter à votre connaissance.

Comme le souligne le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF) 2030, "Les aéroports sont les principales portes internationales en Ile-de-France". Les 3 plateformes aéroportuaires Paris – Charles de Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget se positionnent en tant que porte d'entrée de la France et d'Ile de France -1<sup>ère</sup> destination touristique mondiale- et comme point de connexion majeur pour le transport aérien international.

Les atouts de ces 3 aéroports franciliens à la fois géographiques, d'infrastructures et économiques, les placent idéalement de façon à bénéficier de la croissance économique mondiale attendue à moyen et long terme.

Toutefois, et dans l'optique de conforter l'ouverture de la région Ile-de-France et de la Métropole du Grand Paris sur l'Europe et le monde, il convient de s'assurer, dans le cadre de l'élaboration du SCOT MGP, que l'attractivité et la compétitivité internationale de ce système aéroportuaire francilien puissent être garanties. Les différents enjeux présentés, ci-après, sont détaillés dans l'annexe jointe :

.../...

Correspondance : BP 81007 ♦ 95931 Roissy Charles de Gaulle Cedex ♦ France

**Conforter l'attractivité et la compétitivité internationale du système aéroportuaire francilien générateur de développement économique**

- En maintenant impérativement une vigilance sur les mesures de limitation de nature à restreindre l'accessibilité aérienne nocturne à Paris ;
- En assurant le respect de la compatibilité des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) avec la maîtrise de l'urbanisation, tout en développant autour de l'aéroport là où la réglementation le permet, les logements nécessaires pour accompagner la croissance de l'activité et les emplois dans le secteur du Grand Roissy Le Bourget;
- en renforçant le positionnement de Paris – Le Bourget comme pôle d'activités aéronautiques majeur au vu des intentions d'aménagement et de développement du Groupe ADP tout en prenant en compte sa fonction d'interface avec la ville à travers des fonctions urbaines, notamment au sud de la plateforme ;
- en permettant l'accueil d'activités économiques en cohérence avec les besoins de développement des activités des plateformes.

**Améliorer l'accessibilité terrestre des aéroports et de leur bassin d'emploi** en portant une attention particulière à la qualité de desserte des aéroports franciliens, tant en matière d'accès routiers que de transports collectifs avec notamment :

- le "contournement Est de Roissy",
- la liaison "CDG Express",
- la création d'une gare supplémentaire de RER B en zone de fret de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle,
- le développement d'une gare TGV dans l'aéroport Paris – Orly dans le cadre de l'interconnexion sud TGV,
- le développement d'un réseau de transports en commun de proximité assurant le lien nécessaire avec les territoires proches, devant prioritairement bénéficier du développement des emplois,
- la maîtrise de la charge supportée par les voies majeures de liaison des aéroports avec la Métropole (A6 et A106 au sud, A1 et A3 au nord).

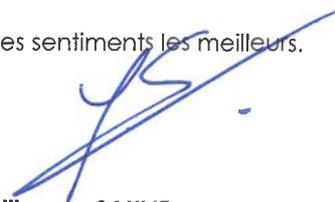
**Assurer la cohérence urbaine du SCOT MGP avec les autres territoires d'Ile de France** en participant à l'élaboration d'instances de dialogues interterritoriaux à l'échelle des Acteurs du Grand Roissy, Le Bourget et du Grand Orly.

**Consolider le principe de diversification des activités autorisées sur les plateformes aéroportuaires** afin de ne pas isoler les aéroports dans une mono-fonctionnalité aéroportuaire dont les effets économiques seraient préjudiciables vis-à-vis, notamment, de la concurrence et de la stratégie de développement des autres hubs intercontinentaux et donc, au développement économique des territoires du SCOT MGP.

Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien porter à ces observations et de bien vouloir les prendre en compte en vue de l'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Compte tenu des enjeux liés au développement des plateformes aéroportuaires Paris – Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget, je vous informe que le Groupe ADP souhaite par ailleurs être associé à l'élaboration des futurs PLUI.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



**Guillaume SAUVE**  
Directeur

## Conforter l'attractivité et la compétitivité internationale du système aéroportuaire francilien générateur de développement économique

---

Les importantes retombées économiques des aéroports dépendent de leur attractivité et de leur compétitivité internationale. Les plateformes aéroportuaires doivent ainsi être en mesure de poursuivre leur développement dans le cadre réglementaire existant pour faire face à la concurrence internationale. En particulier, le maintien de l'accessibilité aérienne nocturne à Paris et la maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports constituent deux points de vigilance. L'équilibre à maintenir ou à trouver entre la réduction de l'impact environnemental et la valorisation de l'impact économique reste fragile.

Les 3 plateformes forment un système aéroportuaire complémentaire et adapté à une clientèle diversifiée. Elles permettent, en effet, d'accueillir toutes les catégories de trafic (long et moyen-courrier, domestique, à bas coût (low-cost), affaires...). La capacité de l'aéroport Paris – Le Bourget à capter le trafic d'aviation d'affaires permet par ailleurs aux aéroports Paris – Charles de Gaulle et Paris – Orly de se concentrer sur le trafic d'aviation commerciale.

Plus précisément, **l'aéroport Paris – Charles de Gaulle** – 9<sup>ème</sup> aéroport mondial, 2<sup>ème</sup> aéroport européen et 1<sup>er</sup> aéroport français, accueille le hub mondial (réseau de correspondances) de la Compagnie Air France KLM et le principal hub européen de l'alliance SkyTeam. L'aéroport a vu s'implanter également le hub européen de la compagnie FedEx et de La Poste et accueille tous les principaux acteurs du fret international. Le SDRIF 2030 insiste, d'ailleurs, sur l'importance du fret sur cet aéroport : *"l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle constitue la porte d'entrée intercontinentale pour un fret à très haute valeur ajoutée"* et précise : *"Dotée avec Roissy d'un pôle international de tout premier plan, l'armature logistique régionale devra aussi s'appuyer sur l'aéroport Paris – Charles de Gaulle."*

L'aéroport Paris – Charles de Gaulle est enfin le siège d'environ 700 entreprises et environ 87 000 emplois directs. C'est le plus fort générateur d'emplois en Ile de France, chaque million de passagers supplémentaires entraînant la création d'environ 1 500 emplois directs sur la plateforme.

Afin de limiter les nuisances sonores pour les riverains, l'aéroport Paris - Charles de Gaulle est soumis à des contraintes réglementaires avec une réduction progressive du trafic entre 0 h et 5 h 30. Le Groupe ADP appelle votre attention sur la nécessité de maintenir l'accessibilité nocturne à Paris afin de ne pas brider la croissance de l'activité aéroportuaire et, en particulier de l'activité fret, explicitement ciblée, et notamment le hub Fedex, plateforme logistique qu'il conviendrait de conforter comme le souligne la note d'enjeux de l'Etat (2.3.4 Accélérer la transition vers une logistique durable - p63).

Concernant **l'aéroport Paris – Orly** – 13<sup>ème</sup> aéroport de l'union européenne et 2<sup>ème</sup> aéroport français- il dispose d'une importante offre aérienne moyen et long courrier direct et contribue à l'attractivité et au rayonnement international de la région sud francilienne. La montée en gamme des infrastructures terminales et services de l'aéroport associée à l'attractivité économique et touristique du bassin sud francilien sont autant d'atouts susceptibles d'attirer de nouveaux services aériens directs et complémentaires de ceux de Paris – Charles de Gaulle, notamment vers les principaux marchés planétaires à fort potentiel de croissance (Asie, Afrique, Amériques).

L'aéroport Paris - Orly évolue par ailleurs depuis 1994 dans le cadre d'une limitation à 250 000 créneaux de décollage et d'atterrissage et un couvre-feu quotidien entre 23h30 et 6h00. L'aéroport connaît malgré tout une croissance importante ces dernières années dans le cadre réglementaire existant, avec notamment le développement de compagnies low cost. Siège de près de 30 000 emplois directs, l'aéroport est partie intégrante d'un pôle économique de plus de 170 000 salariés.

Il conviendrait de préserver cette capacité de croissance et de développement.

Enfin, les spécificités de **l'aéroport Paris – Le Bourget**, 1<sup>er</sup> aéroport d'affaires européen, 3<sup>ème</sup> pôle d'exposition d'Ile-de-France, 2<sup>ème</sup> Musée de l'Air du monde doté de l'une des plus importantes collections mondiales- le place au cœur du Pôle métropolitain du Bourget, pôle d'excellence aéronautique. Les 70 entreprises installées sur le site accueillent plus de 3.500 emplois directs dans les métiers de l'exploitation, de la maintenance, des services. La plateforme héberge tous les 2 ans le salon de l'Aéronautique, et a accueilli, en 2015, la COP21, événements de portée mondiale démontrant le caractère emblématique de la plateforme et sa capacité à faire face aux plus grandes exigences opérationnelles, logistiques et environnementales.

La construction à l'horizon 2024 d'une gare de métro dans le cadre du Grand Paris Express va renforcer l'urbanité de l'interface de l'aéroport avec la ville autour du Parc des Expositions et du Musée de l'Air. Il convient de permettre sur le territoire aéroportuaire au contact de la ville, le développement d'activités urbaines de diversification assurant une bonne intégration de l'aéroport avec le milieu urbain environnant.

Il conviendra ainsi de conforter le positionnement de Paris – Le Bourget comme pôle d'activités aéronautiques majeur, au vu des intentions d'aménagement et de développement du Groupe ADP.

Toutefois, le développement des plateformes et leur acceptation dans l'environnement local ne pourra se réaliser qu'avec la maîtrise de l'urbanisation au regard de la compatibilité des Plans d'Exposition au Bruit (PEB).

La question de l'opportunité de développer l'urbanisation autour des aéroports pour y implanter des logements est fréquemment évoquée. Le Groupe ADP est attaché au strict respect des règles imposées dans le cadre des plans d'exposition au bruit– hormis dans le cas précis de certains secteurs pouvant être délimités en vue de permettre le renouvellement urbain.

En effet, l'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores est de nature à limiter la portée des actions mises en œuvre pour réduire les nuisances liées à l'activité aérienne et pour améliorer l'insertion territoriale des plateformes aéroportuaires, notamment auprès des populations riveraines. Cette question se pose avec une prégnance particulière dans les cas de Paris – Orly et de Paris – Charles de Gaulle : l'acceptabilité de ces plateformes conditionne leurs capacités de développement et leurs retombées économiques associées.

La maîtrise de l'urbanisation à des fins de logement dans les zones d PEB autour des aérodromes constitue, pour le Groupe ADP, un enjeu majeur pour la pérennité des aéroports et pour le maintien de leur potentiel de développement. Il convient en même temps de rechercher les possibilités de développer des logements dans Le Grand Roissy, Le Bourget là où la réglementation le permet pour accompagner la croissance en emploi et limiter les déplacements.

Enfin, conformément aux dispositions prévues par le SDRIF 2030, il conviendrait de prévoir des capacités d'accueil d'activités économiques en adéquation avec les besoins de développement des activités des plateformes. Le Groupe ADP souhaiterait en conséquence que soient confortées, à tout le moins, les zones de développement économiques prévues au SDRIF 2030.

## Améliorer l'accessibilité terrestre des aéroports et de leur bassin d'emploi

---

Une attention particulière est à porter quant à la qualité de desserte des aéroports franciliens, tant en matière **d'accès routiers** que de **transports collectifs**. En effet, l'offre de transport concourt directement à l'attractivité économique des aéroports et au renforcement de leur bassin d'emploi, en particulier, au sein de la Métropole du Grand Paris. Le SDRIF 2030 indique qu'il contribue à *"garantir la circulation fiable et efficaces des personnes, la mise en relation des polarités économiques, d'emplois et de recherche, et la connexion avec les portes d'entrée internationales et nationales de la métropole que sont les gares et les aéroports."*

### Sur le plan routier,

- ✓ Le Groupe ADP alerte sur la nécessaire préservation des capacités et de fluidité des **axes majeurs d'accès aux aéroports** A1 et A3 au nord, A6 et A106 au sud ;
- ✓ Il soutient, par ailleurs, la réalisation à l'horizon 2024 du **"contournement Est de Roissy"** (bouclage Est de la Francilienne) car il est primordial pour la desserte routière de Paris – Charles de Gaulle, l'essentiel du trafic en provenance et à destination de l'aéroport étant concentré à ce jour sur ses accès Ouest avec des difficultés de circulation routière importantes. Comme l'indique le SDRIF 2030, le projet contribue à *la "résorption des points durs et à la diminution de gaz à effet de serre."*

### Concernant le réseau de transports en commun,

- ✓ Le Groupe ADP soutient et contribue au projet **"Grand Paris Express"** qui prévoit de desservir les plateformes Paris-Charles de Gaulle (ligne 17 nord avec 2 gares), Paris Orly (Ligne 14 et 18) et Paris-Le Bourget (ligne 17 nord) et dont il souhaite la réalisation la plus rapide.
- ✓ La liaison **"CDG Express"** constitue un enjeu primordial pour Paris – Charles de Gaulle qui doit bénéficier d'une liaison rapide, dédiée et directe avec Paris, à l'instar des autres hub européens et internationaux déjà dotés de liaisons ferrées express comparables. "CDG Express" contribuera à améliorer sensiblement l'accessibilité de l'aéroport et à réduire la pression automobile sur l'autoroute du Nord à l'horizon 2023.
- ✓ Le groupe ADP renouvelle son souhait de voir pris en compte le principe de création d'une **gare supplémentaire du RER B** en zone de fret de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle (entre les gares existantes du Parc des expositions de Villepinte PEX et de Roissy-pôle – CDG1) sur la commune de Tremblay-en-France. Ce projet est soutenu par l'ensemble des collectivités environnantes et figure au Contrat de Développement Territorial (CDT) couvrant la ville de Tremblay-en-France. Cette gare serait appelée à desservir un bassin d'emploi majeur, comportant plusieurs zones de développement situées sur l'aéroport ou dans son environnement immédiat : l'activité fret croissante propre à la plateforme aéroportuaire (environ 20 000 emplois à ce jour en zone de fret Sud et 32 000 emplois estimés à terme), AÉROVILLE, le projet de ZAC Sud CDG, le projet d'extension du parc des expositions, notamment.  
En desservant au plus proche ces zones d'activités, ce projet serait de nature à favoriser une meilleure accessibilité de Paris – Charles de Gaulle pour les employés et les passagers, en particulier depuis l'Est du Val d'Oise et à favoriser le transfert modal vers les modes ferrés.  
Une étude de 2012<sup>1</sup> estimait une fréquentation de 25 000 voyageurs/jour à comparer à la fréquentation estimée pour la gare du Bourget de 25 000 voyageurs dans le cadre de l'enquête publique SGP Ligne 17 nord de 2016.  
A noter, enfin, que la distance de l'interstation actuelle PEX-Roissy-pôle – CDG1 est de l'ordre de 5 km, alors qu'elle se situe entre 1.5 km et 2.5 km sur l'ensemble du réseau.

✓ .

---

<sup>1</sup> ETUDE DE FAISABILITE D'UNE NOUVELLE GARE DANS LE SECTEUR DE LA ZONE DE FRET/AÉROVILLE réalisée par INEXIA en partenariat avec la CA Terres de France et le SIEVO en 2012

- ✓ Le développement de **l'intermodalité sur les plateformes aéroportuaires** (*optimisation du hub aéroportuaire francilien relié à l'ensemble des gares du réseau TGV européen précisée dans le SDRIF 2030*) représente également une priorité pour le Groupe ADP –en particulier sur Paris – Orly- avec le projet de création d'une gare TGV sur le futur barreau d'interconnexion, au plus près des aérogares Sud et Ouest. Ces développements nous semblent indispensables pour conforter le renouveau du pôle d'Orly et renforcer sa dimension internationale – ambition qui figure dans le SDRIF 2030 et que nous souhaitons voir confirmer dans le cadre du futur SCOT.
- ✓ Enfin, le développement d'un **réseau de transports en commun de proximité** efficace nous paraît indispensable pour desservir les bassins d'emplois des plateformes, favoriser leur accessibilité pour tous limiter l'usage de l'automobile et les congestions qui en découlent.

### **Assurer la cohérence urbaine du SCOT MGP avec les autres territoires d'Ile de France**

---

Les emprises des plateformes aéroportuaires s'inscrivent à la fois dans des périmètres couverts par des OIN (opérations d'intérêt national) aéroportuaires, des territoires de développement et d'aménagement tels le Grand Roissy Le Bourget ou le pôle d'Orly, avec des enjeux de gouvernance qu'il convient d'assurer.

En outre, les emprises des plateformes sont couvertes par diverses intercommunalités et partiellement par les territoires de la MGP. Ainsi, pour l'aéroport Paris – Charles de Gaulle par exemple, seules les emprises situées sur la commune de Tremblay-en-France se situent à l'intérieur du périmètre couvert par la Métropole, alors que l'aéroport se situe sur 7 autres communes. Il en est de même pour l'aéroport Paris – Orly qui est couvert par 7 communes de la MGP et 2 hors MGP ou pour l'aérodrome Paris – Le Bourget (2 communes sur 4 dans la MGP).

#### **Le SCOT MGP ne couvrira donc que partiellement chacun de ces aéroports.**

En conséquence, il apparaît primordial d'assurer **une cohérence urbaine au niveau des territoires** afin de garantir un développement optimal des plateformes et de leur environnement.

Cette problématique ainsi que les spécificités de développement des plateformes aéroportuaires seront également à prendre en compte lors de l'élaboration des futurs Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUI).

La mise en œuvre nécessitera une coordination et une cohérence entre les territoires jouxtant la Métropole (CA Roissy Pays de France pour Paris – Charles de Gaulle par exemple) et ceux internes à la Métropole du Grand Paris.

Comme proposé dans la note d'enjeux de l'Etat, le Groupe ADP reste disponible pour participer à l'élaboration d'instances de dialogues interterritoriaux (3.3.1– Les portes de la Métropole (aéroports, gares TGV dans et hors Paris, ports, autoroutes – p 68) et collaborer par ailleurs à l'élaboration d'un cahier de recommandations tel que prévu à l'article L 134.1 du Code de l'Urbanisme pour les futurs PLUI (Introduction – p 4).

## **Consolider le principe de diversification des activités autorisées sur les plateformes aéroportuaires**

---

Dans ses orientations d'aménagement applicables aux aéroports et aérodromes, le SDRIF 2030 élargit le champ des activités autorisées au-delà de celles strictement liées au service public aéroportuaire. Ainsi, l'implantation d'activités économiques "d'immobilier d'entreprise et de services" est autorisée, "dès lors que cela ne contrevient pas au bon fonctionnement de l'activité aéronautique et s'inscrit dans la cohérence de la planification spatiale locale." Ces dispositions sont conformes aux missions du Groupe ADP issues de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

Le Groupe ADP offre d'importantes opportunités de développement immobilier, pouvant comprendre des projets de diversification, et ambitionne de développer au sein de Paris – Charles de Gaulle et Paris-Orly une urbanité aéroportuaire (Airport City), intégrée au sein des plateformes avec les projets de développement de Roissy-pôle ou Cœur d'Orly.

Ce principe de diversification des activités est indispensable afin, et en cohérence avec les ambitions du SDRIF 2030, de ne pas isoler les aéroports dans une mono-fonctionnalité aéroportuaire dont les effets économiques seraient préjudiciables, vis-à-vis, notamment, de la concurrence et de la stratégie de développement des autres hubs intercontinentaux et au développement économique des territoires du SCOT MGP. La construction de ces quartiers urbains contribue à développer une meilleure interface de l'aéroport avec le tissu des villes environnantes et à assurer une meilleure qualité de vie pour les salariés et les passagers sur la plateforme.

Le Groupe ADP souhaite par conséquent que les orientations du SDRIF puissent être consolidées dans le cadre du futur SCOT MGP.