

AUGUSTIN DE ROMANET, PDG D'AÉROPORTS DE PARIS

« L'utilisation de la voiture sera réduite à Orly »

Le patron du Groupe ADP révèle son plan de transformation de l'aéroport parisien, accompagné par une concertation locale pendant trois mois.

TRANSPORTS

PROPOS RECUEILLIS PAR
MARIE-PIERRE GRÖNDALH

Les enjeux de décarbonation sont particulièrement complexes dans les aéroports. Où en êtes-vous ?

Cette évolution est indispensable. Pour que les générations suivantes puissent continuer à prendre l'avion, le transport aérien doit considérablement diminuer son volume d'émissions de CO₂. Notre objectif consiste à atteindre le seuil de zéro émissions nettes de CO₂ au sol en 2030 pour Paris-Orly et en 2035 pour Paris-Charles-de-Gaulle [CDG]. Nous lancerons le 26 février une concertation avec toutes les parties prenantes de Paris-Orly, où travaillent 25 000 personnes et que fréquentent chaque jour 100 000 passagers.

Est-elle obligatoire ?

Pas du tout. Il s'agit d'une démarche volontaire de notre part, auprès des neuf communes riveraines. Tous les acteurs – élus, représentants des collectivités locales, salariés, habitants... – pourront exprimer leurs souhaits sur un site Internet et lors de plusieurs réunions publiques. Cette concertation durera trois mois. Pour ce chantier, le groupe s'appuie sur la dynamique de l'alliance environnementale Paris-Orly réunissant 40 partenaires, dont les compagnies aériennes.

Quelles mesures clés sont envisagées ?

Une première révolution aura lieu dès le mois de juin, avec l'arrivée de la ligne 14 du métro au cœur de l'aéroport. Elle est symbolique, puisque notre premier objectif consiste à réduire l'utilisation de la voiture. Aujourd'hui, 80 % des passagers utilisent encore le mode routier pour s'y rendre : 33 % en véhicule individuel, 35 % en taxi ou en VTC, 14 % en bus et 32 % en transports en commun. Sans oublier les employés, dont 90 % utilisent actuellement leur voiture pour se rendre au travail. Or les accès à Paris-Orly représentent 40 % des émissions au sol.

Et hors de la voiture ?

Ce plan d'aménagement prévoit aussi de consacrer 30 % de la surface au maintien de la biodiversité, de diminuer de 40 % la consommation d'électricité ou encore d'augmenter de 80 % la valorisation des déchets non dangereux, avec une usine de méthanisation installée au sud-ouest de la plateforme. Au sud se trouvera une station « multi-énergies », hydrogène et gaz naturel notamment. Un deuxième câble de 225 000 volts – un gros investissement – sera d'autre part installé pour électrifier les opérations de la plateforme afin d'éviter le

recours aux groupes électrogènes. Nous sommes aussi engagés pour réduire le bruit. Le temps des discours fait place aux actes.

Combien de temps dureront les travaux ?
Douze ans.

Comment s'effectueront les déplacements sur le site ?

Grâce à des véhicules et des transports en commun propres, donc non thermiques. Seule une minorité de passagers, comme les personnes en situation de handicap, pourra accéder aux terminaux d'Orly en voiture thermique une fois le projet achevé. Nous créons un système de transport spécifique pour relier de nouveaux parkings,



Au siège du Groupe ADP, à Roissy-Charles-de-Gaulle, le 3 avril 2023.

distants de près d'un kilomètre, à l'aéroport. Les taxis et VTC, eux, pourront continuer à déposer leurs clients au pied des terminaux. Avec le prolongement de la ligne 14, la gare multimodale de Paris-Orly accueillera 95 000 voyageurs quotidiennement. Dès 2025, la part des transports en commun devrait passer de 32 à 39 % et celle des véhicules particuliers de 68 à 61 %. Un plan vélo conçu pour les employés est aussi en préparation.

Y aura-t-il également des modifications pour les passagers ?

Oui, grâce à de nouveaux postes au contact : des accès directs aux avions par des passerelles, et non des bus. Cette évolution

répond à une demande des passagers et accroîtra leur confort.

Air France a récemment déclaré vouloir quitter Paris-Orly. Cette décision affectera-t-elle le trafic aérien ?

Non. Il restera à un niveau identique, avec substitution de destinations internationales à des lignes domestiques.

Comment avez-vous réagi à cette annonce ?

En tant qu'exploitant d'aéroports, nous respectons les décisions de nos clients. Nous sommes confiants dans l'attractivité de Paris-Orly.

Comment analysez-vous les données récemment publiées du trafic en 2023 ?

Pour l'ensemble du groupe, il affiche en 2023 une hausse de 20,2 %, à 336,4 millions de passagers, soit 98,7 % du trafic de 2019, l'année de référence avant la crise sanitaire. On observe un léger déséquilibre entre Orly et CDG, puisque le trafic enregistré par le premier, à 32,3 millions de passagers, atteint 101,4 % de celui de 2019, tandis que celui de Paris-CDG, à 67,4 millions de passagers, ne représente que 88,5 % du trafic de 2019.



Une première révolution aura lieu dès juin, avec l'arrivée de la ligne 14 du métro dans l'aéroport

Comment l'expliquez-vous ?

Le trafic long-courrier à Paris-CDG n'a pas retrouvé son niveau d'avant la pandémie. Nous prenons désormais pour hypothèse une hausse sous-jacente du trafic entre 1 % et 1,5 % par an en moyenne, contre 2,5 % avant le Covid. Nous devrions retrouver le trafic de 2019 au plus tôt à la fin de 2024, ou en 2025, malgré le facteur pénalisant que constitue l'obligation de contournement de la Russie depuis le début de la guerre en Ukraine pour la plupart des compagnies. D'autre part, près de la moitié des passagers chinois ne sont pas encore revenus en France.

Est-ce le cas ailleurs en Europe ?

La reprise du trafic avec la Chine est plus forte au Royaume-Uni, en Allemagne et en Italie pour plusieurs raisons liées à des procédures plus rapides pour les délivrances de visas ainsi qu'à un rétablissement plus précoce des liaisons aériennes avec la Chine dans ces pays. ■

« Près de 1500 salariés sont volontaires pour les JO »

Aéroports de Paris est partenaire des Jeux olympiques et paralympiques.

Comment vous y préparez-vous ?

Le défi opérationnel est immense. Nous nous y préparons depuis près de deux ans. Un chiffre parmi d'autres : en année « normale », nous traitons 20 bagages hors format par semaine, soit environ un millier par an. Durant les JO, il faudra en gérer 17 000 en quelques jours lors de l'arrivée des athlètes, puis la même quantité en deux jours au moment de leur départ ! Au total, 60 000 accrédités, auxquels s'ajouteront 20 000 journalistes et les membres des délégations gouvernementales, passeront par nos aéroports parisiens pendant cette période, avec 115 000 bagages : 34 000 arriveront et partiront de Paris-Charles-de-Gaulle

[CDG], 8 000 de Paris-Orly pour les JO. Pour les JO, 18 000 arriveront et partiront de Paris-CDG et 4 000 de Paris-Orly. Au retour, l'enregistrement des bagages pourra s'effectuer au village olympique, avec 14 espaces mis à disposition des athlètes. Et nous aménageons une salle d'embarquement réservée au départ des délégations. Nous avons déployé des moyens à la mesure de ce défi.

Lesquels ?

Financiers, bien sûr, au travers de notre partenariat avec le comité d'organisation des Jeux olympiques [Cojo]. Mais aussi humains. Outre le millier de volontaires mobilisés par le Cojo, 1 492 collaborateurs du groupe sur 3 500 éligibles se sont portés volon-

naires pour venir épauler leurs collègues travaillant dans les terminaux. Tous sont très motivés et extrêmement fiers d'assurer cette mission, d'incarner l'hospitalité à la française. Une prime de 70 à 100 euros par vacation de huit heures leur sera versée. Chacun s'est engagé à assurer dix vacations pendant toute la période des Jeux, à différents postes.

Par exemple ?

À la gestion des files d'attente, à la livraison des bagages, à l'accueil des délégations, à la permanence du centre de crise ou encore à l'accréditation. Nous souhaitons fédérer tous les personnels travaillant dans nos aéroports pour ouvrir grand la porte des Jeux de Paris 2024. Car c'est chez

nous que les délégations se feront leurs premiers et leurs derniers souvenirs. Nous voulons que la fierté de bien faire notre travail se transforme en une fierté pour le pays.

Et concernant la sécurité ?

Trois mille agents seront présents. Les recrutements ont pu être anticipés. Pour fluidifier le contrôle des passeports, il y aura 188 sas automatisés Parafe cet été, au lieu de 121 il y a un an : 152 à Paris-CDG et 36 à Paris-Orly.

Qu'avez-vous prévu pour l'accueil des personnes en situation de handicap ?

Tous nos collaborateurs seront formés d'ici à l'été. Les Jeux paralympiques seront une étape clé pour faire évoluer

les équipements des plateformes, même si nos aéroports accueillent déjà chaque année près de 9 millions de passagers en situation de handicap. Paris-Orly et Paris-CDG seront les premiers aéroports de France à proposer des salles de change – cinq au total, dont trois à Paris-CDG –, ainsi que des salles « quiet », pour les personnes sensibles au bruit, et des salles pour l'accueil des chiens. À Paris-CDG, avec vingt ambulifts supplémentaires, on doublera le nombre de véhicules élévateurs pour acheminer les fauteuils personnels jusqu'à la porte de l'avion. Et il y aura trois ambulifts supplémentaires à Paris-Orly, soit dix en tout. L'amélioration de l'accueil des personnes en situation de handicap sera un héritage important de ces Jeux. ■