



GROUPE ADP

DES HORIZONS À PARTAGER

VERTIPORT DE PARIS- AUSTERLITZ

PRÉSENTATION
DU PROJET
D'INFRASTRUCTURE
TEMPORAIRE
POUR L'ACCUEIL
DES eVTOL*

*aéronef électrique
à décollage
et atterrissage
vertical.



En 2024, Paris accueillera, en première mondiale, des vols expérimentaux sanitaires et des services commerciaux proposés à des passagers au départ du vertiport temporaire de Paris-Austerlitz.

Un vertiport est un aménagement compact conçu pour accueillir les aéronefs totalement électriques à décollage et atterrissage vertical, appelés « eVTOL ». Le vertiport de Paris-Austerlitz est une plateforme flottante de 740 m², installée comme une péniche.

Situé dans le 13^e arrondissement, ce vertiport comprend une zone d'atterrissage/décollage, un terminal compact pour l'accueil et le contrôle des passagers et un espace logistique pour la maintenance et la recharge des batteries électriques utilisées par l'aéronef.

Les enjeux de cette expérimentation, qui se déroulera de juillet à décembre 2024, sont de :

- ◆ permettre le développement des aéronefs électriques pour se substituer à d'autres appareils plus bruyants ;
- ◆ permettre le développement de nouveaux services, dans le domaine médical notamment ;
- ◆ faire progresser la transition environnementale du transport aérien et de ses appareils.

**NOVEMBRE-
DÉCEMBRE 2023**
Enquête publique pour permettre à chacun de s'informer et donner son avis.

FÉVRIER 2024
Transport de la barge depuis le chantier naval et aménagements sur le site de Paris-Austerlitz.

**FIN AVRIL/
DÉBUT MAI 2024**
Arrêté ministériel portant création et ouverture à la circulation aérienne publique.

MAI/JUIN 2024
Tests techniques du vertiport et vols d'essai (sous réserve de la certification EASA).



JUILLET 2024

Transport du vertiport sur le site provisoire de Charenton, pour laisser

place aux préparatifs de la cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques de Paris.

AOÛT 2024

Retour du vertiport et début de l'exploitation.

DÉCEMBRE 2024

Fin de l'expérimentation.

LE VERTIPOINT DE PARIS-AUSTERLITZ EN DÉTAILS

L'exploitation du vertipoint de Paris-Austerlitz sera strictement encadrée avec un plafond de 1 900 vols prévus sur la durée de l'expérimentation (à titre de comparaison, plus de 6 000 vols d'hélicoptères ont eu lieu au-dessus du périphérique parisien en 2022), avec un maximum d'un atterrissage de l'aéronef par heure pendant l'expérimentation. Tous ces vols seront documentés finement, sur leur impact acoustique notamment avec l'appui de Bruitparif, en prenant en compte l'altitude de survol la plus basse (150 mètres). Une fois l'expérimentation terminée, le vertipoint temporaire de Paris-Austerlitz sera démonté et recyclé.

65 DÉCIBELS

Impact sonore du VoloCity en vol (mesures sonores réalisées par le laboratoire RATP et Buitparif à Pontoise), 4 fois moins bruyant qu'un hélicoptère.

« Si nous travaillons à faire décoller les eVTOL, c'est parce que nous sommes convaincus que ce mode d'aviation décarbonée révèle de nouveaux usages et services, en particulier dans le médical et le sanitaire. »



**EDWARD
ARKWRIGHT,
DIRECTEUR
GÉNÉRAL
EXÉCUTIF DU
GROUPE ADP**

UTILISATION DES ROUTES D'HÉLICOPTÈRES EXISTANTES

- ◆ Survol de la Seine par l'Est
- ◆ Survol du boulevard périphérique Sud
- ◆ Pas de nouveaux survols d'habitations

PROXIMITÉ DES LABORATOIRES ET CENTRES DE RECHERCHES

- ◆ CHU de la Pitié-Salpêtrière



CARACTÉRISTIQUES DE L'AÉRONEF

- Modèle : **Volocity** de Volocopter.
- Certification : **EASA** (prévue au printemps) garantissant le même niveau de sécurité que celui d'un avion commercial.
- Capacité d'emport : **1 pilote et 1 passager.**
- 12 m** de diamètre et **2,5 m** de hauteur.
- Vitesse moyenne : **80 km/h.**
- Distance de vol maximale : **35 km.**
- 18** moteurs électriques et **9** batteries rechargeables.

VERTIPORT DE L'AÉROPORT PARIS-CHARLES DE GAULLE

VERTIPORT DE L'AÉROPORT PARIS-LE BOURGET

VUE D'ENSEMBLE DES TRAJECTOIRES AÉRIENNES EN 2024

- 3 routes expérimentales
- 2 boucles expérimentales

VERTIPORT PÉRIURBAIN DE SAINT-CYR

VILLAGE OLYMPIQUE

PARIS

VERTIPORT SUR L'HÉLIPORT DE PARIS-ISSY-LES-MOULINEAUX

VERTIPORT URBAIN DE PARIS-AUSTERLITZ



USAGES ET PORTÉE DE L'EXPÉRIMENTATION

Depuis 2020, le Groupe ADP a structuré un écosystème en Île-de-France et une approche progressive de tests des nouvelles mobilités électriques aériennes. L'objectif est d'accompagner le développement de l'aérien électrique et de nouveaux usages, dans le sanitaire et le médical notamment. Le transport de passagers constitue l'un des usages, dont l'expansion envisagée à la fin de la décennie se fera grâce à une nouvelle génération d'aéronefs pouvant accueillir un plus grand nombre de passagers (3-4 passagers) sur de plus longues distances (50-100 km).

DES APPLICATIONS NOMBREUSES DANS LE SANITAIRE ET LE MÉDICAL

À l'image des travaux menés par Volocopter avec l'équivalent du SAMU allemand, l'ADAC, le Groupe ADP simulera avec l'Assistance Publique des Hôpitaux de Paris (AP-HP) en 2024 trois cas d'usages spécifiques : le transport de greffons, le transport de blessés légers et le déplacement de médecins

PLUS D'UN AN DE TESTS À PONTOISE

- ➔ Plus de 20 vols d'essais, 200 km parcourus par Volocopter et 1000 visiteurs accueillis.
- ➔ Des tests de sécurité, d'intégration dans l'espace aérien, d'opérations de maintenance et de recharge des batteries.
- ➔ Des mesures acoustiques et vibratoires effectuées par le laboratoire du Groupe RATP, la DGAC et Bruitparif.

sur des lieux d'accident. L'objectif : des vols de simulation à partir des vertiports basés sur l'aéroport de Paris-Le Bourget (premier aéroport sanitaire de France), sur l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux (proche de l'hôpital Georges Pompidou) et depuis le vertiport de Paris-Austerlitz (proche du CHU de la Pitié-Salpêtrière), pour tester notamment le gain de temps du eVTOL comparé au transport par ambulance terrestre et son agilité par rapport à un hélicoptère.

UN AÉRIEN PLUS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Les eVTOL préfigurent l'aviation décarbonée de demain et sont un levier de transformation pour la filière aéronautique. Ces aéronefs présentent plusieurs avantages :

UNE CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE ET UN BILAN CARBONE RÉDUITS

L'exploitation de l'aéronef n'induit pas d'émissions locales, mais des émissions indirectes tenant compte du cycle de vie et d'une consommation énergétique moyenne de 190 kWh/100 km, portant les émissions totales à 110 g de CO²/km, soit moins qu'une voiture hybride (118 g de CO²/km)

ou thermique (182 g de CO²/km) et très nettement moins qu'un hélicoptère (3480 g de CO²/km).

UN IMPACT SONORE FAIBLE

La propulsion électrique distribuée via 18 rotors électriques permet de réduire l'empreinte sonore de l'aéronef. Les premières mesures sonores effectuées sur l'aérodrome de Pontoise ont fait apparaître un niveau d'émission de 65 décibels, en deçà du niveau d'émission d'un autobus conventionnel. Un sondage réalisé auprès des visiteurs à Pontoise a montré que 86 % d'entre-eux s'attendaient à une perception de l'impact sonore plus bruyante que celle vécue en situation réelle.

UNE INFRASTRUCTURE SIMPLE ET SOBRE

Les eVTOL nécessitent des infrastructures compactes, avec peu d'emprise au sol, comprenant : une seule et même zone de décollage et d'atterrissage, une aire d'accueil des passagers et un espace de maintenance et de recharge.



Le Groupe ADP a pour raison d'être d'accueillir les passagers, d'exploiter et d'imaginer des aéroports, de manière responsable et à travers le monde. Depuis sa création en 1945, le groupe est devenu leader mondial de l'industrie et de l'hospitalité aéroportuaire. Présent sur toute la chaîne de valeur de l'aéroport et pionnier dans la décarbonation de l'aérien, il aménage et exploite 28 aéroports dans le monde, dont les trois principaux aéroports parisiens : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Toutes filiales et métiers confondus, le groupe est actif dans près de 50 pays.

Plus d'information
sur groupe-adp.com

Retrouvez plus
d'informations sur
le projet de vertiport
Paris-Austerlitz
et sur l'expérimentation
des eVTOL

