



Association Nationale d'Élus

## COMMUNIQUE DE PRESSE

Paris, le 17 juin 2019

### Projet de Terminal 4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle

#### **Le bilan des garants (CNDP) formule des recommandations à l'État qui confortent la position de Ville et Aéroport**

Le bilan des garants de la Commission nationale du débat public sur la concertation préalable relative au projet de Terminal 4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle va dans le bon sens. Il rejoint dans ses conclusions l'analyse développée par les élus du réseau Ville et aéroport (cahier d'acteur) sur la nécessité pour l'État d'avoir une vision stratégique liée à la croissance du transport aérien et de mettre en œuvre une régulation tant sur le plan économique qu'environnemental. En effet, l'acceptabilité sociale d'un tel projet de développement (40 millions de passagers supplémentaires à l'horizon 2037, soit 500 vols de plus par jour) n'est possible que si l'État joue pleinement son rôle de régulateur.

Les demandes de précisions relayées par les garants auprès du gouvernement sont souvent pertinentes. Elles appellent à présent des réponses rapides : quelle est la compatibilité du projet avec les engagements de la France dans la lutte contre les changements climatiques ? Quelle est sa position sur une éventuelle taxation du kérosène ? Quelles sont les hypothèses d'augmentation du taux d'emport comparée à celle du nombre de mouvements ? Etc.

Sur la question des vols de nuit qui reste la plus sensible pour les populations riveraines, les garants interpellent également le gouvernement sur l'adoption de mesures de restriction opérationnelles du trafic de nuit entre 23 heures et 5 heures sur le modèle de Francfort. Ils demandent en outre des précisions à l'État sur la relance du projet de fret ferroviaire à grande vitesse Euro Carex. C'est la position portée par la Communauté d'agglomération Roissy Pays-de-France et Ville et Aéroport.

A la lecture du bilan, on relève qu'un certain nombre de propositions présentées par Ville et Aéroport lors de la phase de concertation sont reprises par les garants : l'articulation entre PEB et PGS, la pertinence du maintien de l'IGMP comme indicateur de référence et la nécessaire prise en compte d'indicateurs événementiels comme le NA65, la création d'une AOT de second rang, les suites à donner concernant le barreau de Gonesse, la réalisation d'infrastructures d'enseignement supérieur et de formation aux métiers aéroportuaires, etc.

La réalisation du T4 est conditionnée par ces compensations, l'objectif étant de protéger les populations riveraines. Tel est le sens de la pétition portée par Ville et Aéroport lors de la concertation et qui demande à l'État de protéger la santé, l'environnement, les emplois, le patrimoine et la sécurité des populations (cf. sur [www.villeaeroport.fr](http://www.villeaeroport.fr))

La question du plafonnement des mouvements à Roissy-Charles-de-Gaulle ne peut plus être éludée, l'aéroport de Paris-Orly étant par ailleurs doublement plafonné. L'État doit préciser ses orientations dans le cadre d'un schéma aéroportuaire national. Celui-ci détaillerait le rôle et le développement de chaque aéroport sous contrôle de l'Acnusa à travers un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) signé par l'ensemble des parties prenantes.

Enfin, Ville et Aéroport soutient la mise en place d'un comité de suivi demandé par les garants avant l'enquête publique et au sein duquel elle entend prendre toute sa place.

**Contact presse :**

M. Julien DELANNAY, Chargé de mission  
**06.29.14.27.09 / 01.39.85.95.96**