



# **CONSEIL D'ADMINISTRATION VILLE & AÉROPORT**

Mardi 10 octobre 2017  
14h00-16h00 – ...3<sup>e</sup> bureau

Assemblée Nationale – PARIS



## CONSEIL D'ADMINISTRATION VILLE & AÉROPORT

Mardi 10 octobre 2017

14h00-16h00 – ... bureau

Assemblée Nationale – PARIS

### ORDRE DU JOUR

<b>I</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Point sur l'étude épidémiologique DEBATS</li><li>• Retour sur la rencontre avec le Dr Agnès Brion-Ducoux (ACNUSA)</li></ul>
<b>II</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Point sur le dossier Notre-Dame-des-Landes</li><li>• Compte-rendu d'audience auprès de la mission de médiation</li><li>• Déplacement sur site</li></ul>
<b>III</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Point sur l'organisation d'une table-ronde</li><li>• « Quel modèle d'aéroport développement durable à inventer ? »</li><li>• Présentation d'un projet de motion</li></ul>
<b>IV</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Point sur la préparation des déplacements à Toulouse-Blagnac et Beauvais-Tillé</li></ul>
<b>V</b>	<p><u>Questions diverses :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dossier Roissy (plan de servitude aéronautique, projet du terminal T4) ;</li><li>• Privatisation des aéroports parisiens ;</li><li>• Réforme PEB/PGS et règle d'antériorité ;</li><li>• Campagne d'adhésion 2017-2018</li></ul>

## **I)**

- **Point sur l'étude épidémiologique DEBATS**
- **Retour sur la rencontre avec le Dr Agnès Brion-Ducoux**  
(ACNUSA)

Ville et Aéroport a rencontré le 12 septembre dernier au siège de l'ACNUSA le Dr Agnès Brion-Ducoux afin de faire le point sur l'étude épidémiologique DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des aéronefs sur la santé). En effet, l'évaluation de l'impact sanitaire du transport aérien est une thématique majeure pour Ville et Aéroport.

Le Dr Brion-Ducoux est membre de l'ACNUSA depuis juin 2016 et préside le Comité de pilotage de l'étude DEBATS. L'équipe de chercheurs est pour l'essentiel basée à l'Université de Lyon I.

DEBATS est un programme de recherche sans précédent en France. Il a été lancé en 2012 et doit s'achever en 2018. Nous savons que l'exposition au bruit des avions peut avoir des conséquences importantes pour la santé. L'étude DEBATS évalue les effets du bruit des aéronefs sur la santé de 1200 riverains des aéroports Paris-Charles-de-Gaulle, Toulouse-Blagnac et Lyon-Saint-Exupéry exposés à divers niveaux de bruit. Elle caractérise en parallèle l'exposition réelle au bruit et l'état de santé des populations et des individus exposés, et ce sur plusieurs années.

Elle prévoit un suivi des populations concernées jusqu'en 2018 et comprend 3 plusieurs études. La publication des premiers résultats portant sur les risques cardio-vasculaires s'est poursuivie en 2016 et des données sur le sommeil sont en cours d'analyse.

Le coût global du projet sera inférieur à l'estimation initiale. Il faut toutefois souligner que le financement de la période restant à couvrir est à finaliser pour cette étude unique à cette échelle, qui permettra d'orienter des actions de prévention et de mesurer les bénéfices sanitaires pouvant être attendus de la mise en œuvre de mesures de réduction des nuisances sonores dans les zones aéroportuaires.

### **Origine du projet**

Les effets sanitaires des nuisances sonores aéroportuaires sont devenus un enjeu de santé majeur. Dans son avis du 6 mai 2004 relatif à la protection de la santé des personnes exposées au bruit des avions, le Conseil supérieur d'hygiène publique de France (CSHPF) considérait ce bruit comme un problème de santé publique du fait de ses effets sanitaires, non seulement en matière de gêne mais également en matière de perturbation du sommeil. Il recommandait d'affiner la connaissance de la situation sanitaire française résultant de l'exposition au bruit des avions par la mise en œuvre d'études épidémiologiques.

En conséquence, la Direction générale de la santé (DGS), en collaboration avec l'ACNUSA, a mis en place ce programme de recherche épidémiologique DEBATS. L'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), devenu au 1<sup>er</sup> janvier 2011 l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), est l'organisme opérationnel de cette étude.

## Objectifs

L'objectif de DEBATS est de mieux connaître et quantifier les effets du bruit des avions sur la santé des populations riveraines des aéroports français, par une approche globale en caractérisant les relations existant entre l'exposition au bruit des avions et l'état de santé des riverains sur le plan physique et mental et en matière de gêne ressentie.

Les effets sanitaires analysés concernent les perturbations du sommeil, les impacts sur le système cardio-vasculaire (hypertension et autres maladies cardio-vasculaires), les troubles anxio-dépressifs et la gêne ressentie en raison du bruit des avions.

## Zone d'étude

DEBATS est un programme de recherche national auprès des riverains de trois aéroports : Paris-Charles-de-Gaulle, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac.

La zone d'étude comprend, d'une part, l'ensemble des communes intégrées dans les courbes d'environnement sonore (CES) de Paris-Charles-de-Gaulle et dans les plans de gêne sonore (PGS) de Toulouse-Blagnac et Lyon-Saint-Exupéry, et, d'autre part, les communes limitrophes, ce qui permet d'élargir la zone d'étude à des communes moins exposées ( $L_{den} < 55 \text{ dB(A)}$ ) que celles intégrées dans les CES et les PGS ( $L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$ ).

DEBATS couvre ainsi au total 161 communes : 108 autour de Paris-Charles-de-Gaulle, 22 pour Toulouse-Blagnac et 31 pour Lyon-Saint-Exupéry.

## Méthodologie

**DEBATS comprend trois volets correspondant à trois types d'approche méthodologique :** une étude écologique, une étude individuelle longitudinale et une étude individuelle sur le sommeil.

<b>L'étude écologique</b>	met en relation des indicateurs de santé avec le niveau d'exposition au bruit des avions pour les communes concernées. Il ne s'agit pas de données nominatives mais d'indicateurs agrégés, tels que la consommation de soins remboursés par l'assurance-maladie, la vente de médicaments par les pharmacies hors prescription médicale, la mortalité pour toutes causes ou pour certaines causes spécifiques, etc. Ces données permettent de vérifier la vraisemblance d'une association entre l'exposition au bruit des avions et des effets sur la santé ; cependant, elles ne permettent pas d'extrapoler au niveau individuel l'existence d'un lien entre l'exposition au bruit des avions et l'état de santé et se doivent d'être complétées par des études individuelles.
<b>L'étude individuelle longitudinale</b>	permet l'évaluation et le suivi dans la durée de l'état de santé des sujets exposés. Cette étude inclut un minimum de 1 200 adultes et recueille des informations sur la santé dans plusieurs domaines (cardio-vasculaire, marqueurs de stress, santé mentale, sommeil), et selon un calendrier qui en suit l'évolution à deux puis à quatre ans. Les données sont recueillies par l'administration d'un questionnaire et la mesure répétée des variables physiologiques pertinentes pour l'étude.
<b>L'étude individuelle sommeil</b>	complète le volet précédent, et porte sur 110 riverains. Son objectif est de caractériser de façon détaillée et spécifique les effets du bruit des avions sur la qualité de sommeil, tout en affinant la mesure de l'exposition au bruit. Elle comprend des mesures acoustiques au domicile en même temps que l'utilisation d'actimètres à même d'évaluer de façon objective la qualité du sommeil.

**Les résultats issus de ces trois types d'approches vont permettre de vérifier de façon très complète l'étendue et l'importance des liens entre le bruit des avions et la santé.**

## **Financement**

Le financement est assuré au travers de conventions annuelles ou bisannuelles, par la DGS, la Direction générale de la prévention des risques (DGPR) du ministère chargé de l'environnement et la DGAC, ainsi que par l'IFSTTAR qui y contribue par les travaux de ses collaborateurs.

Initialement évalué à 4,26 millions d'euros, le coût du programme a été ramené à 3,23 millions à la fin de l'année 2016 grâce à des efforts importants de l'IFSTTAR dans le suivi des crédits. Toutefois, à cette même date, plus de 300 000 euros sont encore manquants pour achever l'étude. La fin du projet étant prévue pour l'année 2018, les démarches sont entreprises pour boucler définitivement le budget.

## **État d'avancement**

Après l'étude de faisabilité, DEBATS a été lancée en novembre 2012. Le tirage au sort et le recrutement des participants aux études longitudinales et sommeil ont été confiés à une société spécialisée qui, entre novembre 2012 et octobre 2013, a contacté par téléphone les foyers sélectionnés en leur expliquant les objectifs de l'étude et ce qui était attendu de leur participation.

Entre janvier et décembre 2013, des enquêteurs ont inclus 1244 participants dans l'étude : 620 riverains de Paris-Charles-de-Gaulle, 411 de Toulouse-Blagnac et 213 de Lyon-Saint-Exupéry.

Le suivi à deux ans des sujets de l'étude longitudinale est terminé ; 80% d'entre eux (992) ont été réinterrogés, 8% (95) ont refusé de l'être, 7% (90) ont déménagé hors de la zone étudiée (surtout en région parisienne), 5% (57) sont injoignables et 1% (10) sont décédés. La dernière phase de l'étude commencera en 2017.

Pour l'étude sommeil, 111 sujets ont été équipés de capteurs : 91 à Paris-Charles-de-Gaulle entre octobre 2013 et décembre 2014, et 20 à Toulouse-Blagnac entre février et avril 2015 (Lyon-Saint-Exupéry n'était pas intégré dans cette étude spécifique). Leur suivi à deux ans a commencé en octobre 2015. En septembre 2016, le bilan était de 57 sujets (63%) rééquipés, cinq refus essayés (5%), 17 déménagements (19%), deux personnes injoignables (1%). Il reste 10 personnes (11%) à interroger à Paris-Charles-de-Gaulle et 20 à Toulouse (100%).

Deux doctorants sont en cours de thèse pour ces études. La première thèse traite des Effets de l'exposition au bruit des avions sur la qualité du sommeil des riverains des aéroports français ; les travaux devraient s'achever à la fin de l'année 2018. La seconde thèse étudie L'évolution de l'état de santé des riverains d'aéroport au cours du temps et devrait présenter ses travaux, entamés en novembre 2016, à la fin de l'année 2019. Ce travail se concentrera sur l'étude longitudinale et ne traitera pas les données sommeil.

## **Deux publications scientifiques rendent compte des premiers résultats de l'étude DEBATS**

La première s'est centrée sur la relation entre l'exposition au bruit des avions et la mortalité par maladie cardio-vasculaire, cardiopathie ischémique, infarctus du myocarde et accident vasculaire cérébral. Des associations positives et significatives ont été observées entre l'exposition au bruit des avions dans les communes exposées et la mortalité par maladie cardio-vasculaire, cardiopathie ischémique et infarctus du myocarde ; mais il n'a pas été montré d'association significative avec la mortalité par accident vasculaire cérébral. Les facteurs de confusion ont été maîtrisés au mieux, en particulier les effets du bruit ont été dissociés de ceux de la pollution de l'air (elle-même associée

dans les études à une mortalité cardio-vasculaire). En revanche, il n'est pas possible dans cette étude de faire la distinction entre les effets du bruit en journée et ceux au domicile pendant le sommeil. L'analyse des études individuelles dont les résultats seront progressivement connus et publiés apportera des précisions utiles.

Dans la seconde publication, la relation entre l'exposition au bruit et le risque d'hypertension artérielle a été examinée pour les résidents proches des trois aéroports français concernés par l'étude DEBATS. Après ajustement des principaux facteurs de confusion, une relation exposition-réponse a été mise en évidence entre le risque d'hypertension et l'exposition au bruit des avions chez les hommes uniquement. Ces résultats renforcent la notion déjà connue (étude européenne HYENA), selon laquelle l'exposition nocturne au bruit des avions accroît le risque d'hypertension artérielle. L'hypertension artérielle étant un facteur de risque bien établi de maladie cardio-vasculaire, l'association rapportée par la présente étude suggère que le bruit des avions pourrait aussi représenter un facteur de risque de maladie cardio-vasculaire.

## II)

- **Point sur le dossier Notre-Dame-des-Landes**
- **Compte-rendu d'audience auprès de la Mission de médiation**
- **Présentation du déplacement sur site**

Ville et Aéroport a été auditionnée le 12 septembre dernier au Ministère de la Transition écologique et solidaire par la Mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest. Deux des trois médiateurs étaient présents (M.Gérard Feldzer et M. Michel Badré) ainsi que le secrétaire général de la mission M.Emmanuel Constantin.

Au cours de cette audition, Ville et Aéroport a remis à la Mission sa contribution intitulée « Notre-Dame-des-Landes ne peut être réalisé sans un contrat de développement durable préalable à sa mise en service » (**Téléchargeable sur [www.villeaeroport.fr](http://www.villeaeroport.fr) , page d'accueil du site**)

Les composantes de ce contrat de développement durable ont retenu l'attention des médiateurs. Leur réflexion a porté sur la nécessité de trouver un support législatif dans lequel intégrer le contrat de développement durable à l'instar de ce qui a été fait pour les contrats de développement territorial (CDT) dans le cadre de la loi sur le Grand Paris. Les médiateurs ont indiqué qu'un projet de loi sur les transports a été annoncé par le gouvernement et ce serait l'occasion d'intégrer le CDD pour le futur aéroport NDDL.

Autre point sur lequel les médiateurs ont été particulièrement sensibles : la gouvernance. Le projet de créer les communautés aéroportuaires a été de nouveau posé. Ville et Aéroport a rappelé les champs d'action de cet établissement public, sa composition et les insuffisances de la loi de 2004 qu'il convient de réviser.

Le CDD ainsi que la Communauté aéroportuaire comme modèle de gouvernance pourraient être deux propositions de Ville et Aéroport reprises en recommandation par la Mission de médiation.

Les médiateurs ont confirmé que le rapport de la Mission serait remis au gouvernement fin novembre.

### **La lettre de mission**

La lettre de mission précise le contexte, les objectifs, la méthode, les moyens de cette médiation ouverte pour six mois. Le Premier ministre a fixé le rendu du rapport au plus tard le 1<sup>er</sup> décembre, et a promis dans la foulée une décision « **claire** » du gouvernement.

À la lecture, il se confirme que toutes les options seront réétudiées, motivées et analysées « **avec impartialité et neutralité** ». La lettre de mission rappelle que cette médiation a pour but « **de mettre un terme à cette situation** », aux différents blocages autrement dit. Il est précisé aussi que la consultation de juin n'a rien apaisé.

## Le texte intégral de la lettre de mission

« Le projet de transfert de l'aérodrome de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes suscite, depuis des années, de très vifs débats et contestations que la consultation locale de juin 2016 n'a pas apaisés. En outre, des actions illégales et violentes inacceptables sont à déplorer.

En vue de mettre un terme à cette situation, le Président de la République et le Premier ministre ont décidé qu'une médiation, d'une durée maximale de six mois, serait organisée. Toutes les solutions devront être envisagées, dans le sens de l'intérêt général, avec la préoccupation d'apaiser l'ensemble des acteurs et de rétablir l'ordre public.

Nous vous confions cette mission. Ses conclusions devront permettre d'identifier la mesure la mieux apte à satisfaire les besoins de transport à long terme et de préservation de l'environnement, dans une vision cohérente de l'aménagement durable de la Métropole nantaise, au service du plus grand nombre, tout en permettant le retour à l'état de droit et le respect de l'ordre public.

Vous auditionnerez l'ensemble des parties prenantes sur un pied d'égalité et ferez un bilan de leurs motivations respectives et des réponses qui peuvent, dans le respect du droit et des principes fondamentaux de la République, leur être raisonnablement apportées. Vous tiendrez compte, pour cela, de la consultation locale réalisée en juin 2016 et des travaux préparatoires de la Commission nationale du débat public, commission administrative indépendante.

Pour chaque option, et après écoute des parties prenantes, vous vous attacherez à analyser avec impartialité et neutralité ses conséquences notables et prévisibles - notamment économiques, sociales, environnementales, agricoles, techniques - selon une approche globale, en tenant compte à la fois des perspectives de long terme et des coûts et approches socio-économiques complets pour la collectivité.

Vous prendrez en considération le rapport d'étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest établi par la mission du Conseil général de l'environnement et du développement durable, en mars 2016, et vous préciserez, en tant que besoin, la faisabilité des options proposées.

Vous formaliserez l'évaluation des différentes options et les hiérarchiserez dans le rapport de mission. Vous accompagnerez ce rapport de recommandations qui permettront d'éclairer la décision du Gouvernement. Vous vous attacherez, pour garantir un traitement égal des différentes solutions, à apporter en tant que de besoin des éléments d'expertise complémentaires, notamment sur la base des éléments méritant d'être approfondis tels qu'identifiés dans le rapport susmentionné, en vous appuyant sur les services compétents de l'État.

Par ailleurs, afin de préserver toutes les options ouvertes pendant la médiation et de pouvoir tenir compte, le moment venu, de ses conclusions, nous avons demandé à nos services d'engager les études nécessaires à la préparation d'une demande de prorogation de la déclaration d'utilité publique du projet de transfert de l'aérodrome de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes. Cette mesure conservatoire et temporaire ne préjuge en aucune manière ni du sens des conclusions de la mission ni, a fortiori, de la décision que prendra le Gouvernement.

Pour l'exercice de la mission, nous tenons à votre entière disposition l'ensemble de nos services sans exclure, si vous le jugez nécessaire, le recours à des expertises scientifiques, techniques et juridiques complémentaires.

Si vous en décidez ainsi, vous recourrez à des personnes qualifiées, reconnues par leurs pairs et sans lien d'intérêt susceptible de limiter leur objectivité ou leur impartialité.

Vous nous remettrez le rapport de mission dans un délai maximal de six mois, soit le 1er décembre 2017 au plus tard.»



## **Présentation du déplacement sur site**

Il a été convenu un déplacement sur site. Celui-ci devait avoir lieu début octobre mais la CCEG a indiqué qu'une visite sur le territoire serait plus opportune après la période de médiation. Elle juge en effet nécessaire de ne pas inscrire notre action dans la période d'incertitude actuelle.

La Mission de médiation remettant ses conclusions fin novembre, un déplacement pourra être programmé fin 2017-début 2018 sur le site de NDDL.

Le programme de ce déplacement a d'ores et déjà été arrêté. L'objectif est de présenter aux élus et acteurs institutionnels le contrat de développement durable ou contrat d'engagement pour le futur aéroport NDDL proposé par Ville et Aéroport et sur lequel l'Etat et Vinci devront répondre.

Une réunion est programmée avec le bureau exécutif élargi de la CCEG durant la matinée. Un déjeuner de travail avec certains élus locaux, le syndicat mixte aéroportuaire, le représentant de la Préfecture, parlementaires concernés, etc.

Une réunion est programmée avec les acteurs institutionnels du dossier l'après-midi (Préfecture, Région, Département, Métropole, Syndicat mixte aéroportuaire, DGAC, etc.)

### III)

- **Point sur l'organisation d'une table-ronde**
- **« Quel modèle d'aéroport développement durable à inventer ? »**
- **Présentation d'un projet de motion**

Ville et Aéroport organisera **le jeudi 16 novembre 2017, de 10 heures à 13 heures à l'Assemblée Nationale (6ème bureau)** une table-ronde réunissant :

- ✓ les collectivités locales concernées (Régions, Départements, Métropoles, Communautés d'agglomération, Communautés de communes, communes) autour des principaux aéroports acrusés ;
- ✓ les associations de riverains et associations de défense de l'environnement des principaux aéroports acrusés ainsi que l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA)
- ✓ certains acteurs institutionnels (Ministère de la Transition écologique et solidaire, Ministère chargé des Transports, ACNUSA, CGEDD, CIDB, Bruitparif, Airparif, etc.)
- ✓ les principaux syndicats du transport aérien
- ✓ la presse nationale (quotidiens, TV, radios) et la presse spécialisée (transport aérien, environnement).

L'objectif est de définir à travers nos débats un nouveau modèle d'aéroport développement durable. Les élus de Ville et Aéroport considèrent qu'aujourd'hui chaque aéroport acrusé doit avoir un contrat de développement durable ou contrat d'engagement négocié et signé entre l'Etat, le gestionnaire de l'aéroport et l'ensemble des acteurs du transport aérien.

Le contrat d'engagement ou de développement durable des principaux aéroports existants ou à venir doit poser les conditions d'accompagnement de celui-ci, qui ne saurait être conçu sans éviter les erreurs passées identifiées. Elles relèvent d'une maîtrise foncière, d'une politique concertée de développement local, d'une conception nouvelle de l'aménagement (plus soucieuse des besoins des employés et des riverains d'un aéroport), de la gouvernance du territoire (mise en place d'instances de coopération territoriale type communauté aéroportuaire, d'économie mixte, et de concertation destinées à maîtriser l'aménagement du territoire étendu soumis à l'influence de l'aéroport), de la mise en place d'information régulière, consultation et concertation.

On voit qu'il existe aujourd'hui deux approches du transport aérien et du rôle que l'on veut lui voir jouer dans notre société. La première pose de lourdes questions telles que le financement de capacités en permanence non contraignantes, et aussi la question de l'acceptabilité sociale d'un développement quasiment affranchi de contraintes intrinsèques puisque malgré les progrès réalisés ces dernières décennies et ceux encore à venir le transport aérien génère des nuisances sonores et atmosphériques préjudiciables pour les riverains des aéroports. La deuxième convient d'admettre qu'il n'y a pas nécessairement la possibilité de développer les aéroports de façon illimitée et ainsi de mettre en œuvre des mécanismes de gestion des contraintes auxquelles doivent alors faire face les opérateurs. Il est clair que l'augmentation du nombre de mouvements d'avions favorisée

notamment par un taux d'emport moyen qui a atteint son seuil nous conduirait à l'horizon 2035 à 1,7 million de mouvements annuels vers ou depuis la France contre 1,24 million aujourd'hui. Les élus de Ville et Aéroport considèrent qu'aujourd'hui chaque aéroport acensé doit avoir un contrat de développement durable ou contrat d'engagement négocié et signé entre l'État, le gestionnaire de l'aéroport et l'ensemble des acteurs du transport aérien.

Ce contrat portera sur les trois piliers du développement durable : le développement économique, l'environnement et le volet social. D'autres volets s'y ajouteront : l'impact sanitaire du transport aérien, l'impact social sur les valeurs immobilières et les stratégies résidentielles, l'impact sur l'urbanisme dans la zone C du PEB. Enfin, nous verrons la nécessité d'inventer un nouveau mode de gouvernance des territoires aéroportuaires : c'est la communauté aéroportuaire, instance de décision sur l'ensemble des champs précités et réunissant l'ensemble des acteurs.

Plus largement, le contrat de développement durable de chaque aéroport acensé s'inscrira dans un Schéma aéroportuaire national qui traduira les grandes orientations de l'État. En effet, la possibilité d'un « crash » du transport aérien français existe si l'on reste dans un scénario de gestion à saturation des infrastructures existantes et si rien n'est fait pour anticiper la saturation annoncée du système aéroportuaire dans son ensemble. L'absence de vision stratégique est à l'opposé d'une politique de développement durable du transport aérien. Elle risque de porter préjudice aux trois piliers du développement durable.

Afin de rythmer la table-ronde, plusieurs experts interviendront pendant les débats. Certains sont déjà pressentis : Mme Anne Florette, auteure du rapport du CGEDD sur « la coordination des aides à l'insonorisation et à la rénovation énergétique des logements à proximité des aérodromes » ; le Dr Agnès Brion-Ducoux, Membre de l'ACNUSA, Présidente du comité de pilotage de l'étude DEBATS ; M. Didier Desponds, Professeur d'université à Cergy-Pontoise, auteur de l'étude sur « la stratégie des mobilités résidentielles autour des deux principaux aéroports parisiens Paris-CDG et Paris-Orly et de Toulouse-Blagnac.

- Le document préparatoire à cette table-ronde sera un projet de motion dans lequel l'ensemble des sujets les plus fédérateurs seront inscrits.
- Ce document sera transmis à l'ensemble des participants de la table-ronde et pourra être amendé par chacun d'ici le 16 novembre.
- Comme suite à la table-ronde, la motion sera finalisée et signée par l'ensemble des parties prenantes.
- Elle sera ensuite transmise aux ministres concernés dans le cadre d'un courrier de demande d'audience.

## IV)

### Point sur la préparation des déplacements à Toulouse-Blagnac et Beauvais-Tillé

#### → Déplacement à Toulouse-Blagnac

Ce déplacement est programmé le **vendredi 27 octobre 2017 ou le vendredi 3 novembre 2017**.

L'objectif est d'examiner la stratégie de développement portée par le consortium chinois Casil Europe et d'évaluer les premiers effets de la privatisation de l'aéroport.

L'actionnaire chinois de l'aéroport veut-il éliminer le contre-pouvoir public ?

C'est ce que pensent la chambre de commerce et d'industrie de Toulouse, le conseil régional, le conseil départemental et Toulouse Métropole. Sans aucune justification légale ou économique, Casil Europe a voulu obtenir une modification de la structure hautement stratégique du Conseil de surveillance de l'aéroport. Cette assemblée qui regroupe actuellement quinze membres est constituée de six représentants de l'actionnaire chinois, de deux représentants de l'Etat, de quatre représentants de la CCIT, tandis que conseil régional, conseil départemental et Toulouse Métropole disposent chacun d'une voix. Casil Europe veut se donner la possibilité de pouvoir réduire ou augmenter le nombre d'élus qui siègent au conseil de surveillance, dans une fourchette de 3 à 18 représentants. En réalité, c'est la minorité de blocage dont dispose le groupe des actionnaires publics qui est en jeu.

Le 14 septembre dernier, 200 salariés réunis en convention interne (sur les 300 de la plate-forme) se sont vus annoncer à leur grande surprise le départ de leur président du directoire, M. Jean-Michel Verhnes. Cette décision a été prise par l'actionnaire majoritaire chinois alors que son départ était fixé fin 2018 d'un commun accord entre tous les actionnaires. Ce coup de force ne va faire qu'envenimer les relations entre Casil Europe et les actionnaires locaux.

A partir d'avril 2018, l'État doit décider s'il se sépare des 10% de parts d'ATB qui lui restent. Propriétaire de 49,99% des parts de l'aéroport depuis 2014, Casil Europe s'est versé 20,3 millions de dividendes en 2015 et 2016. En prélevant la totalité des bénéfices générés par la plateforme en 2015 (4,991 millions d'euros) et en 2016 (7,85 millions d'euros), et en puisant 15 millions d'euros dans les réserves financières constituées avant son entrée au capital par les gestionnaires publics d'ATB, le consortium Casil Europe s'est versé en deux ans l'équivalent d'une dizaine d'années de dividendes du temps où la puissance publique dirigeait la société.

Certains élus locaux demandent donc à l'État de renoncer à exercer son option de vente. Le groupe d'actionnaires publics devrait prendre collectivement et officiellement position contre les méthodes de gestion de l'investisseur chinois. Enfin, ils réclament la publication du pacte des actionnaires, document jusqu'ici tenu secret, et qui détermine notamment les conditions dans lesquelles l'État envisage de donner à l'actionnaire privé un contrôle opérationnel sur la société.

A cette occasion, Ville et Aéroport rencontrera un certain nombre d'acteurs : représentants des actionnaires publics et privés, du directoire, les élus des communes riveraines, le CCNAAT (Collectif contre les Nuisances Aériennes de l'Aéroport Toulouse Blagnac), etc.

## → Déplacement à Beauvais-Tillé

Ce déplacement est programmé **le vendredi 15 décembre 2017**.

L'objectif est d'appréhender le fonctionnement d'un aéroport low-cost, la stratégie de développement de Ryanair et le plan de développement prospectif porté par le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais (SMABT).

A cette occasion, et suite à une visite des installations, Ville et Aéroport rencontrera les représentants de la SAGEB (Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de l'aéroport de Beauvais), des élus du SMABT (Syndicat Mixte de l'aéroport Beauvais-Tillé) qui regroupe les 3 collectivités que sont le Conseil départemental de l'Oise, la Communauté d'agglomération du Beauvaisis et le Conseil régional du Nord Pas de Calais-Picardie, de la compagnie Ryanair, ainsi que l'ADERA, principale association de riverains.

Cette année l'aéroport de Beauvais fête les 20 ans de présence de Ryanair sur la plate-forme. L'occasion de faire un bilan. Ryanair représente 80% de l'activité de l'aéroport. En chiffre, cela donne 36 millions de passagers transportés en vingt ans, 41 lignes pour 183 vols hebdomadaires, 3 millions de clients par an et plus de 2000 emplois.

Ryanair a fait passer Beauvais-Tillé du statut d'aérodrome régional à celui de 10ème aéroport français avec une pointe à 4 millions de passagers transportés en 2015. L'objectif affiché est de franchir le cap des 5 millions de passagers.

Toutefois, un récent rapport de la chambre régionale des comptes pointe les 85 millions d'euros, dont 77 millions uniquement pour Ryanair, non perçus par la Sageb en 5 ans.

Il apparaît que l'équilibre économique du gestionnaire de l'aéroport a été construit en minimisant le niveau de redevances aéroportuaires réclamées à Ryanair pour l'utilisation de la plate-forme et en maximisant les tarifs de la navette en autocar, qui représente 50% des recettes de l'aéroport. La Cour des comptes indique que « les usagers de la ligne de bus entre Paris et Beauvais financent les services aéroportuaires, à la place des compagnies aériennes ». Il en résulte que les tarifs des redevances aéroportuaires et d'assistance en escale ne sont pas établis conformément aux dispositions du code de l'aviation civile ». Et le rapport de poursuivre « Le transfert de charges ainsi opéré du service public aéroportuaire vers le service public de transports de voyageurs altère le modèle de développement économique de la plateforme ; il conduit la Sageb (l'exploitant) et le SMABT (le propriétaire de l'infrastructure) à ne pas définir des tarifs de redevances aéroportuaires conformes au prix du marché ».

V)

## Questions diverses

- **Dossier Roissy (plan de servitude aéronautique, projet de terminal T4) ;**
- **privatisation des aéroports parisiens ;**
- **réforme PEB/PGS et règle d'antériorité ;**
- **campagne d'adhésion 2017/2018**

→ **Dossier Roissy : plan de servitude aéronautique et projet de terminal T4**

### **Plan de servitude aéronautique (point présenté par M. Gérard STEMMER)**

71 communes d'Ile-de-France ont reçu au printemps le projet de modification du « PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES » de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

Ce projet laisse entrevoir une modification importante des infrastructures de l'aéroport (un rallongement des pistes 09L/27D et 08R/26L communément appelées N°3 et N°4) de 1500 m. Cette transformation entraînera vraisemblablement une modification des procédures de décollage (donc des sorties) et d'atterrissage ainsi qu'une modification des PEB et PGS.

### **Projet de nouveau terminal T4**

A l'occasion de la 4<sup>ème</sup> édition du Paris Air Forum qui s'est tenue le 16 juin, Augustin de ROMANET, PDG de Paris Aéroports, a confirmé le projet d'un nouveau terminal T4 sur la plate-forme de Paris-Charles-de-Gaulle à l'horizon 2025. Sur le territoire aéroportuaire, les élus s'inquiètent à juste titre de cette réalisation et les chiffres annoncés donnent le vertige : 30 millions de passagers supplémentaires par an, soit l'équivalent de l'aéroport d'Orly pour atteindre la barre des 100 millions de passagers à l'année. Si l'on fait une projection en nombre de mouvements d'avions, décollage ou atterrissage, on est à 900 000 mouvements contre près de 500 000 actuellement.

Pour justifier ce projet, le directeur général du groupe Paris Aéroports, Edward ARKWRIGHT, indique la nécessité d'anticiper la croissance du trafic aérien d'ici 2025 tout en reconnaissant que la stratégie a été d'optimiser l'infrastructure et que la saturation interviendra en 2020.

Quels sont les éléments de faisabilité du projet ? Le hub de Paris-Charles-de-Gaulle avec ses 25 000 correspondances hebdomadaires moyen/long courrier est déjà à saturation environnementale. Quant à sa capacité opérationnelle, elle devrait trouver sa limite d'ici dix ans d'après les syndicats de contrôleurs aériens.

En effet, si le taux d'emport moyen a progressé ces dernières années il atteindra un seuil ce qui aura pour effet de faire croître le nombre de mouvements d'avions sur la plate-forme. Or on sait que ce ne sont pas les passagers qui font du bruit mais la répétition des émergences sonores générées par ces mouvements au-dessus des communes riveraines de l'aéroport. Aujourd'hui, on est déjà à plus de 1400 survols quotidiens avec en moyenne un avion toutes les trente secondes en heure de pointe.

## → **Privatisation des aéroports parisiens**

Le ministère de l'économie étudierait la possibilité de privatiser le gestionnaire des aéroports de Paris-CDG et Orly, avec des scénarios allant d'une vente totale rapportant 7 milliards d'euros à une vente partielle. Une décision est attendue.

Selon les révélations de BFM le 26 juillet 2017, le gestionnaire des aéroports parisiens – dont l'État détient 50,6% des parts – suivra le même sort que ceux de Toulouse, Lyon, et Nice : la privatisation. Une décision déjà acquise et qui n'attend plus que les arbitrages sur l'ampleur du désengagement, avant le lancement du processus pour une conclusion en 2018.

Quatre scénarios se dessinent selon les sources de la chaîne économique, le ministre de l'économie étant en contacts constants avec l'Elysée et Paris Aéroport recevant désormais les conseils de « deux banques conseil (BNP Paribas et Goldman Sachs) ». Le PDG du groupe ADP Augustin de Romanet a déclaré mardi que « l'État n'avait pas arrêté de position à ce stade sur un éventuel désengagement ».

Quatre scénarios sont à l'étude, dont le « plus lucratif » consiste à une vente des 50,6% du capital détenus par l'Etat, évalués à 7 milliards d'euros. Les candidats devraient « être capables de lancer une offre publique sur 100% du capital et donc financer une acquisition de 15 milliards d'euros » précise BFM, citant comme favori le groupe Vinci (déjà détenteur de 8% du capital d'ADP) qui « réfléchirait » à l'utilisation d'un consortium similaire à celui ayant déjà permis de s'emparer de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry pour 535 millions d'euros (avec Prédica, actionnaire à 5%, BFM citant également la Caisse des dépôts du Québec). Le nom d'Atlantia, vainqueur de la privatisation du gestionnaire de Nice-Côte d'Azur, circulerait également.

Le deuxième scénario, une privatisation partielle, aurait les faveurs du PDG d'ADP : Augustin de Romanet préférerait que l'État conserve environ 30% du capital, ce qui limiterait les ambitions de Vinci au même niveau de contrôle. Mais cette vente se ferait selon BFM « par lots de 4% à 5% », un analyste expliquant le manque d'intérêt de cette solution puisque « n'importe qui pourrait les acquérir en bourse ». Entre ces deux solutions, BFM estime que les autres scénarios évoqués sont « peu réalistes » : privatiser en conservant la propriété foncière des aéroports de Paris (« pour éviter que le futur propriétaire ne favorise la spéculation immobilière au détriment de l'essor des aéroports ») ou scinder le groupe entre CDG et Orly afin d'en favoriser la concurrence.

BFM rappelle que le président Emmanuel Macron avait déjà tenté de privatiser le gestionnaire des aéroports parisiens après les trois plateformes de province, quand il était ministre de l'Économie. A Bercy, Bruno Lemaire a déjà annoncé son intention de récupérer au moins 10 milliards d'euros via la vente des participations de l'État ; un objectif qui serait en grande partie achevé avec la privatisation compète du gestionnaire de Roissy et Orly. Mais il faudra changer la loi qui interdit à l'État de descendre au-dessous du seuil de 50% dans Paris Aéroport : l'occasion peut-être pour le gouvernement de rédiger une nouvelle loi de privatisation, qui engloberait aussi des sociétés telles qu'Engie ou EDF.

## → **Réforme PEB/PGS – décret règle d'antériorité**

*Rédaction en cours*

## → **Campagne d'adhésion 2017/2018**

*Rédaction en cours*