



**PROJET DE NOUVEAU TERMINAL 4
DE L'AEROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE :
L'ÉTAT DOIT PROTEGER NOTRE SANTE,
NOTRE ENVIRONNEMENT, NOS EMPLOIS,
NOTRE PATRIMOINE ET NOTRE SECURITE**

DOSSIER DE PRESSE

Lundi 15 avril 2019 - 11h-13h
22 rue René Boulanger
Espace Vocation République – PARIS



SOMMAIRE

- 1) Pétition des communes du réseau Ville et Aéroport sur le projet de Terminal 4
- 2) Rappel chiffré du projet de Terminal 4 et son calendrier
- 3) Contestation du choix du futur bâtiment T4
- 4) Etat du trafic 2018 à Paris-CDG et analyse prospective
- 5) Les effets sanitaires du bruit aérien et de la pollution atmosphérique sur les populations riveraines
- 6) La question centrale des vols de nuit : pour un couvre-feu entre 23h et 5h à Paris-CDG sur le modèle de Francfort
- 7) Présentation du cas de Francfort : historique de la négociation, décision de justice en 2012 et réorganisation d'activités des compagnies aériennes
- 8) Bruit calculé contre bruit mesuré : critique de l'Indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP) et demande d'un indicateur événementiel type NA 65
- 9) La nécessaire réforme du dispositif d'aide aux riverains (insonorisation des logements)
- 10) Favoriser l'accès aux emplois de la plate-forme aux populations riveraines et relever le défi de la formation aux métiers aéroportuaires
- 11) Améliorer la desserte en transports publics sur le territoire aéroportuaire de Roissy et sur la plate-forme de Paris-CDG
- 12) Risque de dévalorisation immobilière en zone de bruit : pour la création d'un observatoire des valeurs immobilières, des parcours résidentiels et des soldes migratoires sur le territoire aéroportuaire
- 13) Garantir la sécurité aérienne : plafonner le trafic de Paris-CDG sur la base du nombre de mouvements/an
- 14) Quelles alternatives au projet de T4 ?
- 15) Position critique sur la privatisation du Groupe Aéroports de Paris

1.1) Rappel chiffré du projet de Terminal 4 à Paris-CDG et son calendrier

Afin de répondre à la croissance du trafic aérien et pour poursuivre l'amélioration de l'accueil des voyageurs, le Groupe ADP investit dans la construction d'un nouveau terminal au sein de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Le Groupe ADP a saisi la Commission nationale du débat public pour l'organisation d'une concertation préalable. 4 garants ont été désignés par la CNDP. Ils sont neutres et ont pour rôle de veiller à la qualité, la sincérité et l'accessibilité des informations à disposition du public.

LE T4 EN CHIFFRES

40 millions de passagers supplémentaires à l'horizon 2037, soit un nouvel Orly à Roissy
500 vols supplémentaires par jour, soit +38% d'augmentation du nombre de vols quotidiens
1800 vols quotidiens en 2037 contre 1300 aujourd'hui
50 000 emplois créés
Coût du T4 : entre **7 et 9 milliards d'euros** intégralement financés par ADP
Chantier sur **15 ans entre 2021 et 2037**

LE CALENDRIER DU T4

12/02/19-12/05/19 : Phase de concertation préalable sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP)
Mi-mai 2019 : Publication du rapport final de concertation du maître d'ouvrage incluant les engagements pris
Mi-juin 2019 : Publication du rapport des garants de la CNDP
2e semestre 2020 : Enquête publique pour autorisation environnementale unique

Le projet du Terminal 4 et le développement de la plateforme aéroportuaire consiste en la construction d'un ensemble de bâtiments, de voies de circulation et de réseaux de desserte routière et ferrée interne à la plate-forme, qui répondent à la croissance du trafic aérien mondial et maintiennent l'attractivité et la compétitivité du site. Les capacités d'accueil du Terminal 4 et de la plateforme aéroportuaire seront, à terme, de l'ordre de 35 à 40 millions de passagers par an.

Selon le calendrier prévisionnel, **les travaux débuteront en 2021 et le Terminal 4 devrait être totalement opérationnel à l'horizon 2037**. Le chantier se déroulera en plusieurs phases et l'ouverture de ce nouveau bâtiment se fera par mises en service successives. **Une ouverture partielle du terminal est prévue en 2028**, pour remédier à la saturation la plus urgente des infrastructures.

Les phases ultérieures du Terminal 4 s'échelonneront entre 2028 et 2037 et permettront de construire au fur et à mesure des besoins :

- Le processeur pour le départ et l'arrivée des passagers aménagé avec un parking,
- La zone centrale de commerces, de restauration et de détente,
- Des salles d'embarquement et des postes avions associés,
- Le système de transport des passagers en zone de sûreté (People Mover) reliant le Terminal 2 au Terminal 4 (avant la connexion à terme au Terminal 1) ainsi que la liaison bagages mécanisée,
- Le réseau routier pour desservir le Terminal 4,
- Les voies de circulation pour les avions,
- Les interfaces avec les transports en commun.

Le projet sera intégralement financé par le Groupe ADP. **Le coût de la construction du Terminal 4 et du développement de la plate-forme aéroportuaire, à l'horizon 2037, est estimé entre 7 et 9 milliards d'euros.** Ce montant comprend la création de la nouvelle infrastructure mais également les équipements nécessaires à son bon fonctionnement, qu'ils soient à l'intérieur même de l'infrastructure (équipements électromécaniques, ascenseurs) ou à l'extérieur (nouveaux moyens de transport en zone publique de l'aéroport et en zone de sûreté, voies et réseaux de circulations). Les coûts liés à la construction du Terminal 4 et au développement de la plate-forme aéroportuaire compris dans le périmètre régulé seront portés par le Groupe ADP dans le cadre des prochains contrats de régulation économique.

ANALYSE CRITIQUE

Le projet de terminal 4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle sur lequel porte la concertation préalable n'est pas un petit projet. Chacun a en tête les chiffres de trafic que ce terminal devrait traiter à terme. C'est un aéroport à lui seul, l'équivalent d'Orly à Roissy.

D'ailleurs, l'investissement supérieur à 2 milliards d'euros pour ce projet n'impose-t-il pas un débat public ? On peut regretter que la loi n'autorise pas un débat public mais une simple concertation préalable. Certes, il ne s'agit pas de création de pistes comme en 1997. Pourtant, c'est à ce jour le seul projet d'extension d'aéroport en France et qui se trouve renforcé par l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Le terminal 4 traduit la volonté du gouvernement de concentrer le trafic aérien sur Paris au détriment des régions. Le Premier Ministre a encore indiqué récemment qu'il entendait moderniser la ligne TGV Nantes-Paris et ainsi faciliter les accès aux aéroports parisiens depuis Nantes. Rappelons que Paris CDG et Paris Orly opèrent déjà plus de 50% du trafic national.

1.2) Contestation du choix du futur bâtiment T4

Aucune modélisation du bâtiment Terminal 4 n'est présentée dans le dossier de concertation.

Le choix d'une galerie marchande en point central entourée par deux péninsules avec des parkings avions en cul de sac n'a convaincu ni les compagnies aériennes ni les contrôleurs aériens. En effet, cette configuration va aggraver le phénomène de congestion au sol, augmenter les retards.

Le temps de roulage moyen des avions est déjà estimé à 30 minutes par le contrôle aérien. Le système du Hub impose des phases de rotations rapides, notamment lors des 6 plages de rendez-vous où le trafic est particulièrement dense.

PROPOSITION

Devant la progression prévisible du trafic aérien dans les prochaines années, il faut prendre toutes dispositions pour réduire les temps de roulage avant le décollage, qui sont en progression constante depuis l'ouverture de l'aéroport de CDG (de 10 à 15 mn au début pour dépasser 30 mn aujourd'hui). Un réaménagement des plages de départ s'impose.

N'oublions pas que c'est une phase qui occasionne une pollution chimique principalement au niveau du sol, impactant directement le personnel évoluant sur la plate forme de CDG. Malheureusement, aujourd'hui il n'existe aucune solution de remplacement, techniquement et écologiquement fiable pour assurer le roulage des avions.

Nous demandons à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de communiquer l'étude qu'elle a engagé sur la question de la saturation au sol suite à la mise en service du nouveau terminal 4 dans le cadre de la phase de concertation préalable.

4) Etat du trafic 2018 à Paris-CDG et analyse prospective

Les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly ont accueilli un total de 105,3 millions de passagers en 2018. Hausse du trafic : +3,8% par rapport à 2017.

Paris-Charles-de-Gaulle : 72,2 millions de passagers (+9%) 480 945 mouvements (+1,1%)

Paris-Orly : 33,1 millions de passagers (+3,4%) 229 052 mouvements (stable)

Les perspectives de croissance du trafic aérien mondial conduisent à anticiper une augmentation du trafic des aéroports parisiens. Sur les vingt prochaines années, les estimations de croissance du trafic parisien s'établissent à +2% à +3% par an (hypothèse DGAC basse), avec une perspective de croissance similaire à Paris-Charles de Gaulle :

- Trafic entre 107 et 126 millions de passagers à l'horizon 2037 à Paris-Charles de Gaulle-
- Entre 620 000 et 660 000 mouvements d'avions d'ici 2037
- Augmentation du taux d'emport moyen des appareils: pour un moyen porteur, de 124 passagers par mouvement en 2018 à 135 à 170 passagers en 2037; pour un gros porteur, de 205 passagers par mouvement en 2018 à 215 à 270 passagers en 2037

ANALYSE CRITIQUE

Avec la réalisation du T4, ce sont 500 vols supplémentaires par jour, soit au total 1800 vols quotidiens contre 1300 aujourd'hui. Cela représente +38% d'augmentation du nombre de vols. Il est clair que l'augmentation du nombre de mouvements d'avions, favorisée notamment par un taux d'emport moyen qui atteindra son seuil, nous conduira à moyen terme (horizon 2035) à près de

460 000 mouvements supplémentaires annuels vers ou depuis la France (soit 1,7 million de mouvements annuels contre 1,24 million aujourd'hui).

Nous pensons que l'hypothèse de trafic indiquée par ADP, entre 620 000 et 660 000 mouvements d'avions d'ici 2037 est minorée et insincère. La demande de transport aérien étant ce qu'elle est, la croissance du trafic sera supérieure +2 +3% par an. Elle devrait plutôt se situer entre 3 et 5% par an, ce qui entraînera l'enregistrement d'environ 750 000 mouvements à terme, au-delà des hypothèses de trafic du Plan d'Exposition au Bruit actuel.

5) Les effets sanitaires du bruit aérien et de la pollution atmosphérique sur les populations riveraines

IMPACT SANITAIRE DU BRUIT AERIEN

L'État avait promis dès 1997 dans les mesures d'accompagnement de l'extension de Paris-CDG, qui au passage sont loin d'avoir tenu leurs promesses, une étude épidémiologique. 22 ans plus tard nous l'attendons encore !

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) indique **la publication de l'étude DEBATS fin 2019** mais cela intervient avec beaucoup de retard. Elle confirmera les résultats d'études menées chez nos voisins européens : troubles du sommeil, maladies cardio-vasculaires, risques d'hypertension artérielle, stress, etc.

Dans le même temps, **l'Organisation Mondiale de la Santé a publié en octobre 2018 ses lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement**. Ce document dit que « les niveaux sonores produits par le trafic aérien doivent être réduits à moins de 45 décibels, car un niveau supérieur à cette valeur à des effets néfastes sur la santé ».

Il faut saluer le travail mené par Bruitparif et la publication récente de l'étude portant sur l'évaluation des impacts sanitaires du bruit des transports au sein de la zone dense de la région Ile-de-France.

Que démontre cette étude ? Le bruit doit être considéré comme la seconde cause de morbidité derrière la pollution de l'air. Sur celle-ci, je rappelle que sans prendre en compte le projet de terminal 4, **Airparif avait prévu que la part des émissions de l'aérien en Ile-de-France passerait de 7 à 13% pour les dioxyde d'azote en 2020.**

Sur le bruit, **l'étude montre que le bruit entraîne 10 mois à 3 ans de vie en bonne santé en moins**. Concrètement, Bruitparif évalue l'impact du bruit sur la santé « en nombre d'années de vie en bonne santé perdues ». **Les habitants des zones les plus touchées se situent autour des deux aéroports parisiens et ils peuvent perdre jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé**. Bruitparif indique que **le coût du bruit en Ile-de-France (toutes sources confondues) est de 16 milliards d'euros/an**.



Des chiffres déjà au-delà des recommandations

Recommandation de l'ACNUSA :

100 mouvements/jour max au-dessus de 65 dB(A)

A Gonesse (moyenne 2018) :

369 mouvements/jour au-dessus de 65 dB(A)

Recommandation du Conseil supérieur d'hygiène publique de France :

10 mouvements/night max au-dessus de 70 dB(A)

A Gonesse (moyenne 2018) :

28 mouvements/night au-dessus de 70 dB(A)

mois de vie en par individu



LES ^[Aucun titre] EFFETS DU BRUIT SUR NOS VIES

Extraits du rapport de Bruitparif – Février 2019

A GONESSE

sur une vie entière,
le **bruit cumulé des transports**
coûte à chaque habitant

33,1 mois de vie
en bonne santé.

sur une vie entière,
le **bruit aérien**
coûte à chaque habitant

22,3 mois de vie
en bonne santé.

IMPACT SANITAIRE DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE DUE AU TRANSPORT AERIEN

Pour ce qui concerne GES et polluants atmosphériques des aéroports, le bilan de l'ADEME est un pavé dans la mare pour le lobby aérien ! En application de l'article 45 de la loi n°2015-992 et du décret n°2016-565, l'ADEME a établi un bilan national des programmes d'action de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques communiqués par les onze aéroports concernés. Ce bilan fait apparaître que les objectifs de réduction des intensités d'émission en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques, fixés par le décret à 10% pour l'année 2020 et 20% pour l'année 2025, par rapport à l'année de référence 2010, seraient respectés.

Cependant l'ADEME démontre qu'il est très facile de faire baisser cet indicateur en intensité d'émissions, calculé, de façon fallacieuse, en divisant les émissions polluantes par le nombre d'unités de trafic (passagers ou fret), sans pour autant faire baisser les émissions en valeur absolue.

L'ADEME note, qu'en volume, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques restent, en 2025, à un niveau proche de celui de 2010, à l'exception des émissions de COV en baisse. Les émissions de GES, de NOx et de TSP3 augmentent à partir de 2020. Pour le citoyen c'est la valeur absolue de ceux-ci qui affectera sa santé.

L'ADEME propose d'excellentes pistes de travail parmi lesquelles on peut retenir :

- Réaliser des bilans de GES et de polluants incluant l'intégralité des vols et des phases de vol (non prévu dans la loi), ainsi que le trafic routier induit.
- Fixer et respecter des objectifs de réduction des émissions en valeur absolue, et non plus en intensité, par aéroport, au niveau national et international.
- Utiliser le levier de la maîtrise du développement du trafic afin de parvenir à ces objectifs.

L'Etat et ses établissements publics concourent à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. (Article 1 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996).

Pour préserver la santé des citoyens, la pollution du trafic aérien doit être évaluée en totalité et les améliorations évaluées en valeur absolue. Les mesures à prendre doivent être à la hauteur de cet enjeu.

Par ailleurs la France et l'Europe se sont engagées à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. La lutte contre les dérèglements climatiques exige une participation équitable de tous les secteurs, y compris le secteur du transport aérien.

PROPOSITIONS

Nous demandons que l'étude épidémiologique DEBATS soit publiée dans le cadre de cette concertation préalable sur le projet de Terminal 4 Paris-CDG et que le Ministère de la Santé soit saisi. Il convient de **mettre en place un observatoire de veille sanitaire autour de Paris-Charles-de-Gaulle et qu'une étude d'impact sanitaire soit conduite afin d'évaluer les conséquences du projet de T4 sur la santé des populations riveraines.**

6) La question centrale des vols de nuit : pour un couvre-feu entre 23h et 5h à Paris-CDG sur le modèle de Francfort

Les préconisations formulées dans le cadre des rapports du préfet Guyot n'ont pas permis de limiter les nuisances nocturnes subies par les populations riveraines, tout particulièrement en début de nuit (22h-00h) et en fin de nuit (5h-6h). L'ACNUSA, dans ses rapports d'activité, observe que ses recommandations ne sont pas suivies d'effets et déplore que les infractions à la réglementation spécifique des départs et arrivées la nuit soient en augmentation. **A la faveur de la concertation préalable sur le projet de nouveau terminal 4 Paris CDG, il y a lieu de réduire fortement le trafic de nuit.**

Structure des vols de nuit

	2017	2018	Evolution en 1 an
Mouvements d'avions	43 672	47 480	+ 3 808
Passagers	5 099 958	5 654 462	+ 554 504

Les vols de nuit ont représenté sur les 9 premiers mois de l'année 2018 12,9% des mouvements totaux sur 24h contre 11,9% en 2017.

Répartition par types de vols en 2018

22h00-00h00

4 627 mouvements commerciaux de Fret et poste
19 212 mouvements commerciaux de passagers

00h00-05h00

11 177 mouvements commerciaux de Fret et poste
4 406 mouvements commerciaux de passagers

05h00-06h00

795 mouvements commerciaux de Fret et poste
6 308 mouvements commerciaux de passagers

Au total, on enregistre entre 22 heures et 6 heures 16 599 mouvements commerciaux Fret et poste (35%) et 29 926 mouvements commerciaux de passagers (63%). Les 2% restant correspondant aux mouvements non commerciaux (vols gouvernementaux, sanitaires, etc.), soit 955 mouvements.

Une nuit type à Paris-Charles-de-Gaulle : doublet Nord

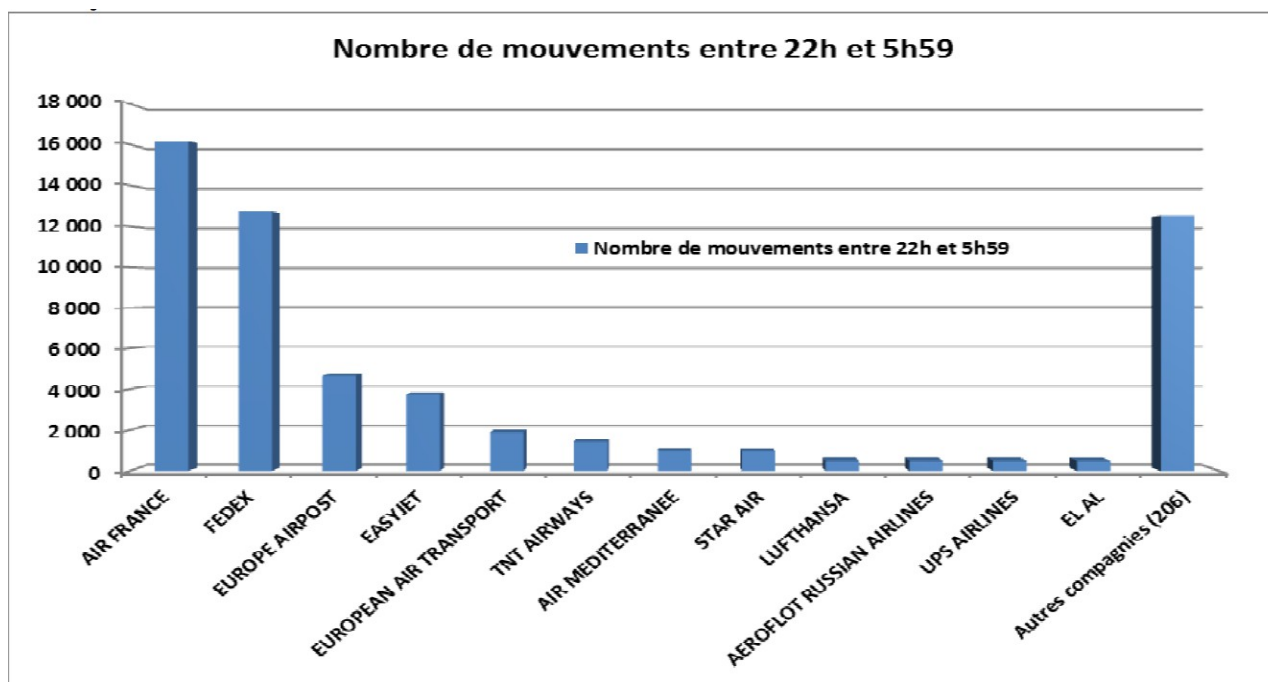
Période	Départs	Arrivées
Début de nuit (22h00-00h30)	35	62
Cœur de nuit (00h30-05h)	42	14
Fin de nuit (05h-06h)	3	20

Une nuit type à Paris-Charles de Gaulle : doublet Sud

Période	Départs	Arrivées
Début de nuit (22h00-00h30)	31	61
Cœur de nuit (00h30-05h)	38	13
Fin de nuit (05h-06h)	5	21

98 mouvements en moyenne par nuit sur les plages 22h-00h et 5h-6h (63 atterrissages et 35 décollages) et **57 mouvements sur le cœur de nuit** entre 00h et 5h (25 atterrissages et 32 décollages).

Les principaux opérateurs



Air France : **une dizaine de vols opérés entre 23h et 23h30**, le dernier long courrier au décollage étant à destination de Johannesburg

FedEx : la compagnie opère **300 mouvements par semaine** sur son hub européen. Ses opérations de nuit sont essentiellement intra-européennes entre 23h30 et 4h du lundi au jeudi. Les opérations intercontinentales se font de 18h à 22h du lundi au jeudi. **Aucun vols de nuit chez FedEx le week-end**

Easyjet : : la compagnie n'opère **plus aucun vol commercial après 23 heures**

Ponctualité des vols et départs non programmés

- **17% des départs effectifs entre 22h et 00h sont des départs retardés**, programmés initialement entre 19h et 22h. Ce sont essentiellement des vols Air France. Les vols moyen courriers qui doivent alimenter les vols long courriers arrivent en retard.

- **38% des arrivées effectives entre 5h et 6h sont des arrivées anticipées**. Ce sont essentiellement des vols Air France en provenance d'Afrique.

Départs non programmés de nuit : il s'agit de décollages entre 00h et 4h59 de vols n'ayant pas fait l'objet de l'attribution d'un créneau horaire de départ dans cette plage horaire. En 2017 cela représente **133 décisions pour départ avec absences de créneaux, 101 décisions de sanctions** pour un montant total de **2 011 500 euros** (le montant moyen de l'amende étant de 20 000 euros).

PROPOSITIONS

Les travaux menés sous la présidence du préfet Régis Guyot et les préconisations formulées à droit constant n'ont pas permis de limiter les nuisances nocturnes subies par les populations riveraines, tout particulièrement en début de nuit (22h00-00h00) et en fin de nuit (05h00-06h00). La ponctualité des vols sur ces tranches horaires n'a pu être résolue par les compagnies aériennes. L'ACNUSA, dans ses rapports d'activité, produit toujours le même constat d'échec et les infractions à la réglementation spécifique des départs et arrivées la nuit sont en augmentation.

Le trafic de nuit sur la plate-forme entre 22 heures et 6 heures est en augmentation et représente 12,9% du trafic en 2018 contre 11,9% en 2017. Paris-Charles-de-Gaulle enregistre 170 mouvements en moyenne par nuit entre 22 heures et 6 heures, ce qui le place en tête des aéroports européens. Pourtant, des mesures ont été prises sur les grands aéroports européens de taille équivalente comme par exemple à Francfort en 2012 avec l'interdiction de tout mouvement commercial entre 23 heures et 5 heures sur la plate-forme.

Nous demandons :

- **aucune croissance supplémentaire du trafic de nuit entre 23 heures et 5 heures ;**
- **l'adoption de mesures de restriction opérationnelles du trafic de nuit visant les mouvements commerciaux de passagers entre 23 heures et 5 heures ;**
- **la relance du projet de fret ferroviaire à grande vitesse Euro Carex**

7) **Présentation du cas de Francfort :**

historique de la négociation, décision de justice en 2012 et réorganisation d'activités des compagnies aériennes

Représentant de Francfort: M. Klaus Rehnig, membre du comité national contre le bruit **BUNDESVEREINIGUNG GEGEN FLUGLAERM BVF**, principal coordinateur des associations de riverains, acteur de la négociation pour la mise en place du couvre-feu à Francfort.

Rappel historique de la mise en place du couvre-feu à Francfort

La concertation animée par le Forum Aéroport et Région (regroupant le gouvernement du Land de Hesse, les communes, les associations, les autorités aéroportuaires et la compagnie Lufthansa) avait conduit à faire accepter la création d'une quatrième piste sur l'aéroport en contrepartie de la suppression des vols de nuit.

Le plan approuvé par le ministère de l'Economie, des Transports et de l'Aménagement du territoire du land de Hesse le 18 décembre 2007 a finalement autorisé les vols de nuit en les encadrant par :

➤ une limitation du nombre de vols de 23h00 à 05h00 fixée à 17. Cette partie de la nuit 23h00-05h00 est dénommée « nuit de médiation ».

➤ cette limitation est complétée d'un plafond de vols réguliers autorisés la nuit de 22 heures à 6 heures fixé à 150 vols par nuit en moyenne (soit sur un an 54 750 vols de 22h00 à 06h00 dont 6205 de 23h00 à 05h00). Pour mémoire, les dispositions antérieures ne portaient que sur une limitation des vols la nuit de 23h00 à 05h00 fixée à 50 vols (soit 18250 vols sur un an) et le nombre moyen de vols de 22h00 à 06h00 était de 140.

Le dispositif prévoyait également :

➤ en plus de l'interdiction des avions du chapitre 2 déjà existante une autorisation la nuit de 22h00 à 06h00 des seuls vols d'avions du chapitre 4. Des autorisations pour les avions en marge du chapitre 4 peuvent être données du lundi au vendredi.

➤ une priorité absolue au fret de 23h00 à 05h00 dans le cadre des 17 vols.

Ces nouvelles dispositions contrepartie de la construction de la 4e piste n'ont pas été acceptées par les riverains et un recours a été déposé.

Une interdiction totale des vols de nuit sur 23h00-05h00 a été décidée le 11 octobre 2011 par le tribunal du land de Hesse et ce à compter du 30 octobre 2011 au motif que l'obligation d'examiner les intérêts contradictoires avait été enfreinte par le ministère. Cette décision de justice a été confirmée par la cour fédérale de Leipzig le 14 mars 2012.

La création de la nouvelle piste incite les autorités aéroportuaires à prévoir un fort développement portant le nombre de mouvements annuels à 700 000 à l'horizon 2020. Plusieurs dispositifs complètent ces restrictions sur le nombre de mouvements. Entre 23h00 et 05h00 il est demandé aux pilotes d'appliquer une procédure de descente continue et éventuellement, si les conditions de trafic le permettent, en dehors de ces horaires. Les techniques habituelles de procédures de moindre impact sonore sont en outre très développées avec des opérations vent arrière jusqu'à 5 Nds qui devraient être portées à 7 Nds.

Le Forum Aéroport et Région, organe de concertation à l'aéroport de Francfort

Le Forum Aéroport et Région, également dénommé « Maison de l'environnement », est l'organisme chargé de l'animation, de la concertation et de la médiation entre élu, riverains et professionnels de l'aéronautique, au sein de l'aéroport de Francfort. Le forum s'occupe également de diffuser l'information au grand public, notamment à travers la mise en ligne sur Internet des informations relatives aux trajectoires, au bruit des avions, à l'aide du logiciel CASPER. Les données recueillies sur le bruit le sont sous l'autorité du forum et sur la base de stations de mesure de bruit de l'aéroport, des communes et appartenant en propre au forum. Le forum est composé de 9 agents et dispose d'un budget de 3 millions d'euros.

Le combat continue pour le couvre-feu total entre 22h00 et 06h00

Actuellement il y a 133 vols en moyenne par nuit sur les plages 22h00- 23h00 et 05h00-06h00. Le problème persiste donc juste avant 23h00 et juste après 05h00. C'est pourquoi le collectif élus-associations continue d'être mobilisé pour obtenir le couvre-feu sur huit heures consécutives de 22h00 à 06h00 comme le prévoit la définition de la nuit de l'OMS ou de l'Union européenne (cf. Directive 2002-49 sur le bruit dans l'environnement).

C'est ainsi chaque lundi depuis près de 7 ans une manifestation élus-riverains est organisée sur l'aéroport (Terminal 1, section B).

Quelles conséquences du couvre-feu sur l'activité économique des compagnies aériennes ?

Suite à la mise en place du couvre-feu, certains vols ont été supprimés, d'autres reprogrammés en journée, d'autres encore transférés sur les aéroports spécialisés pour le trafic de fret tels que Cologne (hub d'UPS). L'ancienne base militaire de Hahn située à 150 km de Francfort reste quant à elle très peu utilisée. Contrairement à l'idée reçue, les compagnies aériennes n'ont pas été durement impacté sur le plan économique et elles ont pu réorganiser leur activité.

Par exemple la Lufthansa Cargo qui avait indiqué qu'elle quitterait Francfort si le couvre-feu était décidé a finalement investi 700 millions d'euros 15 jours après son instauration. A Francfort, les opérateurs de fret (UPS, TNT, etc.) et Europ Airpost ont indiqué que 90% du fret peut être transporté dans la journée et que des délocalisations du trafic de fret peuvent très bien être envisagées sur des plates-formes secondaires dédiées.

Ce qui a été possible à Francfort doit donc pouvoir l'être également à Paris-Charles-de-Gaulle.

8) **Bruit calculé contre bruit mesuré : critique de l'Indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP) et demande d'un indicateur événementiel type NA 65**

Critique de l'Indicateur global mesuré pondéré (IGMP), le bruit aérien calculé

Le dossier de concertation précise que l'Indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP) devrait passer d'une valeur de 66,7 en 2017 à environ 75 en 2037 et rester sous le seuil réglementaire fixé à 100. Cet indicateur sert de référence alors qu'il est vivement critiqué depuis sa mise en place. Celui-ci a été conçu pour ne jamais atteindre la valeur 100 et il ne caractérise en rien la gêne ressentie par les riverains. Il ne prend en compte ni les modifications de trajectoires, ni les zones et les populations survolées, ni les reports d'un doublet sur l'autre. Enfin, la formule qui permet d'agglomérer les émissions de jour et de nuit n'a aucun sens physique et de ce fait se prête particulièrement mal à des interprétations. L'analyse de chacune des deux composantes seule à du sens.

Il faudrait plutôt opter pour un indicateur événementiel tel que le NA65, soit le nombre de riverains exposés à plus de 65 décibels.

Choix d'un indice pour caractériser l'exposition au bruit des populations riveraines d'aéroport, le bruit aérien mesuré

Le choix d'un indice d'exposition au bruit est d'autant plus pertinent qu'il corrèle bien avec la gêne ressentie par les riverains. Cela dit, la gêne est une notion tellement complexe qu'elle ne peut être traduite par un seul indice : tous les efforts des scientifiques depuis plus de 50 ans pour trouver l'indice idéal n'a jamais permis de dépasser un coefficient de corrélation avec la gêne de l'ordre de 30%.

L'indice Lden est incontournable car il est à l'origine de la plupart des réglementations françaises et européennes. Il est particulièrement adapté pour décrire un bruit plutôt continu et représente une valeur moyenne de ce bruit, la dose de bruit.

Par contre, il ne décrit pas les effets résultant de bruits discontinus tels que le réveil, ou le masque temporaire de la parole ou de la diffusion des radios ou télévisions à l'intérieur des habitations

Pour cela, l'indice NA65, est le plus pertinent.

NA65 est, en un point du territoire, le nombre de fois où le niveau 65dB(A) maximum au passage d'un avion est dépassé. Il peut se déterminer sur une journée type, ou sur une période choisie, par exemple de 22h à 6h. **Cet indice peut facilement se mesurer, mais aussi se calculer et se traduire sous forme de cartes.**

Dans les zones proches des pistes, là où les trajectoires sont bien regroupées (Prise d'ILS par exemple), et encore plus lorsque le trafic est important, cet indice traduit surtout le trafic sur la piste. Par contre, dès qu'il y a dispersion, cela permet de distinguer les territoires en fonction du nombre de survols « gênants ».

Il trouve toute sa pertinence dans les zones de bruit type zone C et D des PEB, à la frontière de ces zones, et plus encore sur les aéroports de plus faible trafic.

Il est très utilisé par la DGAC pour étudier les effets induits par des modifications de procédures, en particulier pour estimer les populations exposées dans différents scénarios

Par contre il ne prend pas en compte un bruit très fort, bien supérieur à 65dsB(A) (un ANTONOV par exemple). Associé au Lden , il permet de quantifier la plupart des situation de gêne évoquées par les riverains.

PROPOSITION

Selon les objectifs poursuivis, il serait utile de disposer d'un tableau de bord de la situation acoustique d'une plateforme, composé des différents indices (indicateur énergétique pour le bruit ambiant type LAeq(T), Lden ; Harmonica ; indicateur événementiels relatifs à la contribution aéroportuaire type NA65) et de leur évolution au cours du temps.

Il s'agit de publier chaque année les cartes de bruit de l'indice NA65 journalier moyen sur l'année ainsi que le nombre de riverains exposés à $NA65 \geq 50$ /jour. L'ACNUSA et Bruitparif pourrait jouer ce rôle.

L'objectif est d'informer au mieux les populations riveraines des aéroports acrusés sur l'évolution du bruit aérien. L'indicateur IGMP utilisé aujourd'hui notamment à Paris-CDG ne caractérise en rien la gêne ressentie par les riverains.

Enfin, il convient de déterminer un nouveau mode de classification acoustique des avions, basé sur le bruit réel qu'ils produisent, c'est-à-dire sur les niveaux sonores de certification (les EPNdB). Or la classification en vigueur des avions par groupes acoustiques n'est pas toujours représentative de la nuisance réellement perçue par les riverains.

9) La nécessaire réforme du dispositif d'aide aux riverains (insonorisation des logements)

Il faut par principe assurer la réparation de la nuisance subie particulièrement en matière de bruit et d'insonorisation. Le dispositif d'aide aux riverains fonctionne mal en Ile-de-France notamment pour Paris-Charles-de-Gaulle à la différence des régions. On observe de fréquents blocages dans l'instruction des dossiers avec des temps d'attentes trop longs pour le riverain (trois ans en moyenne et jusqu'à cinq ans) et les entreprises spécialisées dans l'isolation phonique des bâtiments éligibles.

L'avenir du Fonds de Compensation des Nuisances Aéroportuaires (FCNA) dont bénéficient les communes incluses dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) risque d'être menacé en raison de la privatisation de l'aéroport. Il est demandé une clarification de l'État sur ce sujet.

PROPOSITION

Au niveau de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) il faut prévoir une nouvelle fiscalité fondée sur le principe pollueur-payeur avec un élargissement de la contribution au gestionnaire d'aéroport. La nouvelle instance de concertation et de décision auraient à gérer le dispositif avec plus de moyens. C'est pourquoi, outre la TNSA, nous demandons l'instauration d'une taxe de compensation des nuisances aéroportuaires (TCNA) de 1% prélevée sur le chiffre extra aéronautique des aéroports pour financer les actions en dédommagement sur le territoire. Cette taxe ne grèvera pas la compétitivité des aéroports et des compagnies aériennes. Elle constituera une participation des opérateurs à la réparation des nuisances, issue de leurs activités économiques dérivées.

Enfin, un assouplissement de la règle d'antériorité est demandé afin que les logements non éligibles au dispositif d'aide à l'insonorisation, pourtant situés dans le Plan de Gêne Sonore, le deviennent.

10) Favoriser l'accès aux emplois de la plate-forme aux populations riveraines et relever le défi de la formation aux métiers aéroportuaires

L'aéroport malgré son classement au niveau mondial n'est pas l'eldorado promis pour les territoires sur lesquels il est implanté. Force est de constater que les territoires aéroportuaires qui sont des territoires de banlieue se sont paupérisés. Les départements du Val d'Oise, du Val-de-Marne ou de l'Essonne sont des territoires où le taux de chômage est supérieur à la moyenne francilienne alors que ce sont aussi des territoires d'emploi. Les emplois directs qui résident sur les plates-formes ne profitent pas suffisamment aux populations riveraines. Réduire l'éloignement entre emplois et travailleurs constitue un des enjeux majeurs de la transition écologique. Il faut que les opérateurs économiques et l'Etat se remobilisent. L'offre de formation pour nos jeunes doit être mieux adaptée aux métiers aéroportuaires. C'est une réponse à la précarité de l'emploi qui se généralise (emplois peu qualifiés, recours à la sous-traitance, etc.).

ADP annonce 50 000 emplois directs avec la réalisation du terminal 4. On peut être sceptique car on observe que le théorème 1000 emplois créés par million de passagers supplémentaire n'est plus vérifié. **Il faut rappeler que seuls 6% des emplois de la plate-forme sont occupés par les habitants de l'Est du Val d'Oise**, et malgré un développement exceptionnel de l'activité à Paris-Charles-de-Gaulle et autour de Paris-Charles-de-Gaulle, les villes sur cette partie du territoire demeurent dramatiquement enclavées et **conservent un taux de chômage de 20%**.

Sur la formation, il y a lieu de préciser les attentes en matière de qualifications propres aux métiers du monde aéroportuaire pour développer une offre de formation au bénéfice des riverains de l'aéroport. Il faut que l'Etat et la Région Ile-de-France accompagnent les territoires concernés en matière d'offre de formation.

A la demande des garants de la CNDP, l'INSEE vient de produire une note d'analyse sur l'étude d'impact socio-économique commandée par ADP au cabinet UTOPIES. L'INSEE émet des réserves sur les résultats produits par UTOPIES : « (...) le bien fondé de quelques choix tirant les résultats vers le haut peut être questionné, en particulier une prise en compte très extensive des « impacts indirects » ». Dans ses conclusions, l'INSEE indique que « la principale réserve que l'on peut émettre face au chiffre total d'« emplois soutenus » proposé par UTOPIES est la prise en compte intégrale parmi ceux-ci des emplois catalytiques liés au tourisme, qui se limitent aux impacts des touristes entrants, eux-mêmes calculés de façon maximaliste par rapport à d'autres sources ».

PROPOSITION

Il faut favoriser l'accès aux emplois de la plate-forme aux populations riveraines. Ceux-ci sont inégalement répartis à l'échelle du territoire. Sur la formation, il convient que la Région en plein accord avec l'Education Nationale, les collectivités locales, l'ensemble des acteurs de l'enseignement, de la formation et de l'insertion organisent une offre de formations adaptées aux besoins générés par ces futurs développements.

A très court terme, il faut :

- promouvoir une formation à grande échelle à destination du public adulte « 1000 bénéficiaires par an » sur les pré-requis en anglais « les 500 mots indispensables », condition essentielle pour accéder aux emplois en liens avec l'activité des deux aéroports (métiers de l'accueil, restauration, hôtellerie, tourisme, commerce, services...);

- généraliser l'enseignement de l'anglais dès la classe de CP dans l'ensemble des écoles du territoire

11) Améliorer la desserte en transports publics sur le territoire aéroportuaire de Roissy et sur la plate-forme de Paris-CDG

Le territoire aéroportuaire de Roissy est encore trop négligé en matière de desserte de transports en public : abandon du barreau ferré de Gonesse par l'Etat et la région, retard sur le métro automatique notamment la ligne 17, obligation pour la CARPF de financer le contournement routier nord de l'aéroport, non prise en compte du projet de liaison téléphérique entre Goussainville et l'aéroport, etc. Au lieu de cela, l'État confirme la réalisation de la LGV Roissy-Creil et finance partiellement CDG Express sous la forme d'un prêt de 1,7 milliard d'euros.

On peut déjà s'inquiéter du trafic routier induit par la réalisation du T4 alors que les réseaux sont saturés.

PROPOSITION

Il convient de mettre en œuvre très rapidement :

- la réalisation au plus vite de la Ligne 17 du GPE ;
- la réalisation du barreau ferroviaire reliant les lignes B et D du RER;
- le lancement dès à présent des études des trois BHNS devant rapprocher les territoires de l'Est du Val d'Oise à la plateforme aéroportuaire et la mise en chantier dès le début du prochain contrat de plan Etat-Région ;
- la poursuite du T5 jusqu'au Bourget ;
- un schéma de transport en commun pour permettre au territoire de la Seine-et-Marne d'être desservi et d'avoir accès au site de Paris-Charles-de-Gaulle ;
- la réalisation d'un accès routier de qualité répondant au fonctionnement de la plateforme généré par l'augmentation du trafic.

Au-delà des grandes infrastructures dont le calendrier devra être précisé, et suite à la mise en œuvre d'une agence de mobilité début 2019, **il y a lieu d'envisager la création d'une autorité organisatrice de transports (AOT) de second rang afin d'assurer le maillage fin vers et sur la plate-forme** et permettre ainsi aux habitants de se déplacer et d'accéder aux zones d'emploi en diminuant de façon importante l'usage des voitures individuelles répondant à un triple objectif :

- de santé publique,
- de démarche environnementale,
- de diminution drastique des encombrements routiers.

Ce travail partenarial nécessite une démarche cohérente de tous, dotée des moyens nécessaires pour développer une offre de transports fiable et attractive.

12) Risque de dévalorisation immobilière en zone de bruit : pour la création d'un observatoire des valeurs immobilières, des résidentiels et des soldes migratoires sur le territoire aéroportuaire de Roissy

Les récents travaux scientifiques (Université de Cergy-Pontoise) démontrent une dépréciation immobilière observée en zone C de PEB à partir d'un indice Lden 55. Il y a une disparité des situations et un impact social et environnemental plus marqué en Ile-de-France autour de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly qu'en province.

Si le secteur du transport aérien joue un rôle essentiel dans le développement économique et social, les infrastructures de transports aériens sont sources d'externalités négatives qui sont susceptibles de poser à terme un problème d'inégalité environnementale. Ces effets se traduisent par des coûts pour la société, dont l'ampleur pourrait encore croître avec les trafics en l'absence de politique environnementale.

Les résultats scientifiques montrent que l'exposition au seul bruit des avions a bien un effet négatif et significatif sur les prix des logements (-7 à -8%) autour des aéroports précités. Le coût social du transport aérien est réel à partir d'un indice Lden 55 en zone C de PEB.

Dans ce contexte, la dépréciation des valeurs immobilières ainsi que le risque de ségrégation sociale susceptible d'être causé par le bruit des avions tiennent un rôle croissant dans les réflexions, qui figurent parmi les préoccupations majeures avec les questions relatives à la santé des riverains.

Si les nuisances sonores ne sont que rarement présentées comme déterminantes dans le choix résidentiel, certaines tendances se dégagent néanmoins :

- Sur la totalité des personnes enquêtées et sur les trois plateformes étudiées, la part de ceux qui se disent perturbés par les nuisances sonores n'excède pas 20%. Elle est cependant de 32% pour les enquêtés résidant à l'intérieur des PGS ;
- La perception des nuisances est indépendante de la position sociale des enquêtés : entre 68% et 85% d'entre eux se disent non perturbés par elles ;
- Les jeunes (20 – 29 ans) semblent être les moins gênés par le bruit : 95% d'entre eux se disent non perturbés. Les 30– 39 ans sont les moins tolérants, avec néanmoins un taux d'acceptation de 72% ;
- Le statut d'occupation a une incidence certaine. Étrangement, ce sont les personnes hébergées gratuitement qui, avec 58% d'acceptation, disent le moins tolérer les nuisances sonores. Les ménages du parc locatif social mentionnent plus rarement les nuisances sonores et mettent en avant d'autres facteurs de gêne (voisinage surtout) ;
- Le type de logement est peu influent : 78% des habitants de maisons individuelles disent ne pas être perturbés (sauf en cas de modification intempestive du niveau de gêne, pour cause de travaux sur les pistes par exemple), et 85% de ceux en grand collectif ;
- Les trois familles recomposées et les trois « autres ménages » sont les moins tolérants aux nuisances sonores, mais la taille de ces échantillons ne les rend pas réellement représentatifs. En revanche, ce taux de perturbation se situe à 25% pour les couples, troisième catégorie la plus sensible.

- Enfin, les nuisances sonores n'ont été prises en compte dans le choix de la mobilité résidentielle que par un peu plus de 10% de la totalité des enquêtés, et par 15% de ceux qui ont effectué une mobilité interne à la zone d'étude (9% de ceux venus de l'extérieur de cette zone). Il n'est par ailleurs pas apparu de différences significatives entre ceux résidant initialement dans la zone d'étude et ceux s'y étant installés récemment (souvent pour ces motifs professionnels).

13) Garantir la sécurité aérienne : plafonner le trafic de Paris-Charles-de-Gaulle sur la base du nombre de mouvements/an

La réalisation du projet de Terminal 4 aura-t-elle une incidence sur la sécurité aérienne ?

Le système du Hub entraîne une concentration du trafic sur 6 plages horaires/24h. Demain avec le T4 réalisé, il faudra concentrer toujours plus de vols sur les mêmes périodes de pointe. Le contrôle aérien prévient déjà que le traitement de 139 mouvements/heure est une limite au-delà de laquelle la question de la sécurité aérienne est posée.

En période de pointe actuellement à Paris-CDG, le contrôle aérien traite environ 120 mouvements/heure, soit un avion à l'atterrissage ou au décollage toutes les 30 secondes.

PROPOSITION

Afin de garantir la sécurité aérienne, il est donc impératif de plafonner le trafic de l'aéroport de manière réglementaire comme c'est déjà le cas à Paris-Orly (250 000 créneaux/an soit environ 200 000 mouvements). A Paris-CDG, il faut définir un plafond de trafic sur la base du nombre de mouvements annuels. Paris-CDG a enregistré plus de 480 000 mouvements en 2018. **Nous demandons à l'État de plafonner le trafic de l'aéroport Paris-CDG exprimés en mouvements.**

14) Quelles alternatives au projet de T4 ?

Si les alternatives au projet de T4 sont mentionnées dans le rapport de concertation (pp. 79-80) elles sont systématiquement balayées par le maître d'ouvrage lors des réunions publiques. Le débat sur les alternatives au projet est ainsi confisqué par ADP.

Les scénarios étudiés

Pour répondre au besoin d'accueil des passagers sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, lié à la croissance mondiale du trafic aérien, différentes solutions ont été précédemment étudiées.

→ La création d'un troisième aéroport lié au Grand Paris

Pour répondre à l'évolution du trafic, le projet de création d'un troisième aéroport francilien a été étudié dans les années 2000 par l'État. Un débat public a été mené sur ce thème en 2001. Huit sites ont été identifiés et le gouvernement a considéré dans un premier temps qu'un site à Chaulnes (dans la Somme) était le plus approprié. Dans une phase complémentaire, après mise en place d'une commission parlementaire, celle-ci a considéré que l'hypothèse d'un troisième aéroport était inopportune et l'État a abandonné ce projet.

→ Le développement de la plate-forme d'Orly

Pour répondre à la croissance du trafic aérien mondial et parisien, un développement des capacités de l'aéroport Paris-Orly a été envisagé. Cette option ne peut toutefois pas être retenue, compte tenu du plafonnement du nombre de mouvements sur la plate-forme, fixé à 250 000 par arrêté ministériel depuis 1994. Du fait de ce plafonnement, les investissements qui seront réalisés sur la plate-forme de Paris-Orly au cours des prochaines années resteront limités à l'accompagnement de la croissance du trafic passagers issue de l'augmentation de l'emport et d'un meilleur remplissage des avions par les compagnies aériennes. Ces investissements seront nécessaires pour assurer une qualité de service d'un niveau attendu par les passagers pour le standard international de la plate-forme, mais ils ne permettront pas de répondre au besoin global d'accueil des passagers en région parisienne.

→ La densification des installations existantes

Pour absorber la hausse continue du trafic et celle du nombre de passagers, le Groupe ADP mène depuis plusieurs années une stratégie de densification des infrastructures existantes. La logique « one roof » (fusion des terminaux) permet d'augmenter la capacité d'accueil de la plate-forme, tout en améliorant sa flexibilité et le confort des passagers. Ces efforts ont d'ailleurs permis au système aéroportuaire francilien de franchir la barre des 100 millions de passagers en 2017, dont 69,5 millions de passagers à Paris Charles de Gaulle, sans nouvelle infrastructure majeure du type de celle envisagée pour le terminal 4. Afin de pallier d'éventuels retards ou besoins avant la mise en service complète du Terminal 4, des installations complémentaires aux installations existantes pourraient néanmoins éventuellement être installées à l'Est du satellite S4, sur une zone déjà imperméabilisée. Néanmoins cette logique arrive à son terme pour deux raisons : il n'existe plus d'autre opportunité de densification au sein des terminaux existants de Paris-Charles de Gaulle, et le choix de densifier se traduirait par une saturation excessive des accès aux terminaux actuels. Le développement de nouvelles infrastructures, capables d'être reliées aux autres terminaux et au hub de Skyteam, devient une nécessité pour le Groupe ADP comme pour les compagnies. Il est le seul scénario envisageable pour répondre au besoin de capacité des aéroports franciliens et aux standards des grandes plates-formes aéroportuaires internationales.

→ Le report du trafic aérien sur d'autres aéroports nationaux

Depuis la libéralisation du trafic aérien, effective depuis la fin des années 1990, les compagnies aériennes décident seules de l'ouverture et la fermeture de lignes sur le territoire français. Néanmoins, la croissance des autres aéroports en France est difficilement substituable à celle de Paris-Charles de Gaulle. En effet, les aéroports franciliens portent très majoritairement la connectivité mondiale de la France. Ils constituent la tête de réseau, non seulement pour la desserte de la région capitale, mais aussi pour l'accès aux lignes intercontinentales. L'existence du hub européen et mondial que représente Paris-Charles de Gaulle permet de rendre rentables des liaisons européennes ou internationales qui ne le seraient pas si le trafic était éclaté entre les différents aéroports du territoire. Ainsi, il vient nourrir la croissance des aéroports régionaux, en assurant la qualité de la connectivité internationale de l'ensemble du tissu économique français. La connectivité de l'espace français apparaît aujourd'hui globalement bonne dans la mesure où la plupart des territoires sont à moins de deux heures d'un aéroport connecté à un hub intercontinental.

PROPOSITION

À ce jour, l'unique référent législatif en matière de planification des capacités aéroportuaires est l'article 12 de la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 (dite Grenelle 1). Cet article prévoit que « la création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales » Mais la loi Grenelle est-elle suffisante pour introduire un nouveau modèle d'aéroport répondant au principe de développement durable ?

Le récent abandon du futur aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes illustre l'absence de vision stratégique de l'Etat sur le développement aéroportuaire de la France. Il a été dans l'incapacité d'appliquer la Loi d'orientation et de développement durable des territoires (LOADDT), votée en 1999, prescrivant un Schéma multimodal de services de transports de voyageurs (approuvés par décret en 2002) fixant, pour les vingt prochaines années, les choix stratégiques cherchant à répondre aux besoins de transports et de déplacements dans une logique de développement durable dont la création (inscrite) de l'aéroport du Grand Ouest en substitution de Nantes-Atlantique. L'Etat a renoncé à réaliser un aéroport pour le Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes tout comme il avait enterré en 2002 le troisième aéroport parisien à Chaulnes en Picardie, ou encore à Beauvilliers en 1995.

L'horizon de saturation des capacités doit être anticipé dès aujourd'hui et comme l'avait rappelé la Cour des Comptes : « en dépit de l'incertitude sur l'horizon de saturation de Roissy-CDG, l'Etat ne peut s'abstenir de prendre dès à présent les dispositions préservant sa capacité d'offrir, le moment venu, un complément à Roissy-CDG ». (rapport de 2008 sur les aéroports français)

La DGAC ressort ses vieilles recettes pour absorber la hausse du trafic : développement du TGV et l'utilisation d'un troisième réseau de plates-formes comme Beauvais, Vatry, Châteauroux ou Lyon. Or, selon la Cour des Comptes « les années passées ont permis de constater que le développement d'un troisième réseau aéroportuaire ne paraissait pas pouvoir offrir une alternative viable à un éventuel troisième aéroport ».

On ne peut trouver les solutions les plus optimales sans d'abord réfléchir sur les réalités de l'hypertrophie aéroportuaire parisienne.

Face à la gestion à saturation des aéroports encouragée par la DGAC, ADP et Air France, nous demandons que le gouvernement réengage une réflexion stratégique globale sur le devenir aéroportuaire du grand Bassin Parisien et repose le débat public sur l'opportunité de créer un complément d'infrastructure relié à Roissy et Orly de manière performante par le rail (distance-temps de 30 minutes) et la route. Cela va bien au-delà de la stratégie présentée dans le cadre des Assises nationales du transport aérien.

Une telle réorganisation plus équilibrée du réseau aéroportuaire national et parisien nécessite que des mesures d'incitation et d'accompagnement soient prises sur le volet environnemental et sanitaire ainsi que sur le volet économique et social. Dans le même temps, la gouvernance doit évoluer pour associer les différents acteurs et dégager les réponses indispensables.

15) Position critique sur la privatisation du Groupe Aéroports de Paris

La privatisation est une aberration économique. On l'a vu dans le cas des privatisations autoroutières qui ont engendré des hausses de tarifs pour les usagers en laissant les concessionnaires exploiter des rentes de situation exorbitantes. Une situation dénoncée à juste titre par le mouvement des Gilets jaunes. Ce n'était d'abord pas du tout le moment d'en rajouter...

Outre Aéroports de Paris, la loi PACTE prévoit de privatiser La Française des jeux et de vendre les parts que l'État détient encore dans Engie (ex Gaz de France). Les trois entreprises rapportent environ 700 millions d'euros par an, dont 175 millions pour Aéroports de Paris. Et on ne compte ici que les revenus versés sous forme de dividendes. Or, comme tout actionnaire, l'État gagne aussi la part des profits réinvestie dans le capital qui augmente mécaniquement la valeur de ces entreprises. En période de disette budgétaire et d'austérité tous azimuts, pourquoi se priver de cette source de revenus stable?

Aéroports de Paris est la plus scandaleuse de ces privatisations. L'échéance de la concession est extrêmement longue (70 ans). En théorie, une telle durée devrait permettre au concessionnaire d'amortir largement ses investissements. Pourtant, il est prévu que le retour de la gestion des aéroports dans le giron de l'État donnera lieu à une indemnisation à l'échéance. Or, le Groupe ADP est une entreprise en pleine croissance (son chiffre d'affaires a crû de 22 % en 2017), ce qui signifie que dans 70 ans la valeur de son capital sera bien plus élevée qu'aujourd'hui. Comme l'écrit la journaliste Martine Orange qui suit de près la question *«le risque est que l'État doive déboursier des sommes gigantesques à la fin de la concession»*, ce qui revient à organiser *«une concession à perpétuité pour le privé»*.

Malgré cette aubaine, le projet prévoit pourtant que les actionnaires minoritaires actuels (au rang desquels figure Vinci, l'un des repreneurs potentiels...) soient indemnisés pour compenser une supposée «perte d'éternité». C'est tout simplement inédit!

Enfin, la privatisation d'Aéroports de Paris peut à terme poser problème pour les compagnies aériennes clientes comme Air France. Aéroports de Paris n'a pas de concurrent dans un rayon de 300 kilomètres. Il est de fait en situation monopolistique et pourrait augmenter les tarifs des redevances que paient les compagnies aériennes pour bénéficier des installations (qui sont intégrées au prix des billets). Cette hausse des tarifs est très probable pour un gestionnaire privé désireux de faire du profit, alors que l'État était soucieux d'arbitrer justement entre les intérêts d'Air France et ceux des actionnaires d'Aéroports de Paris.

Le précédent toulousain est une catastrophe. En 2015, l'État a décidé de vendre l'essentiel de ses parts (soit 49,9%) de l'aéroport de Toulouse à une société, Casil Europe, qui appartient elle-même à un consortium chinois qui n'a aucune expérience dans le domaine aéroportuaire. En octobre 2018, la Cour des comptes dressait le bilan en des termes extrêmement durs dans un rapport intitulé «Le processus de privatisation des aéroports de Toulouse, Lyon et Nice». Elle notait par exemple ceci : *«les critères de recevabilité des candidats étaient peu exigeants et limités à leur capacité financière. De fait, l'acquéreur retenu, Casil Europe, a suscité des inquiétudes, en raison de son absence d'expérience en matière de gestion aéroportuaire, de son manque de transparence financière et de ses liens avec la puissance publique chinoise»*. Au même moment, on apprenait dans la presse que le consortium «vidait les caisses», de l'entreprise en versant (malgré les tentatives d'opposition d'actionnaires publics minoritaires à savoir la Région et le Département) des dividendes considérables dont une partie était prélevée sur les réserves de l'entreprise.

Après avoir fait cela et parce que l'État refuse de lui céder les 10,1 % qu'il détient encore, Casil Europe cherche aujourd'hui à vendre sa participation (49.9% de l'aéroport donc), pour un montant supérieur de près 200 millions au prix où elle l'a acheté! En plus des dividendes, cela constitue énormément d'argent pour un investissement pratiquement nul.

Dans le cas du Groupe ADP, les modalités de la privatisation sont effectivement différentes car il s'agit d'une concession et non d'une vente. Ainsi, les actifs appartiendront toujours à la collectivité publique et le gestionnaire ne pourra pas les revendre. Néanmoins, il sera libre d'utiliser à sa guise le patrimoine mis à sa disposition, y compris le très lucratif patrimoine foncier de l'aéroport. De plus, la concession rajoute une couche de complexité en dissociant la propriété du capital de sa gestion. Il faudra donc contractualiser la relation entre les deux parties pour gérer les éventuels conflits d'intérêts entre l'État propriétaire et l'opérateur gestionnaire. Ce type de partenariats public-privé a lui aussi engendré souvent des dérives coûteuses pour l'État, comme l'a récemment rappelé la Cour des comptes européenne.

Les aéroports gérés par le Groupe ADP constituent, avec environ 100 millions de voyageurs par an et une tendance à la hausse, la principale frontière de notre pays. C'est ce qui a récemment conduit une centaine de parlementaires LR à s'opposer au projet de privatisation de l'entreprise, mettant notamment l'accent sur l'aspect «contrôle des migrations», mais évoquant aussi la nécessité de lutter contre les nuisances sonores. Ce sont deux des enjeux, mais il en existe d'autres: aménagement du territoire, environnement, sécurité...

Qu'en sera-t-il demain si le Groupe ADP est géré par un concessionnaire ayant à cœur de faire primer la rentabilité de court terme sur la nécessaire préservation de la sécurité, en particulier si ce concessionnaire est étranger, sachant que plusieurs candidats à la reprise le sont?

La question de la conformité de la privatisation d'Aéroports de Paris a été posée à plusieurs reprises dans la mesure où le 9ème alinéa du Préambule de la Constitution d'octobre 1946 dispose que «*tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité*». Un amendement parlementaire a soulevé ce problème en notant qu'«*en raison de l'importance du trafic passager et du fret national et international, l'activité d'ADP et les biens qui y sont affectés ont un rôle national qui n'est rempli par aucun autre aéroport en France*».

Pourquoi l'État veut-il privatiser ADP ? On ne peut pas évacuer l'hypothèse de l'obstination idéologique. Alors que les États sont en train de se réaffirmer partout et de réapprendre à exercer leur souveraineté (certains n'ont jamais oublié: pas un seul aéroport n'est privé aux États-Unis, pays pourtant réputé libéral), le gouvernement français semble bloqué dans les années 1990 et continue à nous resservir les vieilles lunes selon lesquelles le privé serait plus «efficace» pour gérer des entreprises, fussent-elles stratégiques. Le plus piquant est qu'au moment où il s'engage dans ce projet, les Pays-Bas lancent une opération de prise de contrôle d'Air France-KLM, car ils souhaitent rééquilibrer la gouvernance du conglomérat en leur faveur. Certains comprennent plus vite que d'autres que le monde a changé.

Nous soutenons l'initiative des 248 parlementaires issus des deux assemblées qui viennent de signer une proposition de loi référendaire contre la privatisation d'ADP.
