

# **SYNTHÈSE DU BILAN DES GARANTS**

**PROJET D'AMÉNAGEMENT  
DU TERMINAL 4  
ET DE DÉVELOPPEMENT  
DE L'AÉROPORT  
PARIS-CHARLES-DE-GAULLE  
À L'HORIZON 2035-2050**

**Concertation préalable**

12 FÉVRIER - 12 MAI 2019

FLORAN AUGAGNEUR  
JEAN-PIERRE BOMPARD  
LAURENT DEMOLINS  
GERARD FELDZER

Désignés par la Commission  
nationale du débat public

LE 12 JUIN 2019

# 1. Éléments de contexte

Le Groupe ADP a demandé le 23 mai 2018 à la Commission nationale du débat public une nomination de garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable au titre de l'article L121-17 du code de l'environnement pour un projet de développement de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Ce projet de développement comprend la construction du Terminal 4, pour un coût évalué entre 7 à 9 milliards d'euros. Le Groupe ADP souhaite en effet augmenter ses capacités d'accueil d'environ 40 millions de passagers d'ici 2037 pour répondre à la hausse envisagée du trafic aérien.

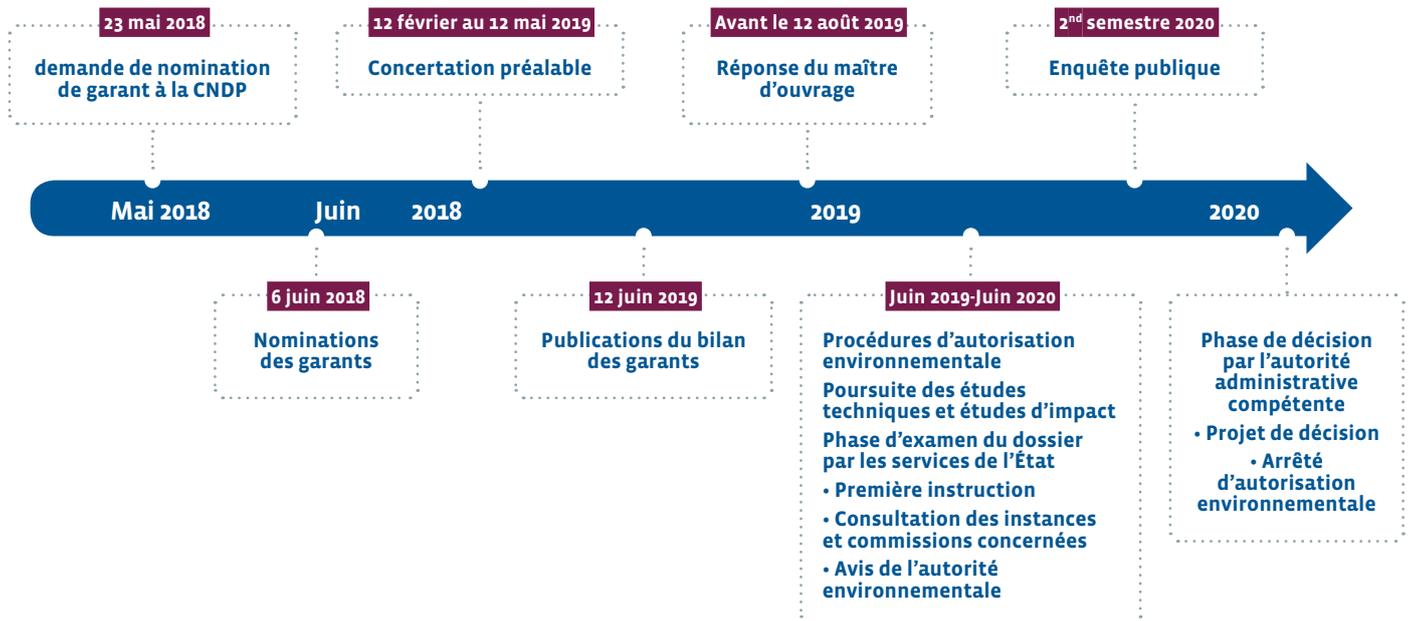
Le projet de Terminal 4 relève d'une concertation organisée par le maître d'ouvrage et non d'un débat public organisé par la CNDP du fait d'une réglementation restrictive propre aux aéroports. Compte tenu de l'ampleur de ce projet, une équipe de quatre garants a été désignée le 6 juin 2018 par la CNDP : MM. Jean-Pierre BOMPARD, Laurent DEMOLINS, Gérard FELTZER et Mme Aline GUEVIN laquelle a été remplacée le 7 novembre 2018, sur sa demande, par M. Florian AUGAGNEUR, vice-président de la CNDP. L'équipe de garants a œuvré pour la mise en place d'une concertation aux modalités proches de celles d'un débat public. C'est la première fois que la CNDP

nomme une équipe aussi importante dans le cadre d'une concertation.

Lors de la préparation de la concertation, la CNDP a demandé au maître d'ouvrage de saisir l'Autorité environnementale dont l'avis a fortement aidé l'équipe de garants. Son expertise a permis d'élargir le périmètre géographique (le nombre de communes couvertes par la concertation a été multiplié par plus de trois) et d'approfondir les thèmes de la concertation. Cet éclairage incite à renforcer la collaboration entre la CNDP et cette autorité. La concertation s'est déroulée sur trois mois, du 12 février au 12 mai 2019.

Tout au long de la concertation, les garants se sont attachés à défendre le droit à l'information et le droit à la participation du public. Ils ont ainsi veillé à ce que celui-ci ait accès à l'information la plus complète sur le projet et à ce que chaque interrogation et chaque argument obtiennent des réponses argumentées en réunion ou sur le site de la concertation. Lorsque ces réponses ne sont pas jugées suffisamment complètes par les garants, elles font l'objet d'une demande de précision au maître d'ouvrage ou aux pouvoirs publics dans le bilan des garants. Le maître d'ouvrage dispose de deux mois pour répondre (article R121-24 du code de l'environnement).

## PRINCIPALES ÉTAPES DU PROCESSUS DÉCISIONNEL :



# 2. La mobilisation

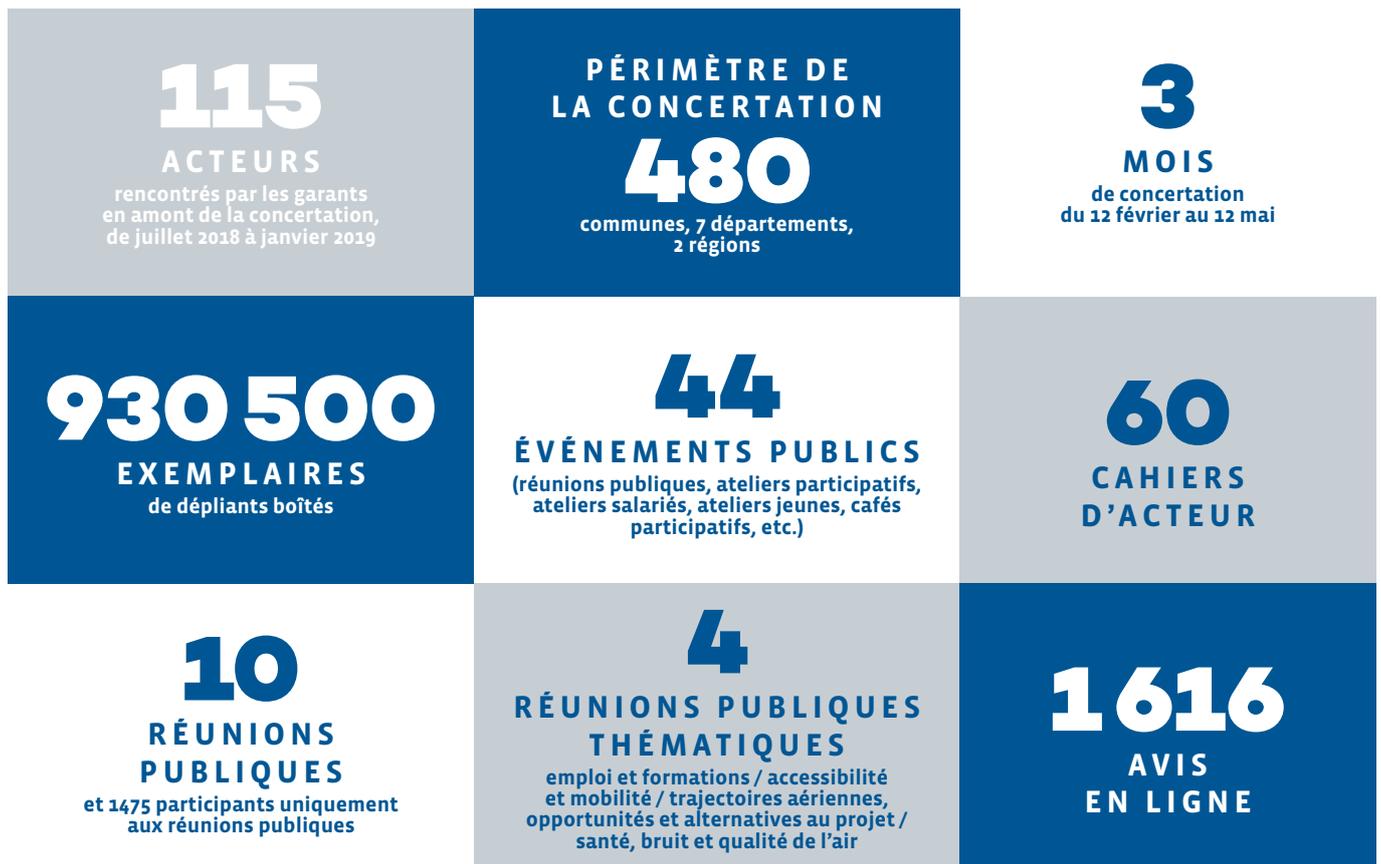
LES GARANTS ONT OBSERVÉ TROIS ZONES DISTINCTES DE MOBILISATION :

1. Une zone qui comprend l'environnement proche ou très proche de l'aéroport, de mobilisation variable : de faible à Aulnay-sous-Bois et Villepinte à importante à Gonesse, Mitry-Mory et Le Mesnil-Amelot. Cette différence

peut s'expliquer par des éléments structurels : facilité ou non d'accès à l'aéroport et donc à ses emplois, perceptions de certaines nuisances, etc.

2. Une zone plus éloignée où la mobilisation a été forte comme à Eaubonne ou à Conflans-Sainte-Honorine. À Eaubonne, plus de 400 personnes se sont déplacées à la réunion publique. De la même manière, le site inter-net présente de nombreux avis émanant de la vallée de Montmorency et de son environnement proche. Cette

## QUELQUES CHIFFRES



zone est particulièrement préoccupée par la thématique du bruit et de nombreuses associations se sont structurées sur cette partie du territoire.

**3. Une troisième zone où la mobilisation a été plus faible comme à Paris, Meaux et Senlis.** Moins impactées par les nuisances aériennes, les participants aux réunions dans cette zone se sont montrés davantage préoccupés par les questions d'emploi, de climat et d'accessibilité.

La participation des populations a pu varier selon les zones — au regard notamment de leurs expositions aux impacts du projet — et selon l'accessibilité des salles et la communication effectuée par les municipalités d'accueil. Une partie du public plus éloignée des codes des échanges a peu été présente.

### 3. Les enseignements clés de la concertation

**L'opportunité du projet est directement liée à la question de l'évolution du trafic aérien.** Le maître d'ouvrage a assumé clairement sa position sur ce point : il fait le choix d'accompagner l'évolution du trafic aérien. « L'attrition de l'aéroport de CDG est un choix politique. Ce n'est pas le choix que porte le Groupe ADP » a déclaré le directeur exécutif du Groupe ADP lors de la réunion de clôture. Cette position, lorsqu'elle était affirmée clairement, a permis un débat argumenté

avec le public dont une partie défendait l'idée opposée d'un plafonnement des mouvements aériens pour en limiter les nuisances. Ainsi, un premier niveau du débat a porté sur la limitation du trafic (incitation à une augmentation de l'emport, plafonnement du nombre de mouvements, interdiction des vols de nuit, etc.).

Le Gouvernement ne s'étant pas exprimé au cours de cette concertation sur les hypothèses d'évolution du trafic aérien et sur sa régulation, les débats se sont déplacés vers un autre niveau et sur d'autres sujets : les techniques et les procédures visant à diminuer les impacts, notamment sonores (descente continue, taxes incitatives pour les avions les plus silencieux, multiplication d'installations de sondes de mesures de bruit, révision du PEB et du PGS, etc.).

**Les principaux thèmes débattus ont ainsi concerné le bruit, la pollution, les impacts sur la santé et les questions d'accessibilité et d'emploi.**

Les débats autour du projet ont mis en évidence des appréciations différentes centrées soit sur la crainte des impacts sanitaires et environnementaux soit sur les perspectives de développement économique qu'il peut susciter sur ce territoire au taux de chômage élevé.

L'accessibilité à la plateforme est un enjeu largement débattu qui conditionne d'autres enjeux dont l'accès à l'emploi et aux formations. Il peut sembler paradoxal que certaines communes limitrophes à la plateforme qui subissent ainsi les plus fortes nuisances, aient de réelles difficultés pour y accé-

der et bénéficient peu des possibilités d'emploi. La concertation a permis de mettre en évidence les besoins de ces communes qui se sentent parfois oubliées. Le public qui s'est exprimé a pu parfois manifester son inquiétude sur la priorité accordée aux passagers plutôt qu'aux riverains ou salariés, comme peut en témoigner la priorité accordée au calendrier du Charles-De-Gaulle Express sur celui de la ligne 17.

Une cartographie des arguments est effectuée dans le bilan des garants afin d'éclairer le décideur sur la faisabilité du projet et d'identifier les éléments qui nécessitent des précisions.

## 4. La place de l'État stratège

**Lors de la concertation, des questions importantes soulevées par le public sont parfois restées sans réponses faute d'une présence suffisante d'interlocuteurs capables de porter la parole publique.** La CNDP est intervenue à de multiples reprises pour solliciter leur présence.

Cette absence a constitué une faiblesse car l'hypothèse d'évolution du trafic aérien dans laquelle s'inscrit ce projet est avant tout un choix politique et économique. Lors des assises de l'aérien, l'augmentation générale du trafic aérien a été semble-t-il présentée comme une donnée, la seule interrogation politique portant alors sur la répartition par grandes zones géographiques. La prise en compte de la croissance du trafic aérien et son accompagnement semble être la seule option retenue par l'État.

L'État stratège n'a pas expliqué les incompatibilités parfois dénoncées entre la réalisation de ce projet et les engagements climatiques de la France.

Quoi qu'il en soit, de nombreuses propositions ont émergé pour améliorer la vie quotidienne des riverains et des salariés. Il conviendrait de les étudier avec précision, et, parfois même de conditionner la poursuite du projet à leur réalisation : augmentation de l'emport, interdiction d'avion bruyant, descente continue, réduction du temps de roulage des avions au sol, accélération des indemnisations d'insonorisation, amélioration de la mobilité collective, etc. Elles relèvent, là encore, d'un investissement important des pouvoirs publics.

### Le rôle de la CNDP

La CNDP est une autorité administrative indépendante, créée en 1995, pour veiller au respect des droits à l'information et à la participation du public au processus d'élaboration des projets, plans et programmes qui ont un impact sur l'environnement ou présentent de forts enjeux socio-économiques. La CNDP ne prend pas position sur l'opportunité du projet, plan ou programme, mais éclaire le décideur sur ses conditions de faisabilité. Instance collégiale de 25 membres (élus, magistrats, représentants de la société civile organisée) sa diversité est une garantie d'indépendance et d'impartialité. Les valeurs de la CNDP sont l'indépendance, la transparence, l'égalité de traitement des opinions et l'exigence d'argumentation.

## Les points à approfondir

**Le temps de la concertation étant terminé, il conviendrait, à la lumière des échanges, que certaines réponses soient désormais précisées.**

Le Groupe ADP s'est attaché à répondre aux questions posées de manière de plus en plus précise, ce qui a permis une progression du débat. Afin que le droit à l'information et à la participation du public soit garanti, les garants demandent au maître d'ouvrage et principalement aux pouvoirs publics d'apporter des précisions et compléments sur certains points soulevés par le public.

**Exemple de points qu'il reste à préciser de la part du maître d'ouvrage :**

- définition de la « neutralité carbone », son contenu, ses modalités de compensation dans le contexte d'une croissance du trafic aérien ;
- les hypothèses dans le temps de l'augmentation de l'emport versus l'augmentation des mouvements ;

- les moyens mis en œuvre pour faciliter l'accès et raccourcir les temps de parcours vers l'aéroport pour les communes les plus proches de la plateforme, dont Goussainville et Mity-Mory ;
- l'ensemble de solutions mis en œuvre pour minimiser l'impact des travaux d'extension de la plateforme et de ses accès (trafic routier, etc.).

**Exemples de points à préciser de la part des pouvoirs publics :**

- éléments explicatifs des hypothèses de croissance du trafic aérien mondial, de sa répartition par zones géographiques et par type d'aéroport ;
- position du Gouvernement sur une éventuelle taxation du kérosène ;
- compensation individuelle ou collective pour exposition à la pollution chimique ;

- position de l'État sur l'hypothèse d'un couvre-feu total ou partiel à Roissy-CDG, et notamment sur le plafonnement du trafic de nuit entre 23 heures et 5 heures ;
- réponse de l'État sur une éventuelle révision du PEB, sur ses règles de fonctionnement, sur son articulation avec le PGS et sur les règles d'indemnisation ;
- ensemble des solutions mises en œuvre pour minimiser l'impact des travaux du CDG Express sur le fonctionnement du RER B ;
- conditions d'une coordination efficace entre tous les acteurs devant intervenir sur la formation aux emplois induits par le futur terminal et aux transitions professionnelles induites par les technologies à venir des emplois de demain ;
- les effets cumulés entre les impacts de bruit et la qualité de l'air sur la santé humaine.

**Retrouvez toutes les demandes de précisions dans le bilan des garants.**

**CONSULTEZ LE BILAN COMPLET DES GARANTS SUR LE SITE INTERNET DE LA CNDP :  
WWW.DEBATPUBLIC.FR**