



CONSEIL D'ADMINISTRATION VILLE & AÉROPORT

Mardi 21 mai 2019

14h00 -17h00

Siège de Villes de France – PARIS





**CONSEIL D'ADMINISTRATION
VILLE & AÉROPORT**

Mardi 21 mai 2019

14h00 -17h00

Siège de Villes de France – PARIS

ORDRE DU JOUR

I	Bilan de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 Paris-CDG et suites
II	Bilan des rencontres d'Orly et suites
III	Préparation de la concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique. Présentation du déplacement sur site (04/07/19)
IV	Suites des Assises nationales du transport aérien
V	<u>Questions diverses :</u> RIP sur la privatisation d'ADP ; annulation privatisation de l'aéroport Toulouse-Blagnac ; planning activités V&A 2019

D)

Bilan de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 Paris-CDG et suites

Concertation préalable T4 Paris-Charles-de-Gaulle du 12/02/19 au 12/05/19 sous l'égide de la CNDP

Cette concertation a été prise à l'initiative du Groupe ADP, qui a saisi la Commission nationale du débat public, qui a nommé quatre Garants. Elle s'est achevée le 12 mai. La CNDP remettra son rapport le 12 juin, puis le Groupe ADP aura deux mois pour répondre au rapport, qui a pour objectif de porter une analyse sur le déroulé de la concertation et de mettre noir sur blanc tous les arguments qui auront été avancés par les uns et par les autres. La CNDP est neutre. Son rôle est d'être transparents sur la totalité du débat.

A la faveur de cette concertation, les garants ont demandé des expertises : une première expertise sur l'emploi, qui a été faite par l'INSEE, et une seconde expertise (conduite par M. ROLAND, acousticien et ancien membre du CIDB) sur la question du bruit et des « désaccords », des divergences, des points de tension sur la question du bruit et de la santé.

L'enjeu étant que toutes les questions soient posées et que dans la mesure du possible toutes les réponses soient fournies, directement ou après sur le site. Les institutionnels, les associations avaient la possibilité de déposer un cahier d'acteur avec un format donné, le gabarit étant sur le site dédié de la concertation : <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr>

Pourquoi ce projet ?

Trois éléments de réponse. Tous les prospectivistes s'entendent pour dire que le trafic aérien va croître encore considérablement ces prochaines années et dans cette évolution mondiale du trafic aérien l'ambition du Groupe ADP est de prendre une place. Les prospectivistes disent qu'il y aura une augmentation du trafic aérien mondial : à peu près jusqu'à 7 milliards de passagers annuels en 2030. C'est une démarche à long terme, d'une quinzaine d'années ; à cet horizon-là, accueillir jusqu'à **40 millions de passagers supplémentaires** sur le site de Charles de Gaulle, sachant que cela se traduit par le nombre de mouvements qui est indiqué ici : **de 400 à 500 mouvements/jour**.

L'ambition d'ADP dans cette démarche est d'une double nature. La première est de capter une partie du développement économique qu'induit le trafic aérien. Sur le développement économique, il y a à la fois les emplois directs, évidemment, sur la plate-forme, un chiffre est cité : **jusqu'à 41 à 45 000 emplois**. Cela fait l'objet d'une contre-expertise. Ce sont les emplois directs, et il y a tous les emplois induits d'une manière ou d'une autre. Sans entrer dans des sémantiques très précises, liées au trafic aérien il y a bien sûr toutes les activités induites qui vont jusqu'au tourisme, en passant par l'installation de sièges sociaux, etc. Donc, il n'y a pas que le chiffre qui est indiqué ici sur la création d'emplois sur la plateforme.

Au-delà de cette volonté de création d'activité, le deuxième sujet est : améliorer considérablement, à l'occasion de ce développement, ce que l'on appelle l'expérience des usagers de la plate-forme.

Les caractéristiques du projet

Le premier point très important est que nous sommes à l'intérieur de l'aéroport existant. C'est une nouvelle aérogare effectivement à l'intérieur de la surface existante, qui est au centre de la plateforme, qui va conduire à déployer de manière très nouvelle et très considérable les accès, au sein de la plateforme mais aussi aux alentours ; les accès routiers, les accès ferrés. Il y a assez peu d'espaces de biodiversité ou d'espaces verts dans ces 167 hectares.

Le coût estimé est affiché : entre 7 et 9 milliards d'euros. Ce coût intègre toutes les dépenses, sur une période qui s'étale sur un peu plus de 15 ans. Toutes les dépenses, cela veut dire qu'il y aura sans aucun doute dans ce projet un nouveau mode de transport collectif automatique, à la fois en zone réservée, c'est-à-dire au-delà de la frontière, mais aussi une amélioration de ce mode de transport en-deçà de la frontière. Pour information, l'aérogare en elle-même, c'est-à-dire le bâtiment, devrait tourner à ce stade des estimations, à 2 milliards d'euros. Le chiffre est donc global, c'est un premier point important pour le mettre dans son contexte.

Deuxième élément important : l'ensemble du projet s'étale sur une quinzaine d'années.

Le calendrier du projet

Suite à la concertation préalable, nous entrons dans une phase institutionnelle avec les enquêtes publiques pour l'autorisation environnementale. ADP a la perspective de pouvoir **démarrer les travaux début 2021**, de mettre en service les premières installations, c'est-à-dire les aménagements d'accès routiers, des aires nouvelles pour le parking des avions, etc., **en 2024 ; donc, des travaux préalables** à la nouvelle aérogare puisque nous voulons densifier au maximum l'existant avant de nous mettre dans des perspectives de nouvelle aérogare. **Et en 2028, l'ouverture en gros de la première partie de cette aérogare** que nous envisageons être un projet progressif en fonction de l'évolution du trafic. Dans les prévisions d'ADP, **le schéma devrait s'achever en 2037 avec +40 millions de passagers et +500 mouvements par jour, soit 1800 vols quotidiens (+38% d'augmentation par rapport à 2019).**

Face au projet de T4 l'action de Ville et Aéroport

- une position défendue lors des réunions publiques
- l'organisation d'une conférence de presse (15/04/19) à Paris aux côtés des représentants de Francfort
- la diffusion d'une pétition assortie de demandes faites à l'État
- l'envoi d'une lettre ouverte à Anne Hidalgo, Valérie Pécresse et Patrick Ollier
- la rédaction d'un cahier d'acteurs (4 pages)

Entre l'écologie radicale et la vision libérale, Ville et Aéroport prône l'approche équilibrée

Aujourd'hui, on nous tient d'un côté un discours sur l'écologie et les menaces sur la planète au niveau national, européen et mondial. Pour l'écologie radicale, il ne faut plus rien faire : plus de développement de l'activité aérienne, plus de développement des territoires. Au niveau de l'Union européenne et de l'État français, la vision libérale prévaut : la seule réponse est celle de la fiscalité écologique. Pour autant, il n'y a pas de proposition au niveau du transport aérien (ex : exemption de taxe sur le kérosène). On a vu le rejet récent avec le mouvement des gilets jaunes de la taxe sur les carburants.

Or, Ville et Aéroport propose une voie entre ces deux extrêmes, c'est l'approche équilibrée. La transition écologique, il faut arrêter d'en parler il faut la faire ! Il faut impérativement sortir de cette combinaison binaire où pour les uns on dit « c'est comme ça qu'on va créer des emplois », pour les autres on dit « votre développement porte atteinte à la planète ».

Nous préférons parler de régulation. Cette approche équilibrée doit être pensée de la même manière aux différentes échelles : mondiale, continentale, nationale, territoriale. Telle est la définition du développement durable. Protéger c'est réguler. Ce n'est donc pas non au développement mais c'est oui à un développement maîtrisé.

Ensuite, la question est de savoir comment s'applique cette régulation au projet de Terminal 4 qui en l'état actuel des choses est tout à fait démesuré : 500 vols supplémentaires par jour à l'horizon 2037, 40 millions de passagers à lui seul, soit un trafic supérieur à l'aéroport d'Orly. C'est bien de la construction d'un aéroport dans l'aéroport qu'il s'agit. Or, l'aéroport doit être au service de son territoire d'implantation.

La nécessaire vision stratégique de l'État passe par une approche prospective du développement aéroportuaire annoncé

Outre l'enjeu territorial, il faut poser l'enjeu organisationnel : la puissance du hub parisien et les défis de la concurrence mondiale induisent des stratégies de développement qui renforcent le trafic sur Paris au détriment des régions. L'abandon du projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes illustre l'incapacité de l'État d'avoir une vision stratégique en matière de politique aéroportuaire et favorise ce que nous appelons le « centralisme aéroportuaire ».

Aujourd'hui, notre système aéroportuaire national est doublement déséquilibré entre Paris et les régions et entre Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly. La réalisation du projet de T4 de Paris-CDG conforte la logique du gigantisme aéroportuaire avec un développement sans limites du trafic, et les conséquences sur la santé, le cadre de vie, le patrimoine, la sécurité des populations riveraines.

L'inquiétude est grande car l'État s'appauvrit en privatisant ses aéroports et laisse le contrôle à des opérateurs privés qui n'ont pas cette approche équilibrée entre économie, social et environnement. Comme l'a indiqué la Cour des comptes, l'État se doit d'anticiper la saturation annoncée de certaines plates-formes d'ici l'horizon 2035. Je ne pense pas que la stratégie nationale du transport aérien 2025 présentée par la ministre des Transports en clôture des Assises nationales du transport aérien suffise à répondre aux enjeux de long terme, à la nécessité d'avoir une vision prospective sur ce que doit être le transport aérien de demain, au rééquilibrage de notre système aéroportuaire national, à la redéfinition du maillage et de la place de chaque plate-forme.

Nous défendons volontiers l'idée d'un schéma aéroportuaire national qui traduit les grandes orientations de l'État. Il s'agit de mettre en adéquation le système aéroportuaire aux nouveaux contextes économique, législatif et réglementaire, nationaux et européens. A l'échelle des principaux aéroports acnés, ce schéma prendrait la forme d'un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) portant sur trois volets : économique, social, environnemental-sanitaire-territorial.

**Pour une régulation économique, sociale et environnementale. Ex :
la question centrale des vols de nuit et le soutien de la municipalité de Francfort**

Un tel développement ne peut se faire sans régulation économique, sociale et environnementale et c'est la raison pour laquelle les élus du réseau Ville et Aéroport lancent une pétition et demandent à l'État des compensations territoriales. Parmi elles, la question des vols de nuit est centrale. Nous remercions la municipalité de Francfort représentée par Mme Ursula Fechter, Adjointe au maire chargée des questions aéroportuaires, qui nous apporte son soutien pour l'instauration d'une réglementation plus forte entre 23h et 5h sur le modèle de Francfort :

« Malheureusement, je ne peux pas assister à votre conférence de presse, mais je tiens à vous adresser en tant qu'adjointe au maire de Francfort chargée des questions aéroportuaires et de la protection contre le bruit des avions, et au nom du maire de Francfort, M. Peter Feldmann, notre soutien total dans votre demande d'un couvre-feu sur l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Nous avons la chance d'avoir obtenu l'interdiction des vols de nuit grâce à l'engagement fort des citoyens. Malheureusement, ce n'est possible que de 23 h à 5 h, mais il s'agit d'un premier pas car nous demandons une nuit dans sa définition légale, soit entre 22 h et 6 h du matin. Dieu merci, les tribunaux et nous-même ont reconnu le fait que le bruit des avions la nuit est particulièrement nocif pour la santé. Il y a de plus en plus de rapports scientifiques à ce sujet. Je vous souhaite beaucoup de succès dans votre manifestation et notre objectif doit être d'obtenir une nuit de sommeil européenne. »

**La pétition portée par les communes du réseau Ville et Aéroport
« Nous demandons à l'État de protéger notre santé, notre environnement,
nos emplois, notre patrimoine et notre sécurité ! »**

Nous demandons à l'État de :

Protéger les populations riveraines des effets sanitaires du bruit aérien et de la pollution atmosphérique

Réduire fortement les vols de nuit pour garantir le droit au sommeil des riverains

Accélérer et mieux financer l'aide à l'insonorisation

Mettre en place un observatoire des valeurs immobilières afin de répondre au risque de dévalorisation des logements en zone de bruit

Définir un plafond de trafic exprimé sur la base du nombre de vols/an pour garantir la sécurité aérienne

Favoriser l'accès aux emplois de la plate-forme aux populations riveraines

Relever le défi de la formation par la mise en place d'une offre globale et cohérente sur les métiers aéroportuaires, notamment en direction des jeunes

Améliorer la desserte de l'aéroport à travers la réalisation de la ligne 17 du métro, du barreau RER de Gonesse, des liaisons bus et tramway

Ville et Aéroport soutient les 248 parlementaires qui s'opposent à la privatisation d'ADP et sont à l'origine d'une proposition de référendum d'initiative partagée (RIP) validée par le Conseil constitutionnel.

Une lettre ouverte à Anne Hidalgo, Valérie Pécresse et Patrick Ollier

Ville et Aéroport a interpellé la maire de Paris, la présidente de région Ile-de-France et le président de la métropole du Grand Paris afin qu'ils prennent position sur le projet de T4 Paris-Charles-de-Gaulle. Nous les invitons à discuter ensemble de ce projet, des enjeux territoriaux.

Un cahier d'acteurs Ville et Aéroport (4 pages)

Ville et Aéroport a déposé un cahier d'acteurs qui reprend les termes de sa newsletter 66 consacrée au projet de T4 Paris-Charles-de-Gaulle.

Une stratégie contentieuse à envisager

Durant la phase de concertation préalable, Ville et Aéroport a pris l'attache de Maître Lèguevaques, avocat qui a travaillé sur le dossier de privatisation de l'aéroport Toulouse-Blagnac, et très récemment sur la privatisation d'Aéroports de Paris (dépôt d'un mémoire auprès du Conseil constitutionnel).

En effet, il nous semble opportun de réunir plusieurs collectivités concernées par ce projet afin d'engager une démarche contentieuse vis à vis du maître d'ouvrage, et compte-tenu du fait que les compensations territoriales demandées ne seront pas prises en compte dans les rapports issus de la concertation préalable.

Le calendrier de ce dossier permet de préparer en amont les choses, notamment avant l'enquête publique programmée au second semestre 2020.



II)

Bilan des rencontres d'Orly et suites

Les Rencontres d'Orly : un espace pour renforcer le dialogue

Les "Rencontres d'Orly", organisées par les Conseils départementaux de l'Essonne et du Val-de-Marne avec le Groupe Aéroports de Paris (direction de l'aéroport de Paris - Orly), ont permis aux parties prenantes d'échanger dans le cadre de trois ateliers thématiques sur les grands enjeux des territoires en matière d'environnement et de santé, de mobilités et d'accessibilité, de développement économique et d'emploi. Ces réunions ont permis de favoriser des échanges fructueux entre les acteurs économiques et sociaux et les responsables politiques des territoires.

Tout au long de ces rencontres, il faut saluer la prise en compte forte des impacts du développement sur l'environnement et la santé des salariés, des usagers et des riverains de l'aéroport.

La réunion de clôture, à laquelle participaient de très nombreux responsables politiques, administratifs, économiques, associatifs et syndicaux, a permis au Président-directeur général du Groupe Aéroports de Paris, aux Présidents des deux Conseils départementaux de l'Essonne et du Val-de-Marne, et à la Ministre déléguée aux transports de dégager une feuille de route intéressante pour les parties prenantes du secteur.

Ville et Aéroport relève notamment

1	Que le couvre-feu et le plafonnement du nombre de vols sont maintenant sanctuarisés par la loi.
2	Que la restriction d'usage des aéronefs les plus bruyants entre 22 heures et 23 h 30 est mise à l'étude et sera soumise aux consultations préalables à décision ministérielle.
3	Que la modulation des taxes et redevances envisagée permet d'inciter les compagnies à accélérer la modernisation de leurs flottes afin de réduire les nuisances produites par les aéronefs lors des atterrissages et décollages.
4	Que des investissements sont envisagés pour limiter l'empreinte des opérations aériennes au sol (moyens de substitution à l'usage des moteurs auxiliaires/ renouvellement des engins de piste).
5	Que des études préalables à concertation publique seront engagées par Aéroports de Paris pour apprécier l'opportunité d'une prolongation de la piste 3 afin de réduire les nuisances.
6	Que les systèmes de mesure du bruit et de la pollution de l'air seront renforcés afin de permettre à chacun de pouvoir apprécier l'évolution de la situation sur et autour de l'aéroport
7	Que la recherche d'optimisation des trajectoires et des procédures opérationnelles sera poursuivie.

8	Que les compagnies aériennes et les services de la navigation aérienne sont mobilisés pour éviter toutes sorties des "volumes de protection environnementale" définis par arrêtés ministériels (les infractions devant faire systématiquement l'objet de procès-verbaux de la part des agents assermentés à cet effet transmis aux personnes poursuivies et à l'Autorité de contrôle).
9	Que les recettes de la taxe affectée à l'insonorisation des logements inscrits dans le périmètre du plan de gêne sonore (PGS) seront mises dès cette année à hauteur des besoins.
10	Que les hypothèses sous-tendant le PGS seront rapidement réévaluées afin d'engager sa révision
11	Que les services de l'État et ceux d'Aéroports de Paris œuvreront, avec les collectivités, à mieux faire converger les aides à l'insonorisation à celles relatives à la rénovation urbaine et à la rénovation énergétique afin d'accélérer la réalisation des travaux nécessaires.
12	Que les projets de transports collectifs visant à améliorer l'accessibilité de la plateforme ont été tous confirmés et que des initiatives ont été annoncées pour faciliter les circulations douces (piétons/ vélos) ainsi que l'autopartage.
13	Que la commission consultative de l'environnement, présidée par le préfet du Val-de-Marne, se réunira deux fois par an pour pouvoir œuvrer efficacement à la mise en œuvre de la feuille de route
14	Que le Groupe Aéroports de Paris souhaite étudier la possibilité d'un prolongement de la piste 3.

L'ACNUSA a suggéré que cette feuille de route soit complétée par :

- ✓ des mesures de protection environnementale à envisager par arrêté ministériel, de manière provisoire pendant la période de travaux de 18 semaines environ sur la piste sud, afin de garantir aux populations concernées que les trajectoires définies par les services de la navigation aérienne soient bien respectées,
- ✓ des dispositions à prendre pour reloger correctement hors de la zone 1 du PGS les quelque 500 personnes qui y habitent,
- ✓ des dispositions à prendre pour les établissements scolaires et des établissements sanitaires et sociaux situés dans le périmètre du PGS et n'ayant pas encore fait l'objet de la part des collectivités maîtres d'ouvrage des travaux d'insonorisation,
- ✓ la nécessaire évaluation des hypothèses ayant sous-tendu l'actuel plan d'exposition au bruit (PEB) et de la remise en place de la zone C et la création de la D afin d'éviter une augmentation des populations soumises à des nuisances importantes, d'améliorer l'information des habitants subissant des nuisances et d'imposer, lors des opérations de réhabilitation ou de construction, les normes techniques adaptées à la réalité de l'environnement sonore.

En savoir plus : lire le discours prononcé par Élisabeth BORNE, ministre chargée des Transports, auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire le jeudi 11 avril à l'occasion de la Clôture des rencontres d'Orly : [Discours d'Élisabeth Borne](#)

III)

Préparation de la concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique Présentation du déplacement sur site (04/07/19)

La concertation aura lieu du 27 mai au 31 juillet 2019 – Avis très réservé de la CNDP

Chantal Jouanno, présidente de la CNDP, indique ainsi que la Commission a « saisi » en amont « les collectivités et l'État » pour leur signifier que le périmètre envisagé pour la concertation « ne semblait pas adéquat », car trop restreint. À ses yeux, la concertation, telle qu'elle se dessine, ne permettra pas d'aborder, avec justesse, « *les enjeux d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'accessibilité et plus généralement d'équilibre entre les différentes plateformes aéroportuaires de l'Ouest* ». Las : les pouvoirs publics « n'ont pas donné suite » à la requête de la CNDP.

« *Légalement, nous ne pouvons les contraindre, ni nous autosaisir à la place du ou des maîtres d'ouvrage* », indique Chantal Jouanno, qui note, amère : « *L'étude de l'Autorité environnementale sera très utile aux participants pour soulever ces questions et elle renforce notre demande que les collectivités participent activement aux réunions et ateliers* ».

En résumé, chaque nouvelle étape – avis de l'Autorité environnementale, avis de la présidente de la CNDP (mais feu vert tout de même...) – n'est qu'un révélateur de la base fragile sur laquelle repose le projet de réaménagement. La CNDP ne pouvait pas ne pas valider le dossier du MOA, les modalités et le calendrier de la concertation, dans la mesure où son éventuel report - avec un dossier amélioré ? - en septembre risquait de venir percuter la période de réserve pré-électorale en cas de prolongation de la procédure. En effet l'objectif est de tenir le plus vite possible l'enquête publique (sur la base du projet de réaménagement retenu par le MOA à la sortie de la concertation) pour l'obtention de la DUP et lancer, en parallèle, l'appel d'offres de DSP afin de désigner un nouveau concessionnaire – qui aura répondu sur la base du projet retenu (avant-projet de plan masse / schéma de composition général) – dès 2022.

L'avis très critique de l'Autorité environnementale envers le projet présenté par la DGAC

L'Autorité environnementale émet des doutes sur le projet de l'État, cible des insuffisances et le besoin de clarification. La DGAC a soumis son projet de modernisation et de réaménagement de l'aéroport à l'avis consultatif de l'Autorité environnementale. L'organisme, qui dépend du ministère de la Transition écologique, s'est penché sur la cohérence, la crédibilité et la compréhension du dossier qui sera soumis à la concertation publique. L'Autorité environnementale ne remet pas en cause l'utilité d'un réaménagement. « *Le statu quo est probablement impossible* », dit-elle. Mais se méfie du risque de surdimensionnement. D'ailleurs, elle attend que la DGAC lui prouve que l'agrandissement de Nantes-Atlantique serait vital pour le dynamisme économique du territoire. « *Le projet considère comme acquis que la saturation de Nantes-Atlantique ne permettrait pas de répondre aux besoins de développement du territoire. Un lien direct entre ces derniers et une croissance a priori illimitée de l'activité de la plateforme ne va pas de soi* », relève l'Autorité environnementale. Le rapport de 20 pages est très réservé sur le dossier de la DGAC. L'Autorité environnementale semble perplexe, dubitative parfois, et pointe des manques, des imprécisions.

Études insuffisamment avancées

« Pour de nombreux travaux, aménagements, équipements, les études préalables sont insuffisamment avancées... ». L'Autorité environnementale n'y voit pas très clair entre les travaux d'adaptation et de mise en conformité nécessaires avant 2021, et les travaux d'agrandissement à suivre jusqu'en 2025, voire 2040. « La définition du contenu du projet a vocation à être clarifiée. [...] La description actuelle du réaménagement manque de précision [...]. L'absence ou la difficulté d'interprétation des illustrations permettant d'appréhender l'emplacement et la dimension des aménagements projetés (par exemple les aérogares) sont un obstacle important à la compréhension du projet. » Elle convient que c'est le but de la consultation publique d'éclairer le scénario à retenir.

L'Autorité environnementale dit manquer de « démonstration » ou de mise en perspective dans certains postulats, affirmations ou analyses de la DGAC. Par exemple, sur le redressement dans l'axe de la piste des atterrissages par le nord, qui obligerait à un survol accru du centre de Nantes. Cette question « requiert une discussion spécifique plus argumentée ; [...] nécessite d'être analysée plus finement, juge l'Autorité environnementale. Faute d'explications plus précises, le projet de dossier de concertation ne permettra pas au public de bien comprendre les enjeux des différentes options d'aménagement de la piste [...]. » Précisions attendues aussi sur l'impact d'un couvre-feu des vols de nuit, les trajectoires d'atterrissages, les caractéristiques d'avions admis à l'aéroport, les besoins de transferts d'établissements scolaires et de logements, l'articulation avec l'aéroport de Rennes...

Doute sur la fiabilité des prévisions de trafic

L'Autorité environnementale doute des estimations du trafic retenues par la DGAC : 8,3 millions de passagers en 2025, 9,2 millions en 2030 et 11,4 millions en 2040. L'hypothèse haute est à 14,2 millions. « Il serait utile que la DGAC précise le degré de fiabilité des projections de trafic effectuées », pique l'Autorité environnementale.

Au fil de son avis, elle s'inscrit dans une logique de décroissance du trafic aérien, au regard des nuisances, des changements climatiques et des exigences écologiques. Au lieu de prévisions à la louche sur le nombre de passagers, elle propose plutôt que « le niveau de trafic acceptable » à l'aéroport soit discuté dans la concertation.

Pour enfoncer le clou, l'Autorité environnementale considérerait comme « incomplète » une concertation sur l'avenir de l'aéroport sans connaître les études métropolitaines et régionales sur les accès à Nantes-Atlantique. Résultat attendu en fin d'année ! À la lecture de l'Autorité environnementale, on comprend qu'un débat éclairé et transparent, voulu par la DGAC entre le 27 mai et le 31 juillet, apparaît prématuré.

L'envol des millions d'euros, jusqu'au milliard

Dans l'avis de l'Autorité environnementale, on apprend les coûts actualisés de la facture potentielle du réaménagement, réestimés par la Direction générale de l'aviation civile. D'ici 2021, la mise en conformité de l'aéroport avec les réglementations aériennes et des travaux d'adaptation à la croissance du nombre de passagers sont estimés entre 120 et 150 millions d'euros. D'ici 2025, pour porter la capacité à 9,2 millions de passagers, les coûts varient selon les scénarios qui seront retenus

après la concertation du public. Pour la piste, entre 50 millions d'euros (si allongement de 400 m) et 350 millions (si création d'une piste Est-Ouest). La rénovation de l'aérogare actuelle coûterait 300 millions, mais jusqu'à 500 millions si une seconde aérogare est créée de l'autre côté de la piste.

D'ici 2040, pour porter la capacité de l'aéroport à 11,4 millions de passagers, ajoutez un billet de 100 millions d'euros. L'addition est lourde dans l'hypothèse la plus haute, avec création d'une piste et d'une seconde aérogare : 1,1 milliard d'euros. En principe, les travaux seront à la charge du concessionnaire actuel et futur. « La DGAC considère que jusqu'en 2040, avec une seule piste, l'aéroport de Nantes pourra opérer sans difficulté tous les vols », observe l'Autorité environnementale. La DGAC table sur 71 000 mouvements d'avions en 2025 et 89 000 en 2040. Actuellement, c'est de l'ordre de 59 000 décollages et atterrissages pour 6,2 millions de passagers en 2018.

Le déplacement sur site de Ville et Aéroport le 04 juillet

Ville et Aéroport se déplacera en délégation sur le site de Nantes-Atlantique le 04 juillet prochain. L'objectif est de rencontrer l'ensemble des acteurs locaux : maître d'ouvrage (DGAC), 2 garantes CNDP, les élus des différents niveaux de collectivités locales (Région Pays de la Loire, Nantes Métropole, Département de Loire Atlantique, élus des communes riveraines du Sud Loire), les associations de riverains (COCETA, Les Ailes pour l'Ouest, Sud Loire Avenir, ACSAN).

Un point presse sera organisé à l'occasion de ce déplacement (Ouest France, Presse Océan, etc.).

Le programme prévisionnel tel qu'il a été pensé serait le suivant :

09h30 -11h30	réunion avec les élus des différents niveaux de collectivités locales (lieu à préciser)
11h30 -12h30	réunion avec les associations de riverains et d'élus
13h00 -14h30	déjeuner avec certains élus locaux et membres délégation Ville et Aéroport
15h00 -16h00	Réunion avec le maître d'ouvrage (DGAC)
16h00 -17h00	réunion avec les garantes CNDP – remise du cahier d'acteurs Ville et Aéroport
17h00	point presse
(18h00)	TGV Paris

IV)

Suites des Assises nationales du transport aérien

Clôture des Assises le 08 mars 2019, quelle suites ?

La Ministre des transports a présenté la stratégie nationale du transport aérien 2025. La Stratégie nationale du transport aérien (SNTA) constitue le résultat de la réflexion collective menée dans le cadre des Assises. En projetant l'action sur les années à venir, cette stratégie intègre les changements profonds qu'ont déjà connus les transports et notre mobilité tout en préparant notre transport aérien aux changements à venir. Ceux-ci sont en effet appelés à s'accélérer dans les prochaines années, sous l'effet notamment de la croissance du trafic, des progrès technologiques et de la révolution numérique.

Portée par la vision ambitieuse, d'« assurer le développement durable d'un transport aérien français performant au niveau mondial, et outil de connectivité pour chacun de nos territoires », la stratégie se décline en 4 axes stratégiques. Parmi eux, l'axe 1 nous intéresse :

- **participer pleinement à la transition écologique et assurer un développement durable de l'aviation dans notre pays et dans le monde**

La Ministre a annoncé les premières mesures du gouvernement en 2019 telles que :

AMÉLIORATION DU DISPOSITIF D'AIDE À L'INSONORISATION

Une hausse des recettes de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) égale à +10 millions d'euros par an réduira de 5 ans le délai nécessaire pour insonoriser les locaux identifiés autour des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Le Bourget. En complément, un travail sur l'assouplissement du critère d'antériorité pour l'attribution de l'aide à l'insonorisation sera engagé en vue d'augmenter le nombre de bénéficiaires.

BRUIT : UN MEILLEUR ACCÈS À L'INFORMATION POUR LES RIVERAINS

Par la création d'un site en ligne pour visualiser les conditions de survol de la métropole. Lancé par la direction des services de la Navigation aérienne (DSNA) de la DGAC dans le cadre des Assises, un site interactif de visualisation des conditions de survol de l'ensemble des communes de la métropole sera mis à disposition du grand public en 2020. Cet outil renforcera le dialogue avec les riverains et permettra la visualisation et l'analyse de la circulation aérienne.

Par une refonte de l'article R 227-7 du code de l'aviation civile relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne. Cette modification réglementaire assurera une meilleure cohérence lors de la consultation des communes, afin de cibler celles qui vont connaître des modifications significatives de leurs conditions de survol et, d'autre part, de prendre en compte la diversité du trafic des flux modifiés. Ces changements amélioreront l'information délivrée aux communes et aux riverains nouvellement survolés, ou survolés de façon différente.

Par une amélioration de l'information des nouveaux arrivants dans les plans d'exposition au bruit

(PEB). Ce renforcement du dispositif juridique applicable à l'information des nouveaux arrivants (locataires et acquéreurs) dans les PEB sera introduit dans le projet de loi d'orientation des mobilités en cours de discussion au Parlement.

RÉDUIRE LE BRUIT GRÂCE À DE NOUVELLES MESURES OPÉRATIONNELLES DE NAVIGATION AÉRIENNE

En matière de procédures de navigation aérienne, des avancées concrètes ont été réalisées notamment sur les aéroports de Bordeaux et Marseille, sont à l'étude sur ceux de Cannes et Ajaccio, basées sur les dernières technologies disponibles. Un projet majeur a été lancé visant à la généralisation des descentes continues à Paris-CDG, à l'horizon 2023, qui permettra aux avions d'optimiser leurs descentes, en évitant les phases de vol en palier, ouvrant ainsi la perspective d'une réduction des nuisances sonores et de la consommation, avec l'objectif d'un moindre survol des zones les plus peuplées.

UNE INFORMATION PLUS COMPLÈTE ET PLUS ACCESSIBLE SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Des inventaires d'émissions des polluants et des gaz à effet de serre plus complets et plus précis seront établis et mieux diffusés en renforçant notamment la coopération avec les Associations agréées surveillance qualité de l'air (AASQA).

**Grande déception des élus de Ville et Aéroport : c'est un rendez-vous manqué.
Aucune avancée notable pour les territoires et leurs élus qui sont largement ignorés**

Après un an de co-construction, une forte mobilisation de l'ensemble des acteurs du transport aérien au travers de près de 200 heures de débats, 13 groupes de travail soit 37 réunions et 14 colloques, les élus du réseau national Ville et Aéroport ont exprimé leur forte déception.

Les mesures obtenues ne contribueront pas à la mise en place d'un schéma aéroportuaire national à proprement parler, c'est-à-dire à une politique aéroportuaire avec une vision d'aménagement du territoire plus équilibrée sur le moyen et le long terme. Actuellement et conséquemment à l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, le gouvernement a fait le choix de renforcer la concentration du trafic aérien sur les plates-formes parisiennes, en particulier à Paris-Charles-de-Gaulle avec comme horizon un nouveau terminal 4, qui opérera à lui seul l'équivalent du trafic de Paris-Orly.

Ville et Aéroport demandait dans le cadre de sa contribution aux Assises que ce schéma aéroportuaire trouve sa traduction au niveau des territoires aéroportuaires à travers un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) pour chaque aéroport acnused. Il n'en sera rien et en cela les Assises ont ignoré les territoires aéroportuaires et leurs élus.

Ville et Aéroport regrette qu'un grand nombre de sujets n'ait pas été traités lors de ces Assises,

comme la question de la gouvernance, celui de l'emploi et de la formation pour les populations riveraines. De la même façon, elle déplore l'absence d'avancée pour être plus performant en matière de transports, notamment en Île-de-France où les problèmes d'accessibilité aux plates-formes restent posés. Quant à la compétitivité du transport aérien, même les acteurs économiques tels que la FNAM sont très critiques, celle-ci indiquant qu'aucune des mesures adoptées ne rétablira vraiment le différentiel concurrentiel entre les compagnies aériennes françaises et leurs concurrents directs qu'elle estime à environ 700 millions d'euros annuels.

Pour Ville et Aéroport, les mesures annoncées par la Ministre des transports ne sont pas à la hauteur des enjeux et de l'urgence. Elle observe que certaines mesures sans impact budgétaire et non précisées sont reportées ultérieurement aux travaux du Conseil supérieur de l'aviation civile.

Les objectifs affichés initialement sont loin d'être remplis : stratégie aéroportuaire nationale, redéfinition d'un équilibre fiscal, social, etc. Fort de ce constat d'échec, les élus de Ville et Aéroport demandent une audience auprès de la Ministre des Transports afin d'aborder avec elle l'ensemble des sujets qui n'ont pas ou peu été traités lors de ces Assises et qui concernent directement les territoires aéroportuaires et leurs élus.

Demande d'audience auprès de la Ministre des Transports

Au lendemain de la clôture des Assises nationales du transport aérien, une demande d'audience a été adressé à la Ministre des Transports. Ville et Aéroport souhaite pouvoir aborder avec elle les sujets suivants : mesures législatives et réglementaires découlant des Assises ; projet de T4 Paris CDG ; mise en œuvre de la feuille de route issue des rencontres d'Orly ; concertation sur le réaménagement de Nantes-Atlantique.

Bertrand Jehanno, conseiller spécial « Transport aérien », indique à ce stade que cette audience sera programmée avant le 15 juillet prochain.

- **Référendum d'initiative partagée (RIP) sur la privatisation d'ADP**
- **Annulation de la privatisation de l'aéroport Toulouse-Blagnac par la Cour administrative**
- **Planning d'activités 2019**

→ **Référendum d'initiative partagée (RIP) sur la privatisation d'ADP**

Le groupe ADP n'est pas près de quitter le giron de l'Etat. L'opération de privatisation de ce groupe qui gère les aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle, d'Orly et du Bourget fait l'objet, depuis son lancement, d'une vaste fronde, aussi bien dans l'opinion qu'au sein de l'opposition parlementaire, qui souhaite donner à l'entreprise un caractère de « service public national ». L'alliance hétéroclite de 248 élus de gauche comme de droite, qui avait déposé une proposition de loi référendaire le 10 avril, a reçu le feu vert du Conseil constitutionnel, jeudi 9 mai, ouvrant la voie à l'organisation du premier référendum d'initiative partagée (RIP).

Cette validation a pour effet immédiat d'hypothéquer sérieusement le processus de privatisation et d'infliger un échec cinglant au gouvernement. Mais, au-delà du cas particulier d'ADP, l'initiative ouvre une brèche susceptible de fragiliser le système de représentation politique.

Jusqu'à présent, la mise en œuvre du RIP, inscrit dans la Constitution en 2008, paraissait suffisamment exigeante pour que la procédure ne soit utilisée que dans des circonstances exceptionnelles. Déclenchée par au moins 185 parlementaires, elle doit ensuite recueillir le soutien de 10 % du corps électoral, soit à ce jour 4,7 millions de personnes. Un chiffre élevé, mais pas impossible à atteindre dans le contexte actuel.

La question-clé, pour le Conseil constitutionnel, consistait à se prononcer sur l'article 11 de la Loi fondamentale, qui précise qu'un RIP ne peut porter sur un sujet abordé dans une loi promulguée depuis moins d'un an. Considérant que le projet de privatisation d'ADP, inclus dans la loi Pacte, est toujours en attente de promulgation, les magistrats ont décidé de valider le processus. Cette décision peut avoir de lourdes conséquences sur le plan institutionnel.

Certes, les conditions qui ont conduit à déposer cette proposition de loi référendaire restent exceptionnelles. La coalition des oppositions sur la privatisation d'ADP a su rebondir sur le mouvement social des « gilets jaunes » et exploiter le précédent calamiteux de la privatisation des sociétés d'autoroutes. Ce contexte a peu de chance de se reproduire.

Annulation de la privatisation de l'aéroport Toulouse-Blagnac par la Cour administrative

L'État se pourvoit en cassation

L'État a décidé de se pourvoir en cassation pour contester l'annulation de la procédure de vente de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, décidée mi-avril par la justice administrative, a annoncé, mardi 7 mai, l'Agence des participations de l'État (APE).

Dans son arrêt du 16 avril, la cour administrative d'appel de Paris avait annulé la procédure de privatisation partielle de Toulouse-Blagnac, qui avait permis au consortium chinois Casil Europe d'acquérir 49,99 % de la société de gestion de l'aéroport. La cour avait ainsi donné raison à trois syndicats – la CGT, FSU et Solidaires – qui estimaient que la procédure avait été marquée par une irrégularité, l'offre initiale ayant été déposée par Casil associé à la SNC Lavalin, alors que l'offre finale n'a été présentée que par le groupe Casil.

« L'État conteste le raisonnement de la cour. L'État considère que le cahier des charges de la privatisation a bien été respecté et qu'un changement de composition d'un consortium était permis par le cahier des charges », a souligné l'Agence des participations de l'État dans un communiqué. *« En conséquence, l'État, s'opposant à l'analyse faite par la cour administrative d'appel, a décidé de se pourvoir en cassation devant le Conseil d'État, afin de faire valoir sa position »,* a ajouté l'APE, organe de Bercy chargé de gérer le portefeuille public.

La décision de la cour administrative d'appel de Paris, portant sur la procédure de vente et non sur la vente elle-même, n'a pas remis en cause la cession des parts à Casil Europe, holding française créée par le groupe chinois Shandong High Speed Group et le fonds d'investissement hongkongais Friedmann Pacific Asset Management.

Mais les trois syndicats à l'origine de la procédure, opposés depuis l'origine à cette privatisation, ont fait part de leur intention de contester cette cession auprès du tribunal de commerce, en s'appuyant sur l'arrêt de la cour administrative d'appel.

La vente d'une partie de l'aéroport de Toulouse à Casil a suscité de fortes critiques depuis quatre ans, certains accusant le consortium chinois de vouloir « maximiser le versement de dividendes ».

Début 2018, l'État a décidé de garder la part de 10,01 % qu'il conservait, sur laquelle Casil avait une option. Dans ce contexte, Casil a annoncé qu'il souhaitait se désengager de l'aéroport et a mandaté la banque Lazard pour évaluer des offres.

→ **Planning d'activités 2019 Ville et Aéroport (second semestre)**

DÉBAT SUR LES EFFETS DE L'HYPERCONCENTRATION DU TRAFIC AERIEN EN REGION PARISIENNE

15h30 - 16h00

Lors de l'Assemblée générale de Ville et Aéroport du 12 mars dernier, M. Gérard Bouthier a demandé que le conseil d'administration reçoive M. Nicolas Derely, consultant qui a produit un excellent travail sur les effets de l'hyperconcentration du trafic aérien en région parisienne et la nécessité de déconcentrer et Fabien Verdier, conseiller régional de la région Centre et élu de Châteaudun, qui souhaite un développement de la plateforme locale à titre d'exemple de déconcentration.

Messieurs Derely et Verdier interviennent 10 minutes chacun (ils pourraient fournir chacun un dossier pour mémoire). M. Michel Guerton, Président de la CCI d'Eure et Loire est également présent mais sans prise de parole.

L'enjeu est de démontrer que la déconcentration du trafic aérien peut être aussi positive pour le développement des territoires autres que notre région et qu'il existe des possibilités.

SESSION DE FORMATION DES ÉLUS

par M.Gérard STEMMER,
Administrateur Ville et Aéroport
Ancien pilote de ligne

16h00 -17h00

Sujets proposés

- 1) Perception du bruit d'un avion
- 2) Relation entre dB et énergie sonore
- 3) Élaboration d'un PEB ou d'un PGS à partir du Lden
- 4) Comparaison entre les avions

La présentation projetée de M.Stemmer sera suivie d'un temps de questions-réponses avec les élus présents.