



CONSEIL D'ADMINISTRATION VILLE & AÉROPORT

Mardi 8 octobre 2019

14h00-16h00

Assemblée nationale – PARIS





CONSEIL D'ADMINISTRATION VILLE & AÉROPORT

Mardi 8 octobre 2019
14h00-16h00

Assemblée nationale – PARIS

ORDRE DU JOUR

I	Projet de nouveau Terminal 4 de l'aéroport Paris-CDG Retour sur les rapports de concertation de la CNDP et d'ADP Définition d'un plan d'action Ville et Aéroport
II	Suites de la concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique Retour sur le bilan des garantes CNDP Définition d'un plan d'action Ville et Aéroport
III	Point d'actualité sur les grands aéroports français
IV	Point sur le programme d'activités 2019/2020
V	Questions diverses : RIP sur la privatisation d'ADP ; atterrissages de nuit sans créneau à Paris-CDG ; campagne d'adhésion 2019/2020 ;

I)

**Projet de nouveau Terminal 4
de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle**

**Retour sur les rapports de concertation de la CNDP et d'ADP
Définition d'un plan d'action Ville et Aéroport**

Le rapport de concertation des garants (CNDP/12/06/19) formule 23 demandes de précisions auprès du maître d'ouvrage et de l'État qui confortent la position de Ville et Aéroport

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

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

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

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

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

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

Le préfet de région Ile-de-France doit mettre en place un comité de suivi avant l'enquête publique

Ville et Aéroport soutient la mise en place d'un comité de suivi demandé par les garants avant l'enquête publique et au sein duquel elle entend prendre toute sa place. Comme indiqué lors de la CCE Paris-CDG du 2 juillet 2019, il appartient au préfet de région Île-de-France (M.Cadot) de mettre en place ce comité de suivi qui associera l'ensemble des acteurs. Il sera notamment chargé d'élaborer des réponses portant sur les différents volets du projet.

Le rapport de concertation d'Aéroports de Paris (26/07/19) formule 29 engagements très en deçà des attentes notamment sur le volet environnemental

Les 29 engagements formulés n'auront que peu d'effets sur la réduction du bruit aérien, de la pollution chimique et des émissions de gaz à effet de serre. Par exemple sur la question des vols de nuit, ADP propose une « étude d'approche équilibrée » visant le retrait des avions les plus bruyants la nuit. Cela représente en réalité 2 % de la flotte indiquée l'ACNUSA.

Les autres engagements concernant le bruit sont des travaux en cours ou des décisions sans rapport avec le projet de Terminal 4 et sans effet sur le niveau de bruit subi.

Le Groupe ADP donnera suite aux demandes des garants à la fin du semestre 2020 (en plus de la publication de son propre bilan de concertation), à l'occasion de l'**enquête publique organisée dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale**. Le maître d'ouvrage s'engage également à assurer un suivi en organisant une rencontre ouverte au public le plus large dès l'automne 2019, avant l'ouverture de l'enquête publique. Celle-ci a été programmée le 9 octobre à 18h30 à la maison de l'environnement de l'aéroport Paris-CDG et déjà une manifestation anti T4 est organisée par les associations de riverains.

Une communication gouvernementale très attendue

Il appartient désormais au gouvernement de répondre aux demandes de précision formulées par les garants de la CNDP. Cette communication qui devait intervenir au mois de septembre a été décalée notamment en raison de la nomination du nouveau secrétaire d'État aux transports, M. Jean-Baptiste DJEBBARI.

Le plan d'action de Ville et Aéroport

Ville et Aéroport attend des garanties, c'est-à-dire des mesures d'accompagnement au projet de Terminal 4. Celles-ci ont fait l'objet d'une pétition durant la phase de concertation et elles ont été reprises en conclusion de son cahier d'acteur.

Par ailleurs, elle sensibilise sur le terrain l'ensemble des collectivités concernées, notamment les communautés d'agglomération Roissy Pays de France, Plaine Vallée et Val Parisis, les conseils départementaux du Val-d'Oise, de Seine-et-Marne, la région Ile-de-France, les parlementaires, etc.

Une action contentieuse à envisager avant l'enquête publique

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 n'ont pas été prises en compte dans le rapport de

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

Rappel du calendrier du projet de T4

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).**



II)

Suites de la concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique

Retour sur le bilan des garantes CNDP

Définition d'un plan d'action Ville et Aéroport

Suite au déplacement sur site du 4 juillet, le cahier d'acteur Ville et Aéroport en soutien du territoire a posé la nécessité d'un État régulateur et stratège

Ville et Aéroport a déposé un cahier d'acteur dans le cadre de cette concertation afin de soutenir le territoire et les élus qui le représente. Elle s'est exprimée sur un scénario a minima, la réfection de la piste actuelle, et a demandé un développement limité de l'activité sur Nantes-Atlantique selon l'approche équilibrée.

Elle a été force de propositions en matière de compensations sur le volet économique, social, environnemental et sanitaire. Le maître mot étant la protection des populations, l'invention d'une nouvelle gouvernance du territoire aéroportuaire, le couvre-feu entre 23 h et 06h, etc.

Enfin, au-delà du scénario de réaménagement qui sera retenu, elle a demandé un état régulateur et stratège, c'est-à-dire une anticipation de la saturation de cet aéroport qui interviendra selon elle à l'horizon 2030 et non 2040 comme indiqué par la DGAC qui a sous-estimé les prévisions de trafic. On l'a vu encore cet été où l'aéroport a enregistré une fois de plus des records de trafic.

L'État ne peut donc faire l'économie de réfléchir dès à présent à la localisation d'un site alternatif à Nantes-Atlantique. La question du transfert se pose donc en même temps que celle du réaménagement de la plate-forme. Le futur aéroport du grand Ouest doit être conçu comme l'aéroport du 21^e siècle, comme l'avait été NDDL (desserte rapide, bonne orientation des pistes, faible impact local sur les populations, ...).

Le rapport de concertation des garantes (CNDP) formule 12 recommandations et demande que la question d'un transfert de la plateforme au nord-est de Nantes soit étudiée.

La Commission nationale du débat public a publié le 30 août dernier 12 recommandations à l'issue de la concertation préalable au projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Elle souhaiterait notamment que la question d'un transfert de la plateforme soit étudiée.

Dans leur rapport de 190 pages, les deux garantes de cette concertation invitent le maître d'ouvrage, la Direction générale de l'aviation civile et donc l'État, à continuer à dialoguer, à chercher les meilleures options en matière d'impact environnemental, et ce en toute transparence. Les garantes ont en effet noté un sentiment de « défiance », de « déni de démocratie », de « frustration » chez les participants à ce débat. Elles ont observé une absence de consensus que ce soit pour le réaménagement de la piste ou pour celui de l'aérogare.

Parmi leurs recommandations, les garantes plaident pour un volet environnemental plus ambitieux, les habitants, les associations, les chercheurs doivent être davantage associés. Les impacts sanitaires mieux étudiés dès à présent. Et puis la question du transfert de l'aéroport au nord-est de Nantes ne doit pas être écartée, elle est revenue comme un refrain à chaque réunion publique, les garantes recommandent donc au maître d'ouvrage, la Direction générale de l'aviation civile, de l'étudier. D'étudier aussi la réduction du nombre de vols et la manière de rendre les avions plus silencieux.

À défaut, les garantes demandent à la DGAC d'apporter des éléments de réponse « *sur les propositions de restriction du trafic aérien* » à Nantes Atlantique et de « *mise en réseau* » des aéroports du Grand Ouest « *sur la base d'un réseau ferroviaire renforcé* ».

La position de certains élus du Sud Loire contre la piste transversale rappelée lors d'une conférence de presse (27/09/19)

« Nous sommes soucieux de ne pas opposer les populations entre elles sur le territoire de notre bassin de vie. Nous nous opposerons solidairement à toutes les options soumises à la concertation qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles. »

En clair, comme les garantes de la concertation l'ont préconisé, les élus militent pour que l'hypothèse d'un transfert de l'aéroport au nord-est de Nantes ne soit pas écartée. Ces mêmes garantes ont aussi demandé à la DGAC d'argumenter la possible mise en œuvre d'une piste est-ouest.

Notons au passage que les communes de **Saint-Aignan de Grand Lieu, Bouguenais, Rezé**, pourtant aux premières loges, ni **Nantes métropole**, ne se sont jointes à cette réunion.

→ De nouvelles trajectoires activées

Tous les maires peuvent en attester : le flux aérien s'est densifié et a évolué depuis le printemps 2018, quand la DGAC a utilisé des trajectoires de plan de vol qui n'étaient pas activées auparavant. « Nous avons tous en exemple des avions qui passent au-dessus de nos têtes et qui n'y passaient pas avant l'annonce de l'abandon de Notre-Dame des Landes », souligne Rodolphe Amailland, maire de Vertou. Et Jacques Garreau, maire de Bouaye, tient à rappeler : « Nous sommes face à une évolution de 20 % du nombre vol par rapport à 2018, avec une base de 7,2 millions de passagers en fin d'année. L'objectif 2040 évoqué durant la concertation était a minima de 9 millions de passagers. Il sera atteint avec 20 ans d'avance ! Il est impossible de développer cet aéroport avec les espaces urbanisés qui l'entourent ».

→ Un statu quo possible ?

« Quand on voit l'exaspération de nos concitoyens, nous ne nous laisserons pas faire, affirme Freddy Hervochon. Nous sommes très inquiets par rapport à ce qui va se passer. L'État nous a menti et n'est pas transparent. Nous devrions choisir entre le typhus, la peste et le choléra. Ces options ne sont pas acceptables. Nous attendons une décision responsable et d'apaisement. » Le choix de l'aménagement ou peut-être d'un statu quo doit être annoncé avant la fin octobre.

→ Et si le trafic était limité...

Les élus estiment aussi qu'il existe une autre solution : limiter le trafic de l'aéroport et « penser le transport aérien différemment, sans opposer l'économie à l'environnement ». Cette éventualité pourrait refroidir les ardeurs de futurs exploitants, candidats à la prochaine concession. **Yannick Fétiveau**, maire de **Pont Saint-Martin**, remémore les solutions énoncées par le Premier ministre en janvier 2018, avec la **mise en réseau des aéroports régionaux** et l'**amélioration de la connexion avec les aéroports parisiens**.

Manifestation de 700 riverains à l'initiative du COCETA (29/09/19) qui veulent continuer de croire au transfert de l'aéroport près d'Ancenis ou de Châteaubriant

- L'aéroport Nantes-Atlantique fait face à un trafic en forte hausse.
- Les riverains sont excédés par les nuisances sonores aériennes.
- Dans l'attente d'une décision de l'État quant au réaménagement, ils considèrent que le transfert reste la meilleure solution.

« Transfert, transfert, transfert ». Le même mot hurlé à pleins poumons comme un « cri d'alarme ». Plus de 700 personnes ont manifesté le 29 septembre dernier pour dénoncer les nuisances sonores dues au survol à basse altitude par les avions. La plupart étaient des riverains de la plateforme, venus de Bouguenais, Saint-Aignan-de-Grandlieu, Rezé, Bouaye ou Pont-Saint-Martin.

Ils racontent un « trafic devenu insupportable », leur « sommeil perturbé », des « écoliers obligés de s'arrêter parler en classe quand passe un avion », des « invités qui ne viennent plus en raison du bruit », ou encore « la peur de l'accident ». Tous réclament un « déménagement de l'aéroport hors de la métropole nantaise ». Un scénario auquel beaucoup (pas tous) croient encore malgré le fait que l'État a répété à plusieurs reprises ces derniers mois qu'il n'était pas « crédible ».

Près d'Ancenis ou de Châteaubriant ?

« C'est juste du bon sens, abonde Joël Sauvaget, président du collectif Coceta. Des élus locaux et des professionnels du secteur de Châteaubriant et, surtout, d'Ancenis, nous ont confié qu'ils étaient intéressés pour recevoir l'aéroport sur leur territoire. Il faut maintenant en discuter sereinement avec le monde agricole. Il faudra probablement réquisitionner des terres, mais le départ de l'aéroport permettra de densifier la métropole et donc d'éviter d'artificialiser d'autres terres ailleurs. »

L'État s'est engagé à faire L'État, de son côté, étudie d'autres options (allongement de la piste au sud, piste en V, piste transversale). Mais aucune n'a fait consensus lors des deux mois de concertation publique. « Elles n'auront aucun effet sur les nuisances ou déplaceront le problème sur d'autres populations voisines, critique Joël Sauvaget. Si le transfert n'est pas acté, on fera tout pour empêcher les travaux d'aménagement. Tout le monde doit prendre ses responsabilités, y compris les grands élus locaux qui évitent soigneusement de prendre position. »

Ville et Aéroport mobilisée sur ce dossier sensible en coordination avec ses adhérents de Loire-Atlantique

Le gouvernement a indiqué qu'il fera connaître avant la fin octobre sa décision concernant le réaménagement de Nantes-Atlantique. Une réunion de travail à l'initiative du secrétaire d'État aux transports s'est tenue dans la matinée du 8 octobre.

Naturellement, Ville et Aéroport reste mobilisée sur ce dossier en coordination avec ses adhérents de Loire-Atlantique (Nantes Métropole, conseil départemental de Loire-Atlantique, Bouguenais, Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu, Les Sorinières, Bouaye).



PARIS-ORLY : les travaux de la piste 3 font heureux et malheureux

Depuis le 29 juillet et jusqu'au 1er décembre, la réfection de la piste 3 de l'aéroport d'Orly fait emprunter aux avions des trajectoires inhabituelles, occasionnant un répit inespéré à certains, qui aimeraient le voir prolonger... tandis que de nouvelles populations survolées fulminent.

Depuis le 29 juillet et le début des travaux sur la piste 3 de l'aéroport d'Orly, et le déport des avions sur la piste 4, ce changement de piste fait l'unanimité sur le plateau de Villeneuve.

Certains habitants se retrouvent désormais sous un flux continu d'avions et vivent très mal cette situation (ex. : Choisy-le-Roi)

Les collectivités, qui ont été conviées en amont par Aéroports de Paris (ADP) à des réunions d'information, orientent leurs riverains vers l'opérateur aéroportuaire. Certains maires ont aussi interpellé la direction du groupe ADP pour faire respecter le couvre-feu comme Sylvain Berrios à Saint-Maur-des-Fossés ou Didier Gonzales à Villeneuve-le-Roi, qui pointe lui les nuisances générées par le chantier.

Régis Lacote, directeur de la plateforme aéroportuaire d'Orly, indique de son côté que les délais sont tenus pour le moment et que tout est fait pour réduire les nuisances. « *Jusqu'à maintenant, nous ne pouvions utiliser que la piste 4, mais nous allons dès à présent pouvoir remettre en service la piste 2 (non praticable par les gros porteurs) avec des mouvements d'avion vers l'Essonne. Pour les populations qui vivent à côté du chantier, la partie la plus bruyante des travaux qui consistaient à démolir la piste est terminée* », indique le directeur.

Concernant les demandes d'utilisation alternée des pistes 3 et 4 à l'issue des travaux, le directeur écarte l'hypothèse. « D'une part, il y a une organisation du trafic aérien en Île-de-France qui détermine des trajectoires et des investissements pour insonoriser les populations concernées. Et cela a pris des années. D'autre part, il y a un sujet en matière de sécurité. Les pistes 3 et 4 ne sont pas tout à fait parallèles et si nous les utilisons dans certaines conditions en simultané, il pourrait alors y avoir des risques de croisements... »

Le collectif de riverains DRAPO reste combatif

« *Ce n'est pas parce que nous sommes en période transitoire que nous ne poursuivons pas le combat contre les nuisances aéroportuaires. D'ailleurs, cette période va déshabituer du bruit les populations riveraines et le retour à la normale va être infernal. Nous remarquons que depuis le début des travaux, grâce à nos mesures, la part des avions gros porteurs est passée de 8,5 % à 10 % des vols. Les plans d'exposition au bruit sont caducs et doivent être adaptés parce que cette évolution des gros porteurs se traduit par davantage de nuisances sonores et polluantes. Grâce à la grande manifestation du 19 février dernier à Orly, les autorités sont prêtes à nous entendre. Nous pourrions obtenir la suppression des avions hors catégorie, très bruyants qui continuent à se poser alors qu'ils n'en ont pas le droit, ainsi que l'allongement du couvre-feu qui ne démarrerait non plus à 23h30 mais à 23h00* », tient pour sa part à rappeler Gérard Bouthier, président du DRAPO, le collectif de défense des riverains de l'aéroport d'Orly. Sur ce point, Régis Lacote précise que la hausse décrite sur la part de gros porteurs dans le trafic n'a pas de lien avec les travaux.

Feuille de route Ville et Aéroport

1 – Transposition dans le corpus législatif du couvre-feu (avec objectif de l'étendre à 8 heures selon les recommandations de l'OMS) et du plafonnement du trafic (250 000 créneaux maximum, avec un objectif de 200 000 mouvements au maximum comme le spécifiait le SDRIF à l'époque de l'Arrêté Ministériel).

2 – Maîtrise des nuisances pour protéger les populations par tous les moyens raisonnablement accessibles (Optimisation des procédures ; « Law inforcement » (répression contre le non-respect des procédures) ; interdiction / limitation des avions les plus bruyants ; allongement de la piste 3 ; contrôle en continu de la pollution de l'air autour de l'aéroport, et plus particulièrement sur les axes de décollage ; mise en place d'un plan d'action en cas de pics de pollution ; réduction de la pollution des véhicules terrestres et des installations au sol de l'aéroport ; mise en œuvre de technologies avancées pour réduire la pollution des avions lors des opérations au sol (APU à piles à combustible, roulage électrique...) ; Interdiction / limitation des avions les plus polluants).

3 – Mesures compensatoires pour les populations et les territoires victimes des nuisances. Il faut en effet rappeler que le développement d'aéroport d'Orly a entraîné une dépréciation immobilière de plusieurs milliards d'Euros, non indemnisée par l'État ou par AdP, supportée par les collectivités locales, les bailleurs, les propriétaires de leurs logements, les propriétaires fonciers. (Achever l'insonorisation dans les zones les plus touchées ; révision du plafond des aides et augmentation du taux de remboursement à 100 %, pour faciliter l'insonorisation des logements collectifs et supprimer les barrières financières ; promouvoir l'insonorisation des bâtiments publics (écoles, centres culturels...); pour ce faire mettre en place un dispositif qui combine l'aide à l'insonorisation financée par la TNSA et les aides à l'isolation thermique ; lutter contre la paupérisation des villes les plus touchées par les nuisances sonores, en mettant en place une aide à la rénovation urbaine. La dépréciation immobilière a en effet une double conséquence : une dégradation accélérée du parc immobilier, parce que les propriétaires (individuels ou bailleurs collectifs) ne peuvent engager des investissements d'entretien qu'ils ne recouvreront pas à la revente ; l'impossibilité de faire financer par le secteur privé des opérations de rénovation urbaine, du fait d'une rentabilité insuffisante.

Il serait pour ce faire possible de prélever une taxe sur les ressources commerciales annexes d'Aéroport de Paris (et non pas sur les taxes d'aéroport), ce qui permettrait de respecter le principe pollueur/payeur sans pour autant obérer la compétitivité d'AdP et des compagnies nationales de transport.

4 – Pour le long terme, engagement d'une réflexion sur un schéma aéroportuaire national visant à rééquilibrer le trafic aérien national entre les aéroports parisiens et les autres régions, tirant parti de l'évolution du parc des avions (moins de gros porteurs, plus de moyens-porteurs à long rayon d'action), et de la demande des passagers pour davantage de liaisons point-à-point et moins de correspondances en région parisienne : développement d'un réseau d'aéroports régionaux connectés aux moyens de transport terrestre (multimodalité) ; révision de la croissance du trafic des aéroports parisiens.

5 - Mettre en œuvre les mesures découlant des rencontres d'Orly

LYON-SAINT-EXUPÉRY : quel bilan postprivatisation ?

Un travail à mener sur la question de la réparation

- Lyon-Saint-Exupéry a battu un nouveau record en 2018. Après les 10 millions de passagers annuels atteints pour la 1re fois en 2017, Lyon St Exupéry enchaîne avec un nouveau record : 11 millions de passagers accueillis en 2018.
- Croissance de plus de 25 % enregistrée ces 3 dernières années.
- Taux de remplissage élevé. Croissance de l'ensemble des segments de trafic (low cost + 15%).
- Nombre de mouvements = + 4,1 % en 3 ans

Programme d'investissements 2019-2023

Afin de soutenir cette croissance, Aéroports de Lyon (Vinci Airports) investi : après la fin des travaux du nouveau terminal 1 (225 millions d'euros), un nouveau programme d'investissements est lancé (2019-2023) pour 200 millions d'euros.

Plan quinquennal : un nouveau parking Silo à proximité du T1, des travaux d'accès routiers, une aire de dégivrage avions ou des aires de stationnement, dont le Robot voiturier ainsi que le réaménagement du T2.

AIRPACT : stratégie environnementale globale définie par Vinci Airports.

Aéroports de Lyon vise 15 millions de passagers d'ici 2028.

Feuille de route Ville et Aéroport

- ✓ Déplacement sur site en 2021 (après Bordeaux-Mérignac et Marseille-Provence en 2020)
- ✓ Rencontre avec l'ensemble des acteurs locaux et notamment M. Tanguy Bertholus, Président du Directoire Aéroports de Lyon ; le président de la métropole de Lyon ; les élus des communes riveraines (69 et 38). Coordination du déplacement avec M. Lucien Barge, Maire de Jonage, M. Christian Rey, Maire de Diémoz, M. Étienne-Christian Villemagne, Président de l'ODESA
- ✓ Travail engagé auprès du préfet de région et de Vinci pour obtenir la création d'un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (action qui doit être portée par les élus du Rhône et de l'Isère concernés)

TOULOUSE-BLAGNAC : vente de l'aéroport, le rapporteur du Conseil d'État juge la privatisation conforme

➤ 9,6 millions de passagers en 2018, record battu. + 3,7 % par rapport à 2017.
➤ Le trafic doit frôler les 10 millions en 2019
➤ 3e aéroport régional de France.
➤ Trafic international fait jeu égal avec les vols domestiques : 4,7 millions de passagers chacun.
➤ La part des compagnies low cost a encore bondi de 7,1 % en 2018 et pèse désormais 42,2 % du trafic avec plus de 4 millions de passagers.
➤ Air France et Hop ! restent le 1 ^{er} pavillon avec 3,1 millions de passagers suivis d'easyJet (2,5 millions) puis Ryanair (848 000).
➤ Le nombre de mouvements a chuté de 1,8 % à 101 900 décollages et atterrissages.

Le rapporteur public du Conseil d'État recommanderait de casser l'annulation de la procédure de vente des parts de l'aéroport de Toulouse-Blagnac à l'actionnaire chinois Casil Europe. Cette annulation de la procédure de vente des 49,9 % des parts de l'État dans l'aéroport de Toulouse-Blagnac en 2015 au profit des actionnaires de Casil Europe avait été prononcée par la cour administrative d'appel le 16 avril 2019.

La cour administrative d'appel avait jugé que cette cession ne respectait pas le cahier des charges. Au motif qu'au départ, Casil Europe devait racheter les parts de l'État avec SNC Lavalin. Mais ce dernier étant mis en cause dans une affaire de corruption en Libye, l'actionnaire chinois s'était finalement présenté seul.

Or, pour le rapporteur public du Conseil d'État, cela ne constitue pas un fait suffisamment grave pour justifier la nullité de la procédure de vente. Il donne donc raison à l'État qui contestait l'annulation de la vente.

Le Conseil d'État suivra-t-il les préconisations de son rapporteur ? Il y a de fortes chances que oui. La décision officielle devrait être connue d'ici le 11 octobre 2019.

Les opposants à la privatisation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac risquent désormais de manquer de possibilités de recours pour contester cette privatisation. Une audience devant le tribunal de commerce de Toulouse était prévue le 31 octobre prochain pour confirmer l'annulation de la vente des parts : elle n'aurait donc plus lieu d'être. Reste un éventuel recours devant la Cour européenne des droits de l'homme, selon maître Christophe Lèguevaques, avocat du collectif des opposants à la privatisation.

Pour les actionnaires locaux (la CCI, Toulouse Métropole, le conseil départemental et la Région Occitanie), il faut sortir de l'impasse. Car les actionnaires chinois attendent de pouvoir vendre leurs parts à Eiffage. « *On est loin de l'entente parfaite* », explique Pascal Boureau, « *mais si la vente a lieu, cela permettra une gouvernance plus facile. Nous sommes toujours opposés au versement de l'intégralité des dividendes du résultat net de l'aéroport, soit 14 millions d'euros* »

BORDEAUX-MÉRIGNAC : faut-il s'inquiéter ou se réjouir de la croissance impressionnante de l'aéroport ?

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac a doublé son trafic en dix ans, et veut atteindre les 10 millions de passagers annuels en 2023.

- Face à la croissance impressionnante de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, qui ne s'arrête plus, un plan de 140 millions d'euros pour développer les infrastructures vient d'être voté.
- Des élus commencent à remettre en cause cette augmentation du trafic, qui irait à l'encontre de la lutte contre le réchauffement climatique.
- Pour le maire de Mérignac, il faut au contraire se « réjouir » de cette « prospérité » tout en accompagnant cette croissance.

Avec + 9,3 % de croissance en 2018, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a enchaîné une neuvième année consécutive de croissance. Qui se poursuit en 2019, puisque la hausse du trafic est de l'ordre de 10 % au premier trimestre.

En dix ans, le trafic a ainsi doublé pour atteindre 6,8 millions de passagers en 2018. Et l'aéroport de viser les 10 millions en 2023. Pour accompagner cette croissance, l'infrastructure vient de se doter d'un plan de développement de 140 millions d'euros pour construire de nouveaux parkings, agrandir le terminal low-cost ou encore étendre les zones commerciales.

Un plan évidemment adopté par les élus qui siègent au conseil de surveillance de la société aéroportuaire. Pourtant, des voix remettant en cause cette frénétique course à la croissance commencent à se faire entendre. À commencer par celle de Gérard Chausset, élu LREM de Mérignac. « Je ne mets pas en cause l'aéroport en soi qui est utile (...), mais on doit se poser des questions : quel développement, jusqu'où, à quel prix ? écrit-il sur son blog ».

Le maire de Mérignac, et premier vice-président de la métropole, Alain Anziani (PS) pose la question : « Pourquoi l'aéroport se développe-t-il ? Ce n'est pas parce que son directeur ou des élus ont décidé qu'il fallait absolument le développer, mais parce que nos populations veulent du transport aérien. Deux tiers des vols sont générés par des demandes de nos populations, qui veulent non pas aller à Paris, mais à Budapest, à Vienne ou à Copenhague, et qui pour cela ont trouvé le low-cost. Si demain on ferme ces lignes, les plus pauvres renonceront à ces voyages, et les plus riches prendront l'avion quand même, via Paris ou via Toulouse. »

Alain Anziani estime qu'il vaut mieux se concentrer sur « l'accompagnement » de ce développement, en restant notamment vigilant sur « le problème des nuisances sonores. » « Il faut aussi régler la question des parkings, poursuit-il, et j'ai demandé au directeur de l'aéroport d'arrêter de faire des poches de parking un peu partout, et de favoriser les parkings silos, comme on en retrouve dans la plupart des grands aéroports. »

Pour Pierre Hurmic, le leader d'EELV à Bordeaux, il faut « à un moment donné prendre des décisions qui ne seront peut-être pas très populaires, mais cohérentes avec le discours de lutte contre le réchauffement climatique ».

Pierre Hurmic s'agace tout d'abord contre la navette aérienne Bordeaux-Paris, dont le trafic « n'a baissé que de 17 % depuis la mise en service de la Ligne à grande vitesse (LGV) en 2017, alors que l'on a dépensé des milliards dans cette ligne précisément pour faire diminuer le trafic aérien. » Et l'élus vert de demander que « ceux qui continuent de prendre l'avion pour une liaison intérieure, alors qu'il existe une solution ferroviaire, paient plus cher. »

Pour Alain Anziani, le débat sur la protection de l'environnement passera plutôt par la technologie. « Le bruit des avions est moindre qu'il y a dix ans, car il se développe de nouvelles techniques, souligne-t-il, et c'est un moyen de transport qui consomme de moins en moins de carburant, avant de passer éventuellement à l'électrique. Ce qu'il faut, c'est investir, innover, en faveur de la

croissance verte, c'est cela qui permettra de prendre un véritable tournant écologique. Mais réjouissons-nous de la prospérité de l'aéroport. »

Feuille de route Ville et Aéroport

- ✓ Déplacement sur site en 2020.
- ✓ Rencontre des acteurs locaux : SA Bordeaux-Mérignac, collectivités locales, associations de riverains.
Coordination du déplacement avec :
- ✓ **M. Ludovic GUITTON**, Adjoint au Maire du Haillan,
- ✓ **Mme Marie RECALDE**, Adjointe au Maire de Mérignac,
- ✓ **M. Éric POULLIAT**, député de la Gironde,
- ✓ **M. Serge TOURNERIE**, Adjoint au Maire d'Eysines

MARSEILLE-PROVENCE : l'autorité environnementale met un zéro pointé au projet d'extension de l'aéroport (Terminal 1)

Dans quelques mois, l'aéroport Marseille-Provence doit lancer les travaux de son extension. Or, avant de déposer son permis de construire, elle doit obtenir un avis de l'autorité environnementale sur l'impact du chantier sur l'environnement. Celui-ci est tombé fin juillet et il recommande aux autorités aéroportuaires de reprendre leurs études à zéro :

« L'étude est généralement bien documentée, mais souffre de plusieurs problèmes de forme affectant sa lisibilité, qui nécessitent une reprise éditoriale. Elle présente des défauts méthodologiques majeurs dans la définition des scénarios d'étude, conduisant à attribuer intégralement à la réalisation du projet des effets qui n'y sont pas entièrement liés (...), voire totalement déconnectés (...). Ceci conduit à sous-estimer les impacts environnementaux du projet et à surestimer ses bénéfices socio-économiques ».

Ces biais sont tels que l'autorité environnementale recommande que le document amendé lui soit de nouveau soumis avant de passer à la phase d'enquête publique préalable aux travaux qui doivent démarrer en 2020 pour une livraison attendue en 2023. Ce projet chiffré à 175 millions d'euros prévoit de construire un nouveau bâtiment entre les deux halls existants, mais également une tranche conditionnelle avec « une nouvelle jetée d'embarquement » de 13 500 m² permettant d'accueillir plus d'avions en prévision d'une augmentation de sa fréquentation de 8 millions aujourd'hui à 12 en 2027.

Outre des questions de forme sur la qualité des reproductions, les nombreuses coquilles ou le fait de rejeter en annexes des points essentiels du dossier, le document d'étude d'impact comprend donc aussi des « *erreurs méthodologiques majeures* ».

La plus manifeste consiste en la prise en compte des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC). Or, pour l'autorité environnementale, l'aéroport ne sait pas très bien ce que sont ces mesures qu'il est censé mettre en œuvre pour éviter, limiter ou compenser les effets sur les milieux naturels et l'environnement au sens large. En particulier les émissions de gaz à effet de serre, à l'aune de l'ambitieux objectif de neutralité carbone de la France en 2050.

Le dossier inscrit parmi ces mesures des éléments déjà réalisés comme « *l'installation d'une nouvelle gare routière en 2017* », mais aussi des mesures qui seront prises que le projet soit réalisé ou pas comme l'installation de bornes de recharge électrique. Pire, elle inclut dans ces mesures des actions réalisées par d'autres. Pêle-mêle, on retrouve ainsi « *l'évolution technologique des flottes des compagnies aériennes* », les mesures prises par l'État pour limiter « *les émissions de gaz à effet de serre* » ou encore des « *projets d'amélioration de la desserte de l'aéroport en transport en commun* ». Cela entraîne le commentaire suivant : « *la méthode retenue attribue au projet des impacts positifs qui ne dépendent en réalité pas de lui* ».

De manière plus générale, l'autorité environnementale considère que la prise en compte des effets sur la pollution sonore ou atmosphérique n'est pas satisfaisante. Citée dans le rapport, l'agence régionale de santé estime ainsi que « *compte tenu de la pollution atmosphérique avérée dans le secteur de l'aéroport, des typologies de polluants émis dans le cadre de son activité, et de la densité de population exposée [...], l'enjeu sanitaire [du] projet est sous-estimé* ».

Enfin sur les bénéfices socio-économiques du projet, l'autorité est tout aussi circonspecte : la valeur actualisée nette est évaluée en 2048 à « *environ 13 milliards d'euros, pour un investissement en infrastructure d'environ 250 millions d'euros* ». L'impact sur l'économie locale est chiffré à « *15,5 milliards d'euros* ». Les rédacteurs s'étonnent de ce chiffre « *considérable* » et s'interrogent sur son mode de calcul. De la même façon, ils notent que « *l'impact sur l'économie de la plateforme s'accroît d'un facteur proche de 3,5 alors que le trafic n'est que doublé* ».

9,4 millions de passagers en 2018, + 4,3 % par rapport à 2017.

L'arrivée déjà annoncée de 4 nouvelles compagnies aériennes en 2019 lui permet de viser le cap des 10 millions de passagers.

Croissance annuelle essentiellement portée par l'international qui constitue 61 % du trafic avec environ 5,7 millions de passagers (+ 6 %) contre 39 % pour le trafic national (environ 3,6 millions de passagers, + 2,3 %).

Le développement du trafic international, et notamment long-courrier (+26,3 %) est l'un des axes stratégiques prioritaires de l'aéroport Marseille-Provence.

L'aéroport souligne également le renforcement des liaisons avec les grands hubs internationaux, Francfort étant dopé par l'ajout d'une fréquence quotidienne par Lufthansa (+ 55,7 %), mais aussi des liaisons point-à-point en Europe et dans le bassin méditerranéen avec la création d'une nouvelle base pour la compagnie Volotea, et l'ouverture de 11 lignes en 2018.

L'aéroport confirme sa position de 1^{er} aéroport régional français et en méditerranée occidentale pour le fret express.

42 millions d'euros investis en 2018 : réalisation de nombreux chantiers tels que les travaux préparatoires au lancement de Cœur d'aéroport, la création de nouveaux postes avion, la rénovation et l'extension du T2, ou encore la finalisation de la Centrale d'énergie.

Les 2 objectifs majeurs sont la qualité opérationnelle et l'augmentation des capacités de l'aéroport. 6,7 millions seront investis dans la poursuite des études du projet d'extension du T1 et dans le démarrage des travaux du futur Cœur d'aéroport.

Le T2 : enveloppe de 5,6 millions pour la poursuite et la finalisation des travaux d'extension.

Le projet de Cœur d'aéroport (surface de 20 000 m²) imaginé reliera les halls historiques A et B du terminal 1 à l'horizon 2023 et portera la capacité d'accueil de 8 à 12 millions de passagers annuels. 2027 : nouvelle jetée d'embarquement sera inaugurée.

Feuille de route Ville et Aéroport

Déplacement sur site programmé en 2020

Rencontre avec les acteurs locaux notamment **M. Jean-Paul OURLIAC**, Président du Conseil de surveillance et M. **Philippe BERNAND**, Président du Directoire, **les élus** des communes riveraines, **la Métropole, la Région et le Département, les Associations de riverains.**

Coordination du déplacement avec **M. Éric DIARD**, député des Bouches-du-Rhône ; **M. Mario MARTINET**, Maire de Berre-l'Étang

BEAUVAIS-TILLÉ : l'ACNUSA émet un avis défavorable sur le projet d'arrêté d'exploitation modifiant l'arrêté du 25 avril 2002

L'avis de l'ACNUSA sur le dernier arrêté modificatif d'exploitation de la plate-forme voté le 30 août dernier était attendu. Et d'autant plus que l'association de défense des riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé (ADERA) avait totalement remis en cause le vote d'un règlement qui devait faciliter l'installation d'une base Ryanair sur l'aéroport de Beauvais.

L'ACNUSA a rendu public ses premières conclusions qui vont plutôt dans le sens de l'ADERA. Elle émet d'ailleurs un avis défavorable, « un avis qui n'est que consultatif précise l'ACNUSA *mais qui n'a aucune raison de ne pas être suivi* ». Ses recommandations ont d'ailleurs été transmises à la direction générale de l'aviation civile.

L'autorité recommande au syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) « de modifier le projet d'arrêté », justifiant sa décision par le fait que le projet soumis par l'exploitant « *ne comportait ni rapport de présentation, ni étude d'impact* ».

Clairement, l'ACNUSA veut plus de précisions sur :

- Les conditions d'octroi de dérogations afin que celles-ci ne puissent être qu'exceptionnelles et jamais au-delà de 1h00,
- – la restriction d'exploitation des avions les plus bruyants et des essais moteurs sur la plage de 22h00 à 7h00,
- – la définition d'avions les plus bruyants, à savoir ceux dont la marge acoustique est inférieure à 13 EPNdB (au lieu de 5 EPNdB actuellement).

Pour l'ACNUSA, l'administration doit également préciser que seules les dérogations exceptionnelles au couvre-feu pourront être délivrées à des avions revenant à leur base et dont le bruit certifié à l'atterrissage serait inférieur à 97 EPNdB.

Au SMABT, on prend acte de l'avis consultatif de l'ACNUSA tout en se montrant rassurant. « *Cet avis défavorable ne signifie pas que le projet d'arrêté modificatif est stoppé* ». Reste que le syndicat mixte va devoir revoir sa copie pour obtenir un avis favorable. Si ses représentants misent sur plus de pédagogie avec la population, ils ne pourront s'épargner le lancement de nouvelles études, dont une étude d'impact « *pour apprécier le futur bilan environnemental ou encore d'intégrer un relèvement d'interdiction des appareils les plus bruyants* ». Deux nouveaux éléments à fournir qui décaleront d'autant plus la validation officielle du nouvel arrêté d'exploitation et qui pourraient avoir des conséquences en terme de délais sur l'installation d'une base Ryanair dans le Beauvaisis.

Feuille de route Ville et Aéroport

- ✓ Rencontre avec les élus du **SMABT** et sa présidente, Mme **Caroline CAYEUX** sur la question du nouveau contrat de concession et sur le nouvel arrêté d'exploitation.
- ✓ Coordination avec M. **Philippe TRUBERT**, Directeur du SMABT

BÂLE-MULHOUSE : un nouveau terminal pour l'EuroAirport d'ici 2025

Prévu pour accueillir dix millions de passagers, l'aérogare de l'EuroAirport pourrait arriver à saturation d'ici quelques années. À l'époque de sa mise en service, en 2000, 2,5 millions de passagers le fréquentaient.

Chaque année, l'EuroAirport bat de nouveaux records de fréquentation. Ainsi, en 2018, l'aéroport trinational de Bâle-Mulhouse-Fribourg a franchi pour la première fois la barre des 8 millions de passagers (8,6 millions soit une hausse de 8,7 % légèrement supérieure à celle des autres aéroports européens, pour 97 271 mouvements, en augmentation de 1,7 %) et prévoit de dépasser les 9 millions de passagers en 2019.

Dans ces circonstances qui s'annoncent pérennes malgré le risque que fait peser le Brexit sur les vols (Londres est la première destination), la direction de l'EuroAirport a entamé cette année un projet d'extension du terminal de l'aérogare, dont la surface augmentera de 30 %. Le terminal actuel avait été mis en service en l'an 2000 et à l'époque, il n'y avait guère « que » 2,5 millions de passagers... or les projections font état d'une fréquentation estimée à plus d'une dizaine de millions de passagers après 2020, un agrandissement semble donc s'imposer.

« Nous avons lancé un concours d'architectes, nous fixerons un choix définitif à la fin de l'année, pour un budget total de 250 millions d'euros, financé sur fonds propres et par le recours à l'emprunt, sans subventions, donc », indiquait Frédéric Velter, le directeur adjoint de l'EuroAirport, lors de la présentation du bilan de l'aéroport, ce mardi matin. Le nouveau terminal sera proportionné pour une capacité de 12 à 15 millions de passagers par an.

Corollaire de ce développement qui suit celui du trafic aéronautique en Europe, l'aéroport de Bâle-Mulhouse est également engagé dans des procédures et des études visant à mieux gérer et si possible à limiter les nuisances sonores, de surcroît dans un secteur dont l'urbanisation suit la même progression que la fréquentation de l'EuroAirport... Sa direction avait fixé en avril 2018 deux objectifs à court terme concernant la réduction des nuisances sonores, qui sont particulièrement problématiques et en augmentation entre 23 h et minuit.

À la fin de l'année 2018, celle-ci n'a pu que constater la difficulté, voire l'impossibilité à remplir ces objectifs. Ainsi la stabilisation des mouvements totaux durant cette tranche horaire n'a pas pu être possible, en raison de facteurs principalement exogènes comme l'encombrement du ciel européen. Et la réduction de moitié des vols vers le sud s'avère également très complexe. Néanmoins, l'EuroAirport, qui n'envisage pas de faire une croix sur les mouvements aériens tardifs, envisage de prendre des mesures incitatives en direction des compagnies aériennes pour y parvenir et d'imposer des restrictions dans le cadre d'un plan d'action volontaire. Plusieurs scénarios sont à l'étude et devraient être validés par l'État français (après concertation avec la Suisse) dans un voire deux ans.

Réduction des vols de nuit sur l'EuroAirport

L'aéroport vient d'introduire cette année une nouveauté qui tranche dans le débat parfois timoré sur la réduction des vols de nuit. Dans sa tarification aux compagnies aériennes, cet établissement public franco-suisse vient en effet d'introduire une « modulation bruit » en fonction des horaires de vols. Le principe : ceux de nuit (de 22h à 6h) vont être surtaxés tandis que ceux de journée vont bénéficier d'une réduction. Les avions les plus lourds et bruyants seront les plus taxés.

Validée par un conseil d'administration franco-suisse composé en grande partie d'élus (la région Alsace y appuie notamment les investissements d'infrastructures) et piloté par Jean-Pierre Gallo, président de la CCI Sud Alsace Mulhouse, cette décision fait suite à d'autres mesures visant à répondre aux souhaits des riverains, très sensibles au sujet, en particulier côté helvétique.

La réglementation y est plus drastique qu'en France : en Suisse, les vols sont interdits entre 22h et 6h et à partir de minuit à Genève et Zurich, tandis que la spécificité du trafic sur Bâle-Mulhouse fait l'objet d'une convention entre la France et la Suisse. Laquelle vient donc à nouveau s'étoffer avec cette « modulation bruit ».

En incitant financièrement à voler de jour, celle-ci pourrait dissuader un peu plus les entreprises de fret à atterrir de nuit, même si Jean-Pierre Gallo se défend de fermer la porte au fret, dont la dynamique représente un « moteur de croissance pour l'aéroport et le restera, mais en préservant le confort de la population ».

Pour l'heure, moins d'un vol sur dix se déroule la nuit sur cet aéroport, soit 82.000 vols par an. Cette décision est par ailleurs à resituer dans le cadre des travaux engagés par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (Acnusa) qui, dans son dernier rapport d'activité 2018, vient de souligner les enjeux économiques et sociaux propres au trafic nocturne et de dresser le bilan des dernières expériences visant à encadrer ses impacts et nuisances.

NICE-CÔTE D'AZUR : projet d'extension du Terminal 2 avec un objectif de 18 millions de passagers en 2021

Avec un trafic passagers en hausse de 4,1 % à 13,85 millions de voyageurs en 2018, Nice-Côte d'Azur conforte sa position de seconde plate-forme aéroportuaire de France derrière les aéroports parisiens. L'augmentation des destinations directes en France et à l'international renforcent la croissance naturelle du trafic et les opportunités de connexions pour les touristes.

Pour la huitième année consécutive, l'aéroport niçois a enregistré un trafic passagers en forte croissance. Un an après avoir franchi le cap symbolique des 13 millions de voyageurs, la deuxième plate-forme de France « frôle les 14 millions » à 13,85 millions, soit un gain de plus d'un demi-million de passagers, et enchaîne désormais huit mois consécutifs par an avec un trafic mensuel supérieur à un million de clients.

Pour accompagner cette trajectoire, Nice Côte d'Azur a annoncé en juin 2018 le lancement de ses projets d'extension du Terminal 2 qui, à terme, proposera 6 postes avions supplémentaires capables d'accueillir aussi bien des moyens que des long-courriers. Il portera la capacité d'accueil de la plate-forme à 18 millions de passagers à l'horizon 2021, tandis que dans le même temps le Terminal 1 sera doté de 2 portes additionnelles.

La prise en compte de l'impact environnemental de ses activités avait conduit le groupe Aéroports de la Côte d'Azur à s'engager, dès 2011, dans une démarche de certification. En 2016, Nice Côte d'Azur devenait le premier aéroport français à obtenir l'accréditation Carbone Neutre niveau 3 +, le plus élevé des standards définis par l'Airport Carbon Accreditation. En septembre 2018, les deux autres plates-formes gérées par le groupe, Cannes-Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez, obtenaient à leur tour la certification. Désormais, les émissions générées par l'aéroport Nice Côte d'Azur ne dépassent pas les 130 grammes eq CO2 par passager, quand la moyenne des aéroports européens est selon le gestionnaire de l'aéroport de 1610 grammes.

Pour renforcer sa politique de préservation de l'environnement et de l'attractivité de son territoire, le groupe s'était par ailleurs engagé dans le chantier d'extension du tramway, cofinançant ses travaux à hauteur de 12,6 millions d'euros. Depuis le 14 décembre 2018, l'aéroport Nice Côte d'Azur est ainsi accessible avec ce nouveau mode de transport électrique qui devrait acheminer chaque jour 15.000 personnes, voyageurs, accompagnants et collaborateurs de la plate-forme.

Le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur, dont la majorité du capital appartient au consortium Azzurra gère les aéroports Nice Côte d'Azur, Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez.



Un programme d'activités contraint par le contexte de précampagne des élections municipales (dernier trimestre 2019/premier trimestre 2020)

En raison des prochaines élections municipales programmées en mars 2020, le programme d'activités Ville et Aéroport se trouve contraint lors du dernier trimestre 2019 et premier trimestre 2020.

Présentation de l'activité Ville et Aéroport d'ici les élections municipales de mars 2020

Compte tenu de la mobilisation des élus dans le cadre de la campagne des municipales, peu d'activité programmée d'ici le mois d'avril 2020 sauf :

→ **L'audience ministérielle demandée par Ville et Aéroport auprès d'E.Borne qui devrait se tenir à l'automne.** Une démarche similaire sera effectuée auprès du nouveau secrétaire d'État aux transports, M. Jean-Baptiste Djebbari.

Ville et Aéroport souhaite pouvoir aborder 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 ; réaménagement de Nantes-Atlantique.

→ **la publication d'une tribune sur le thème « Transport aérien : pour un État stratège et régulateur »** et s'appuyant sur l'actualité de certains aéroports tels que Paris-CDG, Paris-Orly, Nantes-Atlantique et Toulouse-Blagnac

→ **la réaction à la communication gouvernementale portant sur le projet de T4 Paris-CDG ainsi que sur le réaménagement de Nantes-Atlantique**

→ **La campagne de sensibilisation RIP sur la privatisation d'ADP au sein du réseau Ville et Aéroport.** Ce sujet est très peu relayé dans les médias.

→ La participation au **séminaire organisé début 2020 par l'ACNUSA** et consacré au bilan d'exercice de l'Autorité qui fête en 2019 ses 20 ans d'existence. En tant que rapporteur du texte à l'Assemblée nationale en 1999, le président de Ville et Aéroport interviendra.

→ **la réflexion à mener sur les solutions alternatives à l'hyperconcentration du trafic aérien en Ile-de-France et au désenclavement des régions**

→ **la communication Ville et Aéroport** : diffusion newsletter, campagne d'adhésion 2019/2020, administration du site Internet, etc.

Présentation de l'activité Ville et Aéroport post élections municipales

- ➔ Une assemblée générale 2020 à fixer en avril ainsi que les réunions du conseil d'administration (début juin, début octobre, début décembre)
- ➔ Des déplacements sur site à programmer : Bordeaux-Mérignac (printemps) et Marseille-Provence (automne).
- ➔ Un déplacement à la commission européenne (Bruxelles) afin de rencontrer les responsables des directions générales de l'environnement et du transport, de l'Airport Regions Conference (ARC) et certains parlementaires européens.
- ➔ Travail de réflexion à engager dans le cadre de la révision prévue dans 18 mois du règlement 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée.
- ➔ La concertation et la consultation publiques seront l'occasion de clarifier, au niveau européen un certain nombre de points, notamment s'agissant de la réalisation par les aéroports de l'Union de plus de 50 000 mouvements d'études d'approche équilibrée.
- ➔ Il est important de mener des études d'approche équilibrée sur l'ensemble des plateformes françaises, notamment pour mieux assurer la protection des populations riveraines des aéroports en période nocturne.
- ➔ Audience ministérielle si l'actualité l'exige
- ➔ Communication Ville et Aéroport et campagne d'adhésion 2020 au printemps auprès des communes



V)

Questions diverses

RIP sur la privatisation d'ADP

Non-respect de la réglementation sur les vols de nuit à Paris-CDG

Campagne d'adhésion 2019/2020

Referendum d'Initiative Populaire sur la privatisation d'ADP : une promotion nécessaire sur les territoires concernés

Le référendum d'initiative partagée (RIP) sur la privatisation d'Aéroports de Paris (ADP), a recueilli, à la date du 25 septembre 2019, environ 822 000 signatures... encore très loin des 4,7 millions nécessaires pour obliger l'État à organiser sa tenue.

Pendant neuf mois et jusqu'au 12 mars 2020, les Français inscrits sur les listes électorales peuvent apporter leur soutien à la proposition de loi initiée par des parlementaires de droite comme de gauche, réclamant un référendum national sur la privatisation du groupe ADP. Mais, pour être validée, l'organisation du RIP doit être approuvée (sur un site internet du ministère de l'Intérieur) par un dixième des électeurs inscrits, soit 4 717 396 personnes d'ici le 12 mars prochain.

Pour tenter de mobiliser les Français sur la question, une vingtaine de personnalités ont déposé le 6 septembre dernier une réclamation au Conseil constitutionnel demandant qu'une réelle communication officielle soit mise en place. Les signataires réclament l'envoi d'un courrier informant de l'existence du RIP aux citoyens inscrits sur les listes électorales, la diffusion hebdomadaire de reportages sur les chaînes et radios publiques et l'organisation de débats télévisés.

D'ici mars 2020, Ville et Aéroport entend assurer la promotion du RIP sur la privatisation d'ADP au sein de son réseau de collectivités dans le Val d'Oise, la Seine-et-Marne, le Val de Marne et l'Essonne. Si certaines villes décollent, d'autres peinent à faire s'envoler les signatures. Il y a beaucoup d'efforts à mener pour progresser. Avec l'approche des municipales ce sera plus compliqué.

Non-respect de la réglementation sur les vols de nuit à Paris-CDG : Ville et Aéroport réagit

À l'heure où l'État décide de privatiser le groupe Aéroports de Paris (loi Pacte) et où ce dernier ambitionne d'augmenter les capacités de l'aéroport Paris-CDG avec la création d'un nouveau Terminal 4, Ville et Aéroport juge inacceptable le contournement de la réglementation portant sur les vols de nuit entre 0h et 5 h.

En effet, l'arrêté ministériel du 6 novembre 2003 qui prévoit le plafonnement à 22 500 créneaux annuels entre 0h et 5 h à Paris-Charles-de-Gaulle n'est pas respecté.

Ville et Aéroport rappelle que l'esprit de ce texte réglementaire est de ne pas réattribuer les créneaux abandonnés par les compagnies aériennes, ce qui permet mécaniquement de réduire le nombre de créneaux utilisés entre 0h et 5 h. Ainsi, le plafond est descendu à 17 857 pour les saisons IATA W2017/S2018. Or, le nombre de vols de nuit enregistrés a été de 19 302 lors des saisons mentionnées. Le plafond environnemental a donc été dépassé à 1445 reprises !

Si l'on y regarde de plus près, on s'aperçoit que l'encadrement des atterrissages de nuit ne fonctionne pas, car il est fondé sur une condition de capacité d'accueil des aéronefs sur la plateforme et non sur un critère de protection de l'environnement et de la santé. Dans la pratique, cela conduit à ne plus dresser de procès-verbal et donc ne pas sanctionner les arrivées de nuit sans créneau !

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares (ACNUSA) vient de publier le rapport d'enquête qu'elle avait commandé sur la gestion des créneaux de nuit. Celui-ci démontre les effets négatifs du modèle économique du Hub de Paris-CDG qui engendre des retards et les compagnies aériennes n'ont pas su répondre à ce problème de ponctualité de leurs vols, notamment le cas des décollages tardifs (après 22h), des atterrissages tardifs (après 0h30) ou trop tôt (avant 5h30). C'est ce qui avait pu être observé préalablement au sein des groupes de travail « Vols de nuit » successifs. Dans ce cadre, les compagnies aériennes s'engageaient à améliorer la ponctualité de leurs vols...

Si Ville et Aéroport salue la mise en place prochaine d'un comité de suivi opérationnel sous la présidence de l'ACNUSA, elle considère qu'il est urgent de modifier certains comportements au niveau de la chaîne d'acteurs (DGAC, ADP, compagnies aériennes, coordonnateur national des vols, etc.). Elle s'interroge sur l'inertie des services de l'État, du gestionnaire d'aéroport et a fortiori des compagnies aériennes face à une telle situation.

Fort de ce constat, il est d'autant plus difficile pour elle d'accepter des projets de développement tel que le T4 alors même la contrainte environnementale (plafond du nombre de créneaux de nuit entre 0h et 5 h) n'est pas prise en compte sur la période de nuit qui, elle le rappelle, reste la plus sensible pour les populations riveraines.

Au titre des compensations environnementales et sanitaires du projet de T4, Ville et Aéroport propose notamment l'interdiction des vols commerciaux programmés entre 23 h et 5 h sur la plateforme, soit l'équivalent d'une centaine de vols. ADP annonce que le projet de T4 entraînera à terme 500 vols supplémentaires par jour, soit 1800 vols au total sur 24 heures.

Campagne d'adhésion 2019 / 2020

D'ici mars 2019 dans le cadre de la première phase de sa campagne d'adhésion 2019/2020, Ville et Aéroport diffusera auprès de 250 collectivités (*Métropoles, Établissements Publics Territoriaux, Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération, Syndicats mixte aéroportuaire, Communautés de communes, parlementaires*) son dossier d'adhésion 2020 mis à jour accompagné de sa nouvelle brochure de présentation.

En avril 2020, elle écrira aux communes situées autour des grands sites aéroportuares français.

En 2019, elle enregistre de nouvelles adhésions (10) notamment tout récemment la région des Pays de la Loire.
