



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

Mercredi 13 décembre 2017  
14h00-16h00

Siège de Villes de France – PARIS



## ORDRE DU JOUR

<b>I</b>	Suites de la table-ronde « Quel modèle d'aéroport développement durable à inventer ? » (23/11/17 – Assemblée Nationale) Point sur la préparation des Assises de l'aérien en 2018
<b>II</b>	Dossier Nantes-Notre-Dame-des Landes. Compte-rendu du déplacement à Nantes (CCEG + Syndicat mixte aéroportuaire) du 08/12/17 Point sur le rapport final de la mission de médiation
<b>III</b>	Présentation du programme des déplacements sur site à Beauvais-Tillé (15/12/17) et à Toulouse-Blagnac (05/02/18)
<b>IV</b>	Discussion du programme prévisionnel d'activités 2018
<b>V</b>	<u>Questions diverses</u> : Audience au Ministère des Transports ; Comité de suivi Vols de nuit CDG ; Campagne d'adhésion 2018

## D)

### Suites de la table-ronde « Quel modèle d'aéroport développement durable à inventer ? »

#### Point sur la préparation des Assises de l'aérien en 2018

#### Retour sur la table-ronde du 23/11 à l'Assemblée Nationale – Un bilan positif

*(Rapport de M. Jean-Pierre BLAZY, Président de Ville et Aéroport)*

Ville et Aéroport a organisé une table-ronde le 23 novembre dernier à l'Assemblée Nationale. Celle-ci a réuni l'ensemble des acteurs du transport aérien (gestionnaires d'aéroport, compagnies aériennes, parlementaires, élus des communes riveraines, syndicats du transport aérien, associations de riverains).

Ce fut un succès et les débats ont été constructifs. L'objectif était de définir un nouveau modèle d'aéroport répondant à la définition du développement durable. Le transport aérien français peut-il opérer sa transition écologique ? Dans ce cadre, comment définir un tel modèle d'aéroport ? Les acteurs du transport aérien français peuvent-ils y parvenir ? Si oui, avec quelle gouvernance et selon quel modèle socio-économique ?

Alors que les Assises de la mobilité sont clôturées le 13/12 et que le gouvernement prépare la tenue d'Assises de l'aérien début 2018 (1er trimestre – durée 2 à 3 mois), il est opportun pour Ville et Aéroport de jouer un rôle actif et de proposer des solutions nouvelles qui concilient des intérêts souvent contradictoires.

Les élus de Ville et Aéroport considèrent qu'aujourd'hui chaque aéroport acusé ou à venir doit avoir un contrat de développement durable ou contrat d'engagement négocié et signé, selon les cas, entre l'Etat, le gestionnaire de l'aéroport et l'ensemble des acteurs du transport aérien.

Ce contrat repose sur trois piliers : le développement économique, le volet social et le volet environnemental-sanitaire-territorial. Il se décline sur deux niveaux : au niveau national et son inscription au sein d'un schéma aéroportuaire qui traduit les grandes orientations de l'Etat ; au niveau territorial ou sur chaque aéroport acusé un contrat de développement durable est signé.

Aujourd'hui, la possibilité d'un « crash » du transport aérien existe si l'on reste sur un scénario de gestion à saturation des infrastructures existantes et si rien n'est fait pour anticiper la saturation annoncée du système aéroportuaire dans son ensemble, toujours déséquilibré entre Paris et la Province et entre Paris-CDG et Paris-Orly. L'absence de vision stratégique est à l'opposé d'une politique de développement durable du transport aérien. Elle risque de porter préjudice aux trois piliers qui constituent celui-ci.

Ville et Aéroport avait diffusé en amont de cette table-ronde un document préparatoire qui présente une approche équilibrée et des propositions sur les trois volets précités. Ce document a été bien accueilli par les participants et a permis la tenue d'un débat de qualité.

**Suites de la table-ronde : la mise en place d'un groupe de discussion restreint et la finalisation d'une contribution Ville et Aéroport en vue des Assises de l'aérien**

Outre la diffusion du compte-rendu des débats très prochainement, Ville et Aéroport a mis en place un groupe de discussion restreint qui doit permettre d'enrichir les propositions formulées sur les 3 volets du contrat de développement durable.

La finalisation d'un texte fédérateur doit permettre de préparer les prochaines Assises de l'aérien programmées au premier trimestre 2018.

### **Point sur les Assises de l'aérien en 2018**

Le Ministère des Transports a confirmé à Ville et Aéroport la tenue d'Assises de l'aérien au cours du 1er trimestre 2018. Celles-ci dureront 2 à 3 mois. Comme pour les Assises de la mobilité un site Internet dédié sera créé et plusieurs groupes de travail seront proposés.

Ces Assises ne porteront pas uniquement sur la compétitivité du secteur comme cela avait été annoncé initialement mais la réflexion s'articulera autour de 5 axes principaux :

- 1) Performance économique et perspectives de croissance du secteur
- 2) Performance sociale (nouvelles dispositions prises suite à la loi Diard)
- 3) Performance environnementale
- 4) Relation Aéroports et territoires (examen d'une nouvelle forme de gouvernance)
- 5) Transformation du secteur au travers des nouvelles technologies (comment inciter l'innovation et savoir la réguler pour protéger les acteurs?)

Le but est d'intégrer les propositions qui se dégageront des Assises et qui sont partagées par l'ensemble du secteur aérien au sein d'un cadre législatif, à savoir la Loi d'orientation de la mobilité qui sera présenté par le gouvernement (dépôt annoncé fin mars 2018) et qui comprend elle-même trois volets :

- 1) La programmation quinquennale des infrastructures de transports
- 2) Les nouvelles mobilités (réorganisation des services de transports)
- 3) L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs

Le calendrier précis des Assises de l'aérien sera communiqué en fin d'année. Comme pour les Assises de la mobilité, le gouvernement prévoit une conférence d'ouverture et de clôture.

**L'objectif pour Ville et Aéroport est d'être prêt d'ici la fin du mois de janvier (contribution).**

**II)**

**Dossier Nantes-Notre-Dame-des-Landes.  
Compte-rendu du déplacement à Nantes du 08/12/17  
(CCEG + Syndicat mixte aéroportuaire)  
Point sur le rapport final de la mission de médiation**

**Compte-rendu du déplacement à Nantes-Notre-Dame-des-Landes (08/12/17)**  
*(rapport de M. Jean-Pierre BLAZY, Président de Ville et Aéroport)*

**Délégation Ville et Aéroport : MM.Blazy, Barge, Duclos, Py, Delannay**

Une délégation de Ville et Aéroport a rencontré les élus du bureau exécutif de la Communauté de communes Erdre et Gesvres (adhérente de V&A) ainsi que les membres du Syndicat mixte aéroportuaire du Grand Ouest (représentant du département de Loire-Atlantique et de Nantes-Métropole). Les acteurs locaux ont montré une certaine sérénité quant à la réalisation du projet de nouvel aéroport et même si le rapport final de la mission de médiation qui doit être remis aujourd'hui au premier ministre, au ministre de la Transition écologique et solidaire et à la Ministre chargée des Transports, pose une série de solutions alternatives à celui-ci (réaménagement de l'aéroport existant Nantes-Atlantique).

Ce projet d'aéroport du Grand Ouest s'il est réalisé sera le dernier grand aéroport français. Ville et Aéroport travaille sur ce dossier sensible depuis de nombreuses années et elle regrette les attermolements de l'Etat alors qu'un referendum avait été organisé le 26 juin 2016, le oui l'emportant largement à 55,17%, et compte-tenu de l'occupation de la ZAD qui est devenue une zone de non-droits.

A l'occasion de ce déplacement, Ville et Aéroport a rappelé les grandes lignes de sa contribution intitulée « Notre-Dame-des-Landes ne peut être réalisé sans un contrat de développement durable préalable à sa mise en service » (remise aux médiateurs le 12/09/17). Elle a discuté avec les élus locaux du travail de la mission de médiation qui va pointer dans son rapport final les avantages et les inconvénients de ce nouvel aéroport et du transfert de Nantes-Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes (art.12 de la loi Grenelle I). Enfin, les enjeux liés à la décision de l'Etat de créer ou non une telle infrastructure de transport ont été examinés.

**Une décision communiquée par le Président de la République avant Noël**

La décision du Président de la République devrait intervenir avant Noël. Les élus locaux pensent que celui-ci ne peut aller contre le vote démocratique et les différentes décisions de justice intervenues face aux recours des opposants au projet.

**Un communiqué de presse Ville et Aéroport suite à la remise du rapport de la mission de médiation**

Ville et Aéroport, en concertation avec la CCEG et la ville de Bouguenais, diffusera un communiqué de presse rappelant sa position sur le dossier. Celui-ci fera également le commentaire critique du rapport de la mission qui devrait être rendu public aujourd'hui ou demain.

**La nécessité de travailler plus étroitement avec le Syndicat mixte aéroportuaire du Grand Ouest qui regroupe l'ensemble des grandes collectivités des Pays de la Loire.**

Il a été convenu d'engager à l'avenir un travail en commun avec le SMA et l'opportunité d'une adhésion de celui-ci à Ville et Aéroport a été posée et reçue favorablement.

\*\*\*\*\*



### III)

## Présentation du programme des déplacements sur site à Beauvais-Tillé (15/12/17) / Toulouse-Blagnac (05/02/18)

### Présentation du déplacement sur le site de Beauvais-Tillé du 15/12/17

*(rapport de M. Stéphane DELABRE, Directeur du SMABT)*

#### Délégation Ville et Aéroport : MM. Blazy, Stemmer, Jourdan, Delannay

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

A cette occasion, et suite à une visite des installations, la délégation Ville et Aéroport rencontrera les représentants de la SAGEB (Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de l'aéroport de Beauvais), des élus du SMABT (Syndicat Mixte de l'aéroport Beauvais-Tillé) qui regroupe les 3 collectivités que sont le Conseil départemental de l'Oise, la Communauté d'agglomération du Beauvaisis et le Conseil régional des Hauts de France, ainsi que l'ADERA et l'ACNAT, principales associations de riverains.

La SAGEB présentera son plan de développement durable et la Présidente du SMABT, Mme Caroline Cayeux, précisera les grandes lignes du plan de développement prospectif à l'occasion d'un déjeuner organisé en mairie de Beauvais.

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

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

### Présentation du déplacement sur le site de Toulouse-Blagnac du 05/02/18

*(rapport de M. Jean-Pierre BLAZY, Président de Ville et Aéroport)*

Ce déplacement est programmé le **lundi 05 février** 2018 en coordination avec M. Pascal BOUREAU, Vice-Président de Ville et Aéroport et Adjoint au Maire de Blagnac.

Une délégation Ville et Aéroport rencontrera successivement à l'aéroport durant la matinée le directoire d'ATB et les représentants chinois de Casil Europe. Suivra une réunion avec les élus du Comité d'Etablissement.

Une rencontre des élus locaux (maires des communes riveraines et parlementaires concernés par le dossier) est programmée autour d'un déjeuner organisé en mairie de Blagnac.

Enfin, une rencontre avec les associations de riverains (notamment le CCNAAT) se tiendra l'après-midi.

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

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

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

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

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

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

\*\*\*\*\*



## IV)

### Discussion du programme d'activités prévisionnel 2018

(Assemblée Générale, déplacements sur site, Assises de l'aérien, audiences ministérielles, colloque)

#### Présentation du programme prévisionnel d'activités 2018 de Ville et Aéroport

*(rapport de M. Jean-Pierre BLAZY, Président de Ville et Aéroport)*

- **L'Assemblée Générale ordinaire** sera programmée courant mars 2018 après la période des vacances scolaires d'hiver.
- Ville et Aéroport participera aux **Assises de l'aérien** qui devrait commencer en février et se clôturer fin mars 2018. **Un groupe de discussion restreint** travaillera en amont des Assises (décembre-janvier) afin de finaliser une série de propositions sur les trois volets du contrat de développement durable (économie, social, environnemental-sanitaire-territorial).
- Ville et Aéroport a d'ores et déjà programmé **deux déplacements sur site à Toulouse-Blagnac (05/02/18) et Bordeaux-Mérignac (date à déterminer)**.
- Si l'actualité l'exige, des **audiences ministérielles** pourront être demandées auprès du Ministère de la Transition écologique et solidaire + Ministère des Transports.
- Ville et Aéroport travaillera à la faisabilité de créer un **Observatoire des valeurs immobilières et des stratégies résidentielles autour des aéroports parisiens** (suites de la thèse commandée en 2010 auprès de l'Université de Cergy-Pontoise) en lien avec Bruitparif.
- **Une réunion avec une délégation de riverains de l'aéroport de Francfort** conduite par M. Martin Kessel sera programmée au mois de février à Paris. L'objectif est notamment de faire le point sur les vols de nuit et de présenter l'outil indépendant de mesure de bruit (Réseau européen EANS). Les adhérents V&A qui le souhaitent pourront ainsi disposer de ce nouvel outil.
- **Un colloque annuel** Ville et Aéroport sera programmé à Paris à l'automne (octobre) sur une thématique à définir.
- **Une campagne d'adhésion 2018 sera engagée fin 2017/début 2018** selon une approche ciblée auprès des grandes collectivités (Métropoles, Communautés d'agglomération, Syndicats mixte aéroportuaire, Communauté de communes, Régions, Départements), de certaines communes riveraines des grands aéroports français (PEB/PGS), de certains parlementaires concernés par notre problématique).
- **Le conseil d'administration se tiendra chaque trimestre** selon un lieu à définir (Siège de Villes de France, Siège de l'AMF, Assemblée Nationale, ...). L'idée est d'arrêter les dates en début d'année (début juin, début octobre, début décembre) afin d'assurer la bonne présence des administrateurs.

V)

## Questions diverses

Audience au Ministère des Transports ;  
Comité de suivi Vols de nuit (Paris-CDG) ;  
Campagne d'adhésion 2018

### **Audience au Ministère des Transports (05/12/17)**

Le Président de Ville et Aéroport a été reçu au Ministère des Transports le mardi 05 décembre dernier par les conseillers d'Elisabeth BORNE, Ministre chargé des Transports (M.Yoann La CORTE, Conseiller chargé de l'aérien, Mme Charlotte LEROY, Conseillère parlementaire chargée des relations avec les élus). La DGAC était également représentée par Mme Aline PILLAN (Sous-directrice au développement durable).

Plusieurs sujets étaient à l'ordre du jour : les suites du rapport Blazy « Communautés aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS et critère d'antériorité » (remis à S.Royal en mars 2016) ; le projet de privatisation de Paris Aéroport et le nouveau terminal T4 à Paris-CDG ; les Assises de l'aérien ;

### **Deux engagements positifs confirmés par le cabinet d'E.BORNE sur la réforme PEB/PGS et la règle d'antériorité :**

**1) Sur la réforme PEB/PGS**, la DGAC a pu travailler et une consultation a été menée auprès des différentes parties prenantes (ministères concernés). **L'aboutissement de ce travail devrait faire l'objet de dispositions dans la loi d'orientation sur la mobilité qui sera déposée par le gouvernement fin mars 2018.**

Pour rappel, il s'agit de rechercher une meilleure articulation entre le dispositif de maîtrise de l'urbanisme au voisinage des aérodromes (dont l'outil est le plan d'exposition au bruit -PEB) et le dispositif d'aide financière à l'insonorisation existant en faveur des riverains des aéroports acrusés (dont le périmètre est déterminé par le plan de gêne sonore – PGS). Il est ainsi proposé la mise en cohérence systématique du PEB et du PGS, notamment à travers l'utilisation de courbes de bruit communes. Sont préconisés en particulier la prise en compte d'hypothèses de court terme identiques pour l'établissement des deux plans, la synchronisation de l'élaboration de ces derniers dans le cadre d'une procédure unique, sur la base d'une documentation commune et selon une périodicité minimale. Enfin, le recours à des dénominations des plans plus signifiante est souhaité.

**2) Sur l'assouplissement de la règle d'antériorité**, Ville et Aéroport avait interpellé les **nouveaux ministres au printemps** en regrettant que l'ancien ministre du budget ait bloqué la signature du décret en Conseil d'Etat. Le texte du projet de décret reprend la recommandation du rapport Blazy. Les demandes d'aide à l'insonorisation établies par les riverains des principaux aéroports français et jusqu'alors refusées en application du critère d'antériorité sont réexaminées. Le présent projet de décret vise à assouplir ce critère « d'antériorité » afin de réparer sur le territoire aéroportuaire des situations difficilement compréhensibles, voire injustes. C'est pourquoi il ouvre, pour une durée de 5 ans, une possibilité de dérogation au critère« d'antériorité ».

Ce texte prévoit également que l'aide peut être attribuée à ces demandeurs après avis conforme de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) de l'aérodrome concerné et que celle-ci procède à un examen au cas par cas selon des critères d'éligibilité qu'elle aura préalablement définis. Cette possibilité de réexamen est destinée à remédier aux situations atypiques induites par l'application du critère « d'antériorité ».

Au niveau national, le nombre de dossiers refusés en application du critère « d'antériorité » est actuellement de l'ordre d'un millier dont 740 en Ile-de-France (486 pour Paris-CDG et 254 pour Paris-Orly), 3 pour Nantes-Atlantique, 7 pour Bordeaux-Mérignac, 169 pour Marseille-Provence et 121 pour Toulouse-Blagnac. J'ajoute que le montant moyen d'un dossier d'aide à l'insonorisation est de 12 000 euros. L'application d'une telle mesure ne pénaliserait donc pas la compétitivité des compagnies aériennes qui financent le dispositif d'aide aux riverains via la taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) selon le principe pollueur-payeur.

## **Privatisation de Paris Aéroport à l'étude et projet du terminal T4**

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

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

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

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

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

BFM rappelle que le président Emmanuel Macron avait déjà tenté de privatiser le gestionnaire des aéroports parisiens après les trois plateformes de province, quand il était ministre de l'Economie. A Bercy, Bruno Lemaire a déjà annoncé son intention de récupérer au moins 10 milliards d'euros via

la vente des participations de l'Etat ; un objectif qui serait en grande partie achevé avec la privatisation compète du gestionnaire de Roissy et Orly. Mais il faudra changer la loi qui interdit à l'Etat de descendre au-dessous du seuil de 50% dans Paris Aéroport : l'occasion peut-être pour le gouvernement de rédiger une nouvelle loi de privatisation, qui engloberait aussi des sociétés telles qu'Engie ou EDF.

### **Sur le projet de nouveau terminal T4, le cabinet de la ministre des Transports indique qu'il devra être inscrit au futur CRE de Paris Aéroport (2020-2024).**

Sur le territoire aéroportuaire, les élus s'inquiètent à juste titre de cette réalisation et les chiffres annoncés donnent le vertige : 30 millions de passagers supplémentaires par an, soit l'équivalent de l'aéroport d'Orly pour atteindre la barre des 100 millions de passagers à l'année. Si l'on fait une projection en nombre de mouvements d'avions, décollage ou atterrissage, on est à 900 000 mouvements contre près de 500 000 actuellement.

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

**La DGAC précise que l'augmentation du nombre de mouvements à Paris CDG est de 1 à 1,5%. Le cabinet de la ministre précise qu'il travaille à des mesures telles que le droit de délaissement dans les zones de bruit les plus élevées (qui financera?). L'Acnusa propose que ce soit les gestionnaires d'aéroports. Autre point à l'étude : l'information des acquéreurs et locataires.**

### **Comité de suivi Vols de nuit de l'aéroport Paris-CDG**

Ce comité de suivi a tenu sa dernière réunion le 24/11 dernier et un rapport final est en cours de rédaction. Il devrait proposer des mesures essentiellement techniques qui ne permettront pas d'envisager une réelle réduction de la pollution sonore entre 22h00 et 06h00 pour les populations riveraines.

Dans ce cadre, **un complément d'étude de l'impact sonore du trafic aérien sur les périodes nocturnes 22h00-00h30 et 05h00-06h00 locales a été présenté par la mission Environnement de la DSNA (Direction des Services de Navigation Aérienne/ DGAC).**

Il apparaît que en période dite cœur de nuit (00h30-05h00), en fonctionnement mono-doublet, la configuration doublet nord vent d'est est celle qui impacte le moins de personne.

En période nuit complète (22h00-06h00) : la configuration vent d'est reste celle qui impacte le moins de personne.

En période 22h00-00h30 : la configuration vent d'est est encore la moins pénalisante ; les écarts entre les deux configurations sont toutefois plus significatifs qu'en considérant la nuit complète.

En période 05h00-06h00 : l'impact des arrivées prédomine, la configuration vent d'ouest est celle qui présente l'impact le plus faible. Les écarts entre configurations sont les plus importants.

## Par mi les mesures techniques envisagées :

**1) Sur la mise en place des descentes continues** qui connaît certaines difficultés, un bilan après un an été présenté : 'plus performant en face à l'ouest par rapport au face à l'est ; toujours pas au taux « objectif », le taux de réalisation moyen étant de 66%.

**2) Sur l'exploitation alternée des doublets de pistes** (fermeture en cœur de nuit), Aéroports de Paris a présenté une étude qui indique la faisabilité d'une exploitation alternée des doublets le week-end (nuit de vendredi à samedi et de samedi à dimanche). ADP a communiqué un planning prévisionnel prenant en compte les grands travaux connus à date.

Le lancement de l'expérimentation d'une exploitation alternée sur le cœur de nuit le week-end est annoncée en janvier 2018. Une première phase d'observation est programmée jusqu'en septembre 2018 avec un ajustement selon les retours des riverains, indicateur de conformité et évolution des plannings travaux. Une deuxième phase d'observation est prévu ensuite jusqu'en mars 2019 où un bilan sera fait et en fonction de celui-ci une poursuite de l'exploitation alternée en cœur de nuit le week-end sera décidée ou non.

**3) Une étude sur la configuration préférentielle en 00h30 et 05h00, entre 05h00 et 06h00 et entre 22h00 et 00h30 a été présentée par la DGAC.**

Il ressort que :

- -sur la configuration préférentielle 00h30-05h00 la configuration face à l'Est serait plus favorable au regard du nombre de personnes survolées ;
- -sur la configuration préférentielle entre 05h00 et 06h00, la configuration face à l'Ouest serait plus favorable au regard du nombre de personnes survolées. Une faisabilité technique est en cours d'évaluation et les consignes à réaliser si l'objectif est retenu.
- -sur la configuration préférentielle entre 22h00 et 00h30 :  
il n'y a pas une configuration préférentielle qui ressort. Il y a par ailleurs des impossibilités opérationnelles à la mettre en œuvre.

**4) Un guide présentant le cadre juridique applicable à l'aérodrome en matière de lutte contre les nuisances sonores aériennes a été présenté.**

L'ACNUSA a indiqué au groupe de travail « Vols de nuit à CDG » que les compagnies aériennes affirment souvent ne pas connaître (ou mal) la réglementation environnementale en vigueur à Paris-CDG.

L'objectif du guide est d'améliorer la connaissance de ces restrictions environnementales par l'ensemble des acteurs fréquentant la plate-forme, pour une meilleure application de celles-ci. Il s'agit également d'informer sur les mesures prises pour la réduction des nuisances sonores générées par le trafic aérien.

Ce guide reprend l'ensemble des restrictions environnementales en vigueur à l'aérodrome Paris-CDG :

- - les volumes de protection environnementale
- - les restrictions opérationnelles
- - les restrictions sur les performances acoustiques
- - les limitations de trafic .

Le document est organisé en 2 parties : restrictions applicables sur l'ensemble de la journée ; restrictions nocturnes.

**La diffusion de ce guide est assurée dans une version électronique sur le site du Ministère de la transition écologique et solidaire :**

[https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/V5F\\_guide\\_restrictions.pdf](https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/V5F_guide_restrictions.pdf)

Il est également mis à disposition dans des lieux pertinents (maison de l'environnement de CDG).

#### **5) Une refonte du bulletin d'information du trafic aérien (DSNA/DGAC)**

➤ **Une campagne d'adhésion 2018 sera engagée fin 2017/début 2018** selon une approche ciblée auprès des grandes collectivités (Métropoles, Communautés d'agglomération, Syndicats mixte aéroportuaire, Communauté de communes, Régions, Départements), de certaines communes riveraines des grands aéroports français (PEB/PGS), de certains parlementaires concernés par notre problématique).

\*\*\*\*\*

