



CONSEIL D'ADMINISTRATION VILLE & AÉROPORT

Mardi 9 juillet 2019

14h00-16h00

Siège de Villes de France – PARIS





ORDRE DU JOUR

I	<ul style="list-style-type: none">- Concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique- Bilan du déplacement sur site du 4 juillet 2019- Discussion et validation du cahier d'acteurs Ville et Aéroport
II	<ul style="list-style-type: none">- Suites de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 Paris-CDG- Bilan des garants CNDP- Action contentieuse- Referendum d'Initiative Partagée (RIP) sur la privatisation d'ADP
III	Point sur le programme d'activités du second semestre 2019
IV	Questions diverses : <ul style="list-style-type: none">- mission d'information sénatoriale « Transports aériens et aménagement des territoires »;- rapport d'activités 2018 de l'ACNUSA

D)

- * Concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique
- * Bilan du déplacement sur site du 4 juillet 2019
- * Discussion et validation du cahier d'acteurs Ville et Aéroport

Position consensuelle des élus sur le réaménagement de Nantes-Atlantique et au-delà sur un modèle de développement du transport aérien

Le déplacement sur site du 4 juillet a permis de mieux appréhender la position des différents acteurs du dossier, notamment les élus et les associations mais également l'État dans le cadre de la rencontre avec M. Baptiste Mandard, Sous-Préfet nommé expressément pour se charger du réaménagement de Nantes-Atlantique. Ces échanges ont permis de nourrir le cahier d'acteurs Ville et Aéroport qui sera diffusé cette semaine après validation.

Il existe actuellement un consensus entre les élus du Sud Loire et ceux de Nantes-Métropole sur le scénario du réaménagement et plus largement sur le modèle de développement du transport aérien à choisir pour le grand Ouest sur le moyen et long terme.

Scénario a minima de réfection de la piste actuelle et rejet des autres options qui aggraveraient les nuisances

Ainsi, les élus rejettent les options de réaménagement qui aggraveraient les nuisances et impacteraient de nouvelles populations ou actuelles. En clair, cette position écarte les options d'allongement de la piste de 400 mètres ou de 800 mètres, celle de la piste en V, de la piste transversale. Ne reste que l'option liée à la réfection de la piste actuelle.

En effet, un allongement de piste aggraverait les nuisances pour la majorité des communes situées sur un axe Nord-Sud. L'allongement de 800 mètres remettrait en cause la survie du bourg de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu situé en bout de piste. L'option de la piste en V semble écartée d'emblée puisqu'il faudrait raser une forêt urbaine et que le terrain est miné (anomalie du dossier). L'option de la piste transversale impacterait de nouvelles populations situées sur un axe Est-Ouest (communes de Pont Saint-Martin, Bouaye, Les Sorinières, etc.). Or, il ne s'agit pas pour les élus de renvoyer les nuisances sur les autres mais d'arriver à un objectif de réduction des nuisances pour tous.

L'option du transfert était souhaitée par les élus au regard de la saturation annoncée de la plate-forme

Les élus ont souhaité que l'option du transfert soit mise au dossier de concertation. Ils considèrent qu'on ne peut pas augmenter indéfiniment le trafic sur Nantes-Atlantique et qu'un nouveau modèle de développement fondé sur l'approche équilibrée doit être réfléchi et proposé.

Actuellement, l'aéroport enregistre plus de 6 millions de passagers par an, soit 60 000 mouvements et au rythme de croissance actuelle (+13%) il devrait atteindre les 9 millions de passagers en 2021, les 15 millions autour de 2030, soit bien avant l'horizon 2040. Cela contredit les prévisions annoncées par la DGAC, maître d'ouvrage, et qui sont pour les acteurs sous-estimées. En effet, elle annonce 8,3 millions de passagers en 2025, 9,4 millions en 2030 et 11,4 millions en 2040.

Ces hypothèses de croissance ont été très critiquées, si bien que les garantes ont demandé une expertise sur les prévisions de trafic actuellement en cours.

L'instauration du couvre-feu entre 0h et 6h comme compensation exemplaire actée dans le dossier de concertation

Ville et Aéroport note avec satisfaction la position unitaire des élus sur le postulat suivant : pas d'accroissement de nuisances, c'est-à-dire développement limité de la plate-forme avant son

transfert, et nécessité d'un couvre-feu. Cette idée de couvre-feu qui a son origine dans la résolution politique des 24 maires de la métropole trouve sa traduction dans le dossier de concertation. Elle apparaît en effet en face des options de réaménagement comme option d'exploitation. Une plage horaire est définie pour ce couvre-feu entre 00h00 et 06h00 avec système dérogatoire pour les avions basés qui ont autorisation d'atterrir sur ce créneau pour rentrer à leur base (Air France – Hop, Transavia, Volotea et easyJet). Le trafic de nuit représente actuellement de 6 à 8% du trafic total.

La commune de Bouguenais demande pour sa part une interdiction des vols programmés entre 23h et 06h du matin ainsi que la mise en place de fortes restrictions d'exploitation sur le créneau 22h/23h « qui auront pour effet d'améliorer la santé des habitants en préservant la qualité de leur sommeil » (extrait de la délibération en conseil municipal extraordinaire du 4 juillet 2019). Une telle mesure fait l'objet d'une étude dite « d'approche équilibrée » qui vient d'être lancée en juin et qui après une série de consultations internes en 2020 (saisine des collectivités concernées après les élections municipales, saisine de la CCE après les élections municipales et le renouvellement du collège des élus, saisine de l'ACNUSA, saisine de la Commission européenne) fera l'objet d'une décision (arrêté de restriction) mi-mars 2021 pour une entrée en vigueur fin octobre 2021 au début de la saison aéronautique.

« Nous ne ferons pas Notre-Dame-des-Landes à Nantes-Atlantique » : la position clairement exprimée par les 24 maires de la métropole accompagnée d'un courrier au premier ministre

La position unitaire des élus trouve son expression dans les préconisations communes formulées par les 24 maires de Nantes-Métropole, texte qui a été voté le 5 juillet et qui a fait l'objet d'un cahier d'acteurs de Nantes-Métropole. Celui-ci s'accompagne d'un courrier au premier ministre.

« Ce projet, nous ne l'avons pas choisi. Au contraire, il s'impose à nous dans toute sa complexité », expriment d'emblée les maires, rappelant qu'ils avaient arbitré par le passé contre le maintien de l'aéroport sur son site actuel. Les élus exigent de la concertation qu'elle soit « transparente » et « exemplaire », c'est-à-dire qu'elle « laisse s'exprimer tous les scénarios ». Y compris celui du transfert de l'aéroport pourtant écarté du débat par la DGAC.

L'ambition pour la future plateforme, qui « doit être mieux accessible », est répétée. « La très forte croissance de son trafic observée depuis des années, sa clientèle inter-régionale, confortent la nécessité de disposer à Nantes-Atlantique d'un aéroport international pour le Grand Ouest. » Une attention aux nombreux habitants exposés aux survols à basse altitude est néanmoins exprimée. « Nous ne ferons pas Notre-Dame-des-Landes à Nantes-Atlantique. Nous souhaitons que ce réaménagement n'aggrave pas les nuisances subies par les riverains. Cela suppose d'imposer des contraintes aux survols, comme par exemple les vols de nuit. »

Les 24 maires n'expriment pas de préférences concrètes sur les options mises sur la table par la concertation (piste, aérogare, terminaux, couvre-feu). Ils s'interrogent toutefois sur la remise dans l'axe réglementaire pour les atterrissages par le nord [ILS] « qu'il appartient de démontrer ». De même que sur la proposition d'un nouvel emplacement pour l'aérogare qui basculerait de l'autre côté de la piste et « impliquerait nécessairement la modification des accès routiers mais également en transports en commun ». « Nous avons la ferme volonté de trouver un consensus sur ce territoire, assure le texte des élus. Nous attendons aussi des engagements sur les compensations : le manque de visibilité ne facilite pas la concertation et l'apaisement. »

Position partagée par les communes riveraines du Sud Loire dans leurs 7 résolutions

Ce texte rejoint les 7 résolutions formulées par les maires des communes riveraines (notamment Rezé, Bouguenais et Saint-Aignan-de-Grand-Lieu) et qui rappellent la nécessité d'un développement limité de l'activité de l'aéroport. Pour eux, le territoire doit être capable de définir son développement. L'aéroport du 21^{ème} siècle se conçoit avec un plafonnement de son trafic et un couvre-feu nocturne.

Les élus n'ont pas souhaité s'engager dans une division organisée par l'État. Cette concertation sur le réaménagement de Nantes-Atlantique, conséquence directe de l'abandon du projet d'aéroport à Nantes-Notre-Dame-des-Landes, a relancé l'inquiétude des populations. Pour eux c'est irresponsable alors que les plaies liées à l'abandon de NDDL ne sont pas refermées sur le territoire. L'État a une dette sur ce territoire du fait de cette décision dont les élus doivent gérer les mauvaises conséquences.

Rencontre du sous-préfet Baptiste Mandard, chargé du réaménagement de Nantes-Atlantique Clarification du calendrier et présentation des dispositifs d'accompagnement au maintien de l'activité sur l'aéroport Nantes-Atlantique (GIP, Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires)

La rencontre avec le sous-préfet chargé du réaménagement de Nantes-Atlantique a permis de clarifier le calendrier et des dispositifs d'accompagnement au maintien de l'activité sur le site de Nantes-Atlantique.

Ainsi, le sous-préfet a indiqué que le scénario du réaménagement serait annoncé par le gouvernement fin octobre 2019, que le changement de concession aurait lieu en 2021, le démarrage des travaux en 2022 et une livraison du réaménagement en 2025.

Sur la question du transfert de Nantes-Atlantique, il précise que les acteurs qui le demandent doivent être dans une démarche de localisation de sites alternatifs et que l'ensemble des textes argumentés dans les cahiers d'acteurs seront au bilan des garantes de la CNDP.

Le sous-préfet évoque la création d'un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) de 20 millions d'euros sur 10 ans alimenté à 50% par l'exploitant 50% par l'État. Par ailleurs, il parle de la création d'un GIP comme mesure compensatoire. Celui-ci aura une montée en charge progressive. Au chapitre des compensations, il indique le doublement des tarifs TNSA pour NA dans le cadre de l'aide aux riverains dans le cadre du PGS révisé. Il ajoute qu'il y aura une aide au déménagement appelée « droit de délaissement » et que la moins value liée à la vente sera compensée. Enfin, il confirme la disposition du couvre-feu entre 0h et 6h.

De plus, il souhaite la création d'un observatoire sur tous les effets liés au maintien de Nantes-Atlantique et dans ce cadre il demande l'appui stratégique des communes riveraines du Sud Loire pour repenser le territoire.

Enfin, il annonce la mise en place d'un atelier du territoire une fois que le scénario du réaménagement sera connu et que les nouvelles équipes municipales seront constituées. Il ajoute que sont concernées toutes les communes de la zone de chalandise de la plate-forme et pas uniquement celles situées sur l'emprise aéroportuaire.

Les associations demandent unanimement le transfert de Nantes-Atlantique et expriment leurs craintes sur le projet d'aménagement du maître d'ouvrage, la future concession, etc.

La réunion avec les associations (Les Ailes pour l'Ouest, le COCETA, l'ACSAN et Sud Loire Avenir) a confirmé leur volonté unanime d'un transfert de Nantes-Atlantique. Certaines d'entre elles comme le COCETA ont même réfléchi à la localisation d'un site alternatif.

Elles conviennent qu'il faut plus de régulation en matière de transport aérien et que celle-ci passe par la TVA sur les billets d'avion, la taxation du kérosène, l'inter-modalité avec le rail, etc.

En attente d'un transfert hypothétique de Nantes-Atlantique, les associations demandent des compensations qui peuvent être négociées. Par exemple, une meilleure desserte de la plate-forme par transports en commun, la création d'une autorité organisatrice de second rang qui s'occupe du transport métropolitain et extra métropolitain. Elles disent leur intérêt pour la publication d'études

épidémiologiques qui démontrent l'impact sanitaire du transport aérien sur les maladies cardiovasculaires, le pulmonaire (particules ultra fines), l'apprentissage scolaire (en moyenne 1 trimestre de retard pour les établissements survolés).

La question de la concession est abordée puisque son changement est annoncé en 2021. Il est clair que le futur concessionnaire aura des exigences et va demander à l'Etat des moyens. On voit mal un concessionnaire s'engager sans perspectives d'avenir, donc avec un horizon de saturation de l'activité déjà connu. Il est à craindre derrière ce réaménagement une volonté d'extension du site (création de nouvelle piste, nouvelle aérogare ou agrandissement d'aérogare, etc.).

Le cahier d'acteurs Ville et Aéroport en soutien du territoire pose la nécessité d'un état régulateur et stratège

Fort de ces échanges, Ville et Aéroport propose un cahier d'acteurs dans le cadre de cette concertation afin de soutenir le territoire et les élus qui le représente. Elle s'exprime donc sur un scénario a minima, la réfection de la piste actuelle, et demande un développement limité de l'activité sur Nantes-Atlantique selon l'approche équilibrée. Elle est force de propositions en matière de compensations sur le volet économique, social, environnemental et sanitaire. Le maître mot est la protection des populations, l'invention d'une nouvelle gouvernance du territoire aéroportuaire, le couvre-feu entre 23h et 06h, etc. Enfin, au-delà du scénario de réaménagement qui sera retenu, elle demande 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. L'Etat ne peut 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^{ème} siècle, comme l'avait été NDDL (desserte rapide, bonne orientation des pistes, faible impact local sur les populations, ...).

Discussion et validation du cahier d'acteurs Ville et Aéroport

***« Le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique
n'empêchera pas sa saturation et donc la nécessité de son transfert avant l'horizon 2040.
Pour un état régulateur et stratège »***

(cf. en annexe du dossier)

Certains adhérents de Loire-Atlantique ont souhaité amender ce texte avant sa publication prévue avant la mi-juillet sur le site dédié à la concertation www.reamenagement-nantes-atlantique.fr
Il sera diffusé sur www.villeaeroport.fr et par mail à l'ensemble de nos adhérents et des acteurs du dossier que nous avons rencontré.



II)

- * Suites de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 de l'aéroport Paris-CDG
- * Bilan des garants CNDP
- * Action contentieuse
- * Référendum d'Initiative Partagée (RIP) sur la privatisation d'ADP

Le bilan des garants (CNDP) 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.

A 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.

Enfin, 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.

Le bilan du maître d'ouvrage sur lequel Ville et Aéroport réagira est attendu d'ici le 12 août 2019 au plus tard.

Informations recueillies lors de la dernière CCE Paris-CDG du 2 juillet 2019

Lors de la CCE Paris CDG à laquelle Ville et Aéroport a participé, plusieurs informations ont été données par le représentant du maître d'ouvrage, M. François Charritat, directeur des relations territoriales Nord, et M. Denis Dobo-Schoenberg, sous-préfet de sarcelles, qui présidait la réunion.

ADP organisera **deux séminaires de travail** :

➔ Séminaire de travail projet de T4 avec les associations le jeudi 19 septembre 2019

➔ Séminaire de travail projet de T4 avec les élus le jeudi 14 novembre 2019

Du côté de l'État, le préfet de région Île-de-France (M.Cadot) travaille à la mise en place d'un **comité de coordination** associant l'ensemble des acteurs. Il sera notamment chargé d'élaborer des réponses portant sur les différents volets du projet.

Rappel du calendrier du projet de T4 et de l'action de Ville et Aéroport

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

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

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

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 ne seront pas prises en compte dans les rapports issus de la concertation préalable.

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

Referendum d'Initiative Partagée (RIP) sur la privatisation d'ADP

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

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

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

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

Le compteur affiche 492 000 soutiens et dépasse la barre des 10% du corps électoral

En l'absence de compteur sur le site du référendum d'initiative partagée (RIP), CheckNews publie quotidiennement une estimation du nombre de soutiens à la proposition de loi visant à affirmer le caractère de service public des aéroports de Paris.

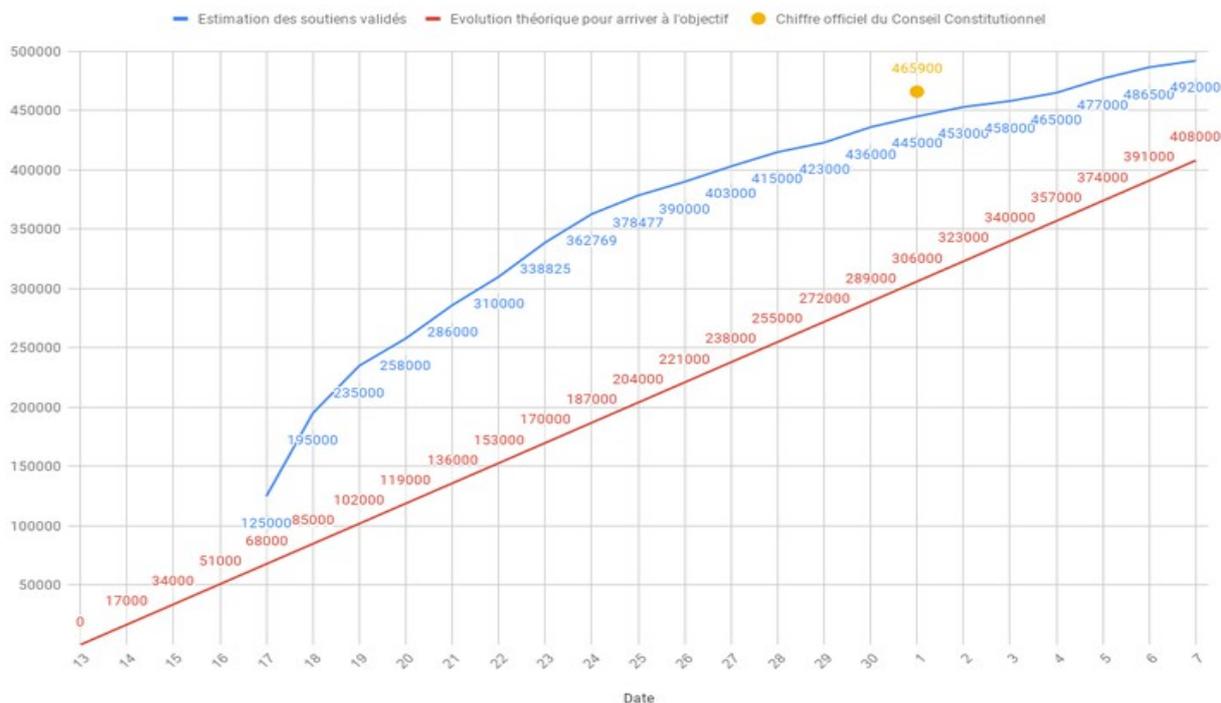
Ce dimanche 7 juillet, le compteur atteignait environ 492 000 soutiens validés, soit 10,43% des 4,7 millions de signatures nécessaires pour qu'un référendum soit organisé. Après une forte croissance avant-hier (+12 000), suivie d'un faible ralentissement hier (+9 000), le compteur se tasse et connaît une de ses plus faibles progressions avec seulement 5 500 signatures en 24 heures.

Un niveau largement en dessous des 17 000 soutiens quotidiens correspondant à l'augmentation moyenne nécessaire sur les neuf mois de la consultation pour atteindre l'objectif d'environ 4,7 millions de soutiens, soit 10% du corps électoral. Mais le grand nombre de soutiens validés dans les premiers jours permet pour l'instant à la courbe des soutiens d'être toujours en avance par rapport à cet objectif théorique (courbe rouge sur le graphique).

Chiffre du conseil constitutionnel

De son côté, le Conseil constitutionnel [communique le chiffre officiel de soutiens validés](#) sur le site du référendum d'initiative partagée, mais seulement une fois par mois. Au total, 480 300 soutiens avaient été enregistrés au 1er juillet 2019, dont 465 900 ont été validés. Soit 20 000 de plus que les différents compteurs existant, à cette date, sans que l'on puisse expliquer pourquoi. Ni les soutiens en mairie (déjà intégrés au site, selon le Conseil constitutionnel), ni les noms qui comportent des accents sur les deux premières lettres (environ 5 000 noms qui n'apparaissent pas dans les listes alphabétiques) ne permettent d'expliquer un tel écart. Le ministère de l'Intérieur, qui [a désactivé](#)

Soutiens au RIP concernant la privatisation d'ADP



une page du site pour empêcher les tiers de compter facilement le nombre de soutiens, a de son côté indiqué n'avoir «*aucun autre élément à fournir*».

En raison de ce flou sur les chiffres, et pour continuer à observer l'évolution du nombre de signatures et sa tendance à la hausse ou à la baisse, nous avons choisi de continuer à compter le nombre de signatures librement consultables sur le site du ministère de l'Intérieur, tout en indiquant le chiffre officiel donné de façon mensuel par le Conseil constitutionnel.

Quoi qu'il en soit, nos différents décomptes ne portent **que sur les soutiens validés et publiés dans les listes consultables sur le site du RIP**. Certaines personnes qui ont signé très récemment n'y figurent donc pas. Le Conseil constitutionnel a en effet expliqué qu'il y avait un délai de validation pouvant aller jusqu'à cinq jours à partir du moment où un citoyen apportait son soutien sur le site. À noter, de ce fait, que la courbe des soutiens officiels, en raison du temps de validation des signatures (variable, et pouvant donc aller jusqu'à cinq jours), ne traduit pas exactement la mobilisation citoyenne.

Mobilisation du réseau Ville et Aéroport pour soutenir le RIP sur la privatisation d'ADP

Le réseau Ville et Aéroport a été sensibilisé sur la nécessité de soutenir l'initiative du RIP sur la privatisation d'ADP. Une campagne visant à recueillir le plus grand nombre de signatures sera menée à la rentrée.

Un programme d'activités contraint par le contexte de pré-campagne des élections municipales (dernier trimestre 2019)

Deux réunions du conseil d'administration sont fixées

- ➔ Mardi 1^{er} octobre 2019, 14h-16h, Assemblée Nationale
- ➔ Mardi 10 décembre 2019, 14h-16h, Siège de Villes de France

- **Demande d'audience auprès de Mme Élisabeth Borne**, Ministre chargée des Transports
 - ➔ Au lendemain de la clôture des Assises nationales du transport aérien, une demande d'audience a été adressée à la Ministre des Transports. Ville et Aéroport souhaite pouvoir aborder avec elle les sujets suivants : mesures législatives et réglementaires découlant des Assises ; projet de T4 Paris CDG ; mise en œuvre de la feuille de route issue des rencontres d'Orly ; réaménagement de Nantes-Atlantique.
Bertrand Jehanno, conseiller spécial « Transport aérien », indique que cette audience sera programmée à la rentrée
- **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
- **Campagne de sensibilisation RIP sur la privatisation d'ADP au sein du réseau Ville et Aéroport**
- **Participation de Ville et Aéroport sur le projet de T4** : comité de coordination à l'initiative du Préfet de Région, séminaire de travail à l'initiative d'ADP, action contentieuse à élaborer, nouvelle pétition à diffuser, correspondance avec le gouvernement, etc.
- **Participation de Ville et Aéroport sur le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique** : contact avec les acteurs du dossier, correspondance avec le gouvernement et le sous-préfet Mandard d'ici le choix du scénario retenu fin octobre 2019
- **Réflexion sur les solutions alternatives à l'hyper-concentration du trafic aérien en Île-de-France et au désenclavement des régions**
- **Communication Ville et Aéroport** : diffusion newsletter, campagne d'adhésion 2019/2020, administration du site Internet, etc.

IV)

Questions diverses

- * **Mission d'information sénatoriale**
- * **« Transports aériens et aménagement des territoires »**
- * **Rapport d'activités 2018 de l'ACNUSA**

Mission d'information sénatoriale « Transports aériens et aménagement des territoires »

La mission d'information a tenu sa réunion consultative le 14 mai 2019. Elle devrait mener ses travaux jusqu'à la fin du mois de juillet et en restituer les conclusions en septembre prochain. Elle est présidée par M. Vincent Capo-Canellas, Sénateur de Seine-Saint-Denis.

Elle a pour ambition d'étudier le rôle du transport aérien dans le désenclavement des territoires qui ne sont pas desservis efficacement par le train ou la route.

Elle s'adresse notamment aux régions qui constituent un acteur incontournable dans l'aménagement des territoires. Elles sont en effet, depuis la loi n°2015-991 du 7 août 2015 *portant nouvelle organisation territoriale de la République*, les cheffes de file de l'aménagement du territoire et du développement économique. Cette qualité leur donne la possibilité de développer des stratégies aéroportuaires et de transport aérien.

Ville et Aéroport suivra de près les travaux de cette mission et transmettra à son président l'ensemble de sa réflexion sur le sujet et la nécessité de procéder au rééquilibrage de notre système aéroportuaire national (Paris-Province), d'avoir un État régulateur et stratège qui fixe ses orientations dans le cadre d'un schéma aéroportuaire national dont la traduction à l'échelle des aéroports acusés serait le contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) signé par l'ensemble des parties prenantes.

Ce schéma aéroportuaire national doit poser les grandes orientations à moyen et long terme (30 ans et plus) de l'État en matière de politique aéroportuaire, notamment en termes d'offre équilibrée (décentralisée) ne nécessitant pas le passage par le système francilien lorsque celui-ci peut être évité. Cela permettrait de rééquilibrer notre système aéroportuaire national. Dans ce cadre il faut par exemple mettre en balance la capacité opérationnelle de l'aéroport et sa capacité environnementale. A l'avenir il y aura plus d'avions et plus de mouvements. Les hausses de cadence de production sont déjà prévues chez Airbus et Boeing (plus de 1000 avions chacun), le taux d'emport moyen va atteindre un seuil. Il faut donc traiter ensemble la régulation économique et la régulation environnementale dans le cas d'aéroports qui sont ou seront privatisés. Les progrès technologiques ne permettront pas d'éviter à l'horizon 2035-2040 le mur de la capacité.

Rapport d'activités 2018 de l'ACNUSA

Les membres du collège sont allés à la rencontre de toutes les parties prenantes du secteur aéroportuaire pour échanger et travailler sur les sujets d'environnement et de santé sur lesquels l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a compétence. La croissance de l'industrie aéronautique et du tourisme se traduit par une forte augmentation des passagers du transport aérien et des activités aéroportuaires. La concertation est nécessaire pour rétablir la confiance entre des parties aux intérêts trop souvent présentés comme contradictoires, et dégager des axes de progrès profitables à tous.

Rappel des événements marquants de l'année 2018 et début 2019

L'année 2018 a été celle du retrait du projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et de l'ouverture de la concertation sur les compensations relatives au développement de l'aéroport de Nantes – Atlantique.

Elle a donné lieu aux Assises nationales du transport aérien, à la définition d'une nouvelle stratégie nationale pour le transport aérien à horizon 2025 et à la préparation de la loi d'orientation des mobilités.

L'année 2019 a permis une concertation préalable au projet de création d'un nouveau terminal à l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle. Elle est pour l'Autorité de contrôle, créée par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999, l'occasion de célébrer ses vingt ans.

Dans son rapport, le collège dresse le bilan des recommandations formulées depuis 2010, date à laquelle l'Autorité a vu ses compétences élargies à l'ensemble des nuisances environnementales sur et autour des aéroports.

Synthèse des actions engagées par l'Autorité en 2018

Les actions engagées en 2018 pour conforter l'action de l'ACNUSA concernent la modernisation de ses systèmes d'information et l'adossement de son fonctionnement aux services supports du ministère de la Transition écologique et solidaire, conformément à l'article 21 de la loi n° 2017-55 du 20 janvier 2017. L'Autorité de contrôle entend mener son action en toute transparence vis-à-vis des services de l'État et des collectivités territoriales, de ses partenaires et de toutes les parties prenantes au secteur.

5 axes de progrès à travailler en 2019/2020

Les enseignements tirés par le collège en 2018 permettent de tracer cinq axes de progrès sur lesquels il entend œuvrer au cours des prochains mois. Le premier axe concerne les vols opérés en période nocturne. Il apparaît urgent de mettre en œuvre un cadre renforcé, protecteur pour l'environnement et la santé des riverains. Le deuxième axe concerne les mesures de compensation des nuisances sonores. Il s'agit d'assurer une meilleure solidarité territoriale en mobilisant les différents dispositifs existants. Le troisième axe concerne la considération et les valeurs à donner aux externalités environnementales et sanitaires. L'obtention d'un consensus permettrait de créer les conditions d'un meilleur dialogue. Le quatrième axe concerne la lutte contre la pollution atmosphérique. Le collège appelle à ce que les textes juridiques existants soient consolidés. Enfin, le dernier axe de progrès identifié concerne l'efficacité des restrictions environnementales. Elles doivent être confortées dans le cadre d'un véritable contrat social avec les riverains.
