



# VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

## Extrait du registre des délibérations du conseil municipal

Séance du 28 mars 2019

N° 14

### Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

Membres composant le Conseil Municipal .....	49	<i>Télétransmission Préfecture</i>
Membres en exercice .....	49	Nomenclature : 9.1
Membres présents .....	37	Numéro : 094-219400686-20190328- lmc128530-DE-1-1
Membres excusés et représentés .....	10	Date réception : 3 avril 2019
Membres absents non représentés .....	2	
Pour .....	44	
Contre .....	0	
Abstention .....	1	
Ne prennent pas part au vote .....	2	

Le 28 mars 2019 à 19h00, les membres du Conseil Municipal se sont réunis publiquement sous la présidence de Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire, au nombre de 37, au lieu habituel de leurs séances. Ils avaient été convoqués le 22 mars 2019.

Il a été procédé à l'élection d'un secrétaire de séance pris au sein du Conseil pour la présente séance, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions et les a acceptées.

#### Étaient présents:

M. Sylvain BERRIOS Maire  
Mme Nicole CERCLEY, Mme Laurence COULON, M. Julien KOCHER, M. André KASPI, Mme Carole DRAI, Mme Dominique SOULIS, M. Pierre-Michel DELECROIX, M. Germain ROESCH, M. Cédric LAUNAY, Mme Yasmine CAMARA, Mme Jacqueline VISCARDI, Mme Hélène LERAITRE, M. Henri PETTENI, M. Philippe CIPRIANO, Maire-Adjoints  
M. Jean-Marc BRETON, Mme Valérie FIASTRE, M. Jean-Philippe COMBE, Mme Sabine CHABOT, M. Laurent DUBOIS, M. Pierre GUILLARD, Mme Jocelyne JAHANDIER, Mme Nadia LECUYER, M. Claude BAHIER, Mme Marie-Thérèse DEPICKERE, M. Pierre-André FIEVET, Mme Pascale LUCIANI-BOYER, M. Bernard VERNEAU, M. René GAILLARD, Mme Sylvie LAGARDE, M. Thierry COUSIN, Mme Marie-Pierre GERARD, M. Jean-Richard TESSIER, Mme Elisabeth BOUFFARD-SAVARY, M. Denis LAURENT, Mme Catherine THEVES, M. Roméo DE AMORIM, Conseillers Municipaux.

#### Étaient absents excusés et représentés:

Mme Agnès CARPENTIER qui a donné pouvoir à M. Philippe CIPRIANO, Mme Geneviève GAUTRAND qui a donné pouvoir à M. André KASPI, M. Adrien CAILLEREZ qui a donné pouvoir à Mme Nicole CERCLEY, Mme Rosa JURADO qui a donné pouvoir à M. Sylvain BERRIOS, Mme Agathe BONAMOUR DU TARTRE qui a donné pouvoir à M. Pierre GUILLARD, M. Marc COHEN qui a donné pouvoir à Mme Nadia LECUYER, Mme Patricia RIBEIRO qui a donné pouvoir à M. Thierry COUSIN, Mme Valérie CHAZETTE qui a donné pouvoir à M. René GAILLARD, M. Nicolas CLODONG qui a donné pouvoir à M. Jean-Richard TESSIER, Mme Marie-Laure DE FONTAINE VIVE CURTAZ qui a donné pouvoir à Mme Marie-Pierre GERARD.

Les pouvoirs ont été délivrés aux membres du conseil municipal présents, conformément à l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, pour leur permettre de voter au nom des conseillers municipaux empêchés. Les mandats ont été remis par le porteur à Monsieur le Président.

#### Étaient absents non représentés :

M. Jacques LEROY, M. Yannick BRUNET.

**N° 14**

**OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"**

**Le Conseil Municipal,**

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**VU** le Code de l'Environnement ;

**VU** ses précédentes délibérations (notamment du 24-06-2004, 16-02-2012, 23-03 2017, etc) s'opposant à la hausse du trafic aérien en zone urbaine dense de la métropole francilienne, dénonçant l'augmentation des nuisances sonores et la dégradation de la qualité de l'air, demandant à l'État de mettre en œuvre la Directive européenne de 2002 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement et de transférer des activités aéroportuaires vers un autre aéroport en zone moins urbanisée ;

**VU** sa délibération (du 28-06-2018) émettant un avis *défavorable* sur la demande d'autorisation environnementale présentée par Aéroports de Paris pour le rejet des eaux pluviales de l'aéroport « Paris - Charles de Gaulle » et ses travaux de développement à court terme, ainsi que sa délibération (du 06-02-2019) rappelant cet avis lors de la présentation du rapport de la commission d'enquête et de l'arrêté inter-préfectoral d'autorisation ;

**VU** le courrier (en date du 04-02-2019) du Président-directeur général du Groupe ADP (Aéroports de Paris) sur le projet de Terminal 4 de l'aéroport « Paris – Charles de Gaulle » ;

#### **LE CONTEXTE DE LA SAISINE**

**Le Groupe ADP (Aéroports de Paris) a informé le Maire de Saint-Maur-des-Fossés qu'une concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle aurait lieu du 12 février au 12 mai 2019.** Le courrier (reçu le 08-02-2019) était accompagné du dossier de concertation et de sa synthèse, pour mise à disposition du public.

En l'occurrence, **la ville de Saint-Maur fait partie des 480 communes du périmètre de concertation** (car elle est concernée par les usages de la rivière Marne et, à ce titre, était incluse en 2018 dans le périmètre d'enquête défini pour l'autorisation de rejet des eaux pluviales de l'aéroport).

**Compte tenu,**

- de cette intégration officielle de la commune dans le champ de la concertation,
- des enjeux environnementaux et de santé publique pour les Saint-Mauriens, qui peuvent être survolés (à altitude et fréquence variables) par des avions en provenance ou à destination, notamment, des aéroports franciliens (Orly, Le Bourget, Charles-de-Gaulle et divers aérodromes environnants),
- de la hausse prévisionnelle du trafic aérien qui porterait le nombre de passagers sur l'aéroport Charles-de-Gaulle de 69,5 millions en 2017 à 91 millions en 2037 (*sans* le Terminal 4), voire 107 à 126 millions d'ici 2037 (*avec* le Terminal 4 voulu par le Groupe ADP),

**le Conseil municipal se saisit pour avis.**

#### **GLOSSAIRE**

Pour une meilleure compréhension du sujet, divers sigles, acronymes, mots et expressions sont expliqués en ANNEXE ci-jointe p.1.

Sauf mention spéciale, les citations utilisées dans la présente délibération sont extraites du « Dossier de Concertation » mis à disposition du public ; elles sont donc référencées « DC »

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

avec le n° de page. Le porteur du projet et organisateur de la concertation sera dénommé ADP. L'aéroport de « Paris – Charles de Gaulle » sera dénommé CDG.

#### LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

Le détail figure en ANNEXE ci-jointe p.3.

**Le dossier est consultable dans chaque mairie du périmètre de concertation et sur un site internet dédié.** A ce stade du projet, ce n'est pas une « enquête publique » mais une « concertation préalable » volontaire. Elle est régie par le Code de l'Environnement. **Quatre « garants » désignés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)** sont chargés de veiller à son bon déroulement. Il est possible de contribuer par voie électronique et de participer aux réunions et ateliers organisés par ADP. Le dossier comporte 150 pages (avec plusieurs documents-ressources accessibles sur le site web dédié).

[La Commune](#), dès le 12-02-2019, a annoncé cette concertation sur le site internet de la ville, apposé une affiche dans le hall de l'hôtel de ville et mis le dossier à disposition du public en mairie (Pôle Urbanisme Aménagement – 4<sup>e</sup> étage).

#### Poursuite de la procédure

La concertation préalable s'achève le 12 mai 2019. A l'issue, et dans un délai d'un mois, un bilan sera établi par les garants et rendu public. Puis, le Groupe ADP prendra (en juin-juillet 2019) une décision motivée indiquant la façon dont il a tenu compte de cette concertation, sa volonté de poursuivre ou non le projet, et les modalités d'information et de participation du public jusqu'à sa réalisation. En cas de mise en œuvre, et en raison de la nature des aménagements, ADP devra solliciter une autorisation environnementale qui nécessitera une enquête publique préalable (au 2<sup>nd</sup> semestre 2020).

#### LE PROJET

ADP déclare que « *Le nombre de passagers dans le monde devrait atteindre 7 milliards en 2030, contre 3,7 milliards en 2016 et 4,1 milliards [en] 2017* ». [DC p39]

[Un tableau sur l'évolution du trafic aérien depuis 1945 figure en ANNEXE ci-jointe p.5]

**Pour mémoire, les missions d'ADP :** L'Etat a créé « Aéroport de Paris » en 1945. Sa mission était de « *concevoir, aménager et exploiter l'ensemble des aérodromes ouverts à la navigation civile dans un rayon de 50 km autour de la capitale* » [DC p.134]. L'établissement public est devenu en 2005 une société anonyme sous le nom de « Aéroports de Paris SA ».

A ce jour, l'État français est actionnaire majoritaire\* (50,6%) ; ADP « *dispose d'un droit exclusif pour l'aménagement, l'exploitation et le développement de ses aérodromes, et ce sans limitation de durée.* » Le Groupe ADP exploite aujourd'hui les trois principaux aéroports d'Île-de-France (CDG, Orly, Le Bourget), l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, dix plates-formes d'aviation générale en région parisienne et son activité s'étend sur un réseau de 26 aéroports à travers le monde. [DC p.136] [\* Le projet de loi PACTE sera évoqué ci-après au § Gouvernance.]

**L'aéroport de « Paris – Charles de Gaulle »** Il a été inauguré en 1974 et s'étend sur huit communes : « *Mitry-Mory, Compans, Tremblay-en-France, Roissy-en-France, Louvres, Epiais-lès-Louvres, Mauregard et le Mesnil-Amelot* ». [DC p.141] Il comporte quatre pistes spécialisées (deux pour le décollage et deux pour l'atterrissage), plusieurs terminaux disséminés sur la plateforme, quatre tours de contrôle, et accueille des petits, moyens et gros porteurs, des passagers (200 000/jr) et du fret.

Le Groupe ADP met en avant son action d'intérêt public (national et local) [DC p.3] : « *Près de 70 millions de voyageurs y ont été accueillis en 2017 ; 21 milliards d'euros sont générés par la plate-forme soit 1,2 % du PIB national. 90 000 emplois sont directement liés à l'activité de*

## N° 14

### **OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"**

*Paris-Charles de Gaulle.* » ADP ajoute [DC p.42] que le nombre d'emplois « *soutenus* » par l'aéroport CDG en Ile-de-France est de « *331 970* ». Le fret représente 2,2 millions de tonnes transportées en 2017 [DC p.89]. L'aéroport CDG participe à la connectivité des territoires, à l'attractivité de la Région capitale et à la compétitivité du tissu économique.

**Les raisons du projet synthétisées par ADP :** répondre à la hausse du trafic aérien dans un contexte de concurrence internationale accrue, contribuer au développement économique local, améliorer l'offre de services et « l'expérience » de l'ensemble des usagers.

ADP explique [DC p.12] qu'« *un doublement du trafic aérien mondial est prévu dans les 15 prochaines années* » et que « *les pistes actuelles de l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle sont suffisantes pour assurer son développement. En revanche, les capacités d'accueil des passagers seront saturées dans les prochaines années.* » Cette saturation concerne à la fois ses installations intérieures et les accès aux terminaux (par les réseaux routiers et les transports en commun).

ADP déclare que « *pour continuer à capter une part de la croissance du trafic aérien mondial et accueillir dans les meilleures conditions les passagers du monde entier, [...il] se doit d'anticiper et de préparer le futur en construisant un nouveau terminal et en développant la plateforme aéroportuaire* ».

« *Les capacités supplémentaires à l'embarquement et au débarquement seront, à terme, de l'ordre de 35 à 40 millions de passagers par an.* » [DC p.12]

« *Dans sa phase d'exploitation, le Terminal 4 pourrait représenter un potentiel allant jusqu'à 50 000 nouveaux emplois directs et 225 000 nouveaux emplois soutenus.* » [DC p. 12]

De manière générale (et en préambule à l'analyse des impacts du projet), la Commune constate que la *compétitivité* est au cœur de la démarche d'ADP. Il est principalement question de *capter la croissance du trafic* dans un secteur en *compétition* permanente au niveau européen et international, *accompagner le développement des compagnies aériennes* accueillies à CDG, faire de ses nouvelles infrastructures *des réservoirs de capacité pour le trafic de demain*, accueillir toujours mieux les *passagers*, les *usagers*, etc. Par nature, le porteur du projet (la SA-ADP) obéit à des impératifs financiers prioritaires. Comme l'indique son contrat de régulation économique (CRE 2016-2020 conclu avec l'Etat), ADP est « *une entreprise à la conquête du trafic* ». Même si ADP met en avant les importantes retombées socio-économiques de ses activités et prend des mesures environnementales, la Commune estime que la prise en considération du *riverain* de la zone urbaine dense en métropole francilienne n'est pas au cœur de ses priorités. De plus, ADP raisonne dans son périmètre d'intervention (les aéroports qu'il gère) alors que la réflexion sur la prise en charge (ou non) du futur trafic aérien devrait être envisagée à l'échelle nationale, pour apprécier le développement (sinon « durable » du moins *acceptable*) de ce secteur d'activité sur tout le territoire. L'État aurait pu, par exemple, y consacrer une consultation nationale du même type que celle qu'il organise en ce moment sur les enjeux de l'eau.

#### **Emplacement du projet :**

[Voir plans détaillés en ANNEXE ci-jointe p.6]

Le projet sera réalisé dans le périmètre actuel de l'aéroport, sur une zone de 167 hectares.

Le site est actuellement traversé par la voie TGV Paris-Lille et occupé par le Terminal 3 (destiné aux vols charters), par plusieurs aires avions, et par diverses installations à reloger d'ici 2028 : « centrale thermique, frigorifique et électrique ; parking ; garage-atelier et maintenance du CDGVal ; gare de bus longue distance ; bâtiment administratif Air France ; héliportation. » « Le reste de l'emprise du projet (environ 54% de la surface) est occupé par des milieux ouverts semi-naturels ». [DC p.13-16-92-115]

## N° 14

### **OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"**

Des « développements connexes » (de type hôtels, bureaux, services, locaux d'activité support,...) pourront pour partie être réalisés en dehors des emprises de l'aéroport sur des terrains déjà ouverts à l'urbanisation ou des zones d'aménagement en projet. [DC p.116]

[La Commune](#) rappelle que la protection des populations (contre le risque inondation) et la protection de la faune et de la flore (contre la destruction de leurs habitats) nécessite une maîtrise de l'occupation des sols et le maintien de corridors écologiques.

[La Commune](#) regrette l'imperméabilisation en progression constante de l'aéroport et demande quel sera le % final d'imperméabilisation liée au projet (dans les 167 hectares du site dédié et dans le reste de la plateforme et les territoires périphériques).

**Contenu du projet :** pas de création ou d'extension de piste mais des infrastructures nouvelles, un Terminal 4 connecté et intégré, une architecture bioclimatique.

Pour maintenir l'attractivité et la compétitivité du site de « Paris – Charles de Gaulle », le projet comprend, notamment, la réalisation de bâtiments aéroportuaires (Terminal 4, tri-bagages, jetées d'embarquement), espaces publics adjacents, liaisons parkings, liaisons passagers et bagages entre terminaux, voies de circulation et contournement avions, aires de dégivrage, réseaux (alimentation et évacuation) nécessaires aux postes avions, dessertes routières internes, interfaces avec les transports en commun existants ou à venir. Le projet nécessitera également la couverture de la tranchée TGV, le déplacement de la centrale thermique, frigorifique et électrique existante, le forage d'une géothermie profonde.

[Voir détails en ANNEXE ci-jointe p.7]

[La Commune](#) observe avec satisfaction qu'il n'y aura pas de création d'une nouvelle piste. Sur le site internet dédié à la concertation, ADP a précisé (en réponse à un internaute) que « la saturation du foncier à Paris – Charles de Gaulle rend impossible la création de nouvelles pistes ». [La Commune](#) constate que des infrastructures lourdes vont être déplacées ou réalisées et demande si, à terme, elles seront toutes situées dans l'emprise des 167 hectares du projet et que deviendra le Terminal 3.

#### **Schéma des futures installations**

*ADP déclare que « À ce stade de l'élaboration du projet, la configuration du ou des bâtiments et des voies de circulation avion n'est pas arrêtée. Les échanges techniques visant à déterminer les meilleures orientations sont en cours, avec les services de l'Etat (...) et les compagnies aériennes. Compte tenu de cet état d'avancement, il n'est pas possible de présenter de schéma fin du projet. »* [DC p.92]

#### **Exploitation**

*ADP « dispose de la pleine propriété de tous ses actifs (terrains et bâtiments), néanmoins la loi encadre l'usage des terrains. »* [DC p.134]

*ADP sera donc le « futur propriétaire/exploitant du Terminal 4 »* [DC p.139].

#### **Calendrier des travaux**

Le chantier devrait démarrer au 1<sup>er</sup> semestre 2021. Il se déroulera en plusieurs phases. « L'enchaînement des différentes étapes permettra de construire au fur et à mesure des besoins. » Les premières installations seraient mises en service à partir de l'été 2024. Les suivantes s'échelonnent entre 2028 et 2037. [cf détails DC p.98-99]

[La Commune](#) demande si, pendant les travaux, le projet peut avoir un impact sur l'usage des pistes existantes et une incidence sur les trajectoires de survol. Comment seront gérés les vols qui utilisent actuellement le Terminal 3 ?

[La Commune](#) constate que plusieurs échéances semblent liées à l'accueil des Jeux olympiques et paralympiques en 2024 à Paris. Cet enjeu aurait pu faire l'objet d'une présentation distincte dans le dossier de concertation. Il semble également que le calendrier des travaux du Terminal 4 doive être mis en parallèle avec le calendrier des travaux de réalisation ou d'amélioration des transports en commun et des voies routières de desserte du

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

site. Une vision de l'articulation d'ensemble serait souhaitable afin de s'assurer que les nouveaux passagers et salariés n'arriveront pas *avant* que les moyens de les acheminer n'aient été adaptés ou mis en œuvre et achevés.

#### Coût estimatif du projet

« *Entièrement pris en charge par le Groupe ADP* », le coût est « *estimé entre 7 et 9 milliards d'euros* ». Le portage financier sera prévu, pour partie, dans le cadre des prochains contrats de régulation économique. [DC p.98]

La Commune demande pourquoi l'écart de coût prévisionnel est de 2 milliards ? Même au stade de la concertation, cet écart semble très élevé. La Commune demande également une meilleure explication du financement des travaux entre ce qui sera porté par ADP au titre de son « *périmètre régulé* » (qui comprend ses activités de service public aéroportuaire) et ce qui relève de son « *périmètre non régulé* ». La Commune souhaite savoir si d'éventuelles contributions financières d'ADP aux réseaux publics externes (Francilienne Est, RER B, CDG Express,...) sont comptabilisées dans ce coût du projet ou relèvent d'un autre plan de financement et pour quel montant.

#### ÉVOLUTION PRÉVISIONNELLE d'ici 2037 : passagers, mouvements, emport

##### Évolution du nombre de passagers :

[Le tableau ci-dessous a été réalisé à partir des données du dossier de concertation et de documents financiers présentés (et mis en ligne) par Aéroports de Paris lors de ses bilans annuels.]

Aéroport	2008 <sup>a</sup> Total passagers en millions	2017 <sup>b</sup> Total passagers en millions	2018 <sup>c</sup> Total passagers en millions	2037 <sup>d</sup> Total passagers (sans le T4) en millions	2037 <sup>e</sup> Total passagers (avec le T4) en millions	d'ici 2037 <sup>f</sup> Estimation passagers supplémentaires en millions
Charles de Gaulle	60,9	69,5	72,2	91	107 à 126	35 à 40
Orly	26,2	32,0	33,1			
	87,1	101,5	105,3			

Sources : <sup>a</sup> Aéroports de Paris - Document de référence 2008 p.27

<sup>b</sup> Dossier de concertation p.40 pour CDG / Aéroports de Paris – Rapport de gestion 2017 p.3 pour Orly

<sup>c</sup> Aéroports de Paris - Résultats annuels 2018 – Présentation dia. 14

<sup>d</sup> Dossier de concertation p.122 / <sup>e</sup> Dossier de concertation p.39 / <sup>f</sup> Dossier de concertation p.12,84,96

ADP déclare [DC p.122] que *la fréquentation annuelle de l'aéroport CDG en 2037 devrait*

- *atteindre 91 millions de passagers sans les nouvelles infrastructures proposées,*
- *être comprise entre 107 et 126 millions de passagers avec le nouveau terminal.*

La Commune constate qu'une fréquentation potentielle de **126 millions** de passagers en 2037 représenterait une hausse de **56,5 millions** par rapport à 2017 alors que le dossier annonce à plusieurs reprises une hausse des capacités de l'ordre de **35 à 40 millions** de passagers grâce à la réalisation du Terminal 4 [DC p.12].

La Commune s'interroge sur le nombre exact de passagers supplémentaires résultant du projet. **A ce stade et sur la base des chiffres présentés, la Commune déduit qu'ADP pourrait accueillir en 2037 (sans Terminal 4) 21,5 millions de passagers supplémentaires (par rapport à 2017) et qu'en créant le Terminal 4, ADP se constitue un « réservoir de capacité » lui permettant d'en accueillir entre 16 et 35 millions de plus, soit une hausse totale de l'ordre de 37,5 à 56,5 millions de passagers.** Une clarification s'impose pour une meilleure compréhension des enjeux et des nécessités réelles de la plateforme.

##### Evolution de l'emport moyen sur « Paris - Charles de Gaulle » :

[Le tableau ci-dessous a été réalisé à partir des données du dossier de concertation p. 39-40]

**N° 14**

**OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"**

Type d'avions	Emport moyen 2018	Emport moyen estimé 2037
moyens porteurs	124	135 à 170
gros porteurs	205	215 à 270

Aéroport Paris - Charles de Gaulle / Nombre moyen de passagers par mouvement

La Commune demande quel est le % des gros porteurs, moyens porteurs, petits porteurs.

**Evolution du nombre de mouvements d'avion sur « Paris – Charles de Gaulle » :**

Un mouvement d'avion est un atterrissage ou un décollage (donc un vol arrivée ou un vol départ).

[Le tableau ci-dessous a été réalisé à partir des données du dossier de concertation p. 39-40]

Mouvements 2017	Estimation 2025 "basse"		Estimation 2037 "basse"	
475 654 arrondi par ADP à 476 000	mouvements supplémentaires	total des mouvements	mouvements supplémentaires	total des mouvements
476 000	46 000	522 000	144 000	620 000

Mouvements 2017	Estimation 2025 "haute"		Estimation 2037 "haute"	
475 654 arrondi par ADP à 476 000	mouvements supplémentaires	total des mouvements	mouvements supplémentaires	total des mouvements
476 000	56 000	532 000	184 000	660 000

La Commune constate que l'aéroport Paris - Charles de Gaulle

- a généré en moyenne **1 304 vols par jour en 2017**
- pourrait générer en moyenne « haute » **1 457 vols par jour en 2025**
- pourrait atteindre en moyenne « haute » **1 808 vols par jour en 2037**
- pourrait passer **de 476 000 vols en 2017 à 660 000 vols par an en 2037**

Le nombre de vols *supplémentaires* en 2037 est estimé à 500 par jour en hypothèse haute. C'est donc cette perspective qui constitue l'enjeu majeur de la concertation préalable. La vraie question est de savoir si les riverains directs et populations survolées sont disposés à accepter plus de **1 800 vols par jour** sur cette seule plateforme aéroportuaire francilienne (sachant que les trafics d'Orly et du Bourget impactent une partie des mêmes territoires). ADP répète que le projet ne comporte pas de création ou extension de piste et que l'augmentation du nombre de passagers résultera pour beaucoup de l'augmentation du taux d'emport. Or, il apparaît que les mouvements d'avion vont augmenter de façon significative (**+38,6% d'ici 2037**). Les millions de passagers supplémentaires proviendront bien, aussi, des milliers d'avions supplémentaires qui desserviront Paris – Charles de Gaulle.

A ce sujet, la Commune demande si le nombre maximum de vols qui a été présenté ci-dessus (660 000) correspond bien au maximum de passagers sur CDG avec le Terminal 4 (c'est-à-dire 126 millions). Et quel serait le nombre de vols pour un total de passagers de 91 millions (c'est-à-dire *sans* le Terminal 4) ?

**Répartition des vols « jour / soir / nuit » et impact sonore**

Jour	Soir	Nuit			
6h - 18h	18h - 22h	22h - 6h			
		<table border="1"> <tr> <td><b>cœur de nuit</b></td> </tr> <tr> <td>0h-5h pour départs</td> </tr> <tr> <td>0h30-5h30 pour arrivées</td> </tr> </table>	<b>cœur de nuit</b>	0h-5h pour départs	0h30-5h30 pour arrivées
<b>cœur de nuit</b>					
0h-5h pour départs					
0h30-5h30 pour arrivées					

[Le tableau ci-dessus a été réalisé à partir des données sur le calcul des unités de mesure de bruit et niveaux de bruit dans le dossier de concertation p.102 et 103]

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

Dans ses simulations acoustiques pour 2037, ADP a pris comme hypothèse une **programmation identique des vols actuels** mais sans indiquer la répartition de ces vols actuels entre le jour, le soir (18h-22h) et la nuit (22h-06h).

La Commune demande à connaître la répartition des 476 000 mouvements de l'année 2017 ainsi que le nombre de mouvements et leur répartition sur 2018.

ADP déclare [DC p.102] que, pour le calcul du futur IGMP (indicateur global mesuré pondéré du niveau de bruit), **la programmation des nouveaux vols est estimée à 85% le jour, 10% le soir, 5% la nuit.**

La Commune en déduit qu'en 2037, sur 184 000 mouvements supplémentaires par an (estimation haute), 18 400 auront lieu le soir (**soit 50 de + par soir**) et 9 200 la nuit (**soit 25 de + par nuit**). C'est donc cette perspective qui constitue l'autre enjeu majeur de cette concertation préalable et doit pouvoir être comparée à l'état existant. Il faudrait également préciser combien de ces mouvements auront lieu en « cœur de nuit ».

ADP rappelle [DC p.103] qu'en matière de mesure du bruit, il existe des pondérations : +5dB en soirée (18h-22h) et +10dB en nuit (22h-06h). « **Cela signifie qu'un survol d'avion en soirée vaut 3,16 survols de jour et un survol d'avion de nuit vaut dix survols de jour.** »

La Commune rappelle que l'aéroport d'Orly est soumis (depuis 1968) à un couvre-feu (de 23h30 à 6h) et (depuis 1994) à un plafonnement du nombre de créneaux (250 000 par an). L'aéroport CDG n'a pas de plafonnement annuel (ni de passagers, ni de mouvements) et pas de couvre-feu mais un système de quota de bruit (un plafonnement basé sur l'IGMP qui doit rester inférieur à 100) et un dispositif de « restrictions d'exploitation pour raisons environnementales » (dont le détail figure en ANNEXE ci-jointe p.10) qui limite le nombre de mouvements sur plusieurs créneaux horaires, interdit certains aéronefs en fonction de leur niveau de bruit, encadre diverses procédures d'atterrissage, de décollage ou de stationnement,....

Compte tenu des impacts non maîtrisés du trafic aérien *actuel*, **la Commune s'oppose** à la création d'une nouvelle infrastructure offrant une capacité supplémentaire d'accueil de passagers estimée à 40 millions par an, qui pourrait faire passer le nombre de vols annuels de 476 000 en 2017 à 660 000 en 2037 et le nombre de vols quotidiens de 1 300 à 1 800 (dont une partie entre 22h et 6h). La Commune considère que les conséquences d'une telle hausse du trafic d'ici 2037 sont suffisamment importantes pour demander à l'État d'instaurer un réel couvre-feu et un plafonnement des mouvements à CDG afin de ne pas atteindre de tels niveaux de trafic.

#### LES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

ADP déclare [DC p.79-80] que « Pour répondre au besoin d'accueil des passagers sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, lié à la croissance mondiale du trafic aérien, différentes solutions ont été précédemment étudiées ». Il cite et écarte d'emblée :

- La création d'un troisième aéroport lié au Grand Paris (soumise à débat public en 2001, huit sites identifiés, un retenu à Chaulnes dans la Somme puis abandonné par l'État) ;
- Le développement de la plate-forme d'Orly (non retenu du fait du plafonnement du nombre de créneaux, fixé à 250 000) ;
- La densification des installations existantes (déjà mise en œuvre mais « arrivée à son terme » en raison de l'absence d'opportunité résiduelle au sein des terminaux existants, du risque de saturation excessive de leurs accès, de la nécessité de relier les terminaux et de répondre aux standards internationaux) ;
- Le report du trafic aérien sur d'autres aéroports nationaux (écarté au nom de la « connectivité » par le « hub » : « Les aéroports franciliens portent très majoritairement



## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

*la connectivité mondiale de la France. Ils constituent la tête de réseau, non seulement pour la desserte de la région capitale, mais aussi pour l'accès aux lignes intercontinentales. » « L'existence du hub européen et mondial que représente Paris – Charles de Gaulle permet de rendre rentables des liaisons européennes ou internationales qui ne le seraient pas si le trafic était éclaté entre les différents aéroports du territoire ». « Il vient nourrir la croissance des aéroports régionaux [...]».)*

La Commune estime que le volet « scénarios étudiés » est notoirement insuffisant, même au stade de la concertation préalable. Sur la forme, ce sujet primordial représente la valeur d'une seule page sur les 150 du dossier de concertation. Sur le fond :

- S'agissant du 3<sup>e</sup> aéroport, la Commune estime que, dans une concertation préalable de cette ampleur et à fort enjeu environnemental, ADP ne peut décemment présenter en 2019 comme un « scénario étudié » le projet Chaulnes abandonné en 2002.

La Commune demande pourquoi le dossier ne produit pas une étude actualisée, avec un scénario utilisant, par exemple, l'aéroport de Vatry (dénommé « Châlons-Vatry » ou « Paris-Vatry ») dans le département de la Marne. Des élus de ce territoire ont saisi l'État en 2018 aux fins de développer cet aéroport et d'améliorer sa desserte ferroviaire. Ils ont invoqué notamment sa proximité avec Paris (150 km) et la faible densité du secteur (7 habitants au km<sup>2</sup>) ; ils ont même estimé qu'« *en facilitant le transport des personnes et des marchandises, cette infrastructure représenterait un atout majeur de désengorgement des aéroports parisiens [...] »*.

Pour mémoire, s'opposant régulièrement à la hausse du trafic aérien en zone urbaine qui pénalise les populations riveraines, la Commune de Saint-Maur a plusieurs fois demandé à l'État le transfert progressif d'activités aéroportuaires, notamment vers l'aéroport de Vatry (délibération du Conseil municipal du 24 juin 2004), ou vers un aéroport qui ne serait pas en zone urbaine (délibération du 16 février 2012).

- S'agissant du développement d'Orly, la Commune estime que ce n'est pas vraiment un « scénario étudié » puisque la réglementation actuelle limite les mouvements sur Orly et qu'ADP ne demande pas sa modification et ne présente pas d'analyse technique des possibilités de transfert sur Orly si cette réglementation était modifiée. Quoi qu'il en soit, la Commune confirme qu'elle s'oppose à toute augmentation de trafic sur l'aéroport d'Orly, estimant au contraire qu'il conviendrait de l'éloigner des zones urbaines et qu'en attendant il faudrait y abaisser le nombre annuel de mouvements à 200 000, y faire respecter le couvre-feu (23h30-6h) et l'élargir (de 22h30 à 7h), y plafonner le nombre d'avions gros porteurs à 8% des vols.
- S'agissant de la densification du site existant (CDG) et de la nécessité affichée par ADP de relier ses terminaux actuels, la Commune aimerait qu'ADP explique s'il peut techniquement les relier pour fluidifier ses usages, sans créer le Terminal 4, et s'il en résulterait une capacité supplémentaire de trafic ou simplement le maintien de la capacité actuelle. La Commune souhaiterait également connaître le nombre de terminaux qui ne sont pas encore reliés puisque le contrat de régulation économique 2016-2020 prévoyait déjà plusieurs bâtiments de jonction.
- S'agissant de la « connectivité par le hub » (dont ADP prône les retombées positives pour tout le territoire français), la Commune estime que « *nourrir la croissance des aéroports régionaux* » ne saurait être un argument pour infliger aux riverains franciliens de l'aéroport CDG des impacts négatifs supplémentaires. Les autres arguments ne sont pas plus recevables car des affirmations générales (même une « *menace* » économique) ne constituent pas une « *étude* » de scénario alternatif au projet de Terminal 4. Ainsi, concernant les atouts du hub [DC p.38-39], ADP déclare que :

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

« Sans trafic en correspondance, le secteur aérien français est menacé d'une perte globale de compétitivité et de part de marché. » « Ce positionnement stratégique offre une résilience importante de l'activité grâce à l'implantation d'une ou plusieurs compagnies basées [...] ».

« Le Groupe ADP est constructeur, aménageur et exploitant des trois plates-formes aéroportuaires franciliennes : l'aéroport Paris-Orly, principalement dédié aux vols de point à point ; l'aéroport Paris-Le Bourget, premier aéroport d'affaires en Europe ; l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, qui accueille le hub d'Air France-KLM (alliance Skyteam). Il s'agit du premier hub européen pour l'offre de transport intercontinental et le premier aéroport cargo d'Europe (Classement ACI – 2016). Il est également le hub européen d'entreprises majeures pour le fret que sont La Poste et la compagnie FedEx. » « Le succès du hub repose sur des perspectives et une analyse partagée des besoins entre l'exploitant aéroportuaire et les compagnies basées. »

Ainsi « le projet [de Terminal 4] est un accompagnement du développement » des « compagnies aériennes présentes sur CDG. » [DC p.148]

« Air France représente environ 50 % du trafic de Paris-Charles de Gaulle. » [DC p.148]

La Commune constate qu'ADP raisonne bien à l'échelle de ses trois principaux aéroports franciliens, pour sa stratégie. Il doit en faire autant pour leurs impacts cumulés.

Dans le cadre d'une réelle *étude* de scénario alternatif au Terminal 4, il serait souhaitable de savoir si ce Terminal 4 a vocation à accueillir une compagnie dédiée déjà présente ou plusieurs et s'il est réalisé pour répondre à leurs attentes respectives et les garder sur site. Il serait également souhaitable de connaître la répartition actuelle des types de vols sur l'aéroport CDG (correspondance, « point à point », fret dédié) et les possibilités d'organiser une autre forme de connectivité (via l'aéroport de Vatry, par exemple). Il semblerait, en effet, que le « point à point » séduise toujours de nombreuses compagnies (notamment celles à bas coût) et puisse donc être transféré plus facilement (ainsi que tout ou partie du fret dédié). A cet égard, la Commune estime que, par ses choix (notamment d'accueil d'entreprises de messagerie en hub fret), ADP a créé les conditions d'une augmentation des nuisances nocturnes, au détriment des riverains, dans un aéroport sans couvre-feu strict.

#### LES ENJEUX ET IMPACTS POTENTIELS DU PROJET

ADP a abordé le bruit, la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, la gestion de l'eau, le milieu naturel, les déchets, l'occupation des sols, la pollution des sols, les risques naturels et la santé humaine mais également l'accessibilité de la plateforme et ses retombées socio-économiques.

La Commune revient ci-après sur une partie de ces thèmes.

#### BRUIT

##### Etat des lieux de la gestion des nuisances sonores à CDG

ADP rappelle que « La réduction du bruit autour des grands aéroports repose sur les quatre piliers de l'approche équilibrée définie par l'Organisation de l'aviation civile internationale : la réduction du bruit à la source en particulier par les progrès technologiques, les mesures relatives à l'urbanisme aux abords des aéroports, les procédures de vol à moindre bruit, et les restrictions d'exploitation ». [DC p.56]

Les outils disponibles ou mis en place :

- L'indicateur global mesuré pondéré (IGMP) : il « plafonne le niveau d'énergie sonore, c'est-à-dire l'intensité du son, engendrée par l'activité aérienne pour l'aéroport » CDG. Chaque année, il est « calculé à partir des mesures de bruit en temps réel effectuées par

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

un réseau de stations installées autour de la plate-forme et dans les communes riveraines ». Le niveau de référence à ne pas dépasser (base 100) correspond à la moyenne des années 1999-2000-2001.

- Le plan d'exposition au bruit (PEB) : pour CDG, il date de 2007 et concerne 127 communes. Il comporte quatre zones : A (70 dB Lden), B (65 dB Lden), C (56 db Lden) et D (50 dB Lden). [La carte du PEB figure en ANNEXE ci-jointe p.8]  
« La procédure de révision du PEB [...] sera engagée dès que le nombre annuel de mouvements d'avions atteindra 600 000 ». [DC p.57]
- Le plan de gêne sonore (PGS) : pour CDG, il date de 2013 et concerne 64 communes. Il comporte trois zones : 1 (très forte nuisance / Lden 70), 2 (forte nuisance / entre 70 et 65), 3 (nuisance modérée / entre 65 et 55). [La carte du PGS figure en ANNEXE ci-jointe p.8]  
« Les hypothèses de trafic prises en compte pour son élaboration sont de 520 000 mouvements annuels. » [DC p.57] La Commune demande quand il est prévu de le réviser puisque ce seuil sera bientôt atteint.
- Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) : pour CDG, il date de 2016. Il évalue le nombre de personnes exposées à un bruit excessif, identifie les sources de bruit, recense les mesures prises ou prévues pour réduire et prévenir les effets du bruit.
- Les instances publiques de surveillance et de régulation : la direction générale de l'aviation civile (DGAC), l'autorité de contrôle des nuisances sonores aériennes (ACNUSA).

#### Les actions engagées pour réduire les impacts sonores [DC p.60-63] :

Le schéma récapitulatif des restrictions d'exploitation pour raisons environnementales à Paris-CDG, avec les créneaux horaires [DC. p.61] figure en ANNEXE ci-jointe p. 10.

- Les restrictions de trafic par les moyens suivants :
  - La performance des avions : Trois niveaux de bruit sont mesurés (phase approche-atterrissage, décollage à pleine puissance et survol). Ils doivent respecter des limites fixées par une convention internationale et donnent lieu à une certification acoustique délivrée par l'Etat d'immatriculation. L'interdiction à CDG de certains avions de façon permanente ou sur certaines plages horaires réduit les nuisances.
  - Le volume de protection environnementale : C'est un espace défini sur un plan horizontal et un plan vertical à l'intérieur duquel les avions au décollage ou à l'atterrissage doivent obligatoirement circuler (à CDG et à Orly). « Ces volumes permettent ainsi de canaliser les trajectoires des avions, amenant une réduction des nuisances sonores aux abords de ces aéroports. » [Voir illustration en ANNEXE ci-jointe p.9]
  - Les restrictions opérationnelles : Elles concernent le décollage (avec une hauteur à atteindre le plus rapidement possible, environ 1000m, et différents degrés de puissance jusqu'à cette hauteur), l'atterrissage (avec des altitudes à maintenir en descente), la station au sol (usage encadré et limité du moteur auxiliaire de l'avion).
  - Le plafonnement du nombre de créneaux nocturnes : Sur CDG, il concerne (depuis 2003) le « cœur de nuit » (0h-4h59 pour les départs et 0h30-5h29 pour les arrivées). En 2014-2015, ADP a autorisé sur CDG 17 921 créneaux (en baisse de 23% par rapport à 2003-2004).  
La Commune demande pourquoi le chiffre communiqué en 2019 concerne 2014-2015. Quel a été le nombre de créneaux en 2017-2018 ? Est-ce qu'un « créneau » correspond à un vol ? Si c'est le cas, et sur la base de ce chiffre annuel 2014-2015, la Commune déduit qu'ADP a autorisé sur CDG environ 50 vols chaque « coeur de nuit ». Compte tenu de l'évolution envisagée d'ici 2037 (et analysée plus haut), les vols entre 0h et 5h30 pourraient augmenter. La Commune estime que les nuisances engendrées seraient encore plus insupportables pour les riverains et contraires aux objectifs de préservation de la santé des populations exposées.
- Les mesures incitatives au renouvellement des flottes (redevance d'atterrissage modulée selon la performance acoustique de l'avion et l'heure d'atterrissage / taxe sur les

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

nuisances sonores aériennes, variable selon la classification acoustique et l'heure de décollage de l'avion).

#### ➤ Les actions complémentaires et d'accompagnement :

- Le dialogue (au sein de la commission consultative de l'environnement ou de l'instance collaborative entre professionnels),
- Le groupe de travail et l'étude spécifique sur les vols de nuit : ADP précise [DC p.62] que le rapport 2015 a été suivi par « *la mise en place [effective depuis septembre 2016] de trajectoires dites « descentes douces\* » sur la période comprise entre 0h30 et 5heures, à Paris-Charles de Gaulle, [...] Parallèlement, les trajectoires ont été conçues en recherchant sous le niveau 60 (2 000 mètres) les zones les moins urbanisées.* » [\*un schéma des approches en descente douce figure en ANNEXE ci-jointe p.9]
- L'information des riverains :
  - bilans et analyses acoustiques réalisés par les laboratoires d'ADP et mis en ligne sur <http://ev-labo.aeroportsdeparis.fr/Bilan/Bruit>
  - données de trafic sur le site <https://vitrail.entrevoisins.org/vitrail/>
- Le dispositif de surveillance par l'association Bruitparif dans le cadre du projet SURVOL, avec des résultats disponibles sur <https://survol.bruitparif.fr/>
- La participation aux travaux d'isolation acoustique (40,88 M€ en 2017) financés par les recettes issues de la taxe sur les nuisances sonores aériennes. ADP déclare que « *Le traitement de l'ensemble des demandes pour les logements situés dans les zones d'exposition au bruit les plus élevées du Plan de gêne sonore (zones 1, 2 et 3.1) est désormais achevé.* ».

Sur ce point, la Commune observe que l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) a réalisé en janvier 2019 une « *Fiche sur la situation sonore à Paris - Charles-de-Gaulle* ». On y lit [p.7] que sur l'ensemble des trois zones du PGS, le pourcentage de logements traités est de 36%. L'ACNUSA estime nécessaire d'accélérer la réalisation des programmes d'insonorisation. La Commune s'associe à cette préconisation car le produit annuel de la taxe affectée à ces travaux est visiblement insuffisant pour traiter l'ensemble des besoins immédiats. Avant de créer un nouveau Terminal et d'augmenter les nuisances sonores, il convient qu'ADP finisse d'insonoriser les logements soumis aux nuisances existantes et ce, au besoin, sur ses fonds propres.

**Les enjeux du projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport** [DC p.104] sont la limitation de l'évolution de l'IGMP, la compatibilité du projet avec le PEB, la réduction de l'impact sonore du trafic aérien.

ADP fait état [DC p.102] d'une étude menée en 2018 concernant « *les effets spécifiques du projet de développement de la plate-forme Paris – Charles de Gaulle sur les nuisances sonores* ».

La Commune constate que, sauf erreur, ce document ne figure pas encore dans les ressources consultables.

Dans ses simulations, ADP a pris comme hypothèses une programmation identique des vols actuels, une programmation estimée des nouveaux vols (60% jour / 10% soir / 5% nuit), une flotte commerciale modernisée avec des avions de nouvelle génération (100% des moyens porteurs et 30% des gros porteurs). En revanche, les progrès éventuels de la navigation (procédures de vol et trajectoires) ne sont pas intégrés.

La Commune s'interroge sur l'effectivité de la modernisation de la flotte, le chiffre très bas relatif aux gros porteurs, le calendrier d'évolution des améliorations de navigation (techniques d'approche, etc).

ADP rappelle que, réglementairement, l'IGMP doit rester inférieur à 100. Il avait atteint 93,1 en 2007 et baissait depuis 2008. **L'IGMP était de 66,7 en 2017 et devrait atteindre**

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

**environ 75 en 2037** (l'équivalent de 2014). ADP considère que c'est une « *croissance modérée* » puisque stabilisée en 2037 au niveau de 2014. **Quant aux courbes isophoniques, il y aurait en 2037 un léger « débord »** en cours d'analyse.

La Commune estime que la remontée de l'IGMP (+12,5%) est une régression. Ce n'est pas parce qu'il reste <100 et revient à un seuil déjà atteint en 2014 qu'il ne faut pas continuer à rechercher son abaissement. Si, malgré toutes les améliorations annoncées, l'IGMP va remonter, c'est que l'augmentation du nombre de mouvements en est la cause unique et doit être évitée.

S'agissant du renouvellement de la flotte commerciale, ADP déclare [DC p.105] que « *les estimations [...] ne supposent pas d'évolution des mécanismes incitatifs existants et du cadre réglementaire et de contrôle* ». ADP avait évoqué cet arsenal précédemment [DC p.60] : il s'agit, d'une part, de la modulation de la redevance d'atterrissage et, d'autre part, de la variation de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) en application du principe pollueur – payeur.

La Commune demande à ADP et à l'Etat de renforcer à court terme leurs dispositifs respectifs d'incitation, de prescription et de contrôle pour accélérer le remplacement de la flotte (notamment les avions les plus bruyants) par des modèles offrant une meilleure performance environnementale.

ADP déclare [DC p.104] que « *Les critères cités ne tiennent pas compte de la réflexion en cours sur de nouveaux indicateurs de bruit* » : émergence de bruit dû aux avions, fréquence d'occurrence, cartographie des communes survolées à moins de 2 500 m d'altitude.

La Commune demande que cette thématique soit développée dès la concertation pour apprécier, notamment, qui est en charge de réaliser ces outils et dans quel délai.

#### **La réduction de l'impact environnemental du trafic aérien** [DC p.105-106]

ADP déclare qu'elle « repose sur plusieurs leviers » :

- Le renouvellement des flottes (déjà exposé et commenté ci-dessus),
- L'évolution de l'infrastructure aéroportuaire : création d'une voie de contournement d'ici 2022 (pour réduire le temps de roulage, le stop and go et rééquilibrer le trafic nord-sud),
- La modernisation des technologies de traitement du trafic aérien : réduction des temps de roulage et amélioration des approches simultanées,
- L'adaptation des procédures d'écoulement : rééquilibrage de la répartition du trafic sur les pistes et modification des procédures de vols selon un calendrier qui relève du ministère des Transports. « *La généralisation des descentes continues de jour à Paris - Charles de Gaulle, permettant une diminution du bruit vers le sol (grâce à une limitation des reprises d'accélération), fait partie des pistes de travaux en cours, mais sa mise en œuvre est conditionnée par la levée préalable d'un certain nombre d'obstacles technologiques et réglementaires, dont l'instruction ne relève pas du présent dossier de concertation.* » [Le schéma des approches en descente continue figure en ANNEXE 1 ci-jointe p.9.]

La Commune estime que le dossier devrait détailler ces « *obstacles technologiques et réglementaires* » car cela fait partie des éléments de réflexion pour apprécier la crédibilité et le calendrier des améliorations prévisionnelles ainsi que la nécessité, le cas échéant, de saisir directement l'Etat.

De manière générale, la Commune prend acte des mesures déjà mises en œuvre par ADP et des objectifs qu'il se fixe pour réduire les nuisances sonores de l'aéroport CDG. Toutefois, la Commune considère que le dispositif sera insuffisant pour compenser une hausse possible de 38,6% du nombre de vols d'ici 2037.

La Commune constate que le couvre-feu total existe à Orly (de 23h30 à 6h) mais aussi à Francfort (de 23h à 5h) et à Genève (de 0h30 à 5h), comme le rappelle l'ACNUSA (autorité

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

de contrôle des nuisances aéroportuaires). D'autres aéroports (Berlin, Munich et Zurich) ont interdit le trafic, généralement de minuit à 5h, avec des exceptions pour le fret postal.

L'aéroport CDG bénéficie donc d'un avantage concurrentiel : l'absence de couvre-feu strict. Cet avantage s'exerce au détriment des riverains et ne peut pas perdurer sans aggraver les risques pour la santé des populations. L'étude 2019 de BruitParif sur les impacts sanitaires du bruit sera examinée ci-après au § « santé humaine ».

La Commune constate également [DC p.59] qu'en 2017 l'ACNUSA a infligé aux compagnies aériennes 255 amendes (soit près de 3,9 millions d'euros) pour manquement aux restrictions de vols. La Commune estime que l'Etat devrait améliorer le taux de recouvrement et durcir les sanctions pour réduire les manquements (essais moteurs, non respect des horaires, des trajectoires, usage de certains avions trop bruyants, dépassement du seuil de bruit, etc).

En conclusion sur le bruit, il convient de rappeler que (par délibération du conseil municipal du 23-03-2017) la Commune s'est jointe à un recours contentieux collectif contre l'État. Il était exercé par des associations de défense de riverains de trois aéroports franciliens (CDG, Orly, Le Bourget) pour non respect d'une Directive européenne de 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Le Conseil d'État (directement saisi) a reconnu (en février 2018) l'intérêt à agir du collectif d'associations et communes mais a renvoyé l'examen des demandes aux trois tribunaux administratifs (Paris, Melun, Amiens) dont relèvent les actes contestés ou l'aéroport concerné. L'objet de ce contentieux est justement le contenu et le suivi des PPBE (plans de prévention du bruit dans l'environnement).

### QUALITE DE L'AIR : émissions de polluants et de gaz à effet de serre

#### État des lieux :

ADP rappelle, de manière générale [DC p.64-66] :

- ses différentes sources d'émissions de polluants (avions et équipements associés / activités annexes comme les centrales thermiques / trafic routier induit / activités économiques présentes sur le site) ;
- les principaux polluants réglementés émis par les aéronefs et les activités aéroportuaires (oxydes d'azote et particules) ;
- les objectifs et prescriptions issus du SRCAE (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Ile-de-France) et du PPA (plan de protection de l'atmosphère) ;
- les dispositifs de surveillance de la qualité de l'air tels que
  - l'observatoire SURVOL d'AirParif : cartes journalières pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), les particules (PM10 et PM2,5), l'ozone (O<sub>3</sub>) et le benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) ; cartes disponibles sur <http://survol.airparif.fr/index.php>
  - le laboratoire d'ADP : mesures des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>, NO, NO<sub>2</sub>), de l'ozone (O<sub>3</sub>) et des particules fines (PM10, PM2,5) ; bilans trimestriels et annuels disponibles sur <http://ev-labo.aeroportsdeparis.fr/Bilan/Air>

ADP expose [DC p.67-69] sa « démarche de lutte contre le réchauffement climatique ».

De façon plus précise, ses émissions de gaz à effet de serre (GES) proviennent :

- de sources internes, soit directes (et fixes comme les centrales thermiques, ou mobiles comme les véhicules), soit indirectes (liées à l'achat d'énergie),
- et de sources externes (avions lors du cycle atterrissage-décollage, utilisation du moteur auxiliaire en stationnement, engins d'assistance en escale, déplacements professionnels et domicile-travail des salariés, accès des passagers,...)

ADP a mis en place :

- un plan d'action vers la neutralité carbone pour ses émissions *internes* (directes et indirectes) : diminution de sa consommation d'énergie par m<sup>2</sup>, augmentation de son approvisionnement en électricité verte et de la part des énergies renouvelables produites

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

localement, flotte de véhicules propres et équipement des parkings en bornes de recharge de voitures électriques et hybrides,...

- des dispositifs de limitation des émissions des avions :
  - au sol en stationnement, par des moyens *fixes* (prises électriques se substituant aux moteurs auxiliaires qui alimentent les avions en électricité et chauffage/climatisation) et par des moyens *mobiles* (climatiseurs mobiles). ADP déclare que « *les moyens de substitution permettent de réduire les consommations de kérosène [du moteur auxiliaire] lors de la phase de stationnement et donc d'en diminuer les émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 60%* ».
  - au sol lors du roulage : ADP déclare que « *la mise en place du protocole [...] a permis de réduire le temps de roulage moyen de 10 % entre 2007 et 2012 ce qui représente un gain de 17 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an* ».
  - via le renouvellement des flottes d'avions par les compagnies aériennes,
  - via l'augmentation du taux d'emport (nombre moyen de passagers par mouvement) : ADP déclare que « *Entre 2011 et 2017, les émissions du cycle LTO (atterrissage / activité au sol / décollage) par passager ont diminué de 11 %.* »
- la promotion de la mobilité propre pour les accès aux aéroports (transports public, vélo, etc) : plan de mobilité des salariés et interentreprises, plateforme associative de covoiturage, ... « *ADP promeut activement le projet du CDG Express ainsi que de la Ligne 17 du Grand Paris Express, visant à augmenter la part modale des transports en commun.* »

Bilan : ADP fait état de la diminution de ses émissions depuis dix ans sur certains volets de son activité. Pour 2017, sur l'aéroport CDG, ADP déclare [DC p.67] que « *les émissions de gaz à effet de serre sont en très légère hausse [...] mais continuent de diminuer en intensité [...]* ».

#### **Enjeux du projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport** [DC p.107-111]

Le projet doit être compatible avec le SRCAE ET LE PPA.

Deux études sont en cours :

- une estimation des *émissions* de polluants (HC, CO, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, PM) de l'activité aéroportuaire à l'horizon 2037 *avec* le projet,
- une modélisation des *concentrations* de polluants autour de l'aéroport à l'horizon 2037 *avec* et *sans* le projet (sur une zone de 20 km sur 22 km définie par le bilan SURVOL 2016 d'AirParif).

La première étude sera achevée en phase concertation et la seconde figurera dans le dossier d'enquête publique environnementale.

Les difficultés de l'évaluation :

ADP déclare que « *La contribution de l'activité aéroportuaire à la qualité de l'air locale est difficile à évaluer précisément à l'échelle locale et nécessite des modélisations. Du fait de la similitude des composés émis par les différentes sources (trafic aérien, trafic routier...) et de l'insertion des aéroports dans le tissu urbain, les mesures de qualité de l'air ne permettent pas à elles seules d'estimer avec précision la part de chacune des sources dans la concentration d'un polluant à un endroit donné* ».

Les bilans d'Airparif (cartes de concentrations et inventaires d'émissions) :

[DC p.108] « *Pour l'année 2016 (dernier bilan publié par Airparif) il a été estimé que la distance d'impact des activités aéroportuaires était pour Paris-Charles de Gaulle pour les NO<sub>x</sub> de 3 km à l'ouest et jusqu'à 8 km au nord-est ; la contribution relative maximale à un kilomètre de la plate-forme des activités aéroportuaires est de 30 % et ces contributions diminuent avec la distance à l'aéroport. Pour les particules PM10 et PM 2,5, l'impact des activités de l'aéroport est limité à l'emprise de la plate-forme elle-même.*

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

Par ailleurs, Airparif réalise des inventaires d'émissions en Île-de-France : 7 % de l'ensemble des émissions régionales d'oxydes d'azotes (NO<sub>x</sub>) sont émis par le secteur aérien, [...]. » C'est 61% pour le transport routier.

D'ici 2037, par rapport à 2017, ADP annonce :

- la poursuite des actions existantes (exposées ci-dessus dans l'état des lieux),
- la poursuite de la baisse de ses émissions sur certains volets de son activité,
- la surveillance des polluants émergents non réglementés (analyse des nanoparticules).

La conclusion globale d'ADP [DC p.109] est la suivante :

« En prenant en compte le cycle LTO\* complet en plus des émissions au sol (stationnement des avions, production d'énergie, véhicules de service et d'assistance en escale),

**les estimations montrent**

- **une augmentation de 30% pour les NO<sub>x</sub> et de 11 % pour les particules,**
- **et une poursuite de la diminution en valeur absolue de respectivement 29 % et 40 % par passager.**

Il convient de noter que les deux tiers des émissions de NO<sub>x</sub> du cycle LTO interviennent au cours des phases de vol en altitude. Ces émissions sont réparties dans des volumes très importants : en altitude de 0 jusqu'à environ 1 000 m et en distance jusqu'à 15 km en amont et en aval de la plate-forme. Les émissions des phases de montées et d'approches sont donc fortement diluées et impactent peu les concentrations mesurées au niveau du sol (au contraire des émissions liées au trafic routier par exemple). »

[\*Cycle LTO : Landing - Take Off. Ce cycle décompose les différentes opérations de l'aéronef sur et autour de l'aéroport en quatre phases : approche, roulage, décollage, montée jusqu'à 3 000 pieds (915 m)]

S'agissant des gaz à effet de serre [DC p.109] :

« Les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en 2017 sont de **1 466 007 tonnes de CO<sub>2</sub>**, (dioxyde de carbone) constituées à 62 % des émissions avion (atterrissage, décollage, roulage au sol) et à 28 % des émissions résultant de l'accès des salariés et passagers (transport en commun ou particulier). Les émissions internes à l'entreprise (centrales thermiques, achats d'électricité, véhicules internes) représentent, elles, 3 % de ces émissions totales, soit 51 639 tonnes de CO<sub>2</sub>. »

D'ici 2037, par rapport à 2017, ADP annonce :

- la poursuite de la baisse de ses émissions sur certains volets de son activité,

La conclusion globale d'ADP [DC p.110] est la suivante :

« Ainsi, en prenant en compte le cycle LTO complet en plus des émissions au sol (stationnement des avions, production d'énergie, véhicules de service et d'assistance en escale), **les estimations montrent :**

- **une augmentation de 12 % [des émissions de CO<sub>2</sub>] en valeur absolue avant compensation,**
- **une diminution de 39 % par passager avant compensation ;**
- **une diminution de 27 % en valeur absolue et de 60 % par passager en intégrant les carburants alternatifs, les compensations CORSIA et les compensations des émissions internes résiduelles.** »

L'engagement de l'aviation civile internationale et le système de compensation CORSIA

ADP rappelle [DC p.15 & 111] que « Le secteur du transport aérien s'est engagé à stabiliser à l'avenir les émissions mondiales de carbone liées à l'aviation au maximum au niveau qui sera atteint en 2020, malgré un trafic aérien en forte croissance. L'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) a ainsi défini un panier de mesures permettant de réduire l'impact sur le changement climatique du transport aérien international ; optimisation du



## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

*trafic, amélioration des infrastructures aéroportuaires, progrès technologiques sur les avions, développement des carburants alternatifs, et mise en place de mécanismes de marché. »*

Sur ce dernier point, ADP explique [DC p.68 et 110-111] que :

- « À partir de 2019, le système mondial de compensation des émissions du trafic aérien international [...] CORSIA ("Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation") sera en place, ce qui contribuera à limiter les émissions de CO<sub>2</sub> des vols internationaux de Paris-Charles de Gaulle. »
- « La compensation par les compagnies aériennes d'une partie des émissions pour les vols internationaux sera réalisée à l'horizon 2037 dans le cadre du mécanisme international CORSIA de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale). »

La Commune regrette l'absence de tableau récapitulatif (synthétique et comparatif) pour présenter *ensemble* l'état actuel (2017) et l'estimation prévisionnelle (2037) de la qualité de l'air. Certes, il existe un tableau [DC p.76] avec quelques éléments sur les émissions 2017 mais il est incomplet. Pour le reste et pour les estimations 2037, les données de base sont exposées sous forme de suites de chiffres, de pourcentages, de paramètres (émissions internes ou externes, en intensité, en valeur absolue ou par passager, avant ou après compensation, ...), au milieu de rappels réglementaires, engagements d'ADP, actions mises en œuvre, hypothèses de départ, perspectives d'évolution, commentaires sur les modes de calcul et les pondérations,... Les données chiffrées « primaires » sont noyées dans le texte et il est impossible d'avoir une vision claire et immédiate des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, d'une part, et de leur % d'augmentation ou diminution prévisionnelle, d'autre part. Malgré cette complexité d'accès, la Commune conclut qu'en **2037**, il y aura (au minimum) une **augmentation des oxydes d'azote, des particules (et du dioxyde de carbone, avant « compensations »)**, ce qui n'est pas acceptable (même si cela va diminuer « par passager » grâce à la hausse du nombre moyen de passagers par vol).

La Commune constate que l'Autorité environnementale (Ae) a été saisie pour cadrage préalable. A cette occasion, elle a émis, notamment, diverses observations sur la thématique « qualité de l'air et gaz à effet de serre » telle que présentée par ADP. Pour l'Ae :

- « Le choix de ne prendre en compte que les émissions atmosphériques des avions en dessous de 3000 pieds [915m] n'est pas adapté pour les émissions de gaz à effet de serre. » [Ae p.19]
- « Le mécanisme Corsia constitue un engagement au niveau mondial de compensation des émissions au-delà du niveau des émissions de 2020 ; il n'exonère en aucune façon le maître d'ouvrage et les compagnies aériennes d'une démarche d'évitement et de réduction spécifique au projet, notamment celles liées à l'accès à la plateforme, non couvertes par ce mécanisme et qui constituent une proportion non négligeable des émissions. Le projet doit par ailleurs s'inscrire dans le cadre de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, ainsi que des plans qui en découlent (plans climat-air-énergie territoriaux, par exemple) et dans le respect par la France de son engagement à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et à réduire ses émissions de gaz à effet de serre en conséquence » [Ae p.20-21]
- S'agissant des « différentes améliorations » présentées par ADP, « il semble nécessaire de bien expliquer celles qui relèvent de la capacité prescriptive du gestionnaire de plateforme et sur lesquelles il peut s'engager, de celles qui relèvent de l'État ou des compagnies aériennes et qui ressortent d'une prévision d'amélioration. » [Ae p.18]
- S'agissant des enjeux bruit, qualité de l'air et émission de gaz à effet de serre, « des variantes de réglementation technique mériteraient d'être discutées ». [Ae p.21]

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

#### Changement climatique

La Commune rappelle qu'un « *Rapport sur le maillage aéroportuaire français* » (janvier 2017) a été réalisé à la demande du conseil supérieur de l'aviation civile, par une mission constituée à cet effet.

On y lit [p.50] que « *Même si le développement du trafic aérien s'est accompagné d'une amélioration continue de son efficacité énergétique, ce mode de transport contribue au changement climatique* ». « *Les aéronefs émettent des gaz à effet de serre directement dans les hautes couches de l'atmosphère, principalement du CO<sub>2</sub>, des oxydes d'azote ainsi que de grandes quantités de vapeur d'eau, qui forment des traînées de condensation et de cirrus qui amplifient le réchauffement. Le transport aérien représente entre 2 % environ des émissions de CO<sub>2</sub>.* » Le rapport rappelle les différents mécanismes de réduction et, s'agissant de la compensation, il évoque le processus mis en œuvre au niveau européen depuis 2012 (« *système communautaire d'échange de quotas d'émissions* ») et l'objectif international de « *stabilisation des émissions de CO<sub>2</sub> au niveau qu'elles atteindront en 2020 (Carbon Neutral Growth 2020 ou CNG2020)* ».

Le rapport ajoute que « *dans un environnement fortement concurrentiel, le secteur aérien bénéficie en France, comme partout dans l'Union européenne, d'un régime plutôt favorable de taxation de ses externalités environnementales* » (exonération de taxes sur le kérosène). « *Une taxation [...] se traduirait par un surcoût [...] de nature à renchérir les vols de continuité territoriale vers l'outre-mer et à affecter la compétitivité du hub parisien* ».

Pour la Cour des comptes (2016) citée également par ce rapport, « *l'exonération de TICPE\* pour l'aviation commerciale peut s'analyser comme une aide à la compétitivité du secteur* ». [\*taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques]

De son côté, la DGAC explique (juin 2017) que les « *crédits de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sont produits lorsque des secteurs d'activité réduisent leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Ils peuvent être achetés par des secteurs qui ne sont pas en mesure de réduire suffisamment leurs émissions, pour des raisons de croissance notamment, comme l'aviation. Ces secteurs compensent ainsi leurs émissions en finançant des projets de lutte contre le changement climatique* ».

Or, la Commune constate dans les contributions des internautes à cette concertation que certains remettent en cause le fait même de présenter l'augmentation du trafic aérien comme une « *fatalité* ».

La Commune estime que la réflexion sur les conduites à tenir pour lutter contre le changement climatique ne peut s'affranchir d'une réflexion sur l'acceptation de cette « *croissance* » continue du trafic aérien et sur les exonérations qui sont accordées par la puissance publique au secteur aérien pour soutenir sa compétitivité.

Qui plus est, de même que l'aviation contribue au changement climatique, de même le changement climatique pourrait bientôt affecter l'aviation. En effet, « *Des températures moyennes et extrêmes plus élevées auront une incidence sur les performances générales des avions. Ceci est dû au fait que, lorsque la température de l'air augmente, sa densité diminue et que la portance est réduite. Plusieurs aéroports dans le monde prévoient déjà des départs à des heures plus fraîches de la journée pour les avions les plus lourds, afin de prendre en compte les températures plus élevées.* » [ActuEnvironnement.com (29-01-2019) à propos du « *Rapport européen environnemental sur l'aviation* »]

« *Victime* » du changement climatique, le transport aérien en viendrait à augmenter les nuisances directes subies par les riverains, pour maintenir sa compétitivité. Pour la commune, cet « *effet pervers* » est inacceptable.

#### GESTION DE L'EAU

ADP rappelle son arrêté inter-préfectoral d'autorisation de rejet des eaux pluviales de l'aéroport CDG et son schéma directeur des eaux pluviales qui intègre les aménagements à

## N° 14

### **OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"**

horizon 2037 et les travaux à réaliser pour « adapter le réseau pluvial aux évolutions à venir ». Ces travaux comportent « la mise en service d'une canalisation de rejet direct des eaux pluviales dans la Marne, [...] le doublage d'un collecteur, la création de bassins de rétention et de nouvelles canalisations, extensions de bassins, etc. » [synthèse p.9]

Pour mémoire, la Commune a émis un avis *défavorable* (par délibération du conseil municipal du 28-06-2018) sur la demande d'autorisation environnementale présentée par ADP pour le rejet des eaux pluviales de l'aéroport CDG. Le conseil municipal (par délibération du 06-02-2019) a rappelé cet avis lors de la présentation du rapport de la commission d'enquête et de l'arrêté inter-préfectoral d'autorisation. La Commune a estimé qu'au regard du fonctionnement actuel de la plateforme et des projets d'aménagement à court terme, le processus de gestion des eaux pluviales et de surveillance des rejets était insuffisant pour réduire la pollution des eaux et atteindre les objectifs de qualité fixés par diverses réglementations et directives. Les deux délibérations ont été transmises à ADP qui est invité à s'y reporter, la Commune n'y reviendra pas dans le présent avis (mais sera très attentive à ce sujet au moment de l'enquête publique sur l'autorisation environnementale).

### **SANTÉ HUMAINE**

ADP considère que cet enjeu recoupe les autres enjeux environnementaux qui ont été abordés séparément. Néanmoins, des études supplémentaires seront menées d'ici 2020 pour le dossier d'autorisation environnementale.

S'agissant du bruit, ADP précise que « *Le programme d'étude Débats, [...] permettra d'apporter de nouveaux éléments dans le courant de l'année 2019. Ce programme comprend notamment trois études ; l'étude écologique, mettant en relation les indicateurs de santé avec le niveau d'exposition au bruit ; l'étude individuelle longitudinale, permettant l'évaluation et le suivi dans la durée de l'état de santé des participants ; l'étude complémentaire sommeil, permettant de caractériser de façon détaillée et spécifique les effets du bruit des avions sur la qualité de sommeil.* »

La Commune constate que la thématique « santé humaine » ne figurait pas initialement dans le dossier de concertation. Elle a été ajoutée à la demande de l'Autorité environnementale. Elle n'occupe donc qu'une demi-page du dossier [DC p.119]. Pour la Commune, la santé humaine est trop souvent le « parent pauvre » des études d'impact alors qu'elle est un sujet obligatoire et distinct (ce n'est pas une redite ou une synthèse des enjeux environnementaux exposés).

Concernant l'étude DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé), la Commune précise qu'il s'agit d'un programme de recherche, lancé en 2008 par l'Etat. Après une étude pilote, il a démarré en 2012 et prévoit un suivi des populations concernées jusqu'en 2019. Cette « *étude épidémiologique sur les effets des nuisances sonores aériennes sur la santé* » porte sur trois aéroports français : CDG, Lyon-Saint Exupéry et Toulouse-Blagnac. Sur CDG, elle concerne un panel de riverains dans 108 communes. L'étude est menée par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) qui en diffuse l'état d'avancement sur son site internet (<http://debats-avions.ifsttar.fr>). L'ACNUSA (qui préside le comité de pilotage) a indiqué sur son site internet (<https://www.acnusa.fr/fr/programme-debats/45>) qu'il s'agit de la « *première grande étude épidémiologique de ce type menée au monde* ».

La Commune se réjouit de cette étude scientifique et constate que des éléments partiels ont déjà fait l'objet de publications spécialisées (pour partie en anglais). La Commune espère que les résultats complets seront connus suffisamment tôt pour être intégrés à l'étude d'impact de la future demande d'autorisation environnementale de l'aéroport CDG.

En attendant, ADP doit exploiter le rapport d'étude de BRUITPARIF sur « *les impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France* » (paru en février 2019, donc après la diffusion du dossier de concertation sur le projet de Terminal 4).

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

BRUITPARIF estime l'impact du bruit routier, ferré et aérien, en « années de vie en bonne santé perdue » (ou « DALY » pour *Disability Adjusted Life Years*). Cet indicateur est calculé à partir d'un facteur « gêne » et d'un facteur « troubles ou perturbation du sommeil ».

S'agissant du bruit *aérien* [p.95], il apparaît que : « *En termes d'impacts sanitaires, le bruit aérien est responsable de 18 718 années de vie en bonne santé perdue chaque année au sein de la zone dense francilienne.* » [...] « *Rapportées à l'individu, les évaluations réalisées donnent une valeur statistique moyenne de 1,9 mois de vie en bonne santé perdue du fait du bruit aérien par individu au cours d'une vie entière au sein de la zone dense francilienne. Mais les disparités sont très élevées, cette valeur pouvant atteindre deux ans [...] et plus de trois ans [...]* » selon les zones du territoire exposées aux nuisances aéroportuaires. Concernant l'aéroport CDG, et selon les zones de son Plan de Gêne Sonore, la perte peut être de 17, 29 ou 36 mois. [Voir détails en ANNEXE ci-jointe p.9]

BRUITPARIF précise que « *Du fait des vols de nuit, les nuisances de Paris-CDG pèsent pour 85% des DALY associées aux troubles du sommeil (contre 15% pour Paris-Orly)* ».

Enfin, « *les mailles à enjeux prioritaires pour le bruit du trafic aérien sont situées principalement au sein des communes du Val d'Oise situées dans l'axe des pistes de Paris-CDG mais on en trouve aussi en Seine-Saint-Denis [...] du fait des nuisances sonores cumulées générées par les survols des aéronefs de Paris-Le-Bourget et de Paris-CDG.* » Et on en trouve en Seine-et-Marne et en Val-de-Marne, en fonction des aéroports concernés.

La Commune considère que les données issues de ce rapport BRUITPARIF confirment l'impérieuse nécessité de réduire les impacts *actuels* de l'aéroport CDG *avant* d'autoriser son développement.

#### ACCESSIBILITE DE LA PLATEFORME

##### Situation en 2017.

Il n'y a pas de liaison directe avec le centre de Paris par les transports en commun et le réseau routier est déjà saturé par endroits en heures de pointe (ainsi que le RER B).

S'agissant des différents modes d'accès, ADP déclare [DC p. 53] que « *l'ensemble des voyageurs au départ, hors correspondance avion, en 2017* » se répartit comme suit :

Taxis ou VTC 32%, Véhicules particuliers 27%, RER B 23%, TGV à CDG 7%, TC routiers 6% (Roissy Bus, cars Air France, autre ligne de bus régulière), Autres 5% (car de groupe, navette d'hôtel, etc).

La Commune demande à quel nombre de passagers correspondent ces pourcentages et pourquoi il n'est question que des voyageurs « *au départ* ».

##### Évolution à horizon 2037

En préambule, ADP rappelle [DC p.122] que, dans ce quart nord-est francilien, il est prévu des « *développements urbains et socio-économiques (plus de 18 000 nouveaux logements et plus de 122 000 emplois supplémentaires) hors développement aéroportuaire* ». L'impact sera déjà fort sur un réseau routier chargé et les capacités du RER B sont insuffisantes.

S'agissant du **trafic routier**, ADP déclare [DC p.122] qu'en 2037 « *le projet viendra accentuer le trafic [routier] en lien avec l'aéroport* ». Les impacts « *restent très localisés dans la zone d'approche de la plate-forme* » et « *se limitent aux axes majeurs, A1, A3, A104, N2* ».

En l'absence de mesures particulières, l'augmentation de la demande en véhicules pour l'accès à CDG sera la suivante :

- **+ 25%** sans le Terminal 4 (fréquentation annuelle 91 millions de passagers)
- **+ 33%** avec le Terminal 4 (fréquentation annuelle 107 à 126 millions de passagers)

La Commune suppose que ces chiffres incluent aussi les nouveaux salariés.

S'agissant des **modes ferrés**, ADP déclare [DC p.129] que « *La croissance du trafic aérien lié au Terminal 4 pourra générer 84 000 trajets supplémentaires de passagers en transports en commun* ».

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

La Commune s'interroge sur ce chiffre qui semble très bas au regard du nombre attendu de passagers supplémentaires en 2037 (entre 21,5 et 56,5 millions de + qu'en 2017) et même au regard du % de « voyageurs au départ » ayant utilisé les transports en commun en 2017 (voir ci-dessus). ADP peut-il expliquer le mode de calcul ? Est-ce que ce sont des trajets par jour ? Sur la forme, la Commune constate que, dans le dossier de concertation, il est souvent difficile de comparer des pourcentages et des données réelles.

Mesures prises pour « absorber » ces nouveaux usagers de la route et des transports en commun (passagers et salariés):

ADP déclare [synthèse p.11] que « l'impact du projet sur le trafic routier sera maîtrisé, grâce à deux variables :

- la connexion à l'est de la Francilienne [A104] entre la RN 2 et l'autoroute A1 [...]
- les futurs projets de transports en commun ferrés, [...] ».

Concernant le bouclage de la Francilienne Est, ADP déclare [DC p.128] que l'opération est inscrite au SDRIF (schéma directeur de la région Ile-de-France), déclarée d'utilité publique en 2003 et qu'une première phase a été réalisée.

La Commune demande quelle est la date prévisionnelle d'achèvement de ce tronçon de la Francilienne [A104] et combien cette opération va absorber de véhicules sur les 25 à 33% supplémentaires évoqués ci-dessus et qui semblaient répartis sur plusieurs axes (A1, A3, A104, N2).

Concernant les transports collectifs, ADP évoque :

- A horizon 2024 : la mise en service du CDG Express (« à temps pour les Jeux olympiques et paralympiques »). Il s'agira d'une ligne directe de transport, destinée à relier (en 20 minutes) Paris-gare de l'Est à l'aéroport Charles-de-Gaulle (Terminal 2), à une fréquence de 15 mn (entre 05h et minuit). L'État a prévu de concéder la construction de la ligne à une société dont ADP fera partie avec SNCF Réseau et la Caisse des Dépôts. La ligne aura une capacité de 76 000 places/jr. [DC p.129]
- A horizon 2025 : un changement de matériel sur la ligne du RER B (avec une hausse de 25% de la capacité des rames) donc 120 000 places/jr [DC p.17, 129, 132]
- A horizon 2030 : la mise en service de la ligne 17 du métro Grand Paris Express. Cette ligne reliera Saint-Denis-Pleyel à Le Mesnil-Amelot (en passant par l'aéroport du Bourget et par le Terminal 2 et le Terminal 4 de l'aéroport CDG). Elle sera réalisée par la Société du Grand Paris et aura une capacité de 190 000 places/jr. [DC p.130, 132]

Dans ses modélisations (et hors amélioration du RER B), ADP pense que seront transportés :

- par le CDG Express : 21 500 passagers /jr en 2025 et 25 000 passagers /jr en 2035,
- par la ligne 17 : entre 50 000 et 60 000 passagers/jr après 2030

ADP évoque également le projet de « liaison TGV Roissy-Picardie » (avec un service complémentaire de TER entre l'Oise et l'aéroport CDG) [DC p.132], « un développement important du réseau routier interne à la plate-forme » [DC p.128], un réseau de bus dense et le covoiturage (favorisé par une plateforme associative locale).

Concernant « la problématique prioritaire des accès », la Commune constate que, pour réduire ses impacts routiers induits et absorber ses futurs passagers et salariés, ADP table sur le bouclage de la Francilienne Est et sur une augmentation du report modal vers les transports collectifs. Or, l'amélioration du réseau existant et l'ajout de nouvelles lignes de desserte sont des perspectives qui ne relèvent pas totalement de la compétence d'ADP et dont il ne maîtrise pas complètement le calendrier. C'est pourquoi la Commune insiste pour que l'arrivée des nouveaux passagers et salariés n'intervienne pas *avant* la montée en capacité des réseaux de desserte (tant routiers que ferrés).

## N° 14

### **OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"**

Au sujet de la ligne 17, la Commune demande si ADP peut garantir le transport effectif de « 50 000 à 60 000 passagers aériens /jr » alors que le Directeur Général Exécutif du Groupe ADP a répondu à un riverain (en réunion à Aulnay le 19-02-19) que « *concernant la ligne 17, le dimensionnement choisi [...] a facilité son montage économique, mais rend difficile le transport de bagages, et faire arriver les passagers à Pleyel est difficile* ».

Au sujet du CDG Express, la Commune constate que ce projet de transport direct depuis Paris est considéré comme une nécessité pour l'attractivité de la région Ile-de-France, la desserte de l'aéroport CDG et le désengorgement du RER B. Toutefois, la phase travaux (pour une mise en service d'ici les JO de 2024) fait peser sur le RER B d'importants risques d'interruptions de service. C'est pourquoi, il a été demandé à l'État de garantir le bon fonctionnement quotidien du RER B pendant le chantier du CDG Express. Certains avis exprimés sont allés jusqu'à demander le report voire l'abandon du CDG Express. C'est pourquoi, la Commune confirme que la réalisation de cette desserte directe, dans un calendrier contraint, ne doit pas pénaliser les usagers qui dépendent du RER B pour leurs déplacements domicile-travail.

#### **L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (Ae) et la réponse d'ADP**

L'État a estimé opportun que « le projet [de Terminal 4] fasse l'objet d'une demande de *cadrage préalable* auprès de l'Autorité environnementale, afin qu'elle se prononce sur le contenu du dossier soumis à concertation ainsi que sur le périmètre » de celle-ci. ADP a donc saisi le Préfet de la région Ile-de-France. L'Autorité environnementale (Ae) a émis un avis le 16-01-2019 (il est consultable sur le site dédié à la concertation). Il n'appartient pas à l'Ae de se prononcer de façon favorable ou défavorable sur le projet.

ADP a répondu brièvement qu'il prenait en compte certaines observations au stade de la concertation et développerait l'ensemble en phase d'autorisation.

La Commune constate que l'avis de l'Ae est très détaillé avec de nombreuses préconisations sur la phase concertation et sur l'étude d'impact qui devra être produite lors l'enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale. La Commune salue la clarté de l'exposé et la qualité des observations, en particulier : la nécessité d'élargir le périmètre de concertation, d'analyser l'évolution des trois aéroports (Charles de Gaulle, Le Bourget, Orly) pour, le cas échéant, prendre en compte leurs impacts cumulés, de traiter la thématique « santé humaine », d'inclure le trafic routier et ferré *induit* dans les études de bruit et dans les études sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, de réaliser une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, de distinguer les améliorations qu'ADP a le pouvoir de prescrire et celles qui ne relèvent pas de ses compétences, etc. L'Ae a également considéré que « *Le choix de ne prendre en compte que les émissions atmosphériques des avions en dessous de 3000 pieds [915m] n'est pas adapté pour les émissions de gaz à effet de serre.* »

#### **Le projet de Terminal 4 dans le contexte de la stratégie et la gouvernance d'ADP**

##### **CDG-Orly-Le Bourget : un « système d'aérodromes »**

En vertu du code des transports (art. L.6325-1), « *les services publics aéroportuaires rendus sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus [...].* » « *Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome ou sur le système d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine concerné, système défini au présent chapitre comme un groupe d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine, géré par un même exploitant et désigné comme tel par l'autorité compétente de l'État.* » Or, comme le rappelle l'ASI (autorité de supervision indépendante des redevances

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

aéroportuaires), les aéroports CDG - Orly - Le Bourget forment justement un « système d'aérodromes » (arrêté ministériel du 21-11-2017).

ADP confirme [DC p.38] que « Les plates-formes franciliennes constituent un système aéroportuaire cohérent qui permet d'accueillir toutes les catégories de trafic : long et moyen-courrier, domestique, en correspondance, à bas coût (low-cost), loisirs, charter, affaire et fret. »

Pour la commune, il est évident qu'il convient de traiter ces trois aéroports franciliens ensemble pour évaluer leurs impacts environnementaux cumulés (comme ADP le fait pour sa stratégie d'exploitation de ce « système aéroportuaire cohérent » et l'Etat pour l'estimation du produit des redevances aéroportuaires de ce « système d'aérodromes »).

#### **CONNECT 2020 : « plan stratégique pour la période 2016-2020 »)**

[Source : ADP communication 2016]

ADP présente « CONNECT 2020 » comme « un plan stratégique au service d'une ambition : être un groupe leader dans la conception et l'exploitation des aéroports ». Il s'agit de connecter ses infrastructures parisiennes / connecter ses clients passagers, les compagnies aériennes et mobiliser ses salariés / connecter Aéroports de Paris aux territoires et au monde. Il fixe trois priorités : *optimiser* (plates-formes, structure tarifaire et coûts pour être plus compétitifs), *attirer* (par des standards d'excellence et de qualité, en particulier en correspondance), *élargir* (réaliser le CDG Express, exporter ses savoir-faire).

La Commune constate que, dans le cadre de CONNECT 2020, ADP poursuit notamment une stratégie dite de « Route Développement » qui consiste à augmenter le nombre des destinations de et vers Paris (attirer le trafic long courrier et en correspondance, conquérir de nouvelles compagnies et inciter celles qui sont déjà présentes à densifier leurs réseaux). Ainsi, le nombre de nouvelles lignes au départ de Paris ne cesse de croître.

Pour la Commune, les riverains des aéroports franciliens (en particulier CDG) sont les victimes d'une « guerre des hubs » au niveau européen et de choix stratégiques (augmentation des capacités passagers et fret) qui ne se contentent pas d'accompagner le développement « naturel » du trafic aérien. Cette surenchère dans la quête de parts de marché a un impact environnemental qui n'est plus supportable pour les riverains.

#### **Le contrat de régulation économique (CRE) 2016-2020 (et le projet de CRE 2021-2025)**

Depuis la transformation d'Aéroport de Paris en société anonyme (avec l'Etat comme actionnaire majoritaire), un contrat de régulation économique (CRE) intervient tous les cinq ans entre l'Etat et ADP. Il établit le plafond d'évolution des principales redevances aéroportuaires *au vu du programme d'investissements défini* et il comporte des objectifs de qualité de service et des incitations financières à l'amélioration des performances. Régi par le code des transports et le code de l'aviation civile, il fait l'objet d'une *consultation publique préalable* et d'un avis de la commission consultative aéroportuaire. Le contrat actuel porte sur la période 2016-2020. Lors de la présentation de ses résultats 2018, ADP a envisagé de formaliser sa proposition de CRE 2021-2025 dans un *dossier public de consultation* pour début avril 2019.

La Commune estime qu'afin d'apprécier les enjeux du projet de travaux pour 2021-2037, il serait souhaitable d'avoir déjà accès au projet de CRE 2021-2025 (pour consulter ses objectifs et son programme d'investissements liés aux premières phases de développement de l'aéroport CDG à horizon 2024-2025). La Commune souhaiterait également savoir comment s'inscrit la contribution d'ADP à la réalisation du CDG Express. En effet, le Directeur Général Exécutif du Groupe ADP a déclaré (en réunion à Aulnay le 19-02-19) que « concernant le financement du CDG Express, l'État prête 1,7 milliard, ce n'était pas le souhait du Groupe ADP à qui cela coûte plus cher qu'en ayant recours à l'emprunt bancaire. » La Commune demande si le projet de CRE 2021-2025 sera accessible au public d'ici la fin de la concertation sur le projet de Terminal 4.

## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

#### 2019 : le projet de loi PACTE\* et son incidence sur l'activité d'ADP

(\*Plan d'Action pour la Croissance et la Transformation des Entreprises)

ADP aborde ce sujet [DC p.135] à l'occasion de la présentation de son activité de « *gestionnaire du système aéroportuaire francilien* ». Il expose les conséquences de ce projet sur sa gouvernance (et indique notamment que ses « *missions de service public sont maintenues* » et que « *le statut des salariés auquel le corps social est attaché mais qui ne présente pas de dérogation majeure par rapport au droit commun est maintenu* »).

La Commune précise que ce projet de loi est en cours de discussion au Parlement. Il concerne de nombreux secteurs économiques. « *Aéroports de Paris* » se trouve dans la section intitulée « *Faire évoluer le capital et la gouvernance des entreprises publiques et financer l'innovation de rupture* ». Il autorise « *Le transfert au secteur privé de la majorité du capital de la société Aéroports de Paris* ». L'Etat (actionnaire majoritaire de la SA-ADP à hauteur de 50,6%) pourrait donc céder tout ou partie de ses parts. Il autorise « *les collectivités territoriales d'Île-de-France, leurs groupements et le département de l'Oise* » à « *détenir des actions de la société* ». Il organise les missions de service public d'ADP dans le cadre d'un traité de concession d'une durée de soixante-dix ans. Un contrat de régulation économique pluriannuel complèterait le dispositif (pour l'actualisation de la politique tarifaire). Pour mémoire, le Sénat s'est opposé (en février 2019) à la privatisation d'ADP, tant pour des raisons économiques et patrimoniales que sur la base des enjeux de sécurité et de souveraineté nationale. L'Assemblée nationale a réintroduit la privatisation d'ADP lors du réexamen du texte. Le projet de loi reviendra devant le Sénat début avril 2019.

La Commune constate qu'avec un Etat français actionnaire majoritaire, il est déjà difficile de maîtriser les impacts environnementaux des activités aéroportuaires du Groupe ADP en Ile-de-France. C'est pourquoi, la Commune estime que, même dans le cadre d'un traité de concession et d'un contrat de régulation économique, la privatisation *complète* compromettrait davantage l'engagement environnemental qui doit être mis en œuvre par l'Etat, dans la situation actuelle d'urgence climatique pour la planète et d'urgence sanitaire pour les populations exposées aux nuisances du trafic aérien. Face à des impératifs de rentabilité et de compétitivité, les pouvoirs publics (Etat et/ou collectivités) doivent conserver les moyens de garantir une empreinte environnementale acceptable.

La Commune fait observer que la Cour des Comptes a publié en novembre 2018 un rapport sur « *le processus de privatisation des aéroports de Toulouse, Lyon et Nice* ». On peut y lire, notamment, que le rôle de l'Etat (via la direction générale de l'aviation civile) doit être mieux garanti dans les instances de gouvernance. La Cour pointe « *le risque d'un déficit d'information susceptible de limiter les capacités de contrôle réelles de la DGAC sur les concessionnaires* ». Et en conclusion, la Cour des comptes formule plusieurs « *recommandations* » dont celle-ci : « *renforcer dans le cahier des charges les engagements en matière industrielle, sociale et environnementale à l'égard de l'Etat et des territoires auxquels les candidats doivent souscrire et les assortir de sanctions en cas de non-respect* ». Pour la Commune, cette recommandation confirme la nécessité de veiller aux moyens de faire respecter des engagements environnementaux en cas de privatisation complète.

#### LES PREMIERES REACTIONS PUBLIQUES DURANT LA CONCERTATION EN COURS

La Commune rappelle que la concertation est prévue du 12 février au 12 mai 2019. Le site internet réalisé à cet effet par ADP permet de participer par voie électronique. Des contributions « *partagées* » sont visibles en ligne. Elles n'incluent pas les échanges lors des réunions publiques (dont le compte rendu est en ligne séparément).

Sur la période du 12 février au 13 mars inclus, la Commune compte 180 contributions « *partagées* » et constate que :



## N° 14

### OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"

- **les contributions positives (très minoritaires) concernent :** les retombées socio-économiques. Mais, pour certains internautes, les emplois ne sont pas assez occupés par des habitants des villes les plus proches. [A noter qu'en réunion publique à Gonesse, au sujet des impacts de l'aéroport depuis 40 ans, le Maire de la ville a déclaré que « *concernant l'aspect économique du projet, celui-ci n'est pas l'eldorado économique promis pour les territoires sur lesquels il est implanté* ».]
- **les contributions négatives (quasi unanimes) portent sur les thématiques suivantes :** fatalité de la croissance du trafic aérien (recherche de la décroissance), urgence climatique (projet considéré comme un non-sens écologique), évaluation de l'attractivité (notion à ne pas envisager sous le seul prisme économique), acceptabilité du développement économique et des projets créateurs d'emploi (pas au détriment de la santé et de la qualité de vie des habitants survolés), absence de scénarios alternatifs (3è aéroport), bruit et qualité de l'air (pollution atmosphérique et pollution sonore sont déjà bien au-delà du raisonnable), santé publique (années de vie perdues chaque année en IDF à cause du bruit), déplacements (routes et transports collectifs saturés), milieux naturels (zones bétonnées, concentrations d'eaux pluviales, impacts faune-flore), compensation des nuisances et de la dépréciation immobilière, crainte liée à la privatisation d'Aéroports de Paris,...
- **Parmi ces contributions négatives, on trouve des demandes récurrentes :** figer la capacité d'accueil de l'aéroport CDG, instaurer un couvre-feu, limiter les rotations en journée, faire respecter les couloirs aériens, ne recevoir que les avions les moins bruyants, reporter des liaisons sur d'autres aéroports (envisager Vatry), développer d'abord les transports collectifs, étendre la zone d'exposition au bruit, taxer le kérosène, ...

Des extraits plus complets de ces contributions figurent en ANNEXE ci-jointe p.4-5.

Sur proposition de Monsieur le Maire,

#### Après examen et délibéré :

**Déclare** avoir pris connaissance du projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de « Paris - Charles de Gaulle » soumis à concertation préalable (du 12 février au 12 mai 2019) par le Groupe ADP (Aéroports de Paris) dans 480 communes dont Saint-Maur-des-Fossés ;

**Constate** que ce projet a pour objectif, notamment, d'accueillir jusqu'à 40 millions de passagers supplémentaires par an à horizon 2037, ce qui pourrait faire passer le nombre de vols *annuels* de 476 000 en 2017 à 660 000 en 2037, et le nombre de vols *quotidiens* de 1 300 à 1 800 (dont une partie entre 22h et 6h) ;

**Constate** que, *sans* Terminal 4, le trafic passerait de 69,5 millions de passagers en 2017 à 91 millions de passagers en 2037 et que, *avec* le Terminal 4, le trafic pourrait atteindre 107 à 126 millions de passagers en 2037 (soit 56,5 millions supplémentaires par rapport à 2017 et non 35 à 40 millions) ;

**Rappelle** que la ville de Saint-Maur peut être survolée (à altitude et fréquence variables) par des avions en provenance ou à destination, notamment, des aéroports franciliens (Orly, Le Bourget, Charles-de-Gaulle et divers aérodromes environnants) ;

**Émet un avis défavorable** à ce projet de développement de l'aéroport de « Paris – Charles de Gaulle » (notamment via la réalisation du Terminal 4) en raison des impacts non

## N° 14

### **OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"**

maîtrisés du trafic aérien actuel sur la zone urbaine dense de la métropole francilienne et des impacts futurs du projet sur ce même territoire ;

**Considère** qu'en l'état du projet, les mesures annoncées ne sont pas de nature à éviter, réduire ou compenser suffisamment les risques encourus du fait de l'augmentation du trafic aérien sur l'aéroport Charles de Gaulle d'ici 2037 car une telle hausse va accroître le nombre « d'années de vie en bonne santé perdues » par les populations riveraines (du fait des nuisances sonores et de la dégradation de la qualité de l'air), accentuer l'engorgement des transports en commun et la saturation des voies de desserte routière, contribuer au changement climatique, à la raréfaction des énergies fossiles, à l'imperméabilisation des sols et à la dégradation des milieux naturels (notamment aquatiques) ;

**Rappelle** son avis défavorable (émis le 28-06-2018 et rappelé le 06-02-2019) sur la demande d'autorisation environnementale formulée par Aéroports de Paris pour le rejet des eaux pluviales de l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle (la Commune ayant estimé qu'au regard du fonctionnement actuel de la plateforme et des projets d'aménagement à court terme, le processus de gestion des eaux pluviales et de surveillance des rejets était insuffisant pour réduire la pollution des eaux et atteindre les objectifs de qualité fixés par diverses réglementations et directives) ;

**Considère** que des scénarios de substitution au projet de Terminal 4 n'ont pas été réellement étudiés par le Groupe ADP et que le dossier ne présente pas les enjeux et impacts cumulés (*sans* projet et *avec* projet) des trois aéroports franciliens que sont « Paris - Charles de Gaulle », « Paris - Orly » et « Paris - Le Bourget » (tous trois gérés par le Groupe ADP et formant un « système d'aérodromes » desservant la même agglomération urbaine) ;

#### **Demande à l'État**

- qu'il remette *le riverain* au cœur de la démarche de recherche d'un développement acceptable du trafic aérien ;
- qu'il étudie *à l'échelle nationale* la question de la prise en charge (ou non) du doublement du trafic aérien d'ici 2037, les gestionnaires d'aéroports étant contraints dans leur action par leur propre périmètre d'intervention et guidés dans leur stratégie par leur propre intérêt économique ;
- qu'il actualise les projets de réalisation d'un troisième aéroport ou de développement d'un aéroport existant (comme Vatry), en zone moins urbanisée, pour accompagner une augmentation maîtrisée du trafic, désengorger les aéroports franciliens et répondre aux attentes économiques exprimées par d'autres territoires ;
- qu'il soumette l'aéroport Charles-de-Gaulle à un plafonnement du nombre annuel de mouvements, durcisse les restrictions d'avions bruyants la nuit et s'oriente vers la mise en place d'un couvre-feu strict, c'est-à-dire la suppression des vols de nuit, généralise la procédure d'approche en descente continue et le relèvement de l'altitude de survol ;
- qu'il augmente le montant des amendes infligées et durcisse les sanctions administratives (pesant notamment sur les compagnies aériennes) en cas de manquement aux restrictions de vol et de bruit édictées sur les aéroports concernés (dont Charles-de-Gaulle, Orly et Le Bourget) ;
- qu'il s'engage à maîtriser et faire réduire à l'échelle nationale la production de gaz à effet de serre et qu'il se saisisse de chaque opportunité pour mettre en œuvre une baisse de leurs émissions ;

#### **Demande à Aéroports de Paris et à l'Etat**

- qu'ils renforcent à court terme leurs dispositifs respectifs d'incitation, de prescription et de contrôle pour accélérer le remplacement de la flotte (notamment les avions les plus bruyants) par des modèles offrant une meilleure performance environnementale ;

## N° 14

### **OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"**

- qu'ils accélèrent la réalisation des programmes d'insonorisation de logements (dans le périmètre du plan de gêne sonore) en y affectant des ressources financières supplémentaires et en trouvant d'autres synergies (afin de réduire les nuisances actuelles *avant* d'en créer de nouvelles liées à l'arrivée du Terminal 4 et au développement de l'aéroport Charles-de-Gaulle d'ici 2037) ;

**Déclare** que les nouveaux passagers et salariés ne doivent pas arriver *avant* que les moyens de les acheminer (par voie routière et par les transports en commun) n'aient été adaptés ou mis en œuvre et achevés ; Les travaux de réalisation (dans un calendrier contraint) du transport public CDG Express (pour la desserte directe de l'aéroport Charles de Gaulle) ne doivent pas pénaliser les usagers qui dépendent du RER B pour leurs déplacements quotidiens domicile-travail et ne doivent pas retarder l'amélioration de l'ensemble du réseau de transport public existant ;

**Prend acte** que le trafic aérien supplémentaire attendu sur l'aéroport Charles-de-Gaulle ne sera pas transféré sur l'aéroport d'Orly et **rappelle son opposition** à toute augmentation de trafic à l'aéroport d'Orly, estimant au contraire qu'il conviendrait de l'éloigner des zones urbaines et qu'en attendant il faudrait y abaisser le nombre annuel de mouvements à 200 000, y faire respecter le couvre-feu actuel (23h30-6h) et l'élargir (de 22h30 à 7h), y plafonner le nombre d'avions gros porteurs à 8% des vols.

**S'oppose** à ce que, pour récupérer des parts de marché en secteur fortement concurrentiel, le Groupe ADP se constitue, au détriment des populations survolées, un « *réservoir de capacité de trafic* » via la réalisation du Terminal 4 de l'aéroport Charles de Gaulle ;

**Considère** qu'il convient au contraire de s'interroger sur le caractère prétendument inexorable de la croissance du trafic aérien ;

**Estime** que, même dans le cadre d'un traité de concession, la privatisation totale d'Aéroports de Paris (envisagée par le projet de loi PACTE) compromettrait davantage l'engagement environnemental qui doit être mis en œuvre par l'Etat, dans la situation actuelle d'urgence climatique pour la planète et d'urgence sanitaire pour les populations exposées aux nuisances du trafic aérien ; Face aux impératifs de rentabilité et de compétitivité des gestionnaires d'aéroports, les pouvoirs publics (Etat et/ou collectivités) doivent conserver les moyens de garantir une empreinte environnementale acceptable ;

**Dit** que, pour contribuer à la concertation préalable en cours, la présente délibération sera transmise au Groupe ADP par voie électronique et par voie postale selon les modalités indiquées par ADP et validées par la commission nationale du débat public ;

**Demande** au Groupe ADP de prendre en compte l'ensemble des observations et questions figurant dans la présente délibération (son exposé des motifs et son annexe) ;

**Prend acte** qu'en cas de poursuite de l'élaboration du projet par le Groupe ADP, il donnera lieu à des études techniques approfondies et à une étude d'impact qui seront présentées dans le cadre de l'enquête publique environnementale prévue au 2<sup>nd</sup> semestre 2020 ;

Dit que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet du Val-de-Marne.

Fait et délibéré en séance le 28 mars 2019, les membres présents ayant signé la liste d'émargement.

**N° 14**

**OBJET : Avis dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport de "Paris - Charles de Gaulle"**

*Certification exécutoire*

Certifié Exécutoire par le Maire  
Compte tenu de la réception en Préfecture  
le 3 avril 2019  
et de l'affichage le 4 avril 2019  
Le Directeur Général des Services



Frédéric ERZEN



LE MAIRE,



Sylvain BERRIOS

La présente délibération peut faire l'objet:

- d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de MELUN, 43, rue du Général de Gaulle Case postale n° 8630 - 77008 Melun Cedex - Téléphone : 01 60 56 66 30 - Télécopie : 01 60 56 66 10, dans un délai maximal de deux mois, à compter de la notification de la présente, conformément aux articles R.421-1 et R421-2 du Code de justice administrative ;
- d'un recours gracieux formulé auprès de Monsieur le Maire – Hôtel de Ville – Place Charles de Gaulle – 94107 Saint-Maur-des-Fossés cedex. Un tel recours gracieux emporte des effets de droits et la suspension du délai de recours contentieux dans des conditions conformes aux règles de la procédure contentieuse administrative.

Sauf mention spéciale, les citations utilisées dans la présente délibération sont extraites du principal document mis à disposition du public, à savoir le « Dossier de Concertation » ; elles sont donc référencées « DC » avec le n° de page.

### GLOSSAIRE établi à partir de définitions éparées dans le dossier et de sources extérieures

Pour une meilleure compréhension du sujet, divers sigles, acronymes, mots et expressions sont expliqués ci-après :

- **ACNUSA** : autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
- **ADP** : Aéroports de Paris. Dans son action et sa communication, ADP distingue trois entités : « Aéroports de Paris SA » (dénomination sociale de la Société Anonyme), « Groupe ADP » (marque institutionnelle qui fédère l'ensemble des activités, métiers et filiales), « Paris Aéroport » (marque voyageurs).
- **ASI** : autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires
- **Bruit** : un glossaire détaillé des unités de mesure de bruit figure DC p. 103
- **C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>** : Benzène
- **CDG** : Charles de Gaulle
- **CDGVal** : métro automatique gratuit (navette interne reliant les terminaux de l'aéroport CDG)
- **CDG Express** : ligne directe de transport (en projet) destinée à relier (en 20 minutes) Paris-gare de l'Est à l'aéroport Charles-de-Gaulle, à une fréquence de 15 mn (entre 05h et minuit).
- **Ciel unique européen** : cadre de régulation de l'espace aérien européen. [DC p.146] et cf SESAR
- **CNDP** : commission nationale du débat public
- **CNG 2020** : *Carbon Neutral Growth 2020*. Objectif fixé par l'organisation de l'aviation civile internationale : stabilisation des émissions de CO<sub>2</sub> au niveau qu'elles atteindront en 2020.
- **CO** : monoxyde de carbone
- **CO<sub>2</sub>** : dioxyde de carbone (ou gaz carbonique)
- **CONNECT 2020** : plan stratégique du Groupe ADP pour la période 2016-2020
- **CORSIA** : *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*. Système mondial de compensation des émissions de CO<sub>2</sub> du trafic aérien international. [DC p.68 & 110-111]
- **COV** : composés organiques volatils
- **CRE** contrat de régulation économique : « *contrats pluriannuels, conclus tous les cinq ans avec l'État, après consultation des compagnies aériennes, qui déterminent notamment les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, contrepartie financière du service public rendu par le Groupe ADP* » [DC p.134]
- **Cycle LTO** (*Landing - Take Off*) : « *Ce cycle décompose les différentes opérations de l'aéronef sur et autour de l'aéroport en quatre phases : approche, roulage, décollage, montée jusqu'à 3000 pieds (915 m)* ». [DC p.109]
- **DEBATS** : Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé. Cette « étude épidémiologique sur les effets des nuisances sonores aériennes sur la santé » est un programme de recherche sur trois aéroports dont Charles de Gaulle.
- **DGAC-DSNA** : la direction générale de l'aviation civile et la direction des services de la navigation aérienne sont des services de l'État
- **Emport moyen** : nombre moyen de passagers par mouvement
- **ENTRACT** : environnement trajectoires aéronautiques caractéristiques (<http://entract.dsna.aviation-civile.gouv.fr>) Outil de visualisation des trajectoires des journées caractéristiques aux abords de 11 aéroports en France métropolitaine. « *Les journées caractéristiques sont des journées à fort trafic aérien pendant lesquelles les procédures de circulation aérienne standards ont été utilisées. Le sens d'utilisation des pistes dépend de la direction et de la force du vent.* »
- **EU ETS** : *European Union Emission Trading Scheme* (ou système communautaire d'échange de quotas d'émission - SCEQE)
- **HC** : hydrocarbures

- **Horaires « jour - soir - nuit et cœur de nuit »** : ADP évoque [DC p.102-103] le soir (18h22h) et la nuit (22h-06h) dont le cœur de nuit (0h-5h pour les départs et 0h30-5h30 pour les arrivées). Ces horaires sont utilisés pour le calcul de certaines unités de mesure de bruit et niveaux de bruit (voire pour l'octroi de créneaux de vol).
- **Hub** (ou « *hub and spoke* ») : « *Un "hub aérien" est une plate-forme de correspondance. Un hub constitue le noeud d'un réseau de flux aériens, de passagers comme de marchandises. Il constitue autant une porte d'entrée, pour les vols de point à point, qu'un carrefour, pour les vols en correspondance.* » [DC p.38]
- **IGMP** (indicateur global mesuré pondéré) : « *L'arrêté du 28 janvier 2003 plafonne le niveau d'énergie sonore produite par l'ensemble des vols de Paris - Charles de Gaulle au niveau moyen des années 1999, 2000 et 2001. La moyenne observée durant ces trois années constitue la référence (valeur 100) à ne pas dépasser. L'IGMP est évalué à partir des niveaux de bruit mesurés au sol en temps réel pour l'ensemble des mouvements. Il prend en compte la majoration de la gêne le soir entre 18h00 et 22h00 (+5dB) et la nuit entre 22h00 et 6h00 (+10dB) et différencie les mouvements d'atterrissage et de décollage.* » [DC p.58]
- **Lden** : niveau d'exposition totale au bruit (ou Indice acoustique Jour Soirée Nuit, c'est la « dose de bruit » reçue en une journée, le bruit de soirée et de nuit étant inclus avec une pénalité.)
- **Mouvement d'avion** : un atterrissage ou un décollage donc un vol arrivée ou un vol départ
- **NDLR** : note de la rédaction
- **NO** : monoxyde d'azote
- **NO<sub>2</sub>** : dioxyde d'azote
- **NO<sub>x</sub>** : oxydes d'azote
- **O<sub>3</sub>** : ozone
- **OACI** : organisation de l'aviation civile internationale
- **PACTE** : loi (en cours d'adoption en 2019) relative au plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises. Elle autorise un transfert au privé de la majorité du capital d'ADP.
- **PEB** : plan d'exposition au bruit. C'est « *un document d'urbanisme qui limite l'utilisation des sites exposés aux nuisances sonores des activités aéronautiques* » (interdiction ou limitation de constructions, obligations d'isolation acoustique spécifiques pour chaque zone). [DC p.55]
- **PGS** : plan de gêne sonore. C'est « *un document délimitant, aux abords d'un aérodrome, des zones de bruit à l'intérieur desquelles les riverains peuvent prétendre à bénéficier d'une aide pour les travaux d'insonorisation de leurs locaux, financée par les recettes issues de la taxe sur les nuisances aériennes* ». [DC p.57]
- **PM10** : particules fines en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres
- **PM2,5** : très fines particules en suspension dans l'air dont le diamètre est < à 2,5 micromètres
- **PPBE** : plan de prévention du bruit dans l'environnement [DC p.59]
- **Point à point** (ou « *point to point* ») : cf hub. Ce sont des vols directs qui minimisent les escales et les temps de voyage.
- **SESAR** : *Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research* | « *programme européen de mise en oeuvre de technologies nouvelles générations pour la gestion du trafic aérien, qui représente le volet technologique et industriel du Ciel unique européen* » [DC p.106]
- **SO<sub>2</sub>** : dioxyde de soufre
- **STAC** : service technique de l'aviation civile (service de l'État)
- **SURVOL** : observatoire avec des données issues de BruitParif (<https://survol.bruitparif.fr/>) et AirParif (<http://survol.airparif.fr>)
- **TICPE** : taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques
- **VITRAIL** : Visualisation des TRAjectoires des Avions et des Informations en Ligne (<https://vitrail.entrevoisins.org/vitrail/>)
- **VPE** : volume de protection environnementale [DC p.60] C'est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou d'arrivée et dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales. Une illustration figure en page 9 ci-après).

## MODALITES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE du 12 février au 12 mai 2019

[La Commune](#) précise que cette concertation a été annoncée le 12-02-2019 sur le site internet de la Ville de Saint-Maur (en rubrique « prochaines enquêtes » avec un lien vers le site web dédié). Une affiche grand format réalisée par ADP a été apposée dans le hall de l'hôtel de ville le 12-02-2019 et le dossier a été mis à disposition du public en mairie.

**Périmètre de la concertation :** Le périmètre retenu par ADP s'étend sur 480 communes dont Paris, la totalité de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise, et une partie de l'Oise, de la Seine-et-Marne, des Yvelines et du Val-de-Marne. La ville de Saint-Maur en fait partie car elle est concernée par les usages de la rivière Marne et était incluse en 2018 dans le périmètre d'enquête défini pour l'autorisation de rejet des eaux pluviales de l'aéroport.

**Descriptif de la procédure** [DC p.10 & 24] : A ce stade du projet, ce n'est pas une « enquête publique » (il n'y a pas d'arrêté préfectoral fixant ses modalités et pas de permanence d'un commissaire enquêteur). De plus, « *le projet ne comporte pas de création ou d'extension de pistes. Par conséquent, la saisine de la CNDP\* n'était pas une procédure obligatoire* » au titre de l'article L.121-8 du code de l'environnement. « *Le Groupe ADP a néanmoins pris l'initiative de saisir la CNDP pour la mise en œuvre d'une concertation préalable volontaire au titre de l'article L.121-17 du code de l'environnement.* » Compte tenu de l'ampleur du projet, la CNDP a nommé quatre « garants » : Florian AUGAGNEUR, Jean-Pierre BOMPARD, Laurent DEMOLINS et Gérald FELDZER. Ils sont chargés de veiller à la qualité des informations diffusées au public et au bon déroulement de la concertation. [\*commission nationale du débat public]

**Consultation du dossier :** Le dossier est consultable dans les mairies des villes du périmètre de concertation dont Saint-Maur (Hôtel de Ville, 4<sup>e</sup> étage, direction du Pôle Urbanisme Aménagement) et sur le site internet dédié <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/>

### Participation :

- Il est possible de donner son avis :
  - par voie électronique sur le site internet dédié <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/exprimez-vous-2/exprimez-vous/>
  - par courrier postal adressé à :  
Concertation sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'Aéroport Paris – Charles de Gaulle (EURO2C), 122 rue de Provence, 75 008 Paris.
- Pour poser une question aux garants nommés par la CNDP : [t4cdg@garant-cndp.fr](mailto:t4cdg@garant-cndp.fr)

**Réunions et ateliers :** ADP a prévu des réunions publiques, ateliers participatifs, visites immersives,... Les dates et lieux sont indiqués au fur et à mesure sur le site dédié.

### Composition du dossier de concertation

Le dossier comporte 150 pages et présente le rôle des garants et une synthèse de l'ensemble du dossier puis la démarche de concertation, le dispositif d'information et de participation, le contexte du projet, ses caractéristiques, ses enjeux et ses impacts, les porteurs du projet et une liste de ressources et liens utiles.

La synthèse a été reproduite dans un document de 10 pages tiré à part. Le site web dédié comporte plusieurs documents-ressources et le compte-rendu des réunions publiques.

### Poursuite de la procédure

La concertation préalable s'achève le 12 mai 2019. A l'issue, et dans un délai d'un mois, un bilan sera établi par les garants et rendu public. Puis, le Groupe ADP prendra (en juin-juillet 2019) une décision motivée indiquant la façon dont il a tenu compte de cette concertation, sa volonté de poursuivre ou non le projet, et les modalités d'information et de participation du public jusqu'à sa réalisation. En cas de mise en œuvre, et en raison de la nature des aménagements, ADP devra solliciter une autorisation environnementale qui nécessitera une enquête publique préalable (au 2<sup>nd</sup> semestre 2020).

## A PROPOS DES MOYENS DE CONCERTATION MIS EN ŒUVRE PAR ADP

SUR LA FORME, la Commune constate que :

- Les moyens de communication déployés par ADP avant et pendant cette phase de concertation préalable sont très importants afin de toucher un large public. Ils s'inscrivent également dans une démarche dynamique ; de ce fait, le site web dédié est tellement dense et en permanente actualisation qu'il devient difficile d'accéder à l'information brute, c'est-à-dire le projet.
- Le dossier mis à disposition du public est assez technique pour un document au stade de la concertation préalable ce qui permet de percevoir les enjeux. Il contient des renvois à des études et rapports déjà disponibles ainsi que des liens vers des sites internet et des documents-ressources sur le site web dédié.
- Néanmoins, le dossier manque de tableaux récapitulatifs (synthétiques et comparatifs) sur les enjeux et impacts principaux : état 2017, projeté 2037 avec et sans le terminal 4 (évolution du nombre de passagers, de mouvements, d'emport, de répartition des vols en jour-soir-nuit, de niveau de bruit, d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre, d'usagers supplémentaires des transports en commun et des voies routières, etc). Le lecteur ne devrait pas être obligé de les réaliser lui-même en croisant des données éparses pour avoir une vision claire du projet. De surcroît, la compréhension du sujet est rendue complexe par le mélange des types de données (en % ou en brut, en valeur absolue ou en valeur par passager, etc).
- Modalités de participation en ligne : a priori, le formulaire de « partage » ne permet pas de joindre un PDF (courrier illustré ou pièces annexes). Il faut utiliser l'adresse électronique de contact du site ou celle des garants (voire l'adresse postale mentionnée sur l'affiche et qui est celle d'une société privée, « EURO 2C », dont on ne connaît pas la mission). Les contributions via ces adresses sont-elles réintégrées dans le site « partagé » et visibles ? Quel est le rôle de « EURO 2C » ?

## LES PREMIERES RÉACTIONS PUBLIQUES DURANT LA CONCERTATION EN COURS

La Commune rappelle que **la concertation est prévue du 12 février au 12 mai 2019.**

Le site internet réalisé par ADP permet de participer par voie électronique. Des contributions « partagées » sont visibles en ligne. Elles n'incluent pas les échanges lors des réunions publiques (dont le compte rendu est en ligne séparément).

**Sur la période du 12 février au 13 mars inclus,**

la Commune compte 180 contributions partagées et constate que :

- les contributions positives (très minoritaires) concernent : les retombées socio-économiques. Mais, pour certains internautes, les emplois ne sont pas assez occupés par des habitants des villes les plus proches. [A noter qu'en réunion publique à Gonesse, au sujet des impacts de l'aéroport depuis 40 ans, le Maire de la ville a aussi déclaré : « *concernant l'aspect économique du projet, celui-ci n'est pas l'eldorado économique promis pour les territoires sur lesquels il est implanté* ».]
- les contributions négatives (quasi unanimes) portent sur les thématiques suivantes :
  - Fatalité, croissance, décroissance, non-sens écologique, dérèglement climatique : *L'augmentation du trafic est-elle vraiment une fatalité ? / C'est « une "concertation" sur la fatalité de l'augmentation du trafic. / Oui à la décroissance. / À l'heure de l'urgence climatique, il me semble anormal de vouloir tabler sur une croissance du trafic aérien. Si les aéroports français ne sont pas dans la course, tant mieux : il nous faut résister à la croissance du trafic aérien pour sauver la planète. / L'idéal serait bien sûr de limiter au plus les déplacements par les airs / Non sens écologique, pour notre planète: il faut DIMINUER les vols, taxer le kérosène, cesser de banaliser les voyages en avion. / Un non sens écologique. / Encore plus d'avions qui ne peuvent qu'accroître le dérèglement climatique. /*
  - Attractivité : *Comment évaluez-vous l'attractivité ? C'est ce qui rend attractif un territoire. Pour qui ? Comment ? Avez-vous fait une liste des acteurs concernés par l'attractivité ? les acteurs économiques les habitants les riverains l'environnement... J'ai bien peur que vous n'évaluiez l'attractivité uniquement suivant le seul prisme économique ce qui est totalement biaisé. /*
  - Place du facteur « emploi » : *Je suis satisfait lorsque je vois que des projets apportent de l'emploi MAIS ce ne doit pas être au détriment de [la] santé des populations.... / Il ne s'agit pas de s'opposer au développement économique du territoire, mais celui-ci ne doit pas se faire au détriment de la santé publique et de la qualité de vie des habitants survolés du territoire. /*



- Scénarios alternatifs : Le projet du T4 revient à remplacer le fameux 3ème aéroport pour lequel chaque projet a été abandonné. / L'absence d'aéroports alternatifs concentre la pollution atmosphérique et sonore sur la région parisienne sans sous-estimer le risque statistique d'accidents et de sur-fréquentation sur les routes et les transports publics. /
  - Bruit et qualité de l'air : Pollution atmosphérique et pollution sonore sont déjà bien au-delà du raisonnable. / nuisances sonores, bruit incessant / le trafic subsiste toute la nuit et nous empêche de dormir fenêtres ouvertes. / En été impossible de dormir avec la fenêtre ouverte. / La pollution et les odeurs de kérosène /
  - Santé publique : années de vie perdue chaque année en IDF à cause du bruit /
  - Impacts sur les déplacements : les routes et transports collectifs / l'engorgement des routes pour atteindre l'aéroport (par les passagers, salariés et riverains actuels et par les futurs passagers et salariés 50 000 emplois supplémentaires / très grande inquiétude quant à la circulation sur les axes routiers proches de CDG déjà complètement saturés chaque jour de la semaine et du week-end, et les risques d'accidents accrus.
  - Milieux naturels : Zones bétonnées, concentrations d'eaux pluviales / impacts faune-flore
  - Compensation des nuisances et de la dépréciation : Personne ne nous aidera à financer un système de climatisation qui nous permettrait de dormir fenêtres fermées les nuits trop chaudes. / quand nous avons acheté c'était en connaissance de cause des gênes actuelles / perte de la valeur de mon bien / la dépréciation de l'immobilier / les indemnisations et compensations /
  - Privatisation d'Aéroports de Paris : Les "bonnes" intentions affichées dans ce projet (précautions prises en matière environnementale, efforts liés à l'emploi, stratégie future de développement et projets de réduction des nuisances, etc.) ne résisteront pas à la privatisation d'ADP si elle a lieu. Ce projet doit donc être suspendu avant connaissance de toute décision concernant la future gouvernance d'ADP. /
- Parmi ces contributions négatives, on trouve des demandes récurrentes :
- *Figier la capacité d'accueil de Roissy CDG /*
  - *Un couvre-feu à Roissy / interdiction des vols de nuits / arrêt des vols de nuit / arrêt du trafic aérien entre 22h et 6h du matin / Limitation du nombre de rotations en journée avec des survols à plus grande altitude /*
  - *Faire respecter les couloirs aériens /*
  - *Ne faut recevoir à Roissy que les avions les moins bruyants /*
  - *Vérifier le cas de Vatry / reporter des liaisons sur d'autres aéroports français avec des liaisons par rail entre métropoles /*
  - *Développement des transports collectifs et des intermodalités / Le développement de cet aéroport doit se faire APRES les nouvelles liaisons ferroviaires enfin prévues (amélioration RER B, CDG Express, lignes du grand Paris, sans oublier des liaisons routières collectives régulières dignes de ce nom) / NI CDG EXPRESS, NI LIGNE 17 NORD ! Priorité à la ligne 16 et à l'amélioration des transports du quotidien : RER B et D, prolongation du T5, etc. /*
  - *Extension de la zone d'exposition au bruit,*
  - *Taxer le kérosène*

## ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN



Augmentation du trafic aérien dans le monde en milliards de passagers depuis 1945 [DC p.39]

## SITE AÉROPORTUAIRE et EMPLACEMENT DU PROJET DANS LE SITE

### Vue fonctionnelle (et partielle) du site aéroportuaire de Paris - Charles de Gaulle :

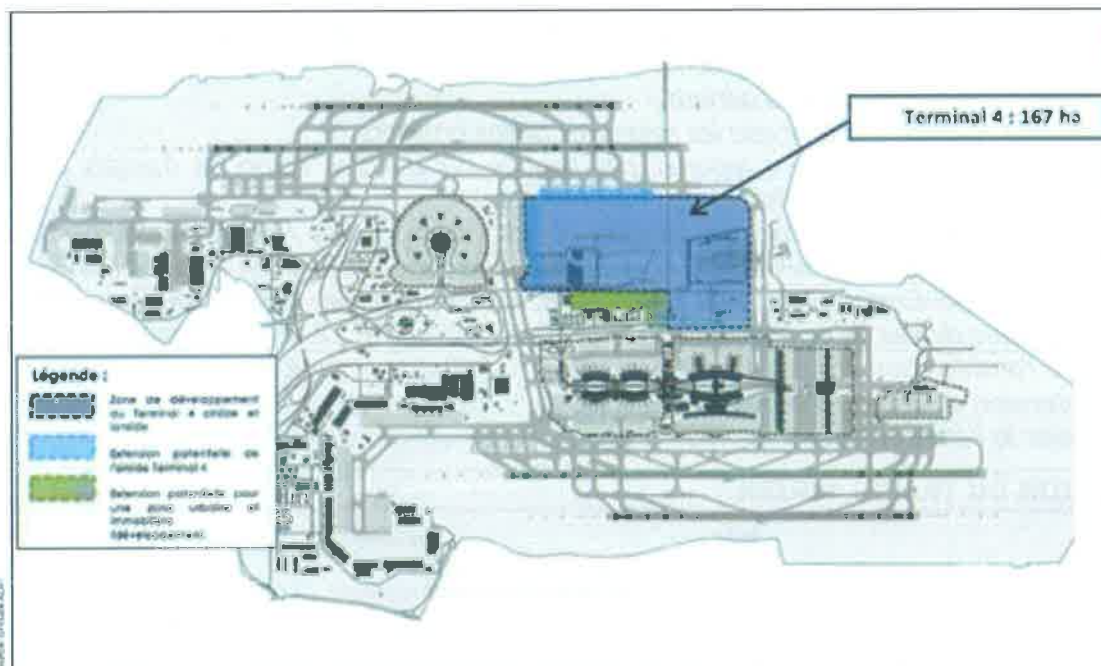
[Illustration issue du site web « non officiel » <http://www.aeroport-roissy-cdg.com/plan-aeroport-roissy.php>]



Source : Aéroports de Paris

### Emplacement du futur Terminal 4 :

[Source : Document de synthèse du dossier de concertation - p.2 / NDLR : PDF d'origine de qualité médiocre]



Le périmètre d'étude du Terminal 4

**Pas de schéma descriptif des futures installations :** ADP déclare que « À ce stade de l'élaboration du projet, la configuration du ou des bâtiments et des voies de circulation avion n'est pas arrêtée. Les échanges techniques visant à déterminer les meilleures orientations sont en cours, avec les services de l'Etat (...) et les compagnies aériennes. Compte tenu de cet état d'avancement, il n'est pas possible de présenter de schéma fin du projet. » [DC p.92]

## CONTENU DU PROJET

Pas de création ou d'extension de piste mais des infrastructures nouvelles. [DC p.13 & 92]

Le projet « comprend l'ensemble des évolutions suivantes :

- la réalisation de bâtiments aéroportuaires : Terminal 4, tri-bagages et jetées d'embarquement ;
- la création des aires, voies de circulation avions, y compris la couverture de la tranchée TGV et les routes de service en zone réservée ;
- la création du réseau interne de dessertes routières pour les passagers, les professionnels et les salariés depuis les accès ouest et est ;
- la réalisation des interfaces publiques du terminal : parking au contact, esplanade ou parvis du Terminal 4, et son aménagement ;
- la création d'un pôle multimodal de transport, ces interfaces avec les transports en commun existants ou à venir y compris la gare du métro Grand Paris Ligne 17, une nouvelle gare routière et le déplacement de l'actuel garage atelier du CDGVal ;
- la création d'un nouveau transport en commun interne à la plate-forme (transport guidé de personnes) reliant les parkings éloignés et les terminaux entre eux ;
- la création d'autres liaisons de transport guidé passagers pour les connexions reliant le Terminal 2 au Terminal 4 et au-delà jusqu'au Terminal 1 ainsi qu'une liaison bagages mécanisée et des infrastructures en tunnel ;
- la viabilisation réseaux divers du futur Terminal 4 et de la zone du parvis, l'alimentation et l'évacuation en fluide des jetées d'embarquement ;
- le développement de la desserte de l'ensemble des postes avions en oléoréseaux ;
- le déplacement de la centrale thermique frigorifique et électrique existante dans l'emprise du projet, et le forage d'une géothermie profonde ;
- la refonte pour assurer l'accès au futur terminal des taxiways y compris la création du « taxiway perimeter » (voie de contournement avions) nord-est, et la création d'aires de dégivrage. »

La Commune considère que la formulation relative à la centrale de géothermie est ambiguë. La Commune demande si c'est le « déplacement » de la centrale qui aura lieu « dans l'emprise » ou si c'est seulement « la centrale » qui est « existante dans l'emprise » ?

### Les développements connexes

« Les développements connexes au développement du Terminal 4, liés au développement de l'activité aéroportuaire, tels que les locaux d'activité support, de nouveaux hôtels, bureaux et services pourront pour partie être réalisés hors des emprises de l'aéroport par le biais d'investissements directs du Groupe ADP ou par des opérateurs tiers liés au transport aérien, à l'image de l'ensemble des développements économiques déjà présents sur le territoire du Grand Roissy-Le Bourget et qui se sont développés aux franges de l'aéroport depuis plusieurs décennies.

Ces développements seront réalisés dans le cadre de terrains déjà ouverts à l'urbanisation hors emprises aéroportuaires ou de projets de zones d'aménagement à l'initiative des collectivités locales en conformité avec les documents d'urbanisme et en particulier le Schéma directeur de l'Île-de-France. » [DC p.116]

### Les principales ambitions et caractéristiques du projet de Terminal 4 [DC 85 à 95]

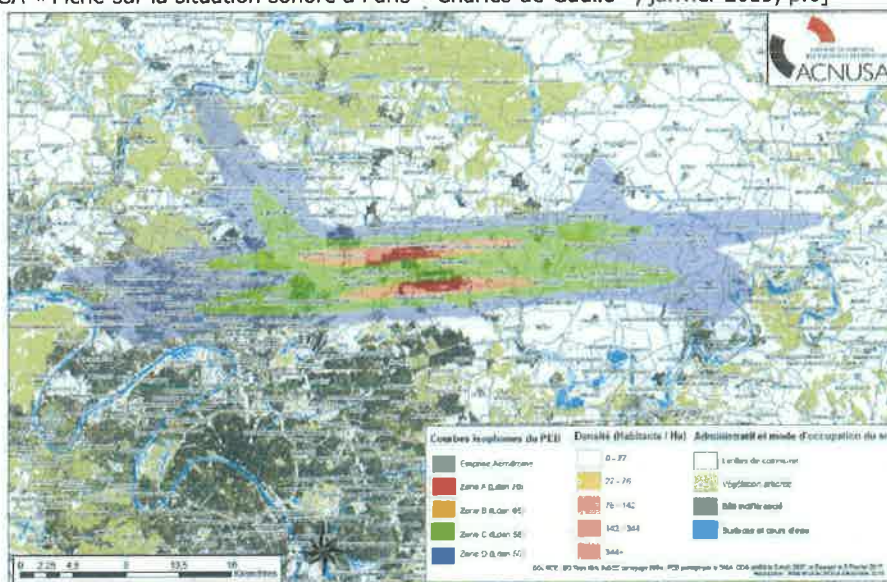
Passer de gestionnaire d'infrastructures à opérateur économique et urbain. En faire une vitrine des compétences françaises en matière de services et de l'expertise du Groupe ADP en matière d'exploitation.

- « Smart airport » : fluidifier, faciliter et sécuriser le parcours passager, personnaliser l'accompagnement, mettre en place de nouveaux services, le tout via les technologies numérique et des startups ;
- « Airport-city » et « Cargo-city ». La ville aéroportuaire, d'un lieu de transit à un lieu de vie : développer une urbanité aéroportuaire en reliant de façon lisible et directe le Terminal 4 au quartier Roissypole (liaison douce qui bénéficiera aussi des nouveaux accès par les transports en commun) ; construction de nouvelles gares de fret et déploiement de services commerciaux et hôteliers adjacents ;
- Un cadre de travail plus agréable pour les salariés : large place au végétal et à la lumière naturelle, dans une grande volumétrie, atmosphère plus sereine et apaisée,
- Un terminal connecté et intégré au reste de la plate-forme et ouvert sur la ville (nouveaux réseaux de circulation et transport internes et externes, parkings,...).
- Assurer les opérations aéronautiques dans des conditions conformes aux meilleurs standards de sécurité
- Incarner la tendance architecturale contemporaine parisienne et mettre en œuvre une architecture bioclimatique, un terminal à énergie positive

En réponse à un internaute au cours de la concertation en ligne, le Groupe ADP a précisé que « Le projet de Terminal 4 est un projet modulaire, qui se construira par brique, à un rythme défini en fonction de la nécessité de répondre à un besoin. » [entre 2021 et 2037]

## PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) DE L'AEROPORT CDG

[Source : ACNUSA « Fiche sur la situation sonore à Paris – Charles-de-Gaulle », janvier 2019, p.6]



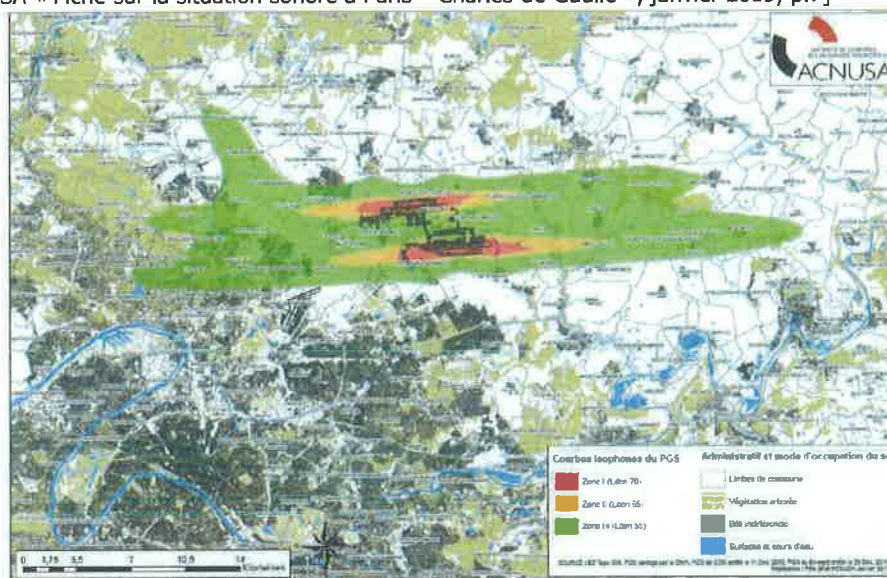
« Le tableau suivant recense le nombre d'habitants par zone du PEB de la plateforme » :

Plateforme	Zone A PEB	Zone B PEB	Zone C PEB	Zone D PEB	Total PEB
Paris – Charles-de-Gaulle	0	1 789	185 928	484 970	672 687

« Il apparaît nécessaire d'assurer un suivi attentif du respect du plan d'exposition au bruit afin de ne pas augmenter les populations exposées à des risques pour l'environnement et la santé. »

## PLAN DE GENE SONORE (PGS) DE L'AEROPORT CDG

[Source : ACNUSA « Fiche sur la situation sonore à Paris – Charles-de-Gaulle », janvier 2019, p.7]



« Le tableau suivant recense le nombre d'habitants par zone du PGS de la plateforme et le nombre de logements concernés (source : gestionnaires des plateformes) » :

Plateforme	Zone I PGS	Zone II PGS	Zone III PGS	TOTAL PGS	Nombre logements recensés	Nombre logements traités	Pourcentage de réalisation
Paris – Charles de Gaulle	0	392	254 871	255 063	61 751	29 084	36 %

Il apparaît nécessaire d'envisager toutes dispositions permettant d'accélérer la réalisation des programmes d'insonorisation fixés par le plan de gêne sonore. A cette fin, toutes les synergies possibles sont à rechercher avec les autres programmes de rénovation urbaine ou de rénovation énergétique déployés sur les territoires concernés. »

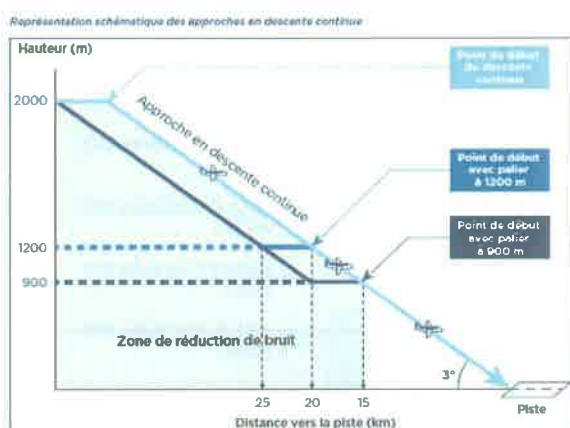
## IMPACTS SANITAIRES DU BRUIT DES TRANSPORTS DANS LA ZONE DENSE DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE - Etude BRUIT PARIF février 2019 – extrait p.13

### Exposition élevée au bruit aérien : cas de l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle

- Cas d'un individu moyen résidant en limite de zone III du Plan de Gêne Sonore de Paris-CDG, c'est-à-dire à un niveau de bruit aérien Lden de 55 dB(A) et avec un niveau de bruit aérien nocturne de l'ordre de 47 dB(A) ; **17 mois de vie en bonne santé perdus** du fait du bruit (5 mois du fait de la gêne et 12 mois du fait des troubles du sommeil).
- Cas d'un individu moyen résidant en limite de zone II du Plan de Gêne Sonore de Paris-CDG, c'est-à-dire à un niveau de bruit aérien Lden de 65 dB(A) et avec un niveau de bruit aérien nocturne de l'ordre de 57 dB(A) ; **29 mois de vie en bonne santé perdus** du fait du bruit (9 mois du fait de la gêne et 20 mois du fait des troubles du sommeil).
- Cas d'un individu moyen résidant en limite de zone I du Plan de Gêne Sonore de Paris-CDG, c'est-à-dire à un niveau de bruit aérien Lden de 70 dB(A) et avec un niveau de bruit aérien nocturne de l'ordre de 62 dB(A) ; de l'ordre de **36 mois de vie en bonne santé perdus** du fait du bruit (11 mois du fait de la gêne et 25 mois du fait des troubles du sommeil).

### L'APPROCHE EN DESCENTE CONTINUE (technique de vol moins sonore)

Illustration extraite du dossier de concertation p.106



En septembre 2016, la DSNA (direction des services de la navigation aérienne) a mis en service, pour les vols en cœur de nuit (0h30 – 5h00) sur l'aéroport de Paris-CDG, de nouvelles procédures d'approches en « descente continue » (également dénommée « descente douce ou lisse »).

Selon BruitParif, « la phase de descente des aéronefs comporte des paliers à faible altitude, qui nécessitent une importante poussée des réacteurs et l'utilisation des dispositifs hypersustentateurs [...] générateurs de bruit aérodynamique important. » « L'approche en descente continue

est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant au maximum les phases de vol en palier et en réduisant ainsi la sollicitation des moteurs ce qui permet de limiter les nuisances sonores et de réaliser des économies de carburant ».

La généralisation de cette procédure de descente continue est demandée par les riverains de CDG pour la période jour-soir.

### LE VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE (VPE)

C'est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou d'arrivée et dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales. L'illustration ci-dessous a été captée sur l'animation en ligne VITRAIL ( <https://vitrail.entrevoisins.org/vitrail/> )

A l'atterrissage



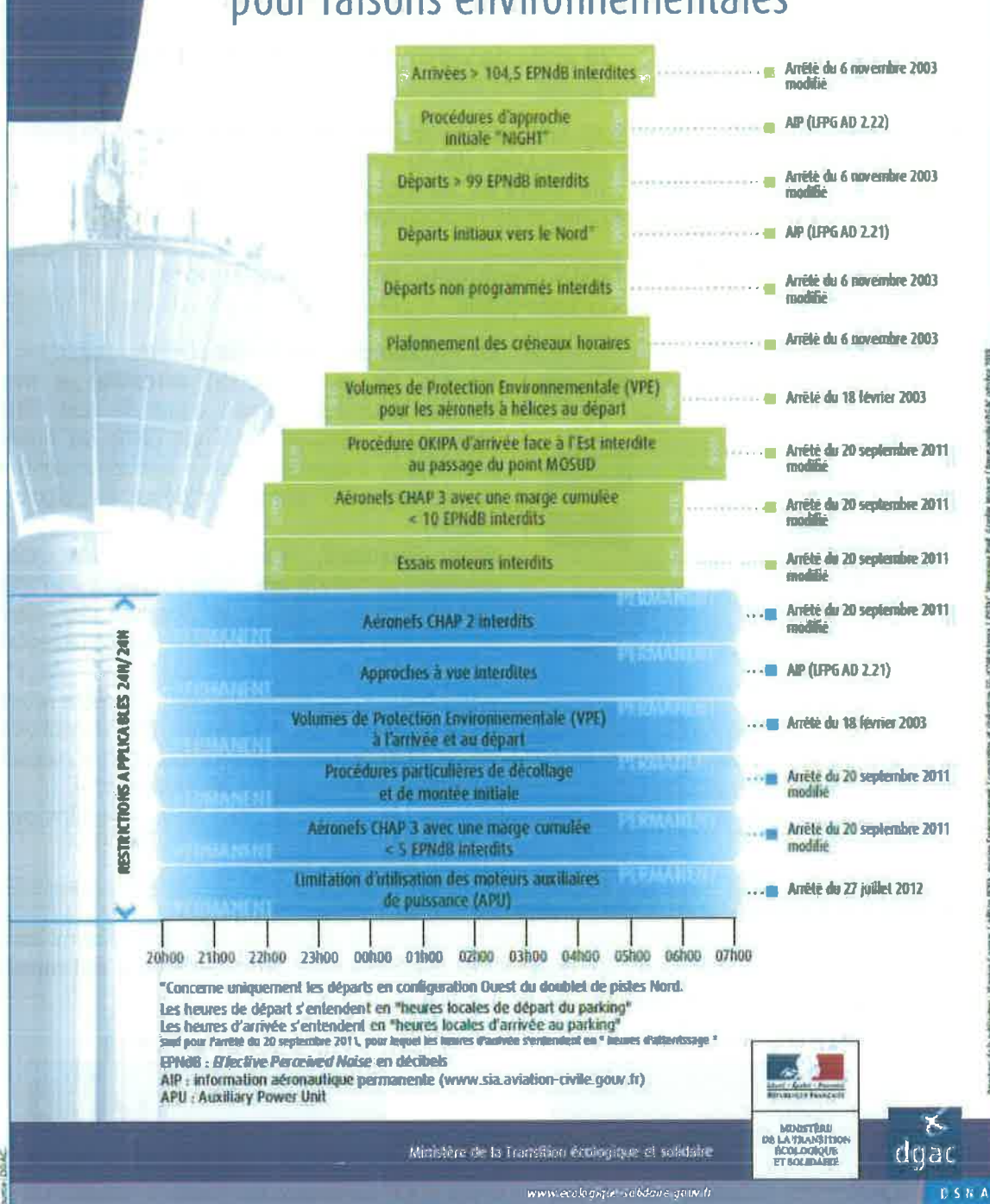
Au décollage



Extrait du dossier de concertation p.61

# Paris Charles de Gaulle

## Restrictions d'exploitation pour raisons environnementales



Les restrictions d'exploitation pour raisons environnementales à Paris-CDG