

BILAN DES GARANTS

**PROJET D'AMÉNAGEMENT
DU TERMINAL 4
ET DE DÉVELOPPEMENT
DE L'AÉROPORT
PARIS-CHARLES-DE-GAULLE
À L'HORIZON 2035-2050**

Concertation préalable

12 FÉVRIER - 12 MAI 2019

FLORAN AUGAGNEUR
JEAN-PIERRE BOMPARD
LAURENT DEMOLINS
GERARD FELDZER

Désignés par la Commission
nationale du débat public

LE 12 JUIN 2019

BILAN DES GARANTS

**PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TERMINAL
4 ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT
PARIS-CHARLES-DE-GAULLE
À L'HORIZON 2035-2050**

Floran Augagneur, Jean-Pierre Bompard, Laurent Demolins, Gérard Feldzer

Les garants ont bénéficié de l'appui constant de Madame Gabrielle HERTZ, chargée de coordination à la Commission nationale du débat public, durant toute la concertation préalable jusqu'à la publication du bilan.

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET	4
CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION	6
DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION	8
1 - Saisine de la Commission nationale du débat public et nomination de quatre garants	8
2 - Garantir la concertation	9
3 - Le travail préparatoire des garants : étude de contexte, élargissement du périmètre et décalage du calendrier	10
4 - La place des pouvoirs publics dans la concertation préalable	15
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	16
5 - Le dispositif et son déroulement	16
A. La pré-concertation	16
B. Description du dispositif et de son déroulé du 12 février au 12 mai	16
6 - La mobilisation	18
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION	20
Cartographie des principaux arguments	20
Introduction : opportunité, trafic aérien et alternatives	20
A. Aviation et climat	21
B. Aéroport, qualité de l'air, santé humaine	25
C. Bruits et santé publique	30
D. Accessibilité à la plateforme	40
E. Emploi et formation	45
F. Gestion de l'eau, biodiversité et déchets de chantier	47
CONCLUSION	
L'État régulateur et stratège	50
DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN ŒUVRE JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE	52
8 - Précisions à apporter de la part du maître d'ouvrage et des pouvoirs publics	52
9 - Recommandation	53
ANNEXES	54
Courrier de saisine adressé à la Présidente de la CNDP (23 mai 2018)	55
Décision de la CNDP sur la nomination des garants (6 juin 2018)	57
Lettre de la Présidente de la CNDP au Premier ministre (7 juin 2018)	58
Lettre de mission des garants (18 juillet 2018)	59
Décision sur la démission d'un garant (7 novembre 2018)	63
Décision sur la nomination d'un garant (7 novembre 2018)	64
Décision sur le lancement de la concertation préalable (23 janvier 2019)	65
Lettre de la Présidente de la CNDP au Ministre de la Transition écologique et solidaire (14 février 2019)	66

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

MAÎTRE D'OUVRAGE

Le Groupe ADP

OBJECTIFS

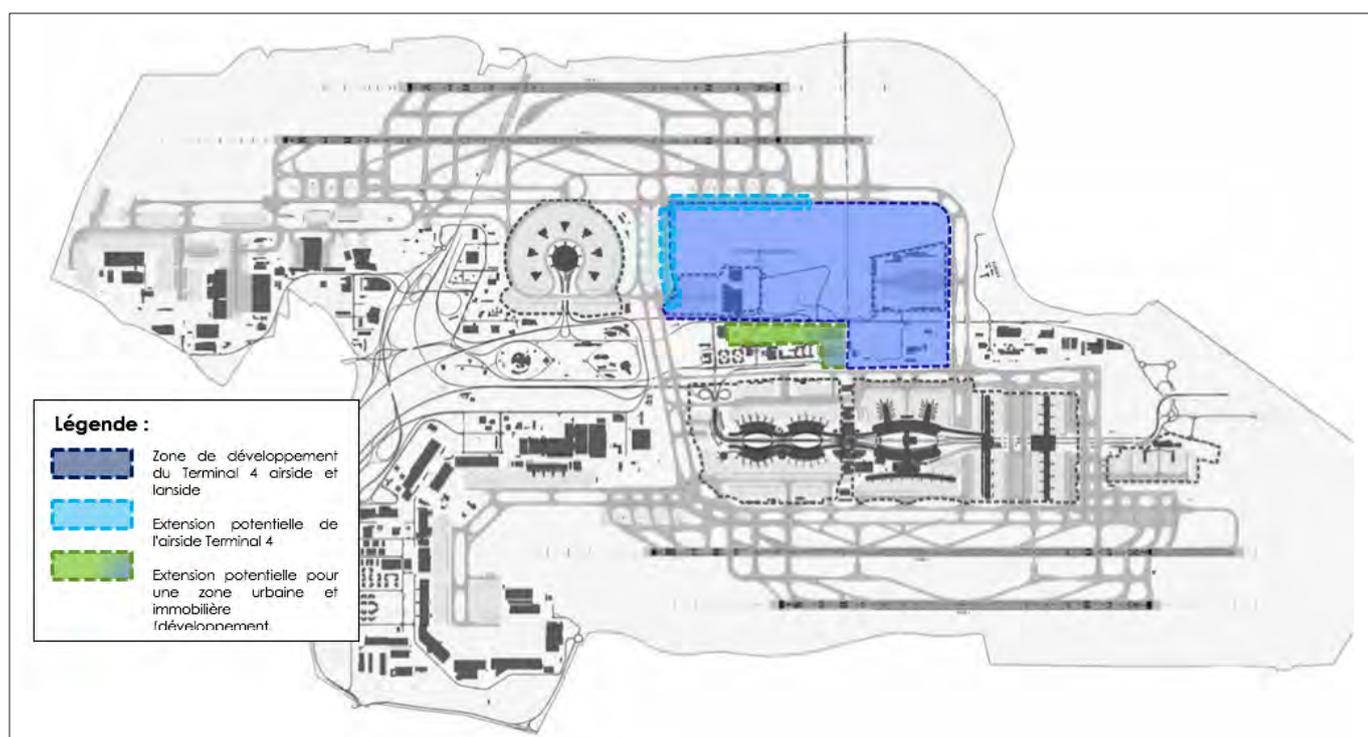
Le Groupe ADP souhaite augmenter ses capacités d'accueil pour répondre à la hausse du trafic aérien et rester concurrentiel à l'heure où les hubs, tels que Dubaï ou Singapour, sont de plus en plus attractifs. Le Terminal 4 et les infrastructures qui l'accompagnent visent à améliorer la qualité d'accueil et de service passagers de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, premier aéroport français en augmentant progressivement ses capacités d'accueil pour passer de 72 millions en 2018 à 120 millions d'ici 2037.

CONTEXTE

Le trafic aérien a connu une forte hausse depuis les années 2000 (+ 4 % entre 2001 et 2016 et + 6,8 % entre 2016 et 2017¹) et, selon le Groupe ADP, un doublement du trafic est à prévoir dans les quinze prochaines années. Le nombre de passagers passerait de 4,1 milliards en 2016 à 7 milliards en 2030². S'inscrivant dans cette hausse du trafic, l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle observerait une croissance de 2 à 3 % par an, soit entre 106 à 127 millions de passagers en 2037 et 620 000 à 660 000 mouvements par an³. Si le maître d'ouvrage n'envisage pas la construction de pistes supplémentaires, il estime que ses capacités d'accueil seront arrivées en saturation en 2028.

CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION

Le projet prendrait place dans les limites de la plateforme de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle sur une zone d'environ 167 hectares dont 46 % sont déjà artificialisés (Terminal 3, aires avions de 1,5 hectare, installations diverses telles que la centrale thermique, le garage-atelier du CDGVal, etc.) et 54 % qui devront être artificialisés mais sont déjà des possessions foncières du groupe ADP.



CARACTÉRISTIQUES*

Il s'agit d'un projet de développement global de l'aéroport comprenant la construction du Terminal 4 soit :

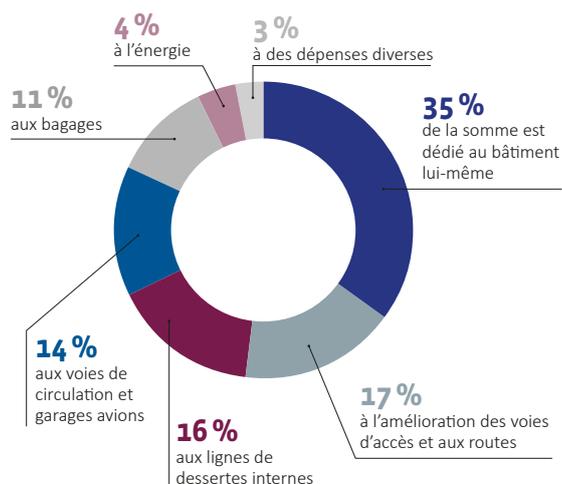
- la réalisation de bâtiments aéroportuaires : terminal 4, tri-bagages et jetées d'embarquement ;
- la création des aires, voies de circulation avions, y compris la couverture de la tranchée TGV et les routes de service en zones réservées ;
- la création du réseau interne de dessertes routières pour les passagers, les professionnels et les salariés depuis les accès Ouest et Est ;
- la réalisation des interfaces publiques du terminal : parking au contact, esplanade du Terminal 4, zone urbaine du parvis ;
- 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 plateforme (transport guidé de personnes) reliant les parkings éloignés et les terminaux entre eux ;
- la création d'une autre liaison de transport guidé passagers en zone de sûreté pour les correspondances 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 viabilité réseaux divers du futur Terminal 4 et de la zone urbaine 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 oléo-réseaux,
- 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 de taxiway périmètre Nord-Est, et la création d'aires de dégivrage.

*Telles que présentées page 6 de la synthèse du dossier de concertation.

COÛT

Le groupe ADP évalue le coût du projet entre 7 à 9 milliards d'euros, somme qui comprendrait non seulement le coût du bâtiment lui-même mais également la réalisation d'infrastructures permettant d'améliorer la liaison de ce nouveau terminal aux autres terminaux ainsi qu'aux voies de transports et de circulation des avions (« nouveaux moyens de transport en zone publique et en zone de sûreté, voies et réseaux de circulations, aires de stationnement »⁴ etc.).

Le maître d'ouvrage répartit ainsi les coûts prévisionnels du projet⁵ :

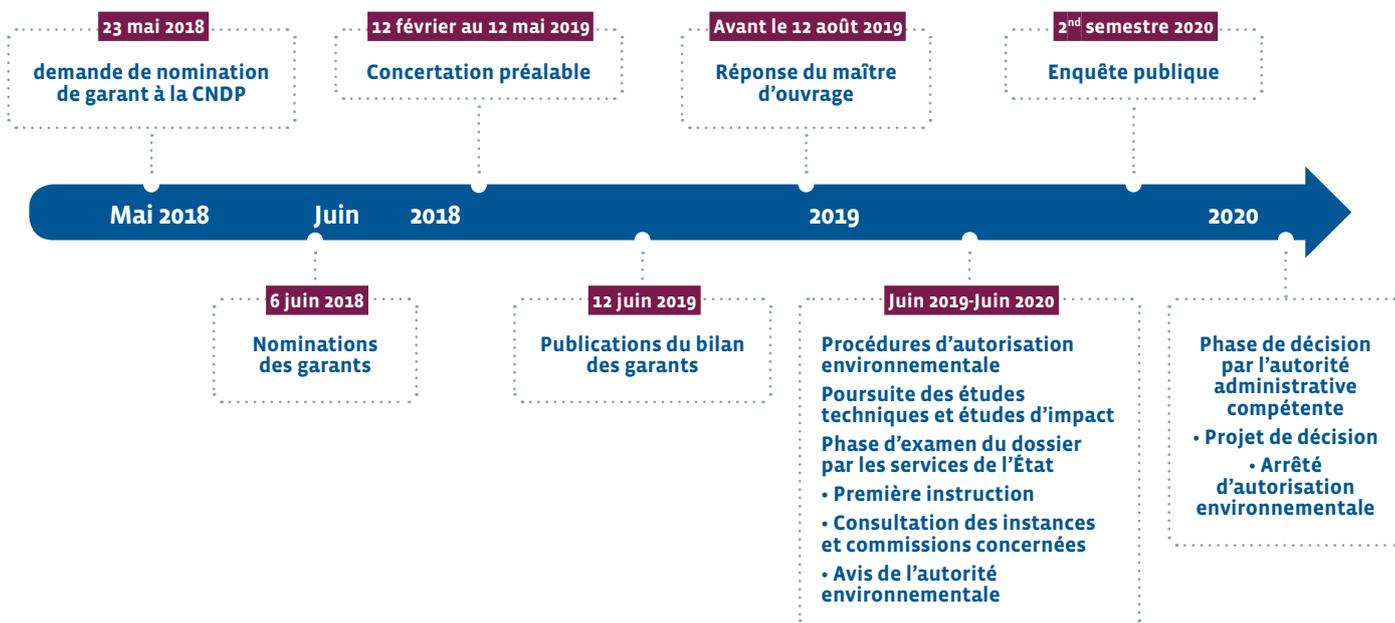


NOTES

1. Dossier de concertation p 39
2. Ibid
3. Ibid
4. Dossier de concertation, p 98.
5. Ibid

CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE

Si à la suite de l'enquête publique le projet se poursuit, les travaux débuteraient en 2021 pour une mise en service de la première phase en 2028, le Groupe ADP envisageant un phasage du projet en fonction de l'évolution du trafic. Si le trafic s'avère inférieur aux prévisions, la seconde phase, prévue pour 2037, pourrait être reportée.



CHIFFRES-CLÉS

DE LA CONCERTATION

Quelques dates clés



23

MAI 2018

saisine de la CNDP par le président du Groupe ADP, maître d'ouvrage du projet Terminal 4.



6

JUIN 2018

Nominations des quatre garants Messieurs Jean-Pierre BOMPARD, Laurent DEMOLINS, Gérard FELDZER et Madame Aline GUERIN. Aline Guérin est remplacée par Florian AUGAGNEUR le 7 novembre 2018.



23

JANVIER 2019

La CNDP approuve les modalités, le calendrier et le dossier de la concertation préalable.



du 12 février

AU 12 MAI 2019

Dates de la concertation



12

JUIN

Publication du bilan : bilan des garants le 12 juin et réponse du Groupe ADP au bilan des garants le 12 août.

Périmètre de la concertation



480

COMMUNES



7

DÉPARTEMENTS

(Val d'Oise, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne, Val-de-Marne, Yvelines, Oise et Paris)



2

RÉGIONS

(Île-de-France et région Hauts-de-France - département de l'Oise)

Participants

2 118 
PARTICIPANTS AUX
ÉVÈNEMENTS

1616 
AVIS EN LIGNE

400 
QUESTIONS

ou contributions posées par mail au Groupe ADP

61 
CAHIERS D'ACTEURS
CONTRIBUTIONS

Évènements publics

10
RÉUNIONS
PUBLIQUES

4
RÉUNIONS
THÉMATIQUES

4
ATELIERS
PARTICIPATIFS

2
ATELIERS
JEUNES

1
ATELIER
SALARIÉS

3
BALADES
SUR SITE

Documents de la concertation

930 500
EXEMPLAIRE
DU DÉPLIANT BOITÉS

50 500
EXEMPLAIRES
DU DÉPLIANT DISTRIBUÉS

48000
EXEMPLAIRES DU DÉPLIANT
du dossier de la concertation et de la synthèse envoyés aux
élus et acteurs du périmètre élargie (480 communes)

480
AVIS DE CONCERTATION
AFFICHÉS
(un par commune du périmètre)

DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

1 - Saisine de la Commission nationale du débat public et nomination de quatre garants

Le Groupe ADP demande à la Commission nationale du débat public par courrier du 23 mai 2018 une nomination de garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable au titre de l'article L121-17 du code de l'environnement (cf. annexes) pour un projet de développement de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

Malgré le coût global du projet évalué entre sept et neuf milliards d'euros, les conditions légales d'une saisine obligatoire de la CNDP ne sont pas réunies en raison d'une réglementation restrictive concernant les aéroports (la saisine obligatoire est conditionnée à la création ou à l'extension d'infrastructure de pistes).

Dans une décision du 6 juin 2018 (cf. annexes), la CNDP décide, compte tenu de l'ampleur des enjeux socio-économiques et environnementaux de ce projet, de nommer plusieurs garants. Ainsi, cette concertation préalable s'est déroulée sous l'égide d'une « équipe de garants » pour veiller à ce que le dispositif de participation soit à la hauteur des enjeux et réponde aux objectifs fixés par la CNDP. Il s'agit de MM. Jean-Pierre Bompard, Laurent Demolins, Gérard Feldzer et de M^{me} Aline Guérin. Jamais auparavant la CNDP n'avait nommé quatre garants sur une concertation. Le 7 novembre 2018, M^{me} Aline Guérin a été remplacée, à sa demande, par M. Floran Augagneur, vice-président de la CNDP (décision du 7 novembre 2018, cf. annexe). Cette nouvelle nomination marque la volonté du bureau de la CNDP de suivre de près cette concerta-

tion et de veiller au mieux au respect de ses principes par le maître d'ouvrage.

Considérant les nombreux projets dans cette zone géographique (Europacity, CDG Express, Ligne 17, infrastructures olympiques, etc.), la CNDP a estimé qu'un débat public sur la cohérence de l'aménagement de ce territoire était opportun. La CNDP n'ayant pas la capacité de s'autosaisir, sa Présidente, M^{me} Chantal Jouanno, a alerté les pouvoirs publics (seuls en mesure de saisir la CNDP pour un tel dispositif de participation) par courrier du 7 juin 2018 adressé au Premier Ministre, au Ministre d'État, Ministre de la transition écologique et solidaire, à la ministre des transports et à la Présidente de la Région Île-de-France (voir annexes). Ces demandes sont restées sans suite.

Concernant la concertation préalable sur le Terminal 4, compte tenu des impacts environnementaux du projet et de l'ampleur des enjeux socio-économiques, la Commission a souhaité que le Groupe ADP mette en place un dispositif proche de celui d'un débat public dont les objectifs ont été rappelés dans une lettre de mission du 22 juin 2018 (cf. annexes).

Dans le code de l'environnement, le champ de la concertation préalable est identique à celui d'un débat public (comme un débat public, la concertation préalable permet de **"débatte de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alterna-**

tives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre” article L121-15 du code de l’environnement). Si dans le cadre d’une procédure de débat public, la CNDP organise souverainement le débat, dans le cadre d’une concertation préalable, l’organisation est confiée au maître d’ouvrage et la Commission en définissant les modalités (L121-9).

Toutefois, lorsqu’il s’agit d’une demande de nomination de garants au titre de l’article L121-17, le maître d’ouvrage n’est pas tenu par la loi de faire valider les modalités de la concertation par la CNDP. Nous sommes donc dans un cas de figure particulier : la complexité du projet nécessite un dispositif participatif important mais les leviers et marges de manœuvre de la CNDP sont moins importants que lors d’une saisine obligatoire. Dans ce cadre, la question de comment garantir la concertation se pose avec acuité et tout le travail préparatoire des garants en a montré l’importance.

2 - Garantir la concertation

Comme autorité indépendante, la CNDP est défenseuse des droits constitutionnels de chacun à être informé et à participer aux décisions ayant un impact sur l’environnement. Comme représentants de l’institution, les garants veillent au respect des principes fondamentaux

qui formalisent ces droits. En ce sens, les garants ne sont ni des accompagnateurs ni des conseillers, mais des prescripteurs. Le rôle des garants est de veiller, depuis la phase préparatoire jusqu’à la fin de la concertation, au respect des principes de la CNDP :

- **INDÉPENDANCE ET NEUTRALITÉ** : les garants sont indépendants du Gouvernement, du maître d’ouvrage et de toutes les parties prenantes. Ils ne prennent jamais position sur le fond du dossier ;
- **TRANSPARENCE** : les garants veillent à la transparence de l’information tout au long du processus ;
- **ÉQUIVALENCE** : les garants veillent à ce que la parole de chacun soit traitée de manière équivalente, quel que soit le statut des personnes ;
- **ARGUMENTATION** : les garants veillent ce que les interventions soit argumentées et donnent lieu à des réponses tout aussi argumentées de la part du maître d’ouvrage.

À cela les garants ont ajouté un principe supplémentaire :

- **INCLUSION** : les garants veillent à ce que le dispositif recherche la parole de tous les publics, même les plus éloignés, et facilite leur expression.

À savoir

La Commission nationale du débat public est garante des droits à l’information et à la participation du public aux décisions ayant un impact sur l’environnement ou à forts enjeux socio-économiques. En France, si le code de l’environnement encadre les missions de la CNDP, les droits qu’elle défend sont affirmés par le droit communautaire et international, notamment à travers la Convention d’Aarhus du 25 juin 1998, et sont inscrits dans notre Constitution à l’article 7 de la Charte de l’environnement.

Article premier de la Convention Aarhus : « Afin de contribuer à protéger le droit de chacun, dans les générations présentes et futures, de vivre dans un environnement propre à assurer sa santé et son bien-être, chaque Partie garantit les droits d’accès à l’informa-

tion sur l’environnement, de participation du public au processus décisionnel et d’accès à la justice en matière d’environnement conformément aux dispositions de la présente Convention ».

Et l’article 6.4 : « Chaque Partie prend des dispositions pour que la participation du public commence au début de la procédure, c’est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence ».

Article 7 de la Charte de l’environnement : « Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d’accéder aux informations relatives à l’environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l’élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l’environnement ».

3 - Le travail préparatoire des garants : étude de contexte, élargissement du périmètre et décalage du calendrier

Dès leur nomination, les garants effectuent une étude de contexte. Il s'agit de rencontrer les acteurs et les parties prenantes du dossier afin d'en comprendre au mieux les éléments sous-jacents, d'identifier les sujets et thématiques des débats et d'anticiper les alternatives qui pourraient émerger. L'objectif de l'étude de contexte des garants est :

- de faire le bon diagnostic pour prescrire au maître d'ouvrage les recommandations les plus adéquates en termes de modalités (lieu des réunions, dispositifs, thèmes, etc.);
- d'identifier les acteurs institutionnels dont la présence serait nécessaire au bon déroulé de la concertation;
- d'identifier les sujets sur lesquels la CNDP pourrait utilement diligenter une étude complémentaire (tel que l'autorise le code de l'environnement, article L121-1).

**Tout au long de cet exercice, les garants ont veillé à rap-
peler au groupe ADP que le public devait être au cœur
de la concertation organisée par le maître d'ouvrage et
que le dossier de concertation ne pouvait en aucun cas
apparaître comme un document faisant la promotion du
projet. Ils ont notamment indiqué que la concertation
est un dispositif participatif dont l'objectif est d'informer
le public et de prendre en compte ses arguments.**

Le « dossier de concertation » constitue l'ensemble des informations rendues publiques par le maître d'ouvrage à l'ouverture de la concertation. Garants du droit à l'information du public, les garants ont prêté une attention particulière à la qualité de ce document. Près de quinze réunions se sont tenues sur le dossier de concertation. Les garants ont également adressé huit courriers de recommandations écrites. Ces recommandations portaient principalement sur la qualité des informations concernant les projections du trafic aérien et les alternatives au Terminal 4, les liens entre activités aéroportuaires et santé publiques, les conditions d'accessibilité, potentialités d'emploi et de formation.

**Le plan envisagé du dossier de concertation a été pré-
senté aux garants le 24 septembre 2018.** Lors de cette
réunion, le maître d'ouvrage a également présenté le dis-
positif qu'ils envisagent sur trois mois :

- 2 réunions publiques;
- 5 ateliers thématiques sur les thèmes suivants : attractivité, accessibilité, développement durable, économie sociale et solidaire, innovation services passagers, habitants et employés;
- 1 atelier salariés de la plateforme;
- 1 atelier passagers;
- 3 cafés participatifs;
- 2 visites de sites participatives et un projet de plaquette d'information;
- 1 site web terminal4-cdg.groupeadp.fr

À savoir

**Dans le cadre de l'étude de contexte, les garants ont
rencontré 115 personnes à l'occasion d'une cinquan-
taine de rendez-vous.**

Des associations : ADVOCNAR (Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes), AREC (Association pour le Respect de l'Environnement et du Cadre de vie), CIRENA (Collectif Inter-associatif du Refus des Nuisances Aériennes), MNLE 77 (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement), FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports), FNE (France Nature Environnement) et Le Collectif pour le Triangle de Gonesse.

Des institutionnels : ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires), ASI (Autorité de Supervision Indépendante des redevances aéroportuaires), DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), DRIEA (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement), DRIEE (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie), le Préfet de Paris et de l'Île-de-France, le cabinet

d'Élisabeth Borne, ministre chargée des Transports.

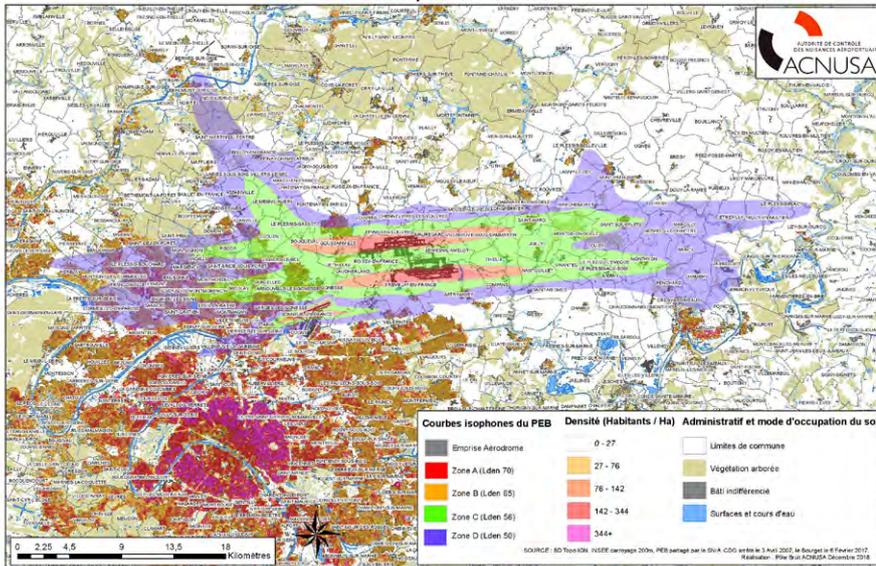
Des agences publiques d'expertise : Airparif, ARB (Agence Régionale de la Biodiversité) et Bruitparif.

Des élus : les maires de Gonesse, de Mitry-Mory; de Roissy-en-France; de Tremblay-en-France; de Villiers-le-Bel; l'adjoint en charge du tourisme de la Mairie de Paris; le Conseil départemental de l'Oise, le Conseil Départemental de Seine-et-Marne, le Conseil Départemental du Val-de-Marne, et les députées Clémentine Autain (93), Zivka Park (95); Michèle de Vaucouleurs (78) et Corinne Valls (93).

**Des compagnies aériennes, syndicats de compagnies
aériennes et acteurs de l'aérien :** Air France; BAR France (Board of Airlines Representatives); Easyjet; FedEx; FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation Marchande); SCARA (Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes) et Vinci Aéroport.

Autres : La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris-Île-de-France et un ingénieur d'Airbus.

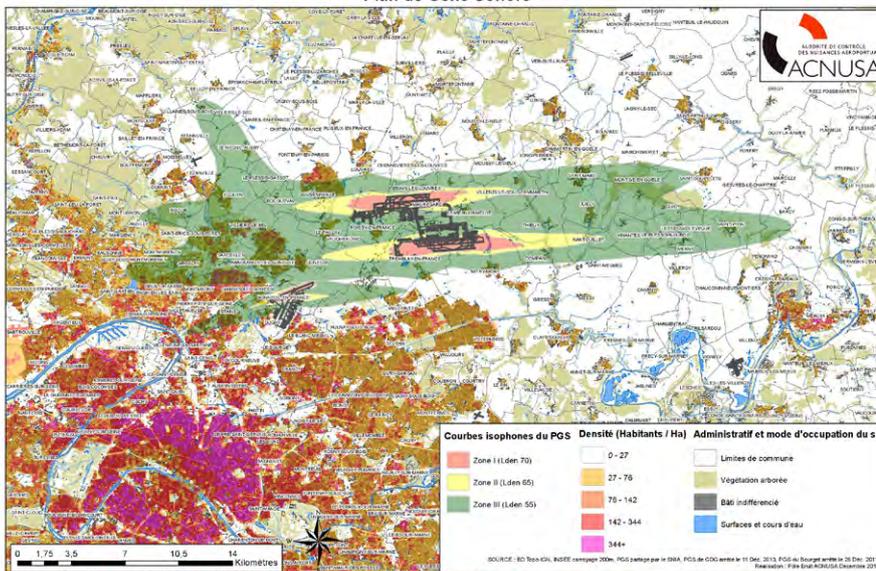
Aérodrome de Roissy Charles-de-Gaulle et le Bourget
Plan d'Exposition au Bruit



Définition

PEB : Le plan d'exposition au bruit (PEB), est une servitude d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances sonores dues aux aéronefs. Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne. Le PEB vise très concrètement à interdire ou limiter les constructions afin de pas augmenter les populations soumises aux nuisances sonores relatives au trafic aérien. Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25000 qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D (respectivement exposition au bruit très forte/forte/modérée et faible). Les zones de bruit sont calculées à partir des niveaux sonores moyennés en Lden.
(Source : ACNUSA)

Aérodrome de Paris Charles-de-Gaulle et Le Bourget
Plan de Gène Sonore



Définition

PGS : Le plan de gêne sonore (PGS), délimite les zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier, sous conditions d'éligibilité, d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Il se présente sous la forme d'un rapport et d'une carte à l'échelle 1/25000, distinguant : la zone 1 dite de très forte nuisance comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70dB, la zone 2 dite de forte nuisance, entre la courbe d'indice Lden 70dB et Lden 65dB ou 62dB, la zone 3 dite de nuisance modérée incluse entre la limite extérieure de la zone 2dB et Lden 55dB.
(Source : ACNUSA)

Le périmètre de la concertation retenu alors par le maître d'ouvrage correspond au périmètre du Plan d'Exposition au Bruit (PEB), document réglementaire mis à jour en 2007 comprenant 127 communes, aux communes correspondant aux autorisations au titre de la loi sur l'eau et au Grand Roissy Le Bourget, soit au total 168 communes. Il ressort de l'étude de contexte des garants que le périmètre de la concertation restreint au PEB pose deux principaux problèmes :

- une définition du périmètre uniquement en termes de carte réglementaire de bruit est trop réductrice par rapport à l'ensemble des enjeux socio-économiques et environnementaux du projet ;
- des associations de riverains, des associations environnementales et des élus contestent ce périmètre et souhaitent qu'un certain nombre de communes impactées par le projet mais hors PEB figurent dans le périmètre de la concertation.



La demande d'élargir le périmètre de la concertation est formulée par les garants au Groupe ADP dans de nombreux courriers et à l'occasion de plusieurs réunions entre l'automne 2018 et le 16 janvier 2019. Le maître d'ouvrage ne souhaite alors pas élargir ce périmètre. L'argument avancé repose sur le fait qu'un élargissement du périmètre pourrait être interprété comme une contestation du PEB ou comme étant défini sans référence administrative. Afin de trancher sur ce point, dès le 24 septembre, les garants recommandent au Groupe ADP de saisir l'Autorité environnementale (Ae) pour effectuer un cadrage préalable afin de mieux définir le périmètre thématique (thèmes à aborder) ainsi que le périmètre géographique de la concertation. Le cadrage préalable de l'Ae est un moyen d'apporter un certain nombre d'éléments d'expertises dans les dossiers les plus complexes et permet de rendre cohérent les périmètres thématiques et géographiques de la concertation avec ceux des études d'impact.

Cette demande est appuyée, dès le mois de septembre 2018, par un courrier de la Présidente de la CNDP qui sollicite le Président-directeur général du Groupe ADP pour attirer son attention sur l'intérêt de demander à l'Autorité environnementale un cadrage préalable (cf. annexes). Dans les semaines suivantes, la nécessité d'un cadrage préalable est évoquée à plusieurs reprises par la CNDP avec le directeur de cabinet de Madame Borne, Mi-

nistre des transports. Le Groupe ADP répond dans un premier temps défavorablement à cette demande par crainte du décalage dans le calendrier serré des autorisations que provoquerait cette intervention de l'Ae.

Le Ministre des transports écrit le 30 octobre 2018 au Président directeur-général du Groupe ADP pour lui suggérer que le projet fasse l'objet d'un cadrage préalable de l'Autorité environnementale (Ae). Elle réitère cette demande le lendemain lors des questions au Gouvernement à l'Assemblée nationale en réponse à une question de Madame Michèle de Vaucouleurs, députée des Yvelines.⁶

Le 12 novembre 2018, les garants reçoivent la première version du dossier de concertation. À ce stade, la concertation préalable est prévue pour débuter le 7 janvier 2019. Les garants effectuent de nombreuses observations sur cette version du dossier qui, selon eux, présentent de manière insuffisamment claire et complète les enjeux du projet. La nécessité d'un cadrage préalable de l'Autorité environnementale leur semble alors indispensable. Cette nécessité n'est pas dissipée par la deuxième version du dossier de concertation qui leur est présentée quinze jours plus tard.

Le 21 novembre, le Groupe ADP indique aux garants avoir

À savoir

La notion de cadrage préalable découle de l'article R.122-4 du code de l'environnement

« Sans préjudice de la responsabilité du maître d'ouvrage quant à la qualité et au contenu de l'étude d'impact, celui-ci peut demander à l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet de rendre un avis sur-le-champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact, conformément à l'article L. 122-1-2.

Dans sa demande, le maître d'ouvrage fournit au minimum les éléments dont il dispose sur les caractéristiques spécifiques du projet et, dans la zone qui est susceptible d'être affectée :

- les principaux enjeux environnementaux ;
- ses principaux impacts.

L'autorité compétente consulte sans délai les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 et, pour ce qui concerne les aspects liés à la santé humaine, le ministre chargé de la santé pour les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine au-delà du territoire d'une seule région et le directeur général de l'agence régionale de santé pour les autres projets. Outre la ou les communes d'implan-

tation du projet, l'autorité compétente peut également consulter les collectivités territoriales et leurs groupements qu'elle estime intéressés au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire.

Dans son avis, l'autorité compétente précise les éléments permettant au maître d'ouvrage d'ajuster le contenu de l'étude d'impact à la sensibilité des milieux et aux impacts potentiels du projet sur l'environnement ou la santé humaine, notamment le degré de précision des différentes thématiques abordées dans l'étude d'impact. Cet avis comporte tout autre renseignement ou élément qu'elle juge utile de porter à la connaissance du maître d'ouvrage, notamment sur les zonages applicables au projet, et peut également préciser le périmètre approprié pour l'étude de chacun des impacts du projet.

Elle indique notamment la nécessité d'étudier, le cas échéant, les incidences notables du projet sur l'environnement d'un autre État, membre de l'Union européenne ou partie à la convention du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière ».

pris contact avec le Préfet de la Région Île-de-France par courrier daté du 15 novembre 2018 au sujet des possibilités de cadrage préalable. Fin novembre un accord est trouvé. L'Autorité environnementale accepte de faire un cadrage préalable pour le 16 janvier. La CNDP accepte de se réunir en plénière exceptionnelle le 23 janvier au lieu du 6 février (afin de ne pas trop décaler le calendrier du maître d'ouvrage tout en lui laissant le temps d'intégrer les remarques de l'Ae dans le dossier de concertation et d'adapter son dispositif). Le Groupe ADP décale le début de la concertation préalable au 12 février. Le 10 décembre 2018, l'Autorité environnementale est donc sollicitée officiellement par le Préfet de la Région Île-de-France, suite à la demande du maître d'ouvrage, pour effectuer un cadrage préalable relatif au périmètre à prendre en compte pour la concertation.

Au mois de décembre 2018, le Groupe ADP et les garants échangent à plusieurs reprises sur le projet de synthèse. Les garants rappellent que l'objectif de la synthèse est de rendre le projet, ses impacts et ses enjeux, le plus clair possible tout en présentant les principaux points de débat. L'équipe des garants précise ainsi à ADP une liste de propositions de nature à rendre la synthèse plus efficace et en phase avec l'objectif réellement attendu d'un tel document. Le 15 janvier, l'équipe des garants adresse une lettre au Groupe ADP pour faire valoir ses principales observations sur la version du dossier de concertation remis 4 jours plus tôt. Tout en soulignant les améliorations, les garants font une nouvelle fois une série de propositions pour que les points de controverses soient affichés plus clairement et pour garantir une plus grande transparence de l'information.

Le cadrage préalable de l'Autorité environnementale est rendu public le 16 janvier 2019. Celui-ci effectue de nombreuses remarques précises et insiste sur les impacts cumulés avec les autres projets, notamment la desserte. Il rappelle l'importance de traiter des impacts sur la santé humaine dès le dossier de concertation et estime **« opportun d'inclure dans le périmètre de la concertation, l'ensemble du département de Seine-Saint-Denis et Paris au regard de toutes les conséquences socio-économiques et environnementales, directes et indirectes, voire les autres pôles urbains les plus proches de l'Aisne, de l'Oise, de Seine-et-Marne et du Val-d'Oise susceptibles de bénéficier des retombées du terminal et d'être exposés indirectement à un ou plusieurs impacts sanitaires (notamment Chelles, Creil, Senlis...) »**⁷.

Par voie de conséquence le périmètre de la concertation passe de 168 à 480 communes dans 7 départements. La réunion plénière de la CNDP est prévue pour

le 23 janvier (en accord avec le maître d'ouvrage), le Groupe ADP dispose alors de quelques jours pour intégrer l'ensemble des remarques de l'Autorité environnementale à son dossier de concertation, modifier le périmètre et adapter le dispositif. Malgré le fait que la loi ne l'y obligeait pas, le maître d'ouvrage a présenté les modalités de la concertation en séance plénière de la CNDP le 23 janvier 2019. **Par décision du 23 janvier 2019 (cf. annexes), la CNDP considère que le dossier de concertation est suffisamment complet pour engager la concertation préalable.** Elle recommande toutefois à nouveau aux autorités et aux maîtres d'ouvrage des autres projets en interface à la procédure de concertation d'y participer (voir annexes).

Entre-temps, la date de la première phase d'ouverture du Terminal 4 glisse de 2024 à 2028.

Au terme de la phase préparatoire de la concertation préalable qui s'est tenue du 6 juin 2018 au 23 janvier 2019 et à la veille du commencement de la phase active de la concertation, l'équipe des garants constate que le dossier initial de concertation, tout comme le dispositif prévu par le Groupe ADP, a fortement évolué mais qu'il demeure quelques points d'attention particuliers qui appellent la vigilance des garants et qui seront évoqués infra.

Suite à leur étude de contexte, les garants proposent à la CNDP de diligenter deux expertises :

- **La première sur le bruit**⁸. La publication des nouvelles recommandations OMS ainsi que la publication des études de Bruiparif sur les impacts sanitaires du bruit pour les riverains créent une controverse sur ce sujet majeur. Il semble aux garants que le débat serait utilement éclairé par une expertise indépendante sur ce sujet pour aider chacun à mieux se situer dans cette controverse. Une étude est alors commandée le 10 janvier 2019 à MM. Jacques Roland et Michel Vallet. Elle vise à mieux comprendre les divergences d'analyse entre Bruitparif et l'ACI sur l'application des nouvelles recommandations OMS relatives au bruit et à la santé des humains

- **La seconde sur l'emploi**⁹. Les retombées en termes d'emploi sont un facteur important, particulièrement dans cette zone géographique où certaines communes font partie des plus pauvres de France et comptent un taux de chômage élevé. Il semble donc opportun de compléter l'information du public sur la réalité de l'emploi à Roissy CDG. Une étude est demandée à l'INSEE le 10 janvier 2019. Elle consiste en une analyse des statistiques publiques permettant de compléter la lecture de l'étude UTOPIE présente dans le dossier de concertation.

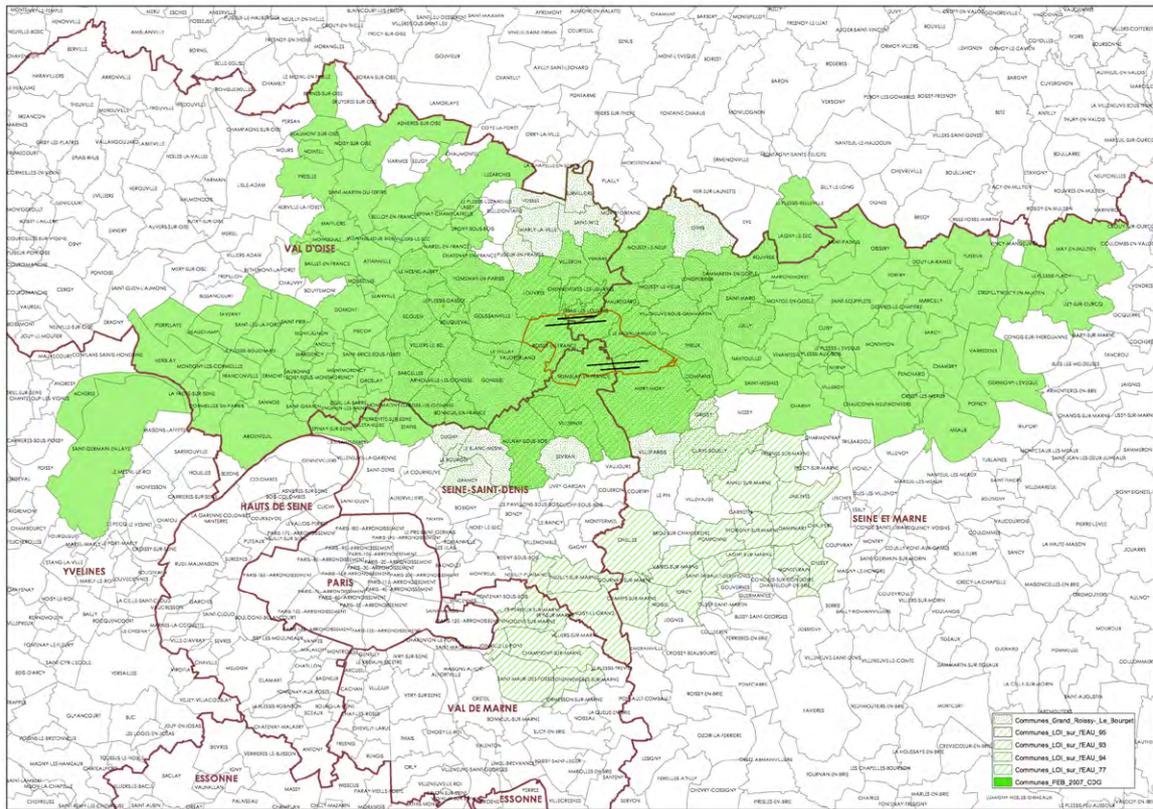
NOTES

6. Intervention de Madame Michèle de Vaucouleurs le 31 octobre 2018.

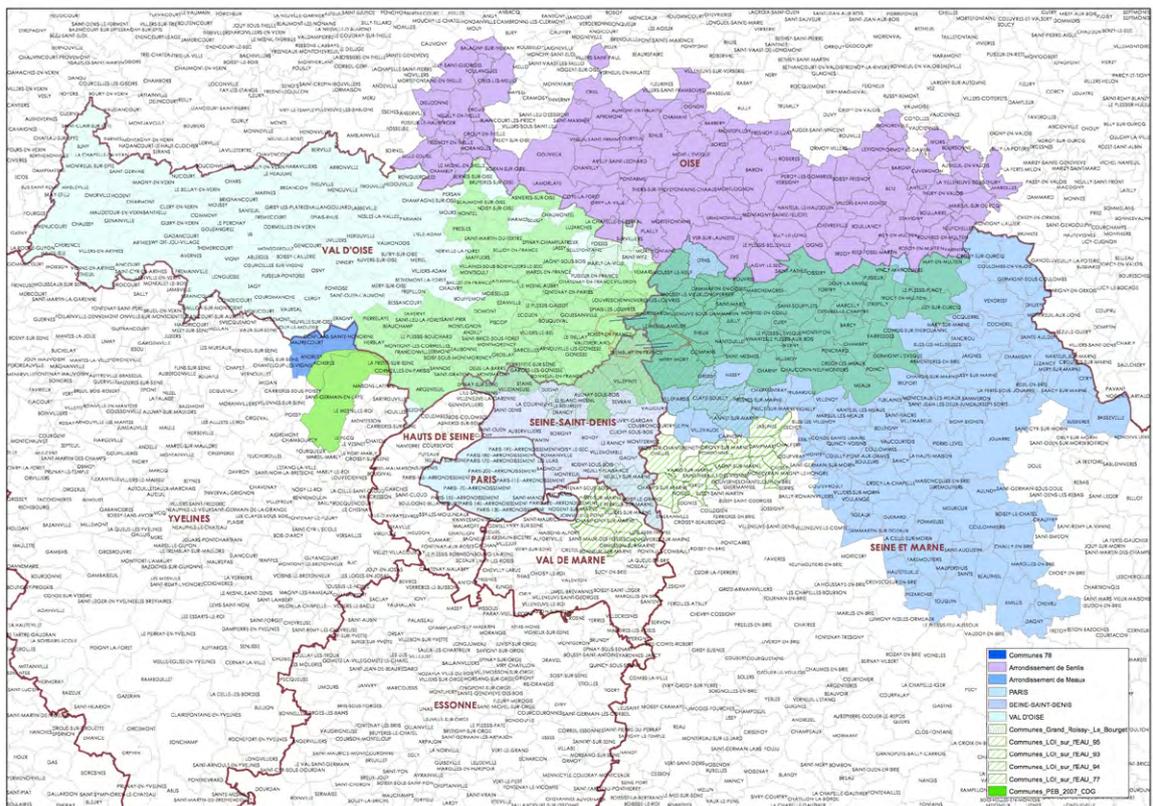
7. Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la demande de cadrage préalable relative au terminal 4 de l'aéroport de Roissy (77-95)

8. Voir le rapport d'experts concernant les commentaires de l'ACI EUROPE et de BRUITPARIF sur le rapport 2018 de l'OMS : "ENVIRONMENTAL NOISE GUIDELINES for the EUROPEAN REGION."

9. Étude sur l'emploi demandée à l'INSEE



PÉRIMÈTRE INITIAL DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PROJET TERMINAL 4



PÉRIMÈTRE ÉLARGI À 480 COMMUNES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PROJET TERMINAL 4

4 - La place des pouvoirs publics dans la concertation préalable

La nécessité de la présence des pouvoirs publics dans la concertation a été identifiée par les garants comme une condition nécessaire pour que le public obtienne des réponses suffisamment complètes. En effet, de nombreuses thématiques susceptibles d'être soulevées dans la concertation préalable – que ce soit par exemple en termes de régulations économiques, des vols ou d'accessibilité – ne relèvent pas de la compétence du Groupe ADP.

Les garants s'attachent à mobiliser les pouvoirs publics lors des rendez-vous dans le cadre de l'étude de contexte. Ils rencontrent deux fois le Préfet de la Région Île-de-France (24 septembre 2018 et 4 janvier 2019) qui s'engage à participer en personne à une réunion publique sur l'accessibilité (laquelle a lieu à Goussainville le 18 avril 2019). Ils rencontrent également la Direction Générale de l'Aviation Civile (15 janvier 2018), la Mairie de Paris (le 26 février), des députées des circonscriptions environnantes (M^{mes} Michèle de Vaucouleurs le 29 novembre, Zivka Park le 6 décembre, Clémentine Autain le 16 janvier), les conseils départementaux du Val d'Oise (16 novembre 2018), de Seine-Saint-Denis (26 novembre 2018), du Val de Marne (10 janvier 2019), de Seine-et-Marne (11 février 2019), de l'Oise (18 février 2019) ainsi que de nombreux maires et directions de service.

Dès l'ouverture officielle de la concertation à Gonesse, la nécessité d'une participation plus active de l'État et de ses représentants est une nouvelle fois soulignée, notamment lorsque les thèmes de l'accessibilité, de la santé, de la régulation et la répartition du trafic aérien sont abordés par le public.

Le 14 février 2019, deux jours après la réunion d'ouverture, Madame Chantal Jouanno, Présidente de la CNDP, sollicite par courrier (cf. annexes) le ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, la ministre chargée des Transports, la Direction Générale de l'Aviation Civile ainsi que le Préfet de la Région Île-de-France et à la Présidente du Conseil Régional d'Île-de-France, pour les sensibiliser à la nécessité de leur implication et de leur présence, ou celle de leur service, dans cette concertation.

Lors d'un rendez-vous avec le cabinet de Madame Borne, ministre en charge des Transports, le 1er avril 2019, la nécessité de la présence de l'État dans la concertation est à nouveau rappelée.

À partir de la réunion publique de Conflans-Sainte-Honorine le 2 avril, la Direction des Services de la Navigation

Aérienne (DSNA), à travers son représentant M. Guillaume Blandel et ses équipes, est présente et participe par la suite à la quasi-totalité des réunions publiques ainsi qu'à certains ateliers. Cette participation enrichit le débat de manière conséquente en permettant d'apporter des réponses et précisions aux interrogations du public, notamment sur les sujets des trajectoires aériennes, des descentes continues, etc. L'ACNUSA, l'autorité indépendante de contrôle des nuisances aériennes, a elle aussi été représentée à chaque réunion publique.

Malgré les nombreuses demandes, les garants ne sont pas parvenus à rencontrer les élus du Conseil Régional d'Île-de-France.

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

- **Tournée du bus participatif** : les échanges auxquels les garants ont pu assister, ont permis de mieux mesurer la difficulté pour un maître d'ouvrage d'informer « objectivement » les riverains d'un projet auquel, par définition, il croit.

- **Ateliers préparatoires** : malgré une faible mobilisation, ils ont permis de préfigurer une partie des interrogations qui feront l'objet de débat lors de la concertation.

B. Description du dispositif et de son déroulé du 12 février au 12 mai

Le dispositif de la concertation est acté par la Commission nationale du débat public lors de la plénière du 23 janvier 2019 (cf. annexe). Compte tenu du fait que le cadrage préalable de l'Autorité environnementale est convenu pour le 16 janvier 2019 et que les documents doivent parvenir aux membres de la Commission plusieurs jours avant la réunion plénière, le Groupe ADP ne dispose que de quelques jours pour adapter son dossier et le dispositif de concertation désormais étendu à 480 communes. Pour ces raisons, lors du passage en réunion plénière certaines modalités ne sont pas complètement finalisées.

Le **23 janvier** le dispositif suivant est présenté en réunion plénière :

- Un site web ;
- Une dizaine de réunions publiques dont 5 déjà programmées dans le périmètre initial (Gonesse le 12 février pour la réunion d'ouverture, Aulnay-sous-Bois le 19 février, Saint-Souplets le 19 mars, Eaubonne le 25 mars et le Mesnil-Amelot pour la réunion de clôture le 6 mai). Cinq réunions publiques supplémentaires sont en cours de programmation à Conflans-Sainte-Honorine, Senlis, Cergy, Paris et Meaux ;
- Trois ateliers publics : Dammartin-en-Goële le 20 février, Villiers-le-Bel le 10 avril, Tremblay-en-France le 9 avril ;
- Un atelier dédié aux salariés de la plateforme le 17 avril ;
- Deux ateliers jeunes en cours de préparation dans l'IUT de Tremblay-en-France et au CFA à Bonneuil-en-France ;
- Plusieurs cafés participatifs (dont 3 déjà programmés à Franconville, Meaux et Luzarches) ;
- Plusieurs balades participatives sur site ;
- Un bus itinérant (stand) ;
- Dispositifs passagers dans les terminaux.

Les garants demandent alors au maître d'ouvrage, en plus des dix réunions publiques, l'organisation de quelques réunions thématiques sur les points de controverse et les enjeux qui méritent, selon eux, d'être approfondis. Ainsi,

5 - Le dispositif et son déroulement

A. La pré-concertation

Avant la phase officielle de concertation, le Groupe ADP a mis en place une phase de « pré-concertation », dont l'objectif affiché était de pré-informer le public et d'apprécier au mieux ses centres d'intérêt relatifs au projet de Terminal 4. Il s'agissait de préparer au mieux les trois mois de la concertation préalable. Au cours de cette période, les garants se sont attachés à sensibiliser le maître d'ouvrage sur le fait que la concertation préalable devait être centrée sur les préoccupations du public afin que ce dernier ait accès à l'information la plus complète possible, qu'il puisse poser toutes ses questions et que le maître d'ouvrage y réponde.

- **Carte T** : Les garants ont demandé au Groupe ADP des aménagements sur le document initialement prévu pour la carte T afin qu'il apparaisse non pas comme un document promotionnel mais bien comme un document d'information préparatoire à la concertation préalable.



Carte T distribuée lors de la pré-concertation et imprimée à 372 661 exemplaires

le **7 février 2019**, les garants attirent l'attention du Groupe ADP sur la nécessité d'approfondir des thématiques en tenant des ateliers ou réunions spécifiques autour des cinq points suivants :

1. L'accessibilité et la mobilité ;
2. Les solutions alternatives au Terminal 4 ;
3. L'emploi et la formation ;
4. La biodiversité ;
5. Le bruit et la santé.

Suite à plusieurs échanges entre le maître d'ouvrage et les garants, le Groupe ADP décide de faire évoluer son dispositif en ajoutant quatre réunions publiques thématiques. Les réunions qu'il prévoit d'organiser sont les suivantes :

- Emploi et formation, le 8 avril à Roissy-CDG (initialement prévu à Sarcelles) ;
- Accessibilité, le 18 avril à Goussainville ;
- Trajectoires aériennes, le 24 avril à Roissy-CDG ;
- Santé, bruit et qualité de l'air, le 29 avril à Roissy-CDG.

Lors de la réunion d'ouverture, les associations soulèvent la nécessité de débattre des alternatives. Cette demande est appuyée par les garants, s'agissant d'un élément réglementaire. En effet, le code de l'environnement dispose que la concertation préalable, telle que décrite dans l'article L121-15-1, permet de débattre de l'**opportunité**, du projet et, le cas échéant, de débattre de **solutions alternatives**, y compris, pour un projet, son **absence de mise en œuvre**. À ce stade, les garants considèrent que ces éléments méritent d'être développés et demandent la mise en place d'une réunion dédiée aux alternatives. Ils réitèrent cette demande au maître d'ouvrage lors d'un rendez-vous le 29 mars 2019 (soit plus d'un mois après le lancement de la concertation).

À partir du **2 avril**, lors de la réunion publique de Conflans-Sainte-Honorine, le maître d'ouvrage accorde une place beaucoup plus importante à la présentation de l'opportunité du projet et des alternatives. Il annonce lors de cette réunion, que l'atelier prévu sur les trajectoires aériennes sera également consacré au débat sur les alternatives au Terminal 4. Ainsi la réunion publique thématique du 24 avril s'intitule désormais « trajectoire, opportunité et alternatives au projet, prévisions de trafic et fonctionnement d'un hub ».

Quatre ateliers participatifs sont organisés. Ils ont lieu le 20 février à Dammartin-en-Goële (77), le 9 avril à Tremblay-en-France (93), le 10 avril à Villiers-le-Bel (95) et le 25 avril à Villepinte (93). Ces ateliers participatifs sont organisés « en ruche », chaque table traitant donc d'un thème avant de faire circuler ses conclusions à la table

suivante. Lors des ateliers, trois ensembles de thèmes doivent être abordés : le développement économique et l'emploi, les enjeux et impacts environnementaux, l'accessibilité, le déplacement et la mobilité. Il est constaté que ces ateliers ne fonctionnent pas sous la forme espérée. Le public présent manifeste souvent sa préférence pour un débat avec le maître d'ouvrage sur l'opportunité, les caractéristiques, objectifs et impacts de son projet. Le maître d'ouvrage accepte, à la demande des garants, de répondre aux demandes du public et adapte chaque atelier en fonction des attentes du public présent.

Les garants attirent l'attention du maître d'ouvrage sur la nécessité d'organiser une réunion publique à Mitry-Mory, demande effectuée également par la Maire dès la réunion d'ouverture, le 12 février. Le Groupe ADP accepte cette demande. Les garants soulignent alors la possibilité d'organiser des stands supplémentaires, notamment à Cergy.

Ainsi, au final, le dispositif de la concertation est le suivant :

- **Un site web ;**
- **Dix réunions publiques :** Gonesse (95) le 12 février pour la réunion d'ouverture, Aulnay-sous-Bois (93) le 19 février, Saint-Soupplets (77) le 19 mars, Eau-bonne (95) le 25 mars, Mitry-Mory (77) le 26 mars, Conflans-Sainte-Honorine (78) le 2 avril, Paris (75) le 11 avril, Senlis (60) le 15 avril, Meaux (77) le 16 avril, le Mesnil-Amelot (77) pour la réunion de clôture le 6 mai ;
- **Quatre réunions publiques thématiques :** emploi et formations le 8 avril à Roissy-CDG, accessibilité le 18 avril à Goussainville, trajectoires aériennes, opportunités et alternatives au projet à Roissy-CDG le 24 avril et Santé, bruit et qualité de l'air à Roissy-CDG le 29 avril ;
- **Quatre ateliers participatifs :** Dammartin-en-Goële le 20 février, Tremblay-en-France le 9 avril, Villiers-le-Bel le 10 avril et Villepinte le 25 avril ;
- **Un atelier dédié aux salariés** de la plateforme : le 6 mai à Roissy-CDG ;
- **Deux ateliers jeunes** au Lycée Vilgénis à Massy (91) le 14 mars et à l'IUT de Tremblay-en-France (93) le 4 avril ;
- **Trois cafés participatifs :** Luzarches (95) le 22 février, Meaux (77) le 16 mars et Franconville (95) le 3 avril,
- **Trois balades participatives** sur site : 19 mars, 16 avril et 25 avril ;
- **Vingt-quatre stands riverains :** par exemple à Conflans-Sainte-Honorine (78) le 16 mars, Meaux (77) le 19 mars, Oissery (77) le 20 mars, Argenteuil (95) le 20 mars, Louvres (95) le 22 mars, Claye-Souilly (77) le 27 mars, Écouen (95) le 28 mars, Lizy-sur-Ourcq (77) le 29 mars, Thorigny-sur-Marne (77) le 29 mars, Creil (60) le 3 avril,

Saint-Martin-du-Tertre (95) le 4 avril, Dungy (93) le 5 avril, Attainville (95) le 5 avril et Moussy-le-Neuf (77) le 6 avril ;

- **Dix stands passagers dans les terminaux** : du 18 mars au 8 avril dans les Terminaux 2F et 2A de Roissy-CDG et du 18 mars au 7 mai dans les Terminaux 2F et 2E.
- **Vingt-quatre stands salariés.**

Remarques

Le site internet a permis au public de poser toutes les questions qu'il souhaite au maître d'ouvrage ou de donner son avis sur le projet. Le Groupe ADP a répondu sous quinze jours aux questions.

La demande répétée des garants auprès du maître d'ouvrage n'a pas abouti concernant un espace du site internet leur étant dédié. Ils regrettent également l'absence d'un moteur de recherche sur le site.

Grand Roissy le Bourget ; l'association Jérémy ; le campus des métiers de l'aéronautique ; la DRIEA / DIRIF ; IDFM ; la SGP ; la DGAC / DSNA ; l'ACNUSA ; Airparif ; Bruitparif ; l'ARS.

- **Ateliers participatifs : 145 participants**
- **Ateliers jeunes : 75 personnes**
- **Cafés participatifs : 34 participants**
- **Balades immersives : 74 participants**

Les garants ont observé trois zones distinctes de mobilisation :

1. Une zone qui comprend l'environnement proche ou très proche de l'aéroport, de mobilisation variable : de faible à Aulnay-sous-Bois et Villepinte à importante à Gonesse, Mitry-Mory et Le Mesnil-Amelot. Cette différence peut s'expliquer par des éléments structurels : facilité ou non d'accès à l'aéroport et donc à ses emplois, perceptions de certaines nuisances, etc.

2. Une zone plus éloignée où la mobilisation a été forte comme à Eaubonne ou à Conflans-Sainte-Honorine. À Eaubonne, plus de 400 personnes se sont déplacées à la réunion publique. De la même manière, le site internet présente de nombreux avis émanant de la vallée de Montmorency et de son environnement proche. Cette zone est particulièrement préoccupée par la thématique du bruit et de nombreuses associations se sont structurées sur cette partie du territoire.

3. Une troisième zone où la mobilisation a été plus faible comme à Paris, Meaux et Senlis. Moins impactées par les nuisances aériennes, les participants aux réunions dans cette zone se sont montrés davantage préoccupés par les questions d'emploi, de climat et d'accessibilité.

La participation des populations a pu varier selon les zones – au regard notamment de leurs expositions aux impacts du projet – et selon l'accessibilité des salles et la communication effectuée par les municipalités d'accueil. Une partie du public plus éloignée des codes des échanges a peu été présente.

Tout au long de la concertation, un nombre important de collectivités a délibéré sur le projet Terminal 4 effectuant des demandes ou exposant leurs préoccupations et propositions :

- la ville de Deuil-la-Barre (95)
- la Communauté d'Agglomération de Plaine Vallée (95)
- la ville de Domont (95)
- La ville de Villiers-le-Bel (95)
- La ville de Compans (77)
- la Communauté de Communes de Val Parisis (95)

6 - La mobilisation

Environ **2 118** personnes au total se sont déplacées dans les événements publics.

• Aux réunions publiques : 1475 participants environ

- À Gonesse le 12 février : 250 participants
- À Aulnay-sous-Bois le 19 février : 50 participants
- À Saint-Souplets le 19 mars : 150 participants
- À Eaubonne le 25 mars : 440 participants
- À Mitry-Mory le 26 mars : 220 participants
- À Conflans-Sainte-Honorine le 2 avril : 120 participants
- À Paris le 11 avril : 45 participants
- À Senlis le 15 avril : 60 participants
- À Meaux le 16 avril : 50 personnes
- Au Mesnil-Amelot le 6 mai : 90 personnes

• Aux réunions thématiques : 315 participants

- Sur l'emploi et la formation à CDG le 8 avril : 65 participants
- Sur l'accessibilité à Goussainville le 18 avril : 100 participants
- Sur les trajectoires aériennes et les alternatives au projet à CDG le 24 avril : 80 participants
- Sur le bruit, la qualité de l'air et la santé à CDG le 29 avril : 70 participants

Principaux intervenants institutionnels ayant participé aux réunions thématiques :

La Région Île-de-France ; la Direccte ; Pôle emploi ; l'Insee ; le GIP Emploi Roissy ; Air France ; les rectorats de Versailles, Créteil et Amiens ; l'ENAC ; le campus de

- la ville de Franconville-la-Garenne (95),
- la Communauté d'Agglomération de Plaine-Vallée (95)
- la ville de Saint-Maur-des-Fossés (94)
- Conseil départemental du Val d'Oise (95)
- la ville de Saint-Prix (95)
- la ville de Montigny-lès-Cormeilles (95),
- le Conseil Départemental de Seine-et-Marne (77)
- la ville de Conflans-Sainte-Honorine (78)
- la ville de Pierrelaye (95)
- la ville de Lagny-Le-Sec (60)
- la ville de Saint-Prix (95)
- la ville d'Arnouville (95)
- la ville de Sarcelles (95)
- la ville de Cormeille-en-Parisis (95)
- la ville de Montmorency (95)
- la ville de Saint-Witz (59)
- la ville de Gonesse (95)
- la ville de Sannois (95)
- la ville de Dammartin-en-Goële (77)
- la ville d'Ézanville (95)

Les cahiers d'acteur

ADVOCNAR ;
 Aéroport de La Rochelle ;
 Air Cargo Association (ACFA) ;
 Air France ; Airline Operator Comitee (AOC) ;
 Alliance France tourisme ;
 ALYZIA ;
 Areas Groupe Elior ;
 AREC (Association pour le Respect
 de l'Environnement et du Cadre de vie) ;
 Atout France ;
 Bien vivre à Vernouillet ;
 Bolloré Logistics ;
 Camas Formation ;
 CESER (Conseil économique, social et
 environnemental régional d'Île-de-France ;
 Chambre des métiers de l'artisanat
 (CMA franciliennes) ;
 Chambre de Commerce et d'Industrie
 de Paris-Île-de-France (CCI) ;
 Chambre Syndicale de l'Assistance
 en Escal (CSAE) ;
 Conseil Départemental de l'Oise ;
 Conseil Départemental du Val d'Oise ;
 Co.p.r.A.184 (Collection pour la Protection
 de Riverains de l'Autoroute A184

– devenue A104) ;
 Crédit Agricole Brie Picardie ;
 Delta Airlines ;
 DIRAP (Défense des Intérêts des Riverains
 de l'Aérodrome de Pontoise-Cormeilles) ;
 Easyjet ;
 Egis ;
 Excellence Academy ;
 FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation
 Marchande) ;
 FNAUT (Fédération Nationale des
 Associations d'Usagers des Transports) ;
 France Nature Environnement (FNE)
 Île-de-France ;
 GIMAP ;
 GIP Emploi Roissy ;
 Groupe 3S ;
 GEIQ-AERO (Groupement d'Employeurs
 pour l'Insertion et la Qualification) ;
 Grand Paris Aménagement ;
 Groupe AES (Alternative Écologiste et
 Sociale) du Conseil Régional d'Île-de-France ;
 Groupe Front de Gauche du Conseil régional
 d'Île-de-France ;
 Groupe GSF ;

Groupe GARE (Groupement Associations
 Roissy Environnement – Associations
 de la CCE de Roissy) ;
 Les Amis de la Terre Val d'Oise ;
 Les Amis du Village d'Eragny ;
 Le Collectif pour le Triangle de Gonesse ;
 Medef Seine et Marne ;
 Paris IDF Capitale Économique ;
 Panalpina ;
 Paris Nord 2 ;
 Roissy Dev ;
 Roissy Entreprise ;
 SCARA (Syndicat des Compagnies Aériennes
 Autonomes) ;
 Stay Grounded ;
 Servair ;
 ville de Conflans-Sainte-Honorine ;
 ville de Mitry-Mory ;
 ville de Paris ;
 ville de Villiers-le-Bel ;
 ville de Tremblay-en-France ;
 Union des Aéroports Français (UAF) ;
 WFS (Worldwide Flight Services).

RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

Cartographie des principaux arguments

Le droit à la participation du public aux décisions ayant un impact significatif sur l'environnement se traduit par la possibilité pour chacun d'interroger le maître d'ouvrage ou d'émettre un avis argumenté sur le projet et d'obtenir en retour une réponse argumentée.

Il ne s'agit pas ici de résumer l'ensemble des échanges qui se sont tenus, mais d'effectuer une « cartographie des arguments », c'est-à-dire de mettre en lumière les principaux arguments échangés pendant les trois mois de concertation afin :

- d'éclairer le décideur,
- d'identifier les arguments ou interrogations du public qui n'ont pas obtenu de réponse ou nécessitent des précisions de la part du maître d'ouvrage ou des pouvoirs publics.

Afin de respecter au mieux le principe d'équivalence de traitement (et compte tenu du fait que les garants disposent de moins de temps et de moins de moyens que dans une procédure de débat public pour rédiger et publier leur bilan), les garants s'en tiennent au corpus de données exprimé dans le cadre réglementaire de la concertation préalable et mis en ligne sur le site de la concertation (verbatim de toutes les réunions publiques, des ateliers, cahiers d'acteur, avis en ligne, etc.).

La logique de la participation n'étant pas celle de la représentation, tous les arguments ont la même valeur et méritent une égale attention, quel que soit le statut de la personne qui les porte.

Les garants ont identifié six thèmes majeurs présents tout le long de la concertation et qui forment le plan de cette cartographie des arguments :

- aviation et climat;
- qualité de l'air et santé humaine;
- bruit et santé publique;
- accessibilité;
- emploi et formation;
- gestion de l'eau, biodiversité et déchets de chantier.

INTRODUCTION : OPPORTUNITÉ, TRAFIC AÉRIEN ET ALTERNATIVES

L'opportunité du projet d'aménagement du Terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle est directement liée à la question de l'évolution du trafic aérien. Le dossier de concertation du maître d'ouvrage se base sur l'hypothèse d'une croissance continue du trafic aérien : **« les anticipations prévoient un doublement du trafic aérien mondial dans les 15 prochaines années²⁰ »**. Le Groupe ADP précise tabler **« sur une croissance dans les années à venir de l'ordre de 2,5 % par an, ce qui fait 3 ou 4 millions de passagers en plus chaque année à Roissy²¹ »**.

Une partie du public a contesté le caractère inéluctable de cette croissance. Par exemple, un participant de la réunion d'Eaubonne interpelle le maître d'ouvrage : **« Vous dites que vous accompagnez la croissance du trafic aérien mais en fait la croissance du trafic aérien se nourrit de plusieurs choses : de l'absence totale de taxes, sur le kérosène notamment, et sur les billets, la TVA. C'est d'une injustice totale. Pourquoi n'y a-t-il pas de taxes ? Parce qu'il y a le lobby du transport aérien dont vous faites partie et dont vous êtes des membres actifs, et d'autre part, cette croissance se nourrit de nouvelles infrastructures. S'il n'y avait pas de nouvelles infrastructures il n'y aurait pas de croissance, ou il y aurait une croissance très modérée du trafic aérien, donc une nouvelle infrastructure créée du trafic aérien »²²**.

Ainsi, un premier niveau du débat a porté sur la limitation du trafic aérien. Le maître d'ouvrage a affiché clairement sa position sur ce point : il compte capter la croissance du trafic et non la freiner, **« pour nous, la question d'être toujours capable de croître selon un rythme commandé par le marché, par les infrastructures et par les choix de politiques publiques, est une exigence extrêmement forte »²³**. Le maître d'ouvrage précise **« qu'il s'agisse d'établir un couvre-feu à Charles-de-Gaulle, de plafonner des mouvements, nous sommes dans des mécanismes qui rendraient impossible le développement du transport aérien en Île-de-France. Cette décision nous dépasse forcément, et nous dépasse, nous, gestionnaires d'infrastructures²⁴ »**.

Lors des échanges, les pouvoirs publics n'ont pas apporté d'éclairage sur les choix politiques concernant les évolu-

tions du trafic aérien dont dépend l'opportunité du projet, l'État stratège ne s'étant pas encore exprimé sur ce point.

À préciser

Il conviendrait au gouvernement de fournir les éléments explicatifs des hypothèses de croissance du trafic aérien mondial, de sa répartition par zone géographique, par type d'aéroport et phasé dans le temps.

Dans ce contexte, aucune contre-expertise n'ayant été apportée concernant les hypothèses de trafic, le débat s'est alors centré sur deux autres questions.

LA QUESTION DES ALTERNATIVES AU PROJET

Conformément au code de l'environnement (article L121-15), les alternatives au projet ont été abordées, notamment lors de la réunion publique thématique du 24 avril 2019.

Pour le Groupe ADP, plusieurs pistes ont été explorées pour répondre à l'hypothèse de l'augmentation du trafic aérien. Il s'agit de l'utilisation maximale des capacités existantes, de la répartition de l'augmentation du trafic aérien avec les aéroports de province, de la question du « troisième aéroport » en région parisienne, et de l'augmentation des mouvements sur Paris-Orly. Selon le maître d'ouvrage, aucune de ces alternatives ne permet de répondre à l'augmentation envisagée du trafic aérien, essentiellement due aux vols internationaux en direction de Paris-CDG et de son hub : **« *Pouvons-nous accueillir ces 35 ou 40 millions de passagers supplémentaires dans les infrastructures existantes? Je réponds tout de suite que c'est totalement impossible. Aujourd'hui, les infrastructures de Paris – CDG sont quasiment saturées, ceux qui sont des passagers parmi vous le savent. Nous ne pouvons quasiment plus accueillir des passagers supplémentaires. Donc, ne rien faire signifierait ne pas pouvoir accueillir ces 35 à 40 millions de passagers et quelque part ce serait renoncer à la croissance. Concernant la possibilité de le faire ailleurs, dans les années 2000 l'État s'est demandé si un autre aéroport parisien dans le Grand Paris et au-delà était envisageable. La réponse de l'État dans les années 2000 a été que ce n'était pas possible. Peut-on le faire à Orly? Vous savez comme moi qu'à Orly la loi prévoit qu'il y aura, si ce n'est déjà fait, 250000 mouvements***

maximum par an. C'est donc plafonné par la loi. Peut-on l'envisager à partir des aéroports de province? Ce n'est pas le Groupe ADP qui décide de qui va venir ou non s'installer à Paris-Charles-de-Gaulle ou à Orly, mais les compagnies aériennes. Or, celles-ci nous disent qu'aujourd'hui qu'elles ne savent pas équilibrer économiquement une ligne de la province vers les capitales transcontinentales. La seule façon d'équilibrer économiquement une ligne, c'est d'avoir la zone de chalandise de Paris. Dans ces conditions, la seule solution possible est l'aéroport Paris-CDG »¹⁵.

Il conviendrait à l'État de se prononcer sur les alternatives au projet Terminal 4.

LA QUESTION DES TECHNIQUES ET PROCÉDURES VISANT À DIMINUER LES IMPACTS

Il s'agit alors de réduire les nuisances induites par l'extension de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (climat, qualité de l'air, bruit, santé humaine, accessibilité, biodiversité et gestion de chantier) et d'améliorer l'accès aux potentialités de développement économique (emploi et formation) qui constituent les principales parties de ce bilan.

A. AVIATION ET CLIMAT

Le dossier de concertation du maître d'ouvrage rappelle que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) s'est engagée **« *à stabiliser 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 a ainsi défini un panier de mesures permettant de réduire l'impact sur le changement climatique du transport aérien international et de s'inscrire dans un objectif de stabilisation des émissions mondiales de l'aviation à partir de 2020 (croissance neutre en carbone) »¹⁶.***

À préciser

Selon les variantes du modèle de croissance du trafic aérien, il conviendrait de préciser concrètement ce qui est entendu par « neutralité carbone », son contenu, ses modalités de compensation.

NOTES

¹⁰. Dossier de concertation, p. 39 et encadré p. 40 sur le modèle de prévision de trafic.

¹¹. Le Groupe ADP, réunion publique de Paris du 11 avril 2019.

¹². Intervention d'un participant à la réunion publique d'Eaubonne le 25 mars 2019.

¹³. Réponse du Groupe ADP, réunion de clôture du 6 mai 2019.

¹⁴. Réponse du Groupe ADP, réunion de Conflans-Sainte-Honorine du 2 mai 2019.

¹⁵. Le directeur de Paris-CDG, réunion publique de Saint-Soupplets le 19 mars 2019.

¹⁶. Dossier de concertation, p. 110.

Le projet de Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) publié pendant la concertation précise que **« la modération de la croissance annuelle du transport aérien (3 % pour l'international et 0,7 % pour le domestique) fait partie des hypothèses du projet de programmation pluriannuelle de l'énergie qui conditionne le respect des engagements internationaux de la France. »**¹⁷. Il convient de rappeler que le secteur aérien est hors de l'Accord de Paris sur le climat et relève de l'Accord CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).

Un internaute s'interroge sur la pertinence du projet à l'heure de la COP21 et du rapport du GIEC : **« Est-il vraiment raisonnable de compter sur une croissance du trafic aérien et de chercher à l'encourager en Île-de-France alors que depuis la cop21 nous savons l'urgence de réagir à la crise climatique en changeant notre économie et nos comportements? Ce projet refuse de prendre en compte le contexte global dramatique encore rappelé par la publication du dernier rapport du GIEC il y a quelques mois. Toujours plus de croissance pour toujours plus de changement climatique, toujours plus rapide et violent. Le terminal 4 est un projet climaticide qui contribue à mettre en péril l'avenir de nos enfants et de notre planète »**¹⁸.

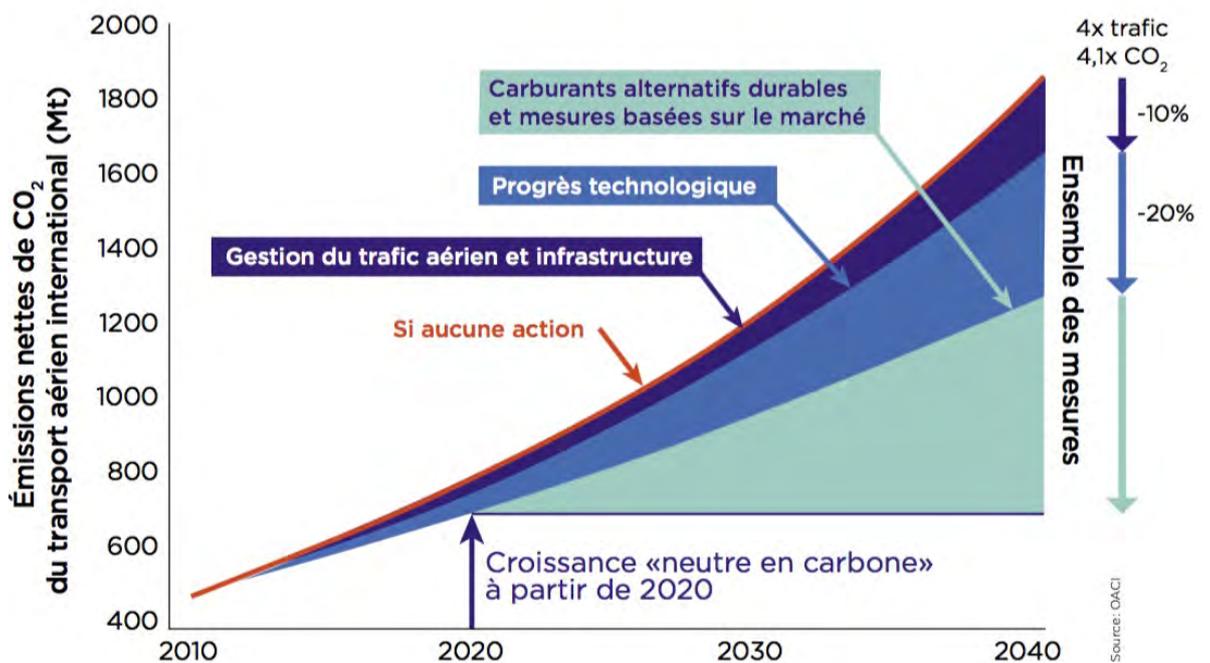
À partir des différents éléments apportés par le maître d'ouvrage concernant la question des changements climatiques, le public qui s'est exprimé a soulevé un certain nombre d'interrogations.

Tout d'abord, l'impact du projet, et plus globalement du trafic aérien, sur le climat a été un objet de préoccupation tout au long de la concertation. Par exemple, un participant à la réunion publique d'Eaubonne s'interroge :

« À l'heure où l'on parle d'urgence climatique cela semble complètement aberrant d'envisager de doubler le trafic aérien (applaudissements), cette industrie est une des plus polluantes, malgré les services qu'elle peut rendre. Cela, c'est en pensant à nos enfants, pour demain ».

À la réunion publique de Mitry-Mory, même questionnement de la part d'un intervenant : **« Je voulais intervenir pour vous dire que votre projet est à contre-courant des enjeux climatiques »**¹⁹.

Ou encore lors de la réunion publique de Conflans-Sainte-Honorine : **« Ce projet semble totalement déconnecté de la réalité. Vouloir absolument développer, pousser la technologie pour faire rentrer un maximum d'avions pour développer du trafic, du loisir, payer 20 euros pour aller dans toute l'Europe est une hérésie quand on voit les coûts qu'occasionnera le réchauffement climatique »**²⁰.



INCIDENCES DES MESURES DE RÉDUCTION D'ÉMISSIONS NETTES DE CO₂ DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

Cet enjeu a également été soulevé sur le site de la concertation :

« ADP veut augmenter le trafic aérien sur Paris. Quelle est la compatibilité de ce projet avec la nécessité de réduire les gaz à effet de serre? Il est aux antipodes de ce qu'il faut faire : diminuer fortement le nombre de vols d'avion! »²¹. Un autre internaute s'interroge : « Je ne vois pas en quoi ce projet prend acte de l'urgence climatique et de la réalité de nos ressources finies. Comment ces contraintes aujourd'hui connues de tous sont-elles prises en compte? »²².

La ville de Paris s'interroge dans son cahier d'acteur **« sur la pertinence des hypothèses de trafic annoncées »²³**, qui ne prendrait pas en compte un certain nombre d'éléments, point sur lequel nous reviendrons en conclusion.

À ces interrogations, le maître d'ouvrage répond que **« croissance et environnement ne sont pas antinomiques. Le dérèglement climatique que l'on connaît aujourd'hui nécessite un changement de paradigme certain, mais ce changement peut être, et doit être opéré au sein de l'aéroport, avec par exemple la généralisation de l'utilisation de l'électricité et du biocarburant »²⁴.**

Concernant les émissions internes : **« Le Groupe ADP a d'ores et déjà un plan d'action pour limiter ses émissions internes de CO₂ et s'est engagé à la neutralité de ses émissions internes en 2030 »²⁵.**

Concernant les émissions externes : **« Le Groupe anticipe une généralisation du recours aux moyens de substitution à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) pour tous les avions stationnés au contact des terminaux (grâce au déploiement des prises permettant l'alimentation en chaud et froid depuis le terminal, en complément des prises d'alimentation électrique); une évolution contenue du temps de roulage unitaire des avions (grâce notamment aux évolutions de l'infrastructure et aux gains technologiques du programme SESAR, venant compenser l'effet lié à la hausse du trafic); la généralisation du roulage électrique des avions pour les moyens porteurs et le développement du tractage au seuil de piste pour les gros-porteurs. Ces mesures viendraient plus que compenser les impacts liés à la hausse du temps de roulage, ainsi les émissions au sol seraient en diminution nette entre 2017 et 2037 »²⁶.**

À partir de ces différents points, le public qui s'est exprimé dans la concertation a notamment mis en avant les trois pistes de réduction des émissions de gaz à effet de serre suivantes :

1. Les technologies de réduction des émissions de CO²

Le Groupe ADP indique sur le sujet de l'innovation : **« Il convient également de noter que l'industrie aéronautique se prépare activement à l'introduction de nouveaux carburants et de nouvelles motorisations, de sorte que, dans l'hypothèse de la fin, voulue ou subie, des énergies fossiles telles que le biokérosène, d'autres technologies seront certainement disponibles. Les actions de Recherche & Développement requises sont déjà engagées. C'est dans le cadre du Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC) que les efforts de l'industrie aéronautique pour atteindre des objectifs environnementaux ambitieux sont partagés. La feuille de route du CORAC adoptée en 2017 a consacré comme une des priorités la réduction de l'empreinte environnementale. À l'occasion de la conclusion des Assises du Transport Aérien (8 mars 2019), l'État, par la voie d'Élisabeth Borne, Ministre chargée de Transports, a sanctuarisé son soutien à ces actions de R&D, à hauteur de 135 millions d'euros par an sur cinq ans²⁷».**

De son côté, la ville de Paris signale **« qu'il paraît dangereux de parier sur des alternatives aux énergies fossiles telles que les agrocarburants, dont les cultures contribuent à la déforestation, pour espérer diminuer la pollution induite par l'augmentation de kérosène »²⁸. Pour les Amis de la Terre du Val d'Oise, il s'agit de « fausses solutions » : « Soumis depuis 2012 au système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (EU-ETS), le secteur de l'aviation prétend pouvoir réduire significativement ses émissions de CO₂ par des mesures de compensation et par l'utilisation de carburants alternatifs, c'est le programme CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme). En réalité, il s'agit d'un recours massif aux agrocarburants, en particulier l'huile de palme dont on sait les dégâts considérables que sa production engendre et qui de plus fait l'objet de chantage commercial. Quant aux avions à propulsion électrique, ils ne sont pas pour demain ni même pour après-demain. Devant la faiblesse des gains attendus par les stratégies d'atténuation et les améliorations techniques, certains envisagent de restreindre temporairement l'espace aérien »²⁹.**

2. La question de la taxation du kérosène

Le sujet d'une éventuelle taxation du kérosène a été soulevé à plusieurs reprises :

NOTES

17. Synthèse du projet PPE, MTEŚ.

18. Avis posté par un internaute sur « Exprimez-vous » le 1^{er} avril 2019.

19. Intervention d'une participante, réunion publique de Mitry-Mory le 26 mars.

20. Intervention de la maire d'Évecquemont, réunion publique Conflans-Sainte-Honorine le 2 avril 2019.

21. <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/04/CR-RP-CONFLANS-ADP-T4-020419-VD.pdf>

22. Avis posté par un internaute sur « Exprimez-vous » le 23 février 2019.

23. Avis posté par un internaute sur « Exprimez-vous » le 5 mai 2019.

24. Cahier d'acteur de la ville de Paris.

25. Réponse du groupe ADP à un avis posté sur « Exprimez-vous » le 9 mai 2019.

26. Réponse du Groupe ADP à un avis posté sur « Exprimez-vous » le 10 mai 2019.

27. Réponse du Groupe ADP à un avis en ligne posté sur « Exprimez-vous » le 10 mai 2019.

28. Cahier d'acteur de la ville de Paris.

29. Cahier d'acteur des Amis de la Terre du Val d'Oise.

« Pourquoi le kérosène aussi polluant que le diesel, ne participerait pas à la transition écologique au travers d'une taxe carbone sur le carburant? » s'interroge un internaute (posté le 04/04/19).

La fiscalité du kérosène est aussi abordée dans certains cahiers d'acteurs comme celui de l'association ADVOCNAR :

« Afin de supprimer une distorsion de concurrence entre l'avion et les autres moyens de transport, nous attendons davantage de justice fiscale : Est-il normal que le taux de TVA appliqué aux billets d'avion internationaux soit à 0 %, que celui appliqué pour les vols intérieurs ou l'aviation d'affaire soit un taux réduit, au même titre qu'un produit de première nécessité? Par ailleurs les exonérations fiscales sur le kérosène doivent cesser. L'ADVOCNAR demande la taxation du kérosène comme l'un des moyens de rétablir une juste concurrence entre les moyens de transport sur des distances de moins de 1200 kilomètres qui peuvent être réalisées en train. Le transfert modal qui s'ensuivrait permettrait de délester Paris-Charles-de-Gaulle et l'Île-de-France d'un certain nombre de vols devenus inutiles »³⁰.

Pour le maître d'ouvrage, **« l'exonération fiscale du kérosène est figée dans la convention internationale de Chicago sur l'aviation civile internationale, ratifiée par la France en 1944. Ainsi, pour pouvoir modifier le texte, un vote unanime des 191 États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) serait nécessaire. Le maintien de l'exonération a donc également comme objectif de protéger les compagnies aériennes françaises, face à la concurrence. Enfin, si les compagnies ne paient pas de taxes sur le kérosène, le transport aérien n'est cependant pas exempt de taxes. Il est le seul secteur à financer entièrement son infrastructure via des taxes et des redevances. Il finance lui-même des tâches régaliennes – en théorie du ressort de l'impôt – comme les contrôles de sûreté aéroportuaire qui ne sont pas à la charge de l'État mais des compagnies aériennes. Enfin, les compagnies aériennes paient également une taxe sur la pollution sonore (TNSA). Le secteur aérien s'engage par ailleurs volontairement dans une démarche de transition écologique (stabilisation des émissions carbone à compter de 2020) »³¹.**

À préciser

Il conviendrait au Gouvernement de préciser sa position sur une éventuelle taxation du kérosène.

3. La question de l'augmentation de l'emport

La question de l'augmentation de l'emport abordée dans le dossier du maître d'ouvrage a été débattue pendant la concertation comme un moyen pour réduire le nombre de mouvements et donc de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

« Aujourd'hui, l'emport moyen à Roissy est de 150, ce n'est pas extraordinaire, mais c'est déjà ça. Or, l'emport moyen à l'étranger des aéroports à peu près de la même taille est de plus de 200. Singapour est à plus de 250 »³².

Un autre intervenant complète sur ce point :

« En continuant à augmenter l'emport jusqu'en 2037, cela permet avec à peu près un objectif à 500 000 mouvements de régler 120 millions de passagers et un emport aux alentours de 240 passagers. C'est possible, car actuellement dans le Middle of Market des avions moyen-courriers, il y a un développement des avions avec un emport plus important, comme par exemple le Boeing 797 qui remplacerait le 757 ancien, il y a aussi l'A321 long range. En reprenant les caractéristiques de ces avions-là, on arrive à ne pas augmenter le nombre de mouvements, ce qui est très important pour les riverains de l'aéroport. Le futur n'a pas été regardé, à mon avis, correctement par le groupe ADP pour faire son évaluation »³³.

En réponse, le maître d'ouvrage a souligné tout l'intérêt de cet argument et renvoie la responsabilité vers les compagnies aériennes : **« c'est aux compagnies aériennes de répondre, c'est à elles de déterminer d'une part, quels sont les avions qu'elles vont utiliser pour faire face à cette croissance et d'autre part, si elles souhaitent ou pas utiliser d'autres aéroports que Paris-CDG »³⁴.**

À préciser

Il conviendrait au maître d'ouvrage, aux compagnies aériennes et à l'État de préciser comment la piste de l'augmentation de l'emport versus l'augmentation des mouvements sera étudiée.

B. AÉROPORT, QUALITÉ DE L'AIR, SANTÉ HUMAINE

Contexte

Un internaute indique sur le site de la concertation :

« Il nous est répété régulièrement que l'air de Paris et l'Île-de-France est pollué notamment lors des périodes de beau temps que cela nuit à la santé. Lorsque l'on constate l'état des meubles et objets laissés à l'extérieur des habitations l'on peut se dire que nous respirons tous les jours ces particules polluantes, [...] Si le trafic aérien augmente comme prévu notre région deviendra invivable et médicalement dangereuse »³⁵.

En réponse, le Groupe ADP précise : « Les efforts menés en collaboration avec les partenaires doivent permettre de réduire les émissions au sol en valeur absolue par rapport à la période actuelle, qu'il s'agisse des polluants atmosphériques ou des gaz à effet de serre. La baisse serait de 34 % pour les NOX (particules fines) et 26 % pour les particules en valeur absolue, et de respectivement 64 % et 59 % pour les émissions par passager. Concernant les actions de réduction des gaz à effet de serre, les prévisions conduisent à anticiper une diminution nette en valeur absolue des émissions de CO₂ au sol (stationnement des avions, production d'énergie, véhicules de service et d'assistance en escale) et du roulage avion par rapport au niveau de 2017, hors mécanisme de compensation. La baisse serait ainsi de 22 % en valeur absolue, et de 57 % par passager »³⁶.

Dans le cadrage préalable relatif au Terminal 4 de l'aéroport de Roissy du 16 janvier 2019, l'Autorité environnementale considère que la question de la santé humaine « **devrait être abordée dans le dossier de concertation, puis dans l'étude d'impact, sur un périmètre similaire à celui des enjeux sanitaires majeurs du projet (bruit, air, sites et sols pollués), que ce soit dans l'état initial ou aux principales étapes du projet jusqu'en 2037 et tenant compte des cumuls d'impacts conformément aux développements des chapitres précédents [...] D'autres problématiques sanitaires ne sont pas abordées : extension des espèces exotiques envahissantes, en particulier l'allergie à l'ambrosie à la feuille d'armoise; lutte contre les maladies vectorielles, en particulier la dengue, le chikungunya ou le Zika, le moustique vecteur étant présent de manière significative en Seine-et-Marne et en Seine-Saint-Denis. Les mesures à prévoir pourront concerner les modalités de réalisation des travaux, la gestion des milieux aquatiques, mais aussi le contrôle des mouvements aériens** ».

Sur cette question, le dossier de concertation consacre une trentaine de lignes et renvoie le sujet vers les études d'impact³⁸.

NOTES

30. Cahier d'acteur de l'ADVOCNAR : synthèse et avis de l'ADVOCNAR

31. Réponse du Groupe ADP à un avis posté dans « Exprimez-vous » le 4 avril 2019.

32. Intervention d'un participant à la réunion thématique sur les Trajectoires le 24 avril 2019.

33. Intervention d'un participant, réunion publique de Conflans-Sainte-Honorine le 2 avril 2019.

34. Réponse de M. Houalla, directeur de Paris-CDG, à la réunion thématique du 24 avril.

35. Avis posté sur « Exprimez-vous » le 23 février 2019.

36. Réponse du Groupe ADP à cet avis du 23 février 2019.

37. Voir le Cadrage préalable de l'Autorité environnementale, p. 25 et 26. <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/01/AvisdelAE-160119.pdf>

38. Dossier de concertation, p. 119



Éclairage et expertises



Pendant la concertation, Airparif a apporté les éclairages suivants sur la qualité de l'air en Île-de-France et autour de la plateforme de Roissy-CDG :

Anne Kauffmann, directrice des études et prospectives d'Airparif, déclare qu'en ce qui concerne la qualité de l'air en général sur l'ensemble de la région Île-de-France « il y a une tendance à une vraie amélioration, avec des baisses de l'ordre de 30 % sur les 10 dernières années ».³⁹

Elle souligne cependant que cette amélioration ne signifie pas que la qualité de l'air est bonne. Si elle est meilleure que les années précédentes, il demeure « des dépassements encore très sévères, des niveaux de dioxyde d'azote qui est le polluant pour lequel on a les dépassements les plus importants sur le territoire [...] Également, des dépassements importants pour les particules dites PM10 qui font plus de 10 microns, cela veut dire qu'elles pénètrent dans l'appareil respiratoire. Celles qui font moins de 2,5 microns pénètrent jusqu'au fin fond des bronchioles, donc tout au fond de l'appareil respiratoire. C'est pourquoi ces deux types de particules sont réglementés ».⁴⁰ :

1. Le contexte : La qualité de l'air est mauvaise en Île-de-France

	Normes à respecter	Normes à respecter dans la mesure du possible		Tendances 2007-2017
	Valeur limite	Valeur cible	Objectif de qualité	
PM ₁₀	Dépassée		Dépassé	↘
PM _{2.5}	Respectée	Dépassement peu probable	Dépassé	↘
NO ₂	Dépassée		Dépassé	↘
O ₃		Respectée	Dépassé	→
Benzène	Respectée		Dépassé	↘

(Source : AIRPARIF)

Airparif souligne également que les provenances des polluants sont multiples : « on peut avoir des émissions directes, c'est tout ce qui vient directement à la source, cela peut être émis directement par les avions ou à l'échappement des véhicules, ou par l'abrasion des freins, des pneus... Cela peut être émis par vos systèmes de chauffage, que ce soit en émissions diffuses ou en émissions canalisées via une cheminée. On a aussi beaucoup d'émissions liées aux transformations chimiques dans l'atmosphère de polluants gazeux, les oxydes d'azote dont je vous parlais vont aussi se transformer et à un moment ou un autre ils peuvent faire des nitrates, qui sont aussi des particules. Et puis, il y a la remise en suspension : vous avez forcément dû constater quand il y a un gros coup de vent ou un passage de véhicule que la poussière qui est au sol se remet en suspension, elle participe aussi aux

poussières que l'on va respirer. Sur le dioxyde d'azote [...] il y a des niveaux plus élevés en cœur dense de l'agglomération parisienne et des niveaux moins élevés au fur et à mesure de l'éloignement de l'ampleur des sources. Les niveaux les plus forts sont au niveau des axes routiers [...] Sur les particules PM_{2,5} on respecte la valeur limite réglementaire ; en revanche, la valeur de l'OMS est dépassée pour 85 % des Franciliens. Le territoire dont nous parlons ce soir ne fait pas exception, sur ces dépassements ».

2. La situation sur l'aéroport selon Airparif

Les deux graphiques suivants fournissent des éléments qui resituent les pollutions propres à l'aéroport, On constate que le trafic routier est le principal contributeur : « Si l'on zoome sur la zone péri-aéroportuaire qui nous concerne plus particulièrement ce soir [...] les niveaux les plus élevés sont en proximité routière avec, en fond, une décroissance que l'on voit du cœur de l'agglomération vers l'extérieur, et des niveaux qui remontent, au niveau de la plate-forme. C'est logique puisque c'est une source, c'est comme une petite ville et il est normal d'avoir des niveaux plus élevés ».⁴²

La méthode utilisée par Airparif modélise les émissions : « en enlevant les sources les unes après les autres pour voir ce qui se passe [...] nous voyons sur la coupe (la courbe en violet) la contribution des activités aéroportuaires, les activités au sol plus les avions, qui est évidemment plus importante sur la plateforme et à proximité immédiate ; également, la décroissance des niveaux au fur et à mesure que l'on s'éloigne des grandes sources. Vous voyez aussi la contribution du trafic routier, à chaque fois qu'il y a un axe routier la contribution du trafic routier est logiquement plus importante [...] la contribution du trafic routier qui peut atteindre 40 % de l'air qui est respiré par tout un chacun, quand on est trop près des axes routiers. Cela montre aussi l'importance d'intégrer dans la réflexion toute la partie accès qui ne doit pas être que par la route, pour les passagers, les salariés et le fret, puisqu'il y a un impact important sur la pollution atmosphérique ».⁴³

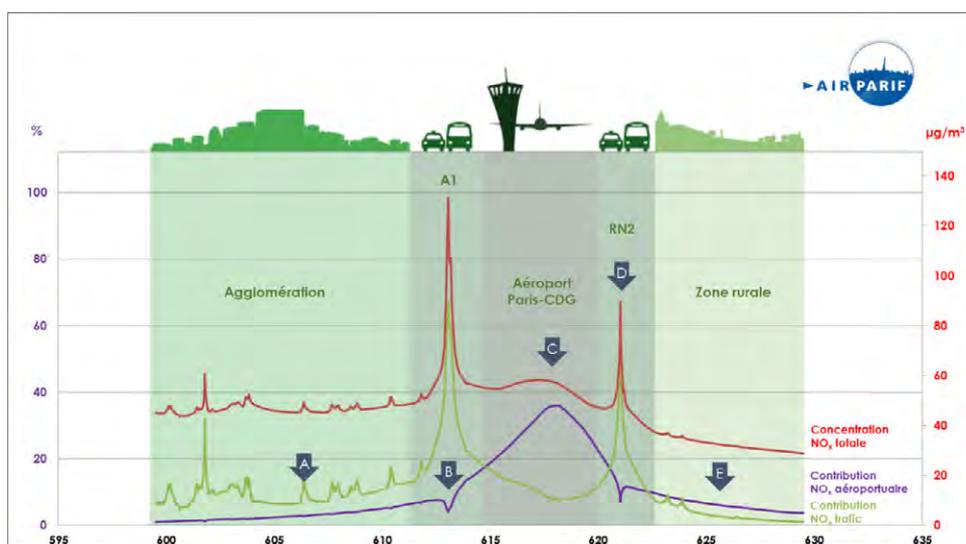
En ce qui concerne les activités aéroportuaires, les études montrent que « la contribution maximale est de 30 %, cela veut dire qu'aux limites de la plateforme 30 % de ce qui est respiré vient directement des activités aéroportuaires, et donc que 70 % vient d'autres choses, du trafic routier et des autres sources. La zone d'impact, c'est-à-dire dans laquelle on voit la contribution des activités aéroportuaires, varie un peu d'une année à l'autre et est en moyenne de 6 km. En 2017 c'était 7 km, cela dépend un peu des conditions météorologiques. Elle est au mini-

mum de 3 km à l'Ouest et va jusqu'à 8 km au Nord-est. Sur l'année 2017, vous pourrez regarder le rapport sur notre site, les conditions météorologiques étaient un peu différentes donc on a un peu moins à l'Ouest et un peu plus loin à l'Est, jusqu'à 10 km. Cela donne l'ordre de grandeur de l'influence des activités ».⁴⁴

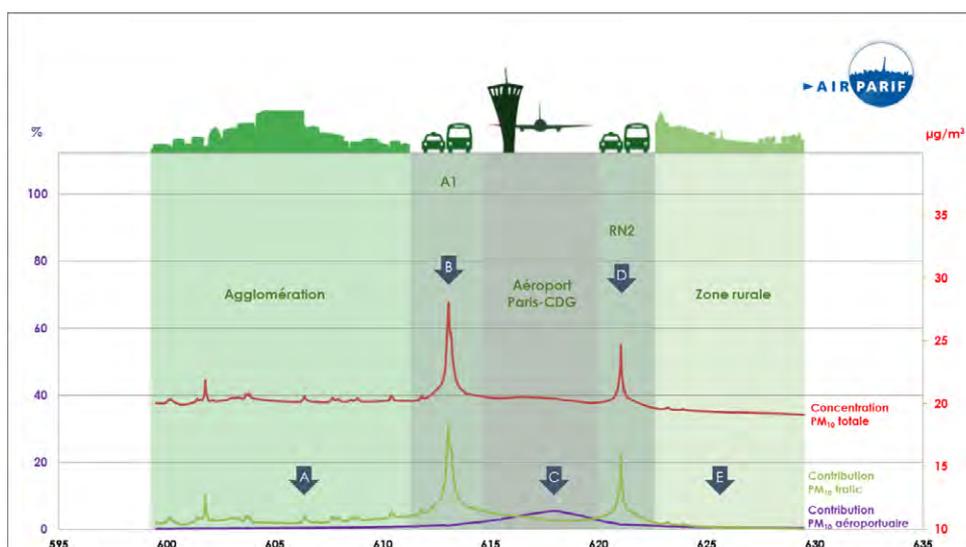
Airparif souligne cependant que les contributions des particules fines sur la qualité de l'air sont plus difficiles à mesurer :

« En ce qui concerne les particules, on a diverses sources,

plus diffuses, et « la contribution des activités aéropor-tuaires est moins flagrante, [même chose pour] celle du trafic routier, les niveaux étant relativement homogènes partout. La contribution des activités aéropor-tuaires aux niveaux de particules n'est pas directement perceptible dans nos calculs, au-delà de la zone aéropor-tuaire. On ne sait pas distinguer les particules au-delà de la plate-forme. C'est pareil concernant les PM_{2,5} avec une petite contribution que l'on voit à l'extérieur de la plate-forme, à moins d'un kilomètre autour »⁴⁵.



CONCENTRATION TOTALE D'OXYDES D'AZOTE, CONTRIBUTION DU TRAFIC ROUTIER ET CONTRIBUTION AÉROPOR-TUAIRE



CONCENTRATION TOTALE DE PARTICULES PRIMAIRES PM10, CONTRIBUTION DU TRAFIC ROUTIER ET CONTRIBUTION AÉROPOR-TUAIRE

NOTES

39. Intervention d'Anne Kauffmann d'Airparif, réunion thématique sur « bruit, qualité de l'air, santé » le 29 avril à CDG. <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/05/CR-RP-THEMATIQUE-ADP-T4-290419-V3.pdf>

40. Ibid

41. La gestion de ce trafic routier se trouve dans la partie Accessibilité

42. Intervention d'Anne Kauffmann d'Airparif, réunion thématique sur « bruit, qualité de l'air, santé » le 29 avril à CDG. <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/05/CR-RP-THEMATIQUE-ADP-T4-290419-V3.pdf>

43. Ibid

44. Ibid

45. Ibid

(Source : AIRPARIF)

Les problématiques soulevées pendant la concertation

À partir des différents éléments apportés par le maître d'ouvrage et des éléments d'éclairage d'Airparif concernant la question des pollutions chimiques, le public qui s'est exprimé a soulevé un certain nombre d'interrogations concernant sa réduction et ses conséquences sur la santé humaine individuelle.

1. Réduire la pollution chimique

Lors de la concertation, un internaute citant les chiffres du dossier du maître d'ouvrage rappelle que le projet entraînerait une **« augmentation de la pollution chimique : +30 % d'oxydes d'azote, +11 % de particules fines dans le cycle LTO (Atterrissage, roulage, décollage) Incompatible avec la réduction de la pollution chimique dans le cadre du PPA-IDF (Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France) »**⁴⁶.

Selon le maître d'ouvrage, les actions du Plan de protection de l'atmosphère Île-de-France permettraient à l'horizon 2037 **« de réduire les consommations de carburant et donc les émissions de polluants atmosphériques seront donc bien mises en place et complétées par d'autres :**

Le recours aux moyens de substitution à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) serait généralisé pour tous les avions stationnés au contact des terminaux, grâce au déploiement des prises permettant l'alimentation en chaud et froid depuis le terminal (prises ACU), en complément des prises d'alimentation électrique (400 Hz). Ce résultat est obtenu par la forte hausse du taux de contact permis par la mise en service du nouveau terminal. La progression de la part de chaud/ froid d'origine renouvelable progresserait en lien avec la feuille de route neutralité carbone du Groupe ADP. L'évolution du temps de roulage unitaire des avions serait contenue à +2,35 % en 2037 par rapport à 2017 (soit environ +30 secondes), grâce notamment aux évolutions de l'infrastructure et aux gains technologiques du programme SESAR, venant compenser pour partie l'effet lié à la hausse du trafic.

Le roulage électrique des avions pour les moyens-porteurs serait généralisé et le tractage au seuil de piste pour les gros-porteurs largement développé (taux d'utilisation estimé d'environ 50 %). Le roulage à l'arrivée sur n-1 ou n-2 moteurs se développerait fortement (environ les deux-tiers des A380, et la moitié des gros-porteurs hors A380). Ces

mesures viendraient plus que compenser les impacts liés à la hausse du temps de roulage, ainsi les émissions liées au roulage seraient en diminution nette entre 2017 et 2037.

Près de 90 % des véhicules en escale seraient électriques (contre environ 20 % en 2017).

Par ailleurs, le laboratoire du Groupe ADP travaille sur l'amélioration de la connaissance des émissions des avions, en lien avec Airparif et la DGAC.

Des bilans mensuels et annuels de la qualité de l'air sont réalisés (issus de la mesure) et les émissions de NOx et CO2 du cycle LTO sont calculées à partir des données de trafic et communiquées dans l'information RSE du Groupe ADP.

Le projet est donc bien en ligne avec le PPA et les actions pour le secteur aérien»⁴⁷.

De son côté, l'association ADVOCNAR rappelle que dans « le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère Île-de-France (PPA-IDF) révisé et arrêté le 31 janvier 2018, le secteur du transport aérien est le seul à réduire ses émissions polluantes d'environ ... 0%! [Alors qu'il est] Responsable de 7 % des émissions de NOx en Île-de-France, ce secteur bénéficie d'une indulgence coupable » .

2. Questions de santé humaine individuelle

Lors de la réunion publique thématique sur la santé le 29 avril, des questions ont été soulevées par le public concernant l'effet direct des pollutions sur la santé humaine individuelle.

Un participant à la réunion déclare notamment : **« On nous parle aujourd'hui d'études sur la pollution de l'air intérieure, parfois elle est supérieure à la pollution extérieure. Je voudrais savoir comment cela va se passer avec le développement du trafic aérien. Sera-t-on plus pollué dehors ou dedans? Le prenez-vous en compte? On parle de risque chimique (NOx, particules ultrafines), mais il y a aussi le risque bactériologique. [...]J'aimerais avoir une compensation, par exemple un effacement de mes impôts fonciers, parce que j'estime être complètement lésé »**⁴⁹.

À préciser

Il conviendrait aux autorités publiques de répondre à la question d'une compensation individuelle ou collective pour exposition à la pollution chimique.

Lors de la réunion thématique sur la qualité de l'air du 29 avril 2019, les éclairages suivants ont été apportés par un toxicologue : **« Concernant la qualité de l'air intérieur versus qualité de l'air extérieur, il ne faut pas présenter ainsi la thématique. La qualité de l'air intérieur est une certaine pollution liée à l'activité humaine, des matériaux, un certain nombre de choses, et la qualité de l'air extérieur est une autre pollution. On ne peut pas comparer des valeurs, par exemple le nombre de microgrammes de particules dans l'air dans la maison versus dans l'air extérieur. Par rapport à cela, concernant la qualité de l'air dans les zones aéroportuaires, aujourd'hui il y a quand même un très grand nombre d'incertitudes là-dessus. Lorsque vous demandez quel est l'impact de l'activité aéroportuaire sur la qualité de l'air et en particulier chez les riverains, il est extrêmement difficile de répondre, sauf à partir dans des modélisations mathématiques avec une incertitude importante. Pourquoi je dis ça ? On mesure d'abord l'exposition, c'est-à-dire des valeurs de certains polluants dans l'air. C'est ce que fait Airparif en tant qu'observatoire. Lorsqu'on parle de particules, les PM10 ou les PM2,5 en fonction de leur taille, est-ce que les PM10 sur un air d'aéroport sont les mêmes particules que celles qu'on retrouve en pollution urbaine ? Aujourd'hui, on n'a pas cette réponse. Est-ce que les particules aéroport sont plus ou moins toxiques, et de la même manière ? C'est très difficile à dire. On peut modéliser des effets sur la santé à partir d'une valeur de particules dans l'air. On pourrait très bien dire tant de milligrammes dans l'air sur toute une vie, cela peut donner des effets sur la santé, des effets d'ordre respiratoire ou cardiovasculaire notamment. Les particules n'étant pas forcément les mêmes, la toxicité n'est pas la même. Donc, on ferait des erreurs de modélisation, à mon sens, en modélisant un air d'aéroport et des valeurs sur de l'air urbain en général. Je ne connais pas la réponse, je ne sais pas si c'est plus toxique ou moins toxique. Aujourd'hui, on a beaucoup d'incertitudes là-dessus. »⁵⁰.**

À cette incertitude de l'expertise toxicologique, un intervenant apporte les réserves suivantes : **« Sur Airparif, on n'a pas les conséquences en matière de santé. On donne les normes mais quelles sont les conséquences ? Il faudrait bien que Airparif aille un peu plus loin. Quand on lit les deux rapports, je pense qu'il faut aller plus loin. Monsieur, vous nous dites qu'il y a peut-être bien des conséquences, peut-être bien qu'il n'y en a pas. Là, on ne rigole plus, on joue avec la vie des gens. Il y a des problèmes de santé, des problèmes de perte**

de durée de vie. Tout cela est très théorique, mais on a du mal à croire que le bruit et l'air pollué n'ont pas des conséquences sur la santé. Je vais demander à l'Assemblée nationale de créer un groupe d'études sur les conséquences en matière de santé des nuisances aéroportuaires »⁵¹.

L'étude « DEBATS » (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchants la Santé), étude épidémiologique en cours menée sur trois aéroports français et pilotée par l'IFSTTAR, devrait apporter des éléments en 2020 selon sa coordinatrice Anne-Sophie Evrard : **« Les conclusions générales de l'étude seront données au plus tard en 2020 »⁵².**

En réaction à cette déclaration, un participant de la réunion thématique sur la santé demande que l'enquête publique tienne compte de cette étude et de ces conclusions ainsi que de celles de l'étude Sommeil⁵³ : **« Je pense qu'il serait raisonnable d'attendre les résultats de ces études pour démarrer l'enquête publique, qu'elle en tienne compte et que ce soit inscrit dans cette enquête publique »⁵⁴.**

À préciser

Pour garantir la bonne information du public tout au long des procédures d'autorisation, il conviendrait que les résultats de l'étude « DEBATS » soient publiés avant l'ouverture de l'enquête publique.

Les effets cumulés du bruit et de la pollution chimique ont été soulevés pendant la concertation. Par exemple, un cahier d'acteur mentionne « un bruit difficile à supporter, de jour comme de nuit (hors cœur de nuit) qui s'accompagne d'une pollution de l'air aux oxydes d'azote et particules fines, ayant des effets bien connus néfastes pour la santé des habitants survolés »⁵⁵.

À préciser

La question des effets cumulés entre les impacts de bruit et la qualité de l'air sur la santé humaine pose une question méthodologique de santé publique qu'il conviendrait d'approfondir.

NOTES

46. Avis d'un internaute posté sur « Exprimez-vous » le 28 avril 2019.

47. Réponse du Groupe ADP à un avis posté le 12 mai 2019.

48. Cahier d'acteur de l'ADVOCNAR.

49. Intervention d'un participant lors de la réunion thématique sur « Bruit, qualité de l'air, santé », le 29 avril 2019.

50. Intervention d'un toxicologue lors de la réunion thématique sur « Bruit, qualité de l'air, santé », le 29 avril 2019.

51. Intervention de François Pupponi, député du Val d'Oise, réunion thématique sur « Bruit, qualité de l'air, santé », le 29 avril 2019.

52. Intervention de Anne-Sophie Evrard, coordinatrice de l'étude DEBATS lors de la réunion thématique « Bruit, qualité de l'air, santé » le 29 avril à CDG.

53. En complément de l'étude DEBATS, une étude sur le bruit et la qualité de l'air, l'étude Sommeil a été réalisée. Elle a « porté sur 90 riverains de Roissy et une vingtaine de riverains de Toulouse-Blagnac. [...] les gens ont subi la même chose que les participants [de l'étude DEBATS] mais en plus pendant une semaine en 2013, 2015 et 2017, un technicien de Bruitparif est allé réaliser des mesures acoustiques au domicile de ces participants. Il a pu déterminer « une dose de bruit dû aux avions sur l'oreiller » et pas seulement en façade des bâtiments, comme c'est habituellement fait dans la littérature. Ces mêmes participants ont porté pendant une semaine un appareil qui a permis de déterminer objectivement leur qualité de sommeil », intervention de Anne-Sophie Evrard, coordinatrice de l'étude DEBATS lors de la réunion thématique « Bruit, qualité de l'air, santé » le 29 avril à CDG.

54. Intervention d'un participant lors de la réunion thématique « Bruit, qualité de l'air, santé » le 29 avril à CDG.

55. Cahier d'acteur du CIRENA

C. BRUITS ET SANTÉ PUBLIQUE

Contexte

Une partie du public s'est inquiétée des impacts liés aux nuisances sonores en terme sanitaire (troubles du sommeil, maladies cardio-vasculaires, etc.), comme cet internaute le déclare le 17 février 2019 :

« Je suis opposée à une augmentation du trafic aérien sur une zone d'habitat dense comme la région parisienne. L'impact négatif en termes de santé a déjà été démontré : bruit diurne et nocturne qui engendre du stress et des pathologies liées aux troubles du sommeil, pollution qui augmente les troubles respiratoires. C'est toute une population, de l'enfant à la personne âgée, qui va subir une nouvelle dégradation de ses conditions de vie »⁵⁶.

Sur ce point, le maître d'ouvrage déclare que : « la santé des riverains est une priorité pour le Groupe ADP. Ce projet ne se fait pas au détriment ou sans

considération de l'impact sur la santé des riverains. L'ensemble des efforts menés pour réduire les nuisances sonores et l'impact des activités de la plate-forme et du trafic aérien sur la qualité de l'air vont dans ce sens. Cette concertation permet justement de créer cette jonction, pour trouver ensemble des pistes de solution, d'amélioration de l'état existant. S'agissant du bruit, il est aujourd'hui difficile d'isoler les impacts sur la santé des facteurs acoustiques, non-acoustiques, et liés à la gêne. Un programme d'études en cours (« Débats ») permettra d'apporter de nouveaux éléments dans le courant de l'année 2019. Dans le cadre du projet, l'évolution des impacts du bruit sur la santé peut être reliée à l'évolution des indicateurs sonores : projection de l'IGMP à 75 (équivalente au niveau de 2014), et compatibilité avec le PEB adopté en 2007 »⁵⁷.

La problématique du bruit et des nuisances sonores a été abordée tout au long des trois mois de concertation. Les éléments du débat ont d'abord porté plusieurs enjeux : la question des trajectoires, la question des vols de nuit, la question de la réduction du bruit, la question de l'impact sur la valeur immobilière, la question du Plan d'Exposition au Bruit et le Plan de Gêne Sonore, la question de l'innovation technologie et la question de l'IGMP.

1. la question des trajectoires

La question des trajectoires aériennes, leur éventuel « non-respect » et les gênes qui en résultent a également été un sujet récurrent. Un internaute déclare par exemple le 13 avril 2019 qu'« **il faut absolument revoir les trajectoires d'atterrissage. Continuer sur les mêmes trajectoires qui passent par des grandes villes comme Achères, Poissy, Conflans, Cergy-Pontoise... soit environ 400000 habitants représente une catastrophe sanitaire à retardement. Je propose plutôt de survoler des zones moins peuplées : soit l'est du Vexin (Ablèges, au nord d'Osny et d'Ennery ou la population est très faible), soit la forêt de Saint-Germain-En-Laye. On ne peut contenter personne, mais il faut privilégier la santé des habitants, préférons les zones boisées.** »⁵⁸.

Un autre internaute propose de revoir la gestion des trajectoires afin de diminuer les nuisances aériennes : « **Avant de songer à toute augmentation du nombre de passagers et donc d'avions, il est nécessaire de revoir complètement la gestion des trajectoires d'approche (descente continue systématique, atterrissage face à l'ouest, révision des trajectoires sur le doublet sud qui survolent le plus de population, mise en place d'un couvre-feu...)**

et d'interdire les avions les plus polluants et les plus bruyants. Seulement après, la question de la poursuite du développement de CDG pourra se poser »⁵⁹.

Le groupe ADP rappelle qu'en ce qui concerne les trajectoires « **le "respect" de l'altitude d'approche réglementaire est obligatoire, et systématique : sur l'axe d'approche, les avions sont soumis au strict respect des systèmes d'atterrissage aux instruments, qui définissent un plan de descente à 3°** »⁶⁰.

Le maître d'ouvrage ajoute également qu'actuellement, « **les trajectoires sont étudiées pour impacter le moins possible les populations. Néanmoins un avion, pour atterrir en sécurité, doit s'aligner sur l'axe des pistes suffisamment en amont. Le sens du vent a son importance puisque l'avion atterrit ou décolle face au vent. De ce fait, les trajectoires sont étudiées dans les 2 sens. Pour ce faire, des volumes de protection environnementaux VPE ont été étudiés dans les 2 sens et pour l'ensemble des pistes par les services de la navigation aérienne fixant les limites verticales et horizontales des trajectoires en décollage et atterrissage.[...] Compte tenu des progrès techniques, des évolutions seront sans doute encore possibles à l'avenir. Les services de la navigation aérienne travaillent activement sur ce sujet** »⁶¹.

M. Guillaume Blandel, de la DSNA, admet que des améliorations restent à apporter pour diminuer les nuisances : « **Les services de la Navigation Aérienne que je représente ce soir sont totalement conscients que cette situation doit être améliorée et que la « croissance » ou même la soutenabilité de notre activité n'est concevable que si nous sommes en mesure de prendre en compte la riveraineté** »⁶².

2. La question des vols de nuit

Les vols de nuit sont également un sujet de préoccupation majeur pour le public qui s'est exprimé. Cette question a régulièrement été soulevée lors des réunions publiques et thématiques ainsi que dans nombre d'avis en ligne. Une partie du public craint que le projet Terminal 4 n'augmente le nombre de vols de nuits : **« Il va de plus, logiquement augmenter les vols de nuit qui sont une nuisance inacceptable (risque sanitaire majeur) »**⁶³.

La mise en place d'un couvre-feu à l'aéroport Charles-de-Gaulle sur le modèle de celui d'Orly a également été l'objet de certaines interventions. Le 24 avril, un internaute interroge le maître d'ouvrage sur cette option : **« Répartir les nuisances serait plus judicieux que de les concentrer sur les zones les plus urbanisées d'Île-de-France. Pourquoi une discrimination entre les riverains du sud de Paris et ceux du nord de Paris : mettre le même couvre-feu à Charles-de-Gaulle qu'à Orly et bloquer de développement de Charles-de-Gaulle comme celui d'Orly!! La santé des habitants de la banlieue nord n'est pas moins importante que celle de la banlieue sud!! »**⁶⁴.

Pour le Groupe ADP, l'installation d'un couvre-feu n'est pas souhaitable car cela porterait atteinte au modèle économique de Roissy-CDG : **« C'est ce même modèle économique du hub de Paris-Charles-de-Gaulle, premier aéroport d'Europe continentale, principal porteur de la connectivité internationale du tissu économique français, qui suppose son exploitation de nuit »**⁶⁵.

À préciser

Il conviendrait que l'État précise sa position sur l'hypothèse d'un couvre-feu total ou partiel à Roissy-CDG.

Sans aller jusqu'à demander un couvre-feu, le maire de Gonesse propose « de renforcer la réglementation sur le trafic de nuit notamment en adoptant des mesures de restrictions opérationnelles du trafic [...] Je demande pour ma part sur cette question des vols de nuit :

- aucune croissance supplémentaire du trafic de nuit entre 23 heures et 5 heures ;
- l'adoption de mesures de restriction opérationnelles du trafic de nuit entre 23 heures et 5 heures sur le modèle de Francfort ;
- la relance du projet de fret ferroviaire à grande vitesse Euro Carex »⁶⁶.

Cette demande concernant Carex a également été formulée par le maire de Goussainville lors de la réunion publique thématique du 18 avril 2019.

Le maître d'ouvrage précise qu'en ce qui concerne les vols de nuit : **« le Terminal 4 ne contribuera pas à une augmentation des vols en cœur de nuit. En effet tous les créneaux qui ne sont actuellement pas utilisés sont perdus et ne pourront être réhabilités. Pour ce qui est des vols en frange de nuit, ces derniers seront de plus en plus silencieux grâce au travail réalisé sur les descentes continues, nous avons pour objectif de généraliser les descentes continues afin qu'elles soient utilisées 24/24h. Ainsi, nous visons une stabilisation et une réduction des impacts sonores ». Il rappelle également que les engagements du groupe ADP « reposent sur les garanties légales qui sont délimitées par la réglementation, comme indiqué page 61 du dossier de concertation. Le respect de ces prescriptions est contrôlé et sanctionné, le cas échéant, par la commission des amendes administratives de l'AC-NUSA. »**⁶⁷. À propos de Carex, le maître d'ouvrage affirme **« continuer à regarder ce qui se passe sur Carex, mais être assez isolé »**⁶⁸.

Le groupe ADP précise à diverses reprises que **« le modèle économique du hub de Paris-Charles-de-Gaulle, premier aéroport d'Europe continentale, principal porteur de la connectivité internationale du tissu économique français, suppose son exploitation de nuit. Pour autant, l'encadrement des vols de nuit est un sujet particulièrement important. Ainsi, plusieurs mesures ont été mises en place :**

– l'arrêté du 6 novembre 2003 limite le nombre total de créneaux horaires attribuables la nuit à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle (et tout créneau non utilisé est retiré)

– les descentes continues sont mises en place depuis septembre 2016,

– les avions les plus bruyants sont interdits (chapitre 3 avec une marge strictement inférieure à 10 EPNDB).

Par ailleurs, des mesures d'encadrement des nuisances sonores sont mises en place à Paris Charles qui n'existent pas ailleurs : plafonnement d'IGMP à 100 notamment »^{68b}.

À préciser

Sur les points suivants – aucune croissance supplémentaire du trafic de nuit entre 23 heures et 5 heures – adoption de mesures de restriction opérationnelles du trafic de nuit entre 23 heures et 5 heures sur le modèle de Francfort – relance du projet de fret ferroviaire à grande vitesse Euro Carex – il conviendrait que les pouvoirs publics précisent leur position.

NOTES

⁵⁶. Avis posté par un internaute dans « Exprimez-vous » le 17 février 2019.

⁵⁷. Réponse du Groupe ADP à un avis posté dans « Exprimez-vous » le 16 février.

⁵⁸. Avis d'un internaute posté dans « Exprimez-vous » le 13 avril 2019.

⁵⁹. Avis posté par un internaute le 23 avril 2019 dans « Exprimez-vous ».

⁶⁰. Réponse du Groupe ADP à un avis posté le 4 mars 2019 dans « Exprimez-vous ».

⁶¹. Réponse du Groupe à un avis posté le 23 avril 2019 dans « Exprimez-vous ».

⁶². Intervention de Guillaume Blandel lors de la réunion publique de Conflans-Sainte-Honorine le 2 avril 2019.

⁶³. Avis posté par un internaute le 23 avril 2019 dans « Exprimez-vous ».

⁶⁴. Avis posté par un internaute le 24 avril 2019 dans « Exprimez-vous ».

⁶⁵. Réponse du Groupe à un avis posté le 24 avril 2019 dans « Exprimez-vous ».

⁶⁶. Intervention du Maire de Gonesse lors de la réunion d'ouverture à Gonesse le 12 février 2019.

⁶⁷. Réponse du Groupe ADP à un avis posté dans « Exprimez-vous » le 26 mars 2019.

⁶⁸. Réponse d'Édouard Mathieu, Groupe ADP, réunion thématique 18 avril 2019.

^{68b}. Réponse à un internaute, site de la concertation.

Un internaute propose pour réguler l'ensemble des nuisances liées au bruit de renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA : **« Renforcement des pouvoirs de l'ACNUSA, médiateur unique entre opérateurs publics et privés et représentants des populations concernées. Cet organisme devra prendre en compte tous les aspects du problème des nuisances aériennes bruit, pollution atmosphérique, respect des règles de navigation, d'urbanisme. Enfin il devra avoir des pouvoirs étendus de contrôle et de sanctions. Le projet du terminal 4 ne propose pas de mettre en œuvre ces contreparties pour limiter les nuisances, c'est donc clairement une dégradation importante de notre environnement qui nous attend »**.⁶⁹

À préciser

Il conviendrait au Gouvernement d'apporter des éléments de réponse concernant l'élargissement des pouvoirs de contrôle de l'ACNUSA.

3. Les autres mesures de réduction du bruit

D'autres pistes pour réduire le bruit ont été mentionnées. Un internaute interpelle le maître d'ouvrage le 23 avril 2019 : **« il conviendrait de penser un peu aux populations du val d'Oise qui subissent le transport aérien au quotidien. Aucune réponse n'est apportée au sujet des nuisances sonores. Les avions volent déjà trop bas et à des heures pas possible. Qu'en sera-il avec 500 vols en plus par jour ! »**.⁷⁰

Le Groupe ADP fait alors état de :

- **« L'interdiction d'usage de certains avions, trop bruyants, via le recours à trois niveaux de bruit selon des procédures définies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale;**
- **La mise en place de volumes de protection environnementale (VPE), des espaces à l'intérieur duquel les avions au décollage ou à l'atterrissage doivent obligatoirement circuler, permettant de canaliser les trajectoires des avions et ainsi de réduire les nuisances sonores aux abords de ces aéroports;**
- **Le plafonnement du nombre de créneaux en cœur de nuit à Paris-Charles-de-Gaulle fixé par l'arrêté du 6 novembre 2003 : dans les plages 0h00-4h59 (créneaux de départ) et 0h30-5h29 (créneaux d'arrivée), le nombre maximum des créneaux attribuables au titre des deux saisons aéronautiques d'hiver 2003/2004 et d'été 2004 a été fixé à 22500 pour 52 semaines;**

• **La mise en place des descentes continues en cœur de nuit depuis septembre 2016 »**.⁷¹

Le maître d'ouvrage fait également état des mesures qu'il compte mettre en place pour inciter au renouvellement des flottes :

- **« La taxe sur les nuisances sonores aériennes : payée par les compagnies aériennes, et dont le montant varie en fonction de l'heure (jour/nuit) à laquelle décolle/atterrit l'avion ainsi que de sa classification acoustique. La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a en charge le recouvrement de cette taxe. Son produit est spécifiquement affecté au financement des aides à l'insonorisation pour les riverains de l'aérodrome concerné.**
- **La modulation de la redevance d'atterrissage : qui consiste pour les gestionnaires d'aéroports à moduler, selon le principe du bonus-malus, la redevance d'atterrissage des avions en fonction de leurs performances acoustiques et de la période de la journée.**
- **Pour réduire la gêne, le Groupe ADP investit par ailleurs sur l'amélioration de l'information apportée aux riverains (mise en ligne du site VITRAIL, publication des bilans de bruit sur le site du Laboratoire, réponse aux plaintes en ligne dans un délai de trois heures maximum), ainsi que la simplification du dispositif d'aide aux riverains (dématérialisation des dépôts de dossier en 2017 par exemple) »**.⁷²

De son côté, Easyjet propose dans son cahier d'acteur de : **« différencier les redevances en fonction des catégories d'avion et {de} créer une catégorie supplémentaire pour les avions de nouvelle génération. Les progrès environnementaux dépendent notamment des avancées techniques et du rythme de renouvellement des flottes. Il est possible de favoriser l'émergence d'un transport aérien moins polluant avec des mesures incitatives telle que la différenciation des redevances en fonction des catégories d'aéronefs en intégrant les modèles les plus récents »**.⁷³

La compagnie aérienne estime également que **« la proposition d'ADP d'intégrer à la redevance d'atterrissage un facteur lié aux émissions de gaz NOx lors du Contrat de Régulation Économique 2021-2025 n'encouragera pas une aviation plus durable. En effet, il existe une relation inverse entre le bruit et les émissions CO2 d'une part, et les émissions NOx d'autre part, ce qui mène Easyjet à douter de l'efficacité d'une mesure NOx »**.⁷⁴

Pour répondre à l'enjeu du bruit, d'autres pistes ont été explorées : celle de la descente continue, celle de la pente à 3,5 degrés, celle du rééquilibrage entre les doublets nord et sud, celle de l'incitation à la modernisation et à l'innovation technique.

LA DESCENTE CONTINUE

La descente continue a été sujet de débat. Elle est en effet considérée comme un élément important pour réduire les nuisances sonores pour une partie des riverains. La ministre chargée des Transports, Madame Élisabeth Borne, a annoncé lors des assises nationales du transport aérien la généralisation de la descente continue à Paris Charles de Gaulle à l'horizon 2023.

Lors de la réunion publique à Conflans-Sainte-Honorine une riveraine est intervenue sur la nécessité d'accélérer la descente continue **« j'entends parler de cette fameuse descente douce, j'ai compris que c'était l'alternative. Pourquoi n'est-ce toujours pas mis en place? A-t-on des ingénieurs plus bêtes que les autres, plus incompetents que les autres? Je sais qu'une personne va nous expliquer que techniquement, etc. c'est à la Saint-Glinglin! Cela date de 2010, 2015, 2020 et maintenant 2023? »**⁷⁵.

Pendant la concertation, M. Guillaume Blandel, de la DSNA, a précisé qu'ils allaient travailler à sa mise en place pour respecter la date de 2023 tout en explicitant les difficultés techniques : **« on va essayer de tester un dispositif permettant déjà de mesurer concrète-**

ment les intérêts de ce type de dispositif. Ce n'est pas facile de trouver le chemin qui va bien, c'est que l'on cherche en tout cas. Il y aura effectivement à un moment donné une concentration. Si l'on concentre les avions, même sur des endroits où aujourd'hui les gens ont déjà des avions, il est certain que la perception du bruit sera beaucoup moins importante, car les avions seront dans une descente douce, sans remise de puissance. Dans le cas des descentes continues, le travail que fait le contrôleur est en amont de ce qui se fait aujourd'hui. Au lieu de se faire entre 4000 et 7000 pieds, elle se fera plutôt entre 6000 et 10000 pieds. Le phénomène de hub, déployé par Air France, est extrêmement challengeant sur notre capacité à gérer un nombre d'avions très concentrés. Le problème n'est pas directement lié au nombre de mouvements totaux, mais plutôt à la pointe »⁷⁶.

LA PENTE À 3,5 DEGRÉS

Un autre moyen de réduire le bruit d'une partie des riverains est l'augmentation de la pente à 3°5 au lieu de 3

NOTES

69. Avis d'un internaute posté dans « Exprimez-vous » le 4 avril 2019.

70. Avis d'un internaute posté dans « Exprimez-vous » le 23 avril 2019 dans « Exprimez-vous ».

71. Réponse du Groupe ADP à l'avis posté le 23 avril 2019 dans « Exprimez-vous ».

72. Ibid.

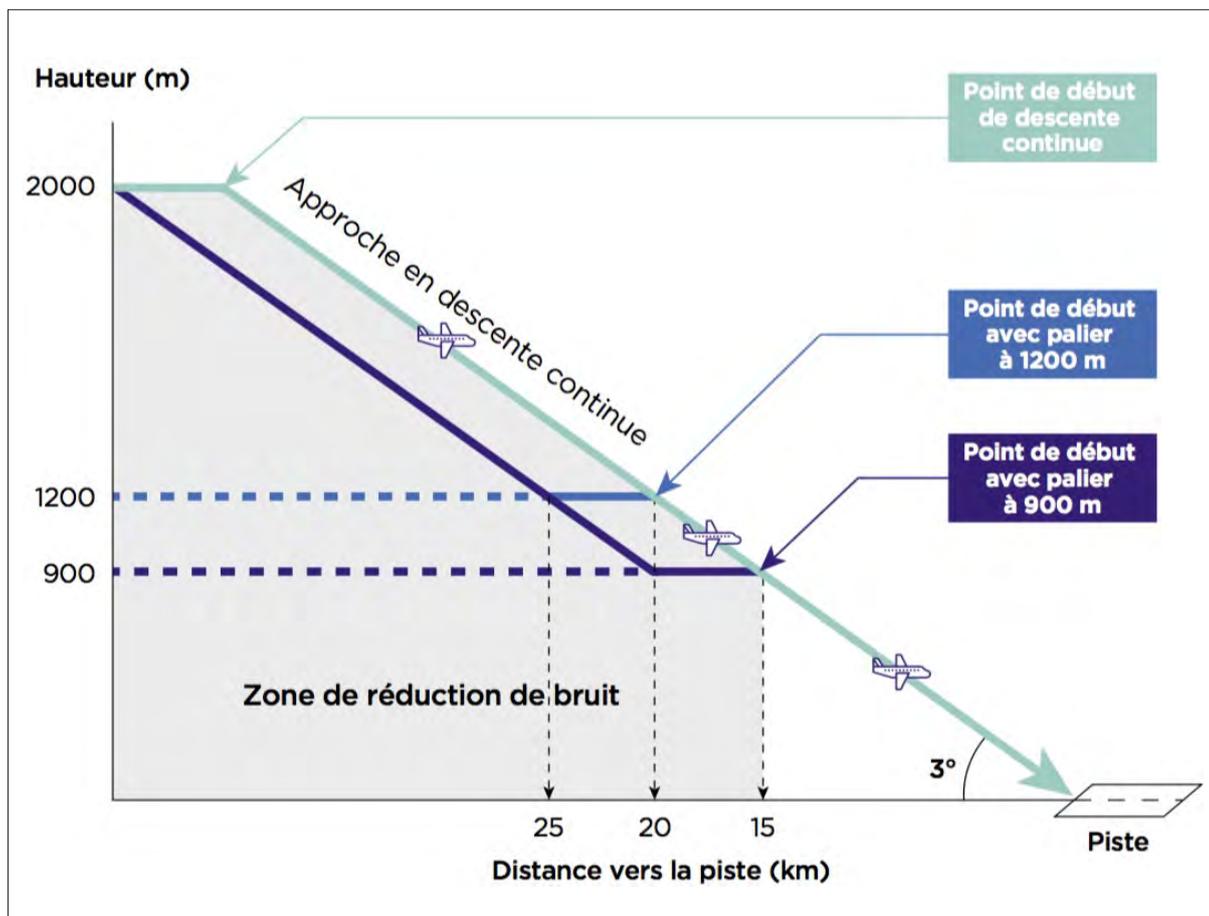
73. Cahier d'acteur d'Easyjet.

74. Ibid.

75. Intervention d'une participante lors de la réunion publique de Conflans-Sainte-Honorine, le 2 avril 2019.

76. Intervention de Guillaume Blandel, réunion thématique sur les trajectoires aériennes, le 24 avril 2019.

REPRÉSENTATION SCHEMATIQUE DES APPROCHES EN DESCENTE CONTINUE



degré. Lors de la réunion à Conflans-Sainte-Honorine, une riveraine a soulevé le point **« J'habite à 35 km de l'aéroport et les avions passent au-dessus de chez moi à 1120 m, on est un peu loin des 3° d'angle d'atterrissage. Londres fait des études à 3,5° dans l'atterrissage, que prévoit-on sur ce sujet ? »**⁷⁷.

Sur cette suggestion d'une augmentation du taux de descente à 3,5°, le maître d'ouvrage a déclaré que **« C'est quelque chose qui doit faire l'objet d'un certain nombre d'études. Actuellement, pour des raisons à la fois de sécurité pour les avions qui sont en descente, mais également compte tenu des différents plans de ce n'est pas une étude qui est envisagée par la Direction des services de la navigation aérienne. Il existe effectivement des aéroports sur lesquels il y a des pentes plus importantes, des expérimentations ont été faites, elles ne sont pas toujours complètement concluantes sur le plan du confort. Dans certains cas, cela peut amener les avions utilisés, quand il y a des pentes importantes, des procédures dans lesquelles ils sont amenés à faire des paliers, des remises de gaz, donc l'effet peut être assez nuisible également en termes de nuisances sonores. Cela dit, je précise qu'il n'y a actuellement pas à ma connaissance, d'étude prévue pour passer d'une pente de 3° à 3,5° »**⁷⁸.

Pour le maître d'ouvrage, **« cela fait partie des hypothèses, de ce qui peut être envisagé d'ici 2025 mais là encore, cela ne dépend pas vraiment de nous. Si la Direction des services de la navigation aérienne pense que c'est faisable rapidement et que cela produit des résultats rapides, tant mieux. Mais, encore une fois attention, il peut y avoir des conséquences »**⁷⁹.

À préciser

Il conviendra à l'État de préciser si les études d'approche à 3,5° et les conséquences sur la diminution du bruit sont toujours en cours.

4. La question de l'impact sur la valeur mobilière

L'incidence du bruit sur la valeur de l'immobilier et des difficultés à obtenir des indemnisations de la part du groupe ADP ont été soulevées par certains intervenants. Un internaute déclare notamment le 23 avril 2019 que le projet Terminal 4 « va irrémédiablement dégrader les valeurs immobilières en zone de bruit. Merci par avance, de

commencer par indemniser correctement des nuisances actuelles avant de projeter une extension d'un aéroport beaucoup trop proche des bassins de vie (plus de 4 ans par dossier, sans parler du mode de calcul complètement aberrant par "pièce") »⁸⁰.

Sur ce point, le maître d'ouvrage répond que **« concernant la dépréciation immobilière, les études universitaires disponibles (les statistiques de la Chambre des Notaires d'Île-de-France et l'étude "Prix de l'immobilier à proximité de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle" datant de 2017, issue de l'Université de Cergy Pontoise et publiée sur le site de Ville et Aéroport) montrent, en effet, que le bruit aérien est un facteur influant sur la valeur des biens immobiliers, cette influence est plus importante pour les maisons que pour les appartements, compte tenu de l'usage qui peut être fait des jardins pour les maisons. Cependant, le bruit n'est qu'un élément parmi d'autres déterminant la valeur de l'immobilier. Vient en premier la qualité du voisinage et du quartier résidentiel, le facteur bruit étant comparable dans les choix de résidence à la qualité des équipements scolaires et sportifs, devant la desserte routière et l'accessibilité aux commerces et services. L'influence relative de l'ensemble de ces critères sur les prix de l'immobilier explique que la variation des prix des maisons et appartement paraît largement indépendante ces dernières années de leur situation en termes de bruit.[...] Ces chiffres montrent bien que le bruit est très loin d'être le facteur essentiel de la valeur de biens immobiliers autour des aéroports. Les études ont ainsi constaté une stabilité ou même une baisse sur Paris CDG ces dernières années du facteur bruit dans les critères de choix d'achat immobilier »**⁸¹.

En ce qui concerne l'indemnisation des riverains pour financer l'isolation de leur logement, le Groupe ADP annonce investir : **« sur l'amélioration de l'information apportée aux riverains (mise en ligne du site VITRIL, publication des bilans de bruit sur le site du Laboratoire, réponse aux plaintes en ligne dans un délai de trois heures maximum), ainsi que la simplification du dispositif d'aide aux riverains (dématérialisation des dépôts de dossier en 2017 par exemple) »**⁸².

La ville de Villiers-le-Bel demande de son côté dans son cahier d'acteur, une amélioration des indemnisations et que soit modifié **« l'article R571-85 du code de l'environnement portant sur l'indemnisation des travaux d'insonorisation des bâtiments situés dans le périmètre des plans de gêne sonore, en vue de**

fixer un taux Concertation sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle unique de 100 %, applicable à la totalité des bâtiments, quels que soient leur usage ou leur destination »⁸³.

5. La question du Plan d'Exposition au Bruit et le Plan de Gêne Sonore

Un internaute rapporte le 16 avril 2019 des difficultés de son territoire à se développer du fait du PEB actuel : **« Aujourd'hui notre ville est à moitié dans le plan de bruit, la moitié de la population qui subit des nuisances ne peut être indemnisée, et l'autre doit attendre longtemps avant d'être indemnisée. Notre ville ne peut plus se développer que sur la moitié de ce territoire, aucune indemnisation pour la commune et par contre les mêmes obligations en termes de logements sociaux... vive le déséquilibre social... »⁸⁴.**

La révision du PEB a été abordée par divers intervenants. Pour la députée Zivka Park : **« c'est un sujet essentiel, j'ai vu que l'on s'était donné comme objectif de le revoir en 2030, c'est un peu loin. Je pense qu'il est essentiel pour la qualité des riverains qu'on soit en capacité de revoir le périmètre et le Plan de Gêne Sonore, et pouvoir dans la mesure du possible indemniser encore plus de gens »⁸⁵.** Le député de Sarcelles, quant à lui, soulève la question des tensions sur le logement : **« le PEB, pour nous, ce sont des terrains inconstructibles. On ne peut pas permettre à nos populations de se loger. C'est ça, la réalité. Est-ce que ADP est prêt à dire « on dérègle le PEB, on a le droit de construire sous PEB »⁸⁶.**

À préciser

Il conviendrait à l'État de préciser sa réponse sur une éventuelle révision du PEB, sur ses règles de fonctionnement, sur son articulation avec le PGS et sur les règles d'indemnisation.

6. La question de l'innovation technologique

L'innovation technique et technologique a également été un sujet de débat, notamment en lien avec le bruit et sa possible réduction. Le maître d'ouvrage déclare en effet dans son dossier de concertation (p 105) que la « modernisation des technologies en matière de traitement

du trafic aérien » sera un des leviers mis en place pour permettre la « réduction de l'impact environnemental du trafic aérien ».

Plusieurs participants mettent cependant en évidence l'incertitude de ces innovations technologiques à venir. Un internaute déclare par exemple le 17 février : **« vous voulez faire augmenter le trafic à 1800/vols par jour? Le jour où les avions seront à énergie solaire avec des moteurs silencieux, pourquoi pas? Mais cela je ne le verrai pas de mon vivant, car j'ai déjà 60 ans. Les promesses d'avions moins bruyants et moins polluants sont des promesses qu'on nous fait depuis des années, mais qui ne sont jamais tenues »⁸⁷.**

L'AreC (Association pour le Respect de l'Environnement et du Cadre de vie) ajoute de son côté dans son cahier d'acteur que : **« les avions de nouvelle génération apparus ces dernières années sont souvent présentés comme améliorés dans ces trois domaines. C'est en partie vrai. Dans les derniers travaux du plan de protection de l'atmosphère Île-de-France et des assises de l'aérien auxquels l'AREC a participé, nous n'avons pas identifié de rupture technologique malgré certaines avancées dans le domaine des moteurs de moyens courriers de faible puissance, (A320neo). Il ne faut pas s'attendre d'ici 2037 à des technologies qui aient un gain considérable sur les trois types de pollution (bruit, qualité de l'air, GES) et donc les nuisances et la gêne subie par les riverains vont suivre le volume de transport effectué par voie aérienne »⁸⁸.**

De son côté, le maître d'ouvrage déclare que **« concernant les avions solaires seuls, voire des avions mixant énergie solaire & biocarburant (ERAOLE par exemple), ce sont plutôt des avions qui techniquement parlant, sont actuellement utilisés comme prototypes pour des records mais non destinés à se transformer en vol commercial à court terme, les panneaux solaires nécessitant une trop grande surface à ce jour »⁸⁹.**

En ce qui concerne les avions électriques, il explique qu'actuelle **« la capacité des batteries n'est pas suffisante pour assurer les vols utilisant de l'électricité. Leur poids élevé constitue également un handicap. Des prototypes sont à l'étude mais pour des modèles d'avions de faible capacité (ex : EasyJet, avec la start up américaine Wright Electric expérimente un avion électrique de 9 places). Airbus travaille sur la propulsion hybride pour un avion de type régional (90 places) »⁹⁰.**

Il souligne toutefois que **« la recherche et l'expéri-**

NOTES

77. Intervention d'une participante lors de la réunion publique de Conflans-Sainte-Honorine, le 2 avril 2019.

78. Réponse du Groupe ADP, réunion publique de Conflans-Sainte-Honorine, le 2 avril 2019.

79. Ibid.

80. Avis d'un internaute posté le 23 avril 2019 dans « Exprimez-vous ».

81. Réponse du Groupe ADP à l'avis posté le 23 avril 2019 dans « Exprimez-vous ».

82. Ibid.

83. Cahier d'acteur de Villiers-le-Bel.

84. Avis d'un internaute posté le 16 avril 2019 dans « Exprimez-vous ».

85. Intervention de Madame la Députée Zivka Park, réunion thématique sur les trajectoires le 24 avril 2019.

86. Intervention de Monsieur François Pupponi, réunion thématique sur la santé le 29 avril 2019.

87. Avis d'un internaute posté le 17 février 2019 dans « Exprimez-vous ».

88. Cahier d'acteur de l'AREC.

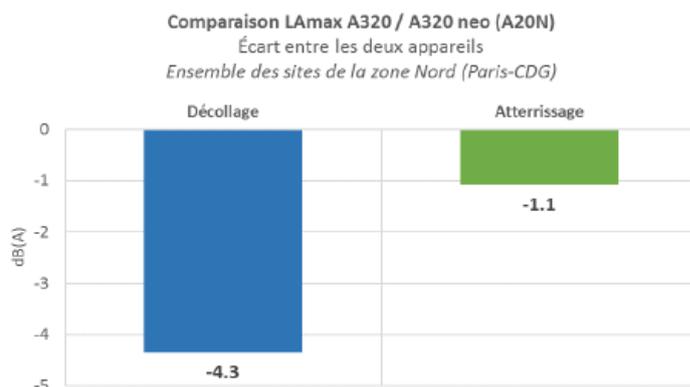
89. Réponse du Groupe ADP à un avis posté le 9 mars 2019 dans « Exprimez-vous ».

90. Réponse du Groupe ADP à un avis posté le 25 février 2019 dans « Exprimez-vous ».

mentation doivent se poursuivre dans ce domaine [et que] l'électricité devrait pouvoir être utilisée pour le roulage des avions à moyen terme. En effet, le "green taxiing" est une bonne réponse pour diminuer la consommation de kérosène et les émissions de gaz lors de la phase roulage : au lieu d'utiliser les moteurs pour les opérations de roulage sur le tarmac des aéroports, l'avion utilisera de petits moteurs électriques installés dans les trains d'atterrissages (technologie en cours de développement par Safran par exemple). Aujourd'hui, l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) prévoit un objectif d'amélioration de l'efficacité énergétique des avions d'au moins 2 % par an. Une nouvelle norme de certification des avions pour leurs émissions de CO₂ a été mise en place en 2017. À partir de 2020, les nouveaux modèles d'avions devront être conformes ; et à partir de 2028, c'est l'ensemble des avions en production qui devront être conformes »⁹¹.

Bruitparif souligne de son côté que l'innovation technologique actuelle permet déjà une réduction du bruit, comme c'est par exemple le cas pour « l'A320 Neo qui a des performances acoustiques renforcées par rapport à l'A320 : Les mesures réalisées indiquent que l'A320 Neo génère en moyenne 4,3 dB(A) de moins au décollage et 1,1 dB(A) de moins à l'atterrissage que l'A320 »⁹².

COMPARAISON DES IMPACTS SONORES DE L'A320 NEO PAR RAPPORT À L'A320 AU DÉCOLLAGE ET À L'ATTERRISSAGE



7. La question de l'IGMP

Le débat sur le bruit a également porté sur l'indice de mesure de bruit IGMP, Indicateur Global Mesuré Pondéré. Cet indice est « évalué à partir des niveaux de bruits mesurés aux 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 »⁹³.

Plusieurs interventions du public ont notamment pointé les manquements de cet indice qui ne mesurerait pas les émergences, qui auraient pourtant une influence sur les nuisances sonores. Lors de la réunion d'ouverture, il a notamment été souligné à propos de l'IGMP que « cet indicateur sert de référence alors qu'il est vivement critiqué depuis sa mise en place. Celui-ci a été conçu pour ne jamais atteindre la valeur 100 et il ne caractérise en rien la gêne ressentie par les riverains. Il faudrait plutôt opter pour un indicateur événementiel tel que le NA65⁹⁴, soit le nombre de riverains exposés à plus de 65 décibels ». (Maire de Gonesse – réunion d'ouverture le 12 février 2019).

Un participant ajoute lors de la réunion thématique du 29 avril 2019 : « cet indice IGMP ne tient pas compte du ressenti des nuisances des riverains. C'est un indice qui mesure la puissance sonore, mais absolument pas le ressenti des riverains. Or, pour tenir compte du ressenti des riverains, il faudrait que cet indice prenne en compte l'émergence du bruit. [...] D'un seul coup, un avion arrive, on le voit tous les jours puisque l'on est en dessous, vous avez un bruit de fond de 40 dB qui monte à plus de 65 dB, soit plus de 25 % de décibels d'un seul coup. Si c'est dans la journée, cela vous fait sursauter et si c'est la nuit, cela vous réveille. Il est très important de tenir compte dans un indice de l'émergence du bruit. [...] que va faire le nouveau terminal 4, si jamais il voit le jour, il augmentera la fréquence des avions. On a une augmentation du trafic prévue de 38 %. L'indice IGMP sur lequel est basée toute l'étude du groupe ADP en matière de bruit ne tient pas compte de la fréquence. C'est paradoxal. On ne peut pas travailler sur cette base. Là aussi, avant de se lancer sur le terminal 4, il faut revoir la base de cet indice, le conforter et le compléter par l'émergence et la fréquence »⁹⁵.

Sur ce point, le maître d'ouvrage déclare : « on ne le basera pas sur un IGMP renforcé puisque l'IGMP est défini de manière réglementaire. Je pense qu'on présentera les valeurs de l'IGMP définies par la réglementation. S'il se trouvait que d'autres indicateurs, là aussi parce que les autorités décident

à un moment donné qu'il faut suivre d'autres indicateurs, on intégrera de fait ces indicateurs qui auront été décidés dans un cadre réglementaire défini par les autorités en charge.

Au-delà de cela, éventuellement et en fonction de notre capacité à modéliser ou à présenter des choses, on peut imaginer présenter des résultats sur des indicateurs cités par Bruitparif en matière d'émergence ou de dépassement de certains seuils. Réglementairement, l'IGMP est ce qu'il est. Nous n'allons pas inventer un IGMP bis, dont plein de gens pour de très bonnes raisons nous diraient qu'il n'est pas le bon. Il ne nous appartient pas de déterminer les indicateurs réglementaires »⁹⁶.

À préciser

Il conviendrait à la puissance publique d'exprimer sa position sur la pertinence du maintien de l'IGMP comme indicateur de référence et sur la prise en compte d'autres indicateurs comme le NA65.

NOTES

91. Ibid

92. Intervention de Fanny Mietlicki, directrice de Bruitparif lors de la réunion thématique sur « Bruit, qualité de l'air, santé » le 29 avril à CDG.

93. Dossier de concertation, p. 58.

94. L'indicateur acoustique Number Above ou NAX (Noise events Above x dB(A)) comptabilise le nombre d'événements sonores (donc les survols en l'occurrence), dépassant un seuil de bruit défini. Le NA65 correspond ainsi au nombre de survols d'aéronefs dont le seuil de bruit maximal exprimé en L_{Am} dépasse 65 dB(A). Le LA est le Level A, soit niveau sonore pondéré A (la pondération permettant d'intégrer au niveau physique la perception de l'oreille humaine). Cet indicateur est exprimé en dBA pour décibels pondérés A. L'indicateur NA ne s'applique pas à l'aérien, il est utilisé dès lors que des pics de bruit émergent du bruit de fond (par exemple pour des bruits de deux roues).

Pour le grand public, la définition suivante pourrait être intégrée au bilan : l'indicateur acoustique NA65 (pour Number Above 65, soit le Nombre au-dessus de 65) comptabilise pour un lieu et une période donnée, le nombre d'événements sonores avions dont le niveau sonore maximal a dépassé 65 décibels (seuil généralement admis de la gêne sonore), Source : ACNUSA. Et voir intervention de Bruitparif lors de la réunion sur le bruit du 29 avril 2019.

95. Intervention d'un participant, réunion thématique sur la santé le 29 avril 2019.

96. Réponse de Bruno Maingon du Groupe ADP lors de la réunion thématique sur le Bruit, la Santé, qualité de l'air, le 29 avril 2019.



Éclairage et expertises



La controverse des experts sur le bruit

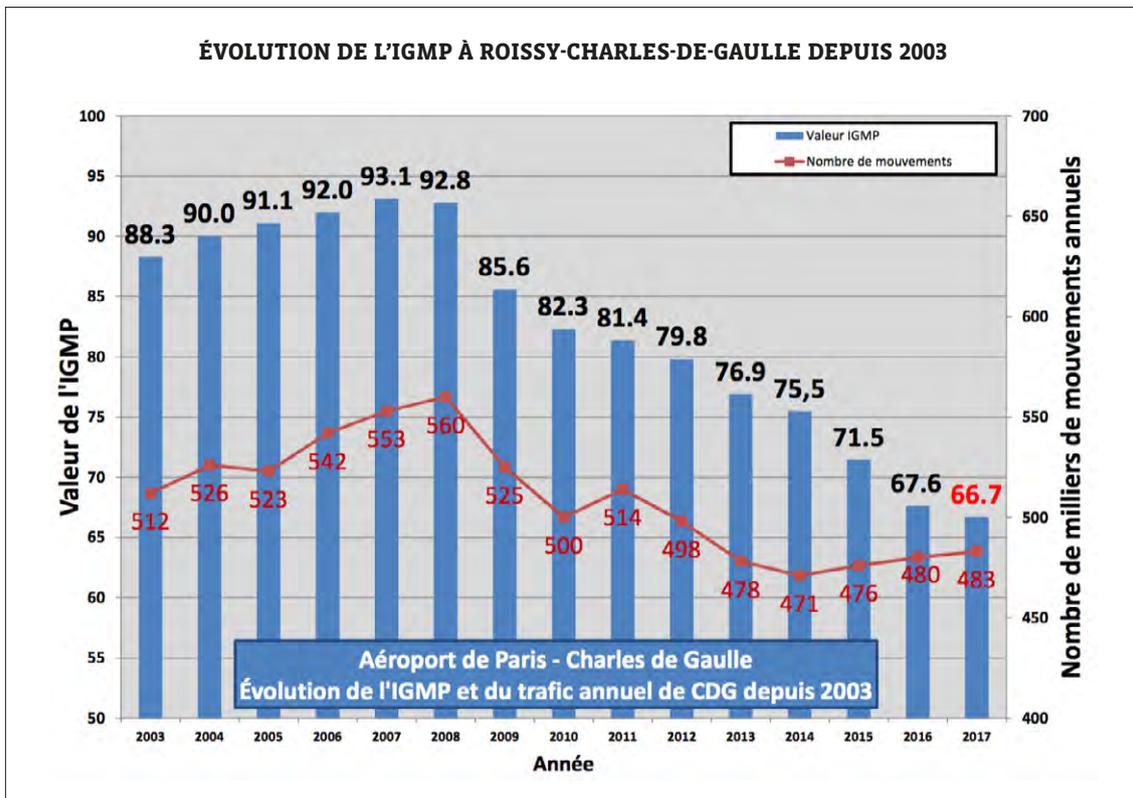
Le dossier de concertation du maître d'ouvrage présente le graphique suivant, une projection de l'indice de l'IGMP (l'Indicateur Global Mesuré Pondéré), pour montrer l'évolution du bruit par rapport au nombre de mouvements d'avions à l'aéroport Charles-de-Gaulle à l'horizon 2037.

Le maître d'ouvrage rapporte qu'une simulation des courbes phoniques à l'horizon 2037 a également été réalisée et que les hypothèses qui en ressortent sont similaires à celles retenues pour l'IGMP. Le Groupe ADP précise toutefois que ces simulations ne tiennent pas compte des nouveaux progrès pouvant intervenir sur les procédures opérationnelles de la navigation aérienne, notamment sur les procédures de vol et les trajectoires :

« Aujourd'hui, l'outil de mesure IGMP est le meilleur que nous avons entre les mains. On peut peut-être l'améliorer, toujours est-il qu'avec cet outil, les simulations montrent qu'en 2037, on n'a pas plus de bruit qu'en

2014. C'est sans tenir compte des descentes continues, des nouveaux avions et ainsi de suite »⁹⁷.

Ce cadrage général ne permet pas à ce stade d'aborder la question de la santé humaine dans un contexte de bruit à spécifier. Ainsi le maître d'ouvrage indique page 119 du dossier de concertation : « S'agissant du bruit, les études externes disponibles à l'heure actuelle rendent difficiles une quantification des impacts. Une difficulté particulière consiste à isoler les impacts sur la santé des facteurs acoustiques, non-acoustiques, et liés à la gêne. Le programme d'étude Débats, financé par l'ANSES, la DGS, la DGPR, la DGAC, l'IFSTTAR, et l'ACNUSA, 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. Dans le cadre du projet, l'évolution des impacts du bruit sur la santé peut être reliée à l'évolution des indicateurs sonores : projection de l'IGMP à 75 (équivalente au niveau de 2014), et compatibilité avec le PEB adopté en 2007⁹⁸. De son côté, la CNDP, dans le cadre de la concertation préalable, a demandé une expertise complémentaire (article L121-1) sur les analyses réciproques de Bruitparif et des industriels des aéroports (ACI) sur l'utilisation des nouvelles recommandations OMS.

L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aé-riennes) a également apporté des éléments aux conclusions de Bruitparif et rapporte que « les données exploitées ne concernent en effet que le bruit extérieur.

Elles introduisent un biais important par rapport au fondement des recommandations de l'OMS pour la région Europe. Il nous apparaît regrettable que les habitants et élus locaux concernés puissent en déduire que les effets de l'insonorisation seraient sans effet sur le DALY »⁹⁹.

En réponse, Bruitparif indique : « Enfin, comme vous le soulignez très justement, l'utilisation de l'indicateur DALY nécessite une pédagogie importante. Nous en sommes parfaitement conscients et intervenons régulièrement auprès des instances professionnelles et du grand public (notamment via les interviews que nous accordons aux médias) afin que le concept puisse être bien appréhendé. L'intérêt majeur de cet indicateur réside dans le fait qu'il peut être utilisé pour quantifier de manière homogène la dégradation de l'état de santé des populations du fait des effets sanitaires induits par les maladies ou les différents facteurs d'expositions environnementales. Nous appelons, à cet égard, de nos vœux la réalisation d'une étude globale d'évaluation des risques qu'entraînent les nuisances environnementales, à commencer par la pollution de l'air et le bruit »¹⁰⁰.

Sur la question du Daly¹⁰¹, l'expertise demandée par la CNDP à deux experts indépendants MM. Roland et Vallet a apporté les éclairages suivants : « Les effets sanitaires retenus ne sont pas indépendants, car une personne qui dort mal exprimera pour la même raison une gêne. Cela n'autorise pas de sommer les « DALY » liés aux deux effets. Le rapport OMS2011 « Burden of disease from environmental noise » indique dans une note de bas de page (xvii), qu'il convient d'être prudent avant d'additionner les DALY de différentes sources sans considérer les synergies entre les différents effets.

Bruitparif calcule le DALY pour des personnes nées en 2015 qui seraient exposées toute leur vie (selon l'espérance de vie à la naissance) au niveau de bruit calculé. Ceci suppose que les individus résident de leur naissance à leur mort au même emplacement et au même bruit.

Cette hypothèse très éloignée de la réalité fournit des chiffres très élevés. La plupart des exemples, en particulier dans le document cité plus haut, le sont pour une année d'exposition, ce qui divise les chiffres présentés par Bruitparif par un facteur d'au moins 80.

Ce même rapport OMS indique dans son chapitre « incertitudes, limitations » p 97, que le calcul du DALY étant basé sur de la statistique et donc des grands nombres ne peut être utilisé pour des situations locales, ou pour des situations individuelles. Les nombreuses présentations du rapport BruitParif pour un individu habitant une commune ne paraissent pas pertinentes dans la mesure où ces situations sont à examiner au cas par cas, en fonction du bâti, de l'insonorisation et des situations individuelles.

Le DALY est un paramètre qui traduit un risque collectif, sur un périmètre suffisamment important pour répondre aux exigences statistiques, et qui peut ainsi être comparé à d'autres risques environnementaux »¹⁰².

NOTES

⁹⁷. Intervention de Guillaume Sauvé, Groupe ADP, lors de la réunion publique de Mity-Mory, le 26 mars 2019.

⁹⁸. Dossier de concertation p.119

⁹⁹. Lettre de l'ACNUSA à Bruitparif, le 25 février 2019. https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/05/1317_bruitparif-rapport-bruit-transport-2019.pdf

¹⁰⁰. Réponse de Bruitparif à l'avis de l'ACNUSA le 20 mars 2019. <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/03/2019-03-20-Lettre-de-r%C3%A9ponse-de-Bruitparif%C3%A0-l'ACNUSA.pdf>

¹⁰¹. « Les années de vie corrigées du facteur invalidité (AVCI ou DALY en anglais) sont un mode d'évaluation temporelle permettant de quantifier la charge de morbidité dans une population. Elles incluent une estimation des années de vie perdues en raison de la mortalité prématurée, et des années de vie vécues avec une invalidité ou une maladie chronique. Elles mesurent en fait les années perdues par rapport à un état de santé parfait ou idéal. Les AVCI dressent donc un tableau plus complet des facteurs influant sur la santé que les données portant uniquement sur la mortalité et l'espérance de vie » Source : <http://www.euro.who.int/fr/about-us/governance/regional-committee-for-europe/past-sessions/sixty-third-session/press-and-media/twice-as-many-years-lost-due-to-ill-health-or-premature-death-in-low-and-middle-income-countries-in-europe>

¹⁰². Rapport de MM Roland et Vallet sur les analyses de Bruitparif et de l'ACI des normes OMS. https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/03/Analyse-ACI-Bruitparif.JRMV_.pdf

D. ACCESSIBILITÉ À LA PLATEFORME

Le dossier de concertation traite de l'accessibilité à travers le contexte du projet (pages 49 à 51) et à travers les enjeux et impacts liés à l'accessibilité (pages 122 à 132). Les débats et les contributions du public ont mis en évidence des attentes dues à l'engorgement actuel des accès mais aussi aux difficultés d'accès à la plateforme, notamment pour les riverains les plus proches.

Après une présentation des principaux éléments figurant sur la question de l'accessibilité à la plateforme dans le dossier de concertation, les principales observations et interrogations faites sur ce sujet tout au long de la concertation préalable sont abordées.

1. Extraits du dossier de concertation du Groupe ADP

Le dossier de concertation du maître d'ouvrage synthétise¹⁰³ les enjeux et impacts liés à l'accessibilité de la manière suivante :

Sur les impacts du projet sur le trafic routier : « Afin de mieux appréhender les impacts du nouveau terminal sur le réseau routier, une modélisation de trafic a été effectuée à l'horizon 2037 : avec/sans la réalisation du projet de Terminal 4, et des aménagements de voirie d'accès liés au projet. Dû aux développements urbains et socio-économiques attendus, il est prévu que la charge routière du quart nord-est francilien reste chargée dans les prochaines années, avec ou sans le projet de Terminal 4. Néanmoins, l'impact du projet sur le trafic routier sera maîtrisé, grâce à deux variables : La connexion à l'est de la Francilienne entre la RN 2 et l'autoroute A1 permettra d'écouler sur le réseau principal plus de 30%¹¹ des véhicules, contre environ 20% aujourd'hui, fluidifiant et rééquilibrant ainsi l'accès routier à l'aéroport du côté est. Les futurs projets de transports en commun ferrés, qui permettront d'absorber une partie de ce flux supplémentaire ».

Sur les projets de transports en commun ferrés : « Une des ambitions fortes du projet du Terminal 4 réside dans un report des transports individuels sur les transports en commun ou les autres formes de mobilité. En effet, la grande majorité des usagers de la plateforme, salariés et passagers, ont encore recours aux véhicules individuels pour rejoindre la plateforme. Cette pratique, nourrie en ce qui concerne les salariés par l'importance du travail en horaires décalés (80% des salariés)

vient renforcer l'engorgement routier. La part des transports en commun progresse néanmoins régulièrement. Entre 1993 et 2009 les transports collectifs ferrés ont vu leur part doubler pour représenter environ 30% des flux de rabattement observés pour les passagers aériens.

À l'avenir, le surcroît de passagers et l'augmentation du nombre de salariés de la plateforme en lien avec le projet pourront également être absorbés par les projets de transports en commun. Le CDG Express, mis en service à l'horizon 2024, offrira 76 000 places journalières. Avec un temps de trajet de 20 minutes et une fréquence de 15 minutes, cette ligne pourra transporter 2 000 passagers/heure/sens. Sa fréquentation est estimée à 21 500 passagers/jour à l'horizon 2025, et à 25 000 passagers/jour en 2035. La Ligne 17, mise en service pendant la montée en capacité du terminal à l'horizon 2030, et d'une capacité de 190 000 places, aura une fréquentation estimée entre 30 000 et 40 000 passagers/jour en intégrant la desserte du Terminal 2, et montera entre 50 000 et 60 000 lorsque la ligne complète sera mise en service, après 2030. Un changement de matériel sur la ligne du RER B avec plus de 120 000 places offrira une augmentation de 25% de la capacité des rames (de 1 600 à 2 000 passagers environ) à l'horizon 2025.

Ces projets permettront notamment de faire passer la part des passagers rejoignant l'aéroport en transports en commun ferrés d'environ 37% à près de 60% et contribueront ainsi au désengorgement routier ».

Sur les pistes de réflexions engagées autour de l'évolution des mobilités : « Aux côtés des projets stabilisés plusieurs pistes sont actuellement à l'étude pour repenser dans sa globalité l'accessibilité à la plateforme. Une réflexion partenariale approfondie est engagée entre Île-de-France Mobilités, les collectivités locales et le Groupe ADP autour de la restructuration du réseau de bus desservant le territoire, et les efforts seront poursuivis avec ces partenaires pour l'amélioration de l'offre pour les salariés en horaires décalés. La promotion du covoiturage, déjà engagée au travers de la mise en place de la plateforme R'Pro'covoiturage, destinée aux salariés de la plateforme, sera approfondie. Plusieurs études et réflexions sont également en cours autour du développement et de l'aménagement d'axes de circulation douce pour desservir la plateforme ».

2. Les problématiques soulevées pendant la concertation

Au regard des diverses difficultés d'accessibilité, les débats ont porté sur divers éléments concernant les accès par voie routière (1) et les transports en commun (2).

a. Concernant les accès par voie routière

LE BOUCLAGE DE LA FRANCILIENNE

Des élus ont mis en évidence leur crainte que le bouclage ne provoque des engorgements très importants en amont et en aval de la portion aménagée. La commune de Mitry-Mory **« demande l'aménagement des infrastructures de transports nécessaires à la desserte de l'aéroport au regard de l'augmentation de son trafic tant en termes de transport routier (voie de contournement du Bourg, prolongement du barreau de la RD309, doublement de l'A104) »**¹⁰⁴. Elle souligne la nécessité de développer certaines voies nationales, régionales et départementales autour du contournement Est de Roissy pour éviter un phénomène de congestion (RD 309, RD 212, liaison Meaux-Roissy, doublement A 104, etc.).

« Aujourd'hui, le bouclage de la Francilienne à l'Est permet en effet au groupe ADP d'avoir un accès direct à l'Est, que l'on finance en partie. Ce n'est pas une nouvelle route, mais élargir aujourd'hui une route (2 x 2 voies de la RD 212) qui est largement embouteillée lorsqu'elle descend vers Claye-Souilly, ce qui ne règle rien aux embouteillages de la RN 2, de la RN 3 et de l'A104. Sur ces questions de mobilité et d'accès routiers, pour un projet de cette ampleur et d'une situation de saturation telle que nous la subissons aujourd'hui, à Mitry-Mory, Villeparisis, Compas, Thieux, Juilly, c'est bien léger quand même, vu cet enjeu. Sachant que cela ne va pas s'améliorer puisque les maires du canton sur lequel je suis conseillère départementale s'en plaignent, que ce soit Juilly ou nos voisins Gressy, Saint-Souplets, toutes ces communes qui se développent avec un déplacement des populations à la limite de l'Oise et de la Seine-et-Marne. On est aujourd'hui dans une situation de saturation complète, d'engorgement de nos voies routières. Il n'y a réellement aucun projet à la hauteur de la situation actuelle et de la situation future provoquée par la réalisation du terminal 4 » précise la conseillère départementale et 1^{re} adjointe maire de Mitry-Mory, en réunion publique de Mitry-Mory le 26 mars 2019. Elle poursuit lors de la réunion théma-

tique « accès et mobilités » du 18 avril 2019 à propos du bouclage de la Francilienne : **« C'est simplement certes une portion entre l'A 1 et l'échangeur de Compans, un passage d'une voie existante 2X1 voie à 2X2 voies, une voie qui est déjà saturée et qui va contribuer à un engorgement puisqu'on ne règle rien de la RN 2 qui est déjà saturée, de l'A 104 qui est déjà saturée, de la RN 3, de la RD 212, etc. Cela veut dire que là on fait partiellement une voie qui mène à l'aéroport, peut-être pour désaturer l'A 1, je veux bien l'entendre, on accédera par l'Est, mais qui va générer des flux de véhicules dans tout ce secteur-là qui ne régleront absolument rien et qui aggraveront à mon avis la situation de ce canton dont je suis élue, conseillère départementale. Donc, je voudrais avoir bien la précision qu'il ne s'agit que de cette portion-là. Je l'avais sur l'écran mais je veux la précision »**¹⁰⁵.

À ces interventions, le maître d'ouvrage répond lors de la réunion thématique dédiée à ces sujets : **« Lorsqu'on a fait des travaux de confortement de cette voie-là, on a parlé de bouclage de la Francilienne mais ce n'était pas du tout un bouclage de la Francilienne, c'était un tout petit bout, exactement ce que vous dites. En revanche, ce qui vient d'être bouclé par le Préfet CADOT avec beaucoup d'énergie et ce à quoi le Groupe ADP a apporté sa contribution à hauteur de 9,5 millions d'euros, cela, c'est le bouclage de la Francilienne, qui est prévu pour 2023 »**.

Mais l'augmentation du trafic routier fait craindre à certains une nouvelle saturation et un sur-engorgement du réseau routier : **« On va encore rajouter du monde à un endroit où il n'y a plus de place. Je ne comprends pas la logique, que ce soit la liaison Meaux - Roissy ou le contournement Est, cela ne réglera rien [...] Quand on me parle du contournement Est de la Francilienne, je m'inquiète encore plus. Cela veut dire que les camions vont encore plus arriver sur la Francilienne qui comporte une voie de camions en permanence et l'autre voie pour les voitures. On va nous dire qu'on ne pourra plus prendre sa voiture tout seul. On se demande comment faire pour aller au sud du département, à notre préfecture, nos étudiants pour se rendre à l'université. Je rappelle que le pôle universitaire, c'est Marne-la-Vallée. Il n'y a pas de transport en commun. Il y avait eu un projet à une époque qui permettait de doubler la Francilienne. »**¹⁰⁶.

NOTES

¹⁰³. Voir Synthèse du dossier de concertation.

¹⁰⁴. Voir cahier d'acteur de Mitry-Mory.

¹⁰⁵. Intervention d'une conseillère départementale de Seine et Marne, réunion thématique sur l'Accessibilité du 18 avril 2019.

¹⁰⁶. Intervention d'un participant à la réunion thématique sur l'Accessibilité du 18 avril 2019.

À préciser

Il conviendrait au maître d'ouvrage de préciser avec les services de l'État comment les travaux annoncés permettront de faire face à l'augmentation du trafic routier et aux engorgements déjà présents.

L'augmentation du trafic poids lourd et de ses nuisances pendant la durée des travaux du terminal 4 et des autres projets a également été un sujet d'inquiétude : **« Pendant la durée des différents chantiers, la qualité de service des infrastructures de transports (collectifs et routiers) existantes risque de se dégrader. Comme s'en inquiètent les élus et la Présidente de Région, la réalisation du CDG express, en l'état du projet, risque d'impacter le RER B et de compliquer encore la situation au quotidien des usagers »**¹⁰⁷.

Pour le Groupe ADP **« Demain, avec le bouclage de la Francilienne, ces lotissements de chantier seront directement bouclés sur la Francilienne. Cela veut dire moins de camions sur les routes secondaires, nationales, départementales, qui existent aujourd'hui ou qui existeront demain »**¹⁰⁸.

Certains intervenants ont également souligné la nécessité de porter une attention particulière aux taxis et VTC dans l'organisation des circulations : **« Il importe d'anticiper les besoins dans ce domaine, notamment en termes de dimensionnement des espaces destinés aux professionnels du transport, à la fois pour le confort des voyageurs comme des 40000 taxis et VTC franciliens qui sont aussi des usagers de l'aéroport »**¹⁰⁹.

L'ACCESSIBILITÉ À LA PLATEFORME POUR LES COMMUNES LES PLUS PROCHEs

Il a aussi été pointé l'enclavement de certains territoires, parfois paradoxalement très proches de la plateforme : **« L'augmentation des temps de parcours routier et en transports en commun a été sous-évaluée comme l'ont montré les éléments projetés par IDFM et la DRIEA le 18 avril à Goussainville. Ce sont les zones non desservies par une gare qui seront lésées et subiront un allongement de leur temps de parcours routier et en transport en commun »**¹¹⁰.

La question de la desserte de proximité et d'un accès rapide à la plateforme depuis les communes proches de Roissy reste un enjeu soulevé régulièrement pendant la concertation. Au Mesnil-Amelot un participant à la réunion publique interroge : **« Les liaisons dont vous parlez, c'est Paris - Roissy. Pour la banlieue, que**

ce soit à l'Est, à l'Ouest ou même un peu plus au Nord avec Roissy, où ces liaisons sont-elles? Il n'y en a pas »¹¹¹.

Dans son cahier d'acteur, la FNAUT rappelle que **« Ce n'est pas vraiment le réseau ferré qui permet l'accès au quotidien pour les salariés de la plateforme qui pour une large part résident à moins de 15km de la plate-forme aéroportuaire la solution pour rendre l'ensemble de la plateforme aéroportuaire accessible aux employés autrement qu'en voiture, c'est le réseau bus mais aussi des solutions moins rigides comme Fileo »**¹¹².

L'engorgement actuel du réseau routier et le manque de liaisons en bus semblent laisser sceptique une partie de la population sur l'amélioration de la situation : **« Comment faciliter l'accès de notre population à un bassin d'emploi situé à 5 km? Je tiens à vous signaler quand même que le matin, ou aux périodes de prise de possession des emplois, on peut passer jusqu'à 3 quarts d'heure sur ces quelques kilomètres de l'aéroport »**¹¹³.

En réponse à ces questions, le maître d'ouvrage rappelle l'existence des liaisons à la demande Filéo qui irriguent le territoire et indique qu'**« aujourd'hui, la principale difficulté pour prendre un emploi à Charles-de-Gaulle est l'accès donc je reviens sur la problématique des transports qui nous est chère; 89 % des salariés de Charles-de-Gaulle viennent en véhicule individuel et ce n'est pas normal. Donc, si nous pouvons retravailler les dessertes interurbaines, les horaires de bus, les modes de transport alternatif »**¹¹⁴.

À préciser

Il conviendrait au maître d'ouvrage et aux pouvoirs publics de préciser de manière concrète comment ils envisagent de faciliter l'accès et raccourcir les temps de parcours vers l'aéroport pour les communes les plus proches de la plateforme, dont Goussainville et Mitry-Mory.

Par ailleurs, le développement d'un réseau cohérent de pistes cyclables sur et vers la plateforme a donné lieu à des interrogations pendant la concertation (notamment durant la réunion thématique du 18 avril). Sur ce point, le maître d'ouvrage a indiqué que **« Concernant les pistes cyclables, il a été dit qu'il n'y avait pas grand-chose, nous avons un plan de développement des pistes cyclables. Nous les faisons morceau par morceau. Nous sommes bien conscients que tant qu'une piste cyclable n'est pas bouclée,**

elle n'apporte pas grand-chose mais nous considérons qu'il est de notre devoir de faire dès qu'on le peut, des morceaux de pistes cyclables qui, peut-être au début, ne seront pas très utilisés mais qui, en version ultime, permettront d'assurer une continuité autour de la plateforme »²¹⁵.

À préciser

Il conviendrait au maître d'ouvrage de préciser son plan de développement des pistes cyclables et son calendrier.

Afin d'organiser la mobilité, il a été proposé la création d'une sous-AOT (Autorité organisatrice de transports) : **« Créez-nous une sous-AOT que nous, les Val d'Oisiens avec le Groupe ADP, nous puissions prendre en main l'accès à ces emplois, l'accès à cette plateforme »** (participant, réunion thématique du 18 avril). À cette interpellation, le Directeur général d'Île-de-France Mobilités a répondu ne pas avoir **« eu de demande de délégation de compétence à ce stade, de chez vous, mais nous sommes prêts à le regarder, en tout cas pour la gestion des bus c'est quelque chose que l'on peut faire »**. Le maître d'ouvrage a de son côté répondu « y réfléchir avec intérêt »¹¹⁶ mais rappelé que cela ne relevait pas de sa responsabilité .

À préciser

Il conviendrait à Île-de-France Mobilités les suites qu'ils souhaitent donner à la proposition de création d'une AOT de 2^e rang.

CONCERNANT LE RÉSEAU DE BUS

La densification des réseaux de bus depuis les communes avoisinantes a été l'objet de nombreuses interventions, demandant par ailleurs l'accompagnement de mesures garantissant la fluidité de circulation : **« beaucoup reste à faire en particulier pour donner la priorité aux bus dans un secteur congestionné ou pour créer des sites propres réservés aux bus »²¹⁷.**

Lors de la réunion thématique du 18 avril, le directeur général d'Île-de-France Mobilités indique a précisé à propos de l'augmentation des bus **« Je suis d'accord pour que l'on discute, pour que vous nous disiez où il y a des besoins. C'est vrai qu'aujourd'hui des bus s'arrêtent le week-end; il faut peut-être en rajouter le week-end. Je suis entièrement d'accord**

pour dire qu'il y a un vrai rattrapage à faire sur le bus en Grande Couronne et notamment sur la plate-forme de Roissy ».

b. Concernant les voies ferrées

LE CDG EXPRESS, LIGNE 17 ET RER B

Soutenus par certains acteurs, notamment économiques¹¹⁸, le CDG Express reste l'objet de critiques sur plusieurs points. En premier lieu, une partie de la population et des élus considère que les transports du quotidien sont prioritaires et que les transports en commun doivent d'abord prendre en compte les difficultés que les habitants rencontrent actuellement pour se déplacer. Il s'agirait donc de privilégier la ligne 17 sur le CDG Express. Ainsi, **« la ville de Tremblay-en-France réclame au contraire de longue date des projets plus profitables comme la mise en service de la ligne 17 du super métro du Grand Paris dès 2024 ou la rénovation d'ampleur de la ligne B du RER »²¹⁹.**

Le projet de ligne 17 est considéré par une partie du public comme devant être prioritaire au motif qu'il permettra de desservir à la fois l'aéroport de Roissy CDG et les communes situées sur son parcours dans de bonnes conditions et qu'il concernera aussi bien les passagers, que les salariés et les riverains. La ville de Paris est par exemple **« opposée au projet de CDG Express, lui préférant une nette amélioration de la ligne B du RER et la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express car ces lignes sont celles qui pourront véritablement améliorer le quotidien des franciliens »²²⁰.** Le calendrier favorisant le CDG Express sur la ligne 17 est parfois critiqué et vécu comme une priorité des voyageurs aériens sur les salariés et les riverains : **« Le projet CDG express, ligne express ciblant touristes aisées et voyageurs d'affaires, sans desservir les banlieues parisiennes qu'elle ne fera que traverser »²²¹.**

En second lieu, des inquiétudes ont été exprimées concernant les impacts du CDG Express sur le RER B. L'interruption de la circulation du RER B pendant plusieurs semaines tout au long des travaux du CDG Express est source d'inquiétude d'autant que les transports de substitution mis en place lors des récentes interruptions programmées n'ont pas fait la preuve de leur efficacité. **« Il y a quelque temps, vous avez effectivement fermé la ligne le week-end. Quelques-uns sont allés voir sur place ce qui se passait : magnifique, pareil! Les travailleurs, les riverains, les salariés sont des variables d'ajustement. Il y a des gens pour qui le week-end, pour aller au travail, c'est la galère. On leur promet cela 15 week-ends par an, plus des semaines de fermeture. Des étudiants,**

NOTES

107. Voir cahier d'acteur du CESER d'Île-de-France. https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/05/2019_9mai_CA_GADP_CeserIDF.pdf

108. Intervention du Groupe ADP lors de réunion thématique sur l'Accessibilité du 18 avril 2019.

109. Voir cahier d'acteur du CMA d'Île-de-France.

110. Voir cahier d'acteur de la ville de Tremblay-en-France. <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/05/Cahier-acteur-T4-ville-deTremblay-en-France.pdf>

111. Intervention d'un participant, réunion du 6 mai 2019 au Mesnil-Amelot. <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/05/CR-RP-LE-MESNIL-AMELOT-ADP-T4-1-1.pdf>

112. Voir cahier d'acteur du FNAUT. <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/05/Cahier-acteur-FNAUT-CdG-Terminal-4-002.pdf>

113. Intervention du Maire de Goussainville lors de la réunion thématique sur l'Accessibilité du 18 avril 2019.

114. Intervention d'Edward Arkwright, Groupe ADP lors de la réunion publique de Conflans-Sainte-Honorine le 2 avril 2019. <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/04/CR-RP-CONFLANS-ADP-T4-020419-VD.pdf>

115. Intervention du Groupe ADP lors de la réunion thématique sur l'Accessibilité du 18 avril 2019.

116. Intervention du Groupe ADP lors de la réunion publique au Mesnil-Amelot le 6 mai 2019.

117. Voir cahier d'acteur du FNAUT.

118. Voir cahier d'acteur Air France.

119. Voir cahier d'acteur de la ville de Tremblay-en-France.

120. Voir cahier d'acteur de la ville de Paris.

121. Voir cahier d'acteur de Tremblay-en-France. <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/05/Cahier-acteur-T4-ville-deTremblay-en-France.pdf>

des gens qui veulent aller en stage, comment feront-ils? On ne s'en préoccupe pas. Des employeurs aujourd'hui regardent d'un mauvais œil leurs salariés et, pour recruter, demandent « où habitez-vous? ». Les personnes qui disent Villeparisis, Mitry-Mory et autres, sont black-listées! Mais, on n'y pense pas! »²²².

En réponse, le Groupe ADP précise le 18 avril 2019 être « conscient de ces difficultés et tout le monde essaie de trouver des solutions pendant cette phase de travaux pour minimiser l'impact de tous les travaux. Ce n'est pas le CDG Express contre le RER B ».

À préciser

Il conviendrait au maître d'ouvrage et aux pouvoirs publics de préciser l'ensemble des solutions mises en œuvre pour minimiser l'impact des travaux du CDG Express sur le fonctionnement du RER B

Mais les difficultés actuelles du RER B sont, quoi qu'il en soit, au cœur des préoccupations d'une partie du public. Le nombre très important d'usagers quotidiens du RER B (900 000¹²³) conduit les communes desservies et les usagers du RER B à considérer la rénovation du RER B comme une priorité. « **Le Terminal 4 doit se faire, il peut se faire sans CDG Express. C'est sûr qu'il se ferait mieux si CDG Express se faisait sans prendre les 3/4 de son trajet sur des réseaux publics hyper saturés qui sont à l'agonie pour certains (RER B)** »²²⁴.

Sur ce point le maître d'ouvrage répond : « **toute l'énergie que nous, Groupe ADP, mettons pour le CDG Express, nous voulons aussi la mettre pour l'amélioration du RER B** »²²⁵ et « **La capacité de concilier trafic du CDG Express avec le RER B a été démontrée et reconnue par Île-de-France Mobilités pour les autres lignes en phase d'exploitation** »²²⁶. Le maître d'ouvrage précise également « **avoir accepté de financer pour 500 millions de travaux qui ne sont pas nécessaires au CDG Express, qui améliorent le RER B et la ligne K** »²²⁷.

À préciser

Il conviendrait à l'État et à la Région de préciser les améliorations envisagées sur le fonctionnement du RER B, avec le calendrier correspondant.

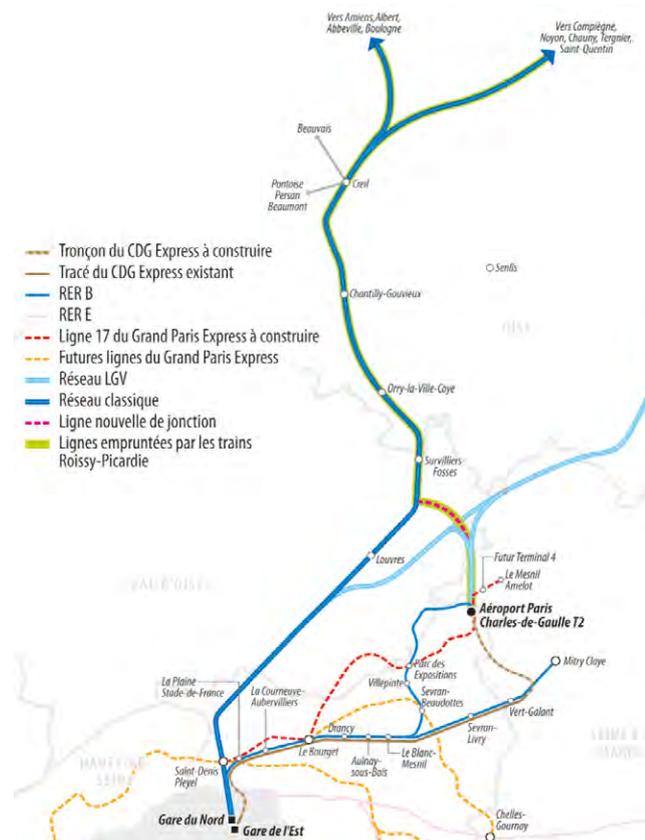
LE BARREAU DE GONESSE

Des interrogations subsistent concernant le barreau de Gonesse : « **On avait un projet : le Barreau de Gonesse, on ne l'a pas eu** »²²⁸. « **Les autorités tardent à commencer les travaux concernant le barreau de Gonesse** »²²⁹.

Sur ce sujet, le Groupe ADP précise être « favorable au projet du Barreau de Gonesse. C'est un facteur de développement qui viendrait pallier le manque de liaison de l'Ouest vers l'Est. C'est un projet utile pour la plateforme. Néanmoins, dans une réunion récente avec l'ensemble des élus, Île-de-France Mobilités a fait part de l'absence de rentabilité socio-économique du projet et laisser peu d'espoir pour une éventuelle réalisation. Des propositions alternatives ont été faites s'appuyant sur un réseau de bus en site propre pour offrir une meilleure desserte »²³⁰.

Il conviendrait aux autorités publiques de préciser ce qui est prévu concernant le barreau de Gonesse, ou de préciser les alternatives éventuelles.

LES DIVERS PROJETS DE VOIES FERRÉES À L'AÉROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE



E. EMPLOI ET FORMATION

Les enjeux de l'emploi et de la formation ont fait l'objet de débat lors de la concertation préalable. Une réunion publique a été dédiée spécifiquement à ces questions le 8 avril à Roissy-CDG à la maison de l'environnement. Cette question des emplois à venir est souvent abordée dans les cahiers d'acteurs, notamment par les acteurs économiques¹³¹ impliqués dans les activités liées à la plateforme. Cette question est donc centrale, car elle est un élément déterminant du projet Terminal 4.

SUR LA QUESTION DE LA FORMATION

Les besoins en formation ont été mis en avant dans de

nombreux échanges. Lors de la réunion d'ouverture, il a été rappelé que **« depuis 40 ans seuls 6 % des emplois de l'aéroport sont pourvus par l'Est du Val d'Oise. Il est indispensable qu'une offre de formation adaptée dans ces territoires soit mise en place, nécessitant un accompagnement de l'État et de la Région »**¹³⁶. De plus, le cahier d'acteur du Front de Gauche rappelle la nécessité d'améliorer la qualité de formation des populations riveraines de l'aéroport afin qu'elles puissent accéder aux emplois directs de la plateforme : **« En effet l'inadéquation entre les qualifications demandées et les profils professionnels est souvent observée. Ce constat impliquerait de prévoir la mise en place de dispositifs de formation à destination des populations riveraines »**¹³⁷.

NOTES

122. Intervention d'un participant lors de la réunion sur l'Accessibilité du 18 avril 2019.

123. Voir réunion publique de Meaux le 16 avril 2019.

124. Intervention d'un participant lors de la réunion publique à Meaux le 16 avril 2019. <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/04/CR-RP-MEAUX-ADP-T4-160419.pdf>

125. Intervention d'Augustin de Romanet, Groupe ADP, réunion thématique sur l'Accessibilité le 18 avril 2019.

126. Réponse du maître d'ouvrage lors de la réunion publique de Meaux du 16 avril 2019.

127. Réponse du Groupe ADP, réunion thématique du 18 avril 2019.

128. Intervention d'un participant lors de la réunion d'ouverture à Gonesse le 12 février 2019.

129. Ibid.

130. Réponse du Groupe ADP lors de la réunion publique de Gonesse le 12 février 2019.

131. Voir cahier d'acteur d'Air France.

132. Avis d'un internaute posté dans « Exprimez-vous » le 9 mars 2019.

133. Extrait de l'analyse de l'Insee. <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/04/Note-Analyse-de-l%27impact-d%27UTOPIES-sur-Roissy-CDG-1-002.pdf>

134. Ibid.

135. Intervention du GIP Emploi, réunion thématique sur l'Emploi et la Formation le 8 avril 2019.

136. Intervention du maire de Gonesse lors de la réunion d'ouverture le 12 février 2019.

137. Cahier d'acteur du Front de Gauche.

Éclairage et expertises



Quelques éléments d'expertises sur la question du chiffrage de l'emploi actuel et à venir apportés pendant la concertation préalable

Le maître d'ouvrage, dans son dossier de concertation, annonce une création de 50000 emplois directs avec le projet Terminal 4. Ce chiffre établi en utilisant les coefficients emplois d'une étude du cabinet UTOPIES a fait l'objet d'interrogations. Sur le site de la concertation, un internaute interroge le lien entre l'évolution du trafic et la création d'emploi : « Comment expliquez-vous la baisse du nombre d'emplois et dans le même temps l'augmentation significative du nombre de passagers ? Quel est alors le fameux taux d'emplois par million de passagers et comment a-t-il évolué ? Et quelles sont les hypothèses d'évolution de ce taux ? Quelles perspectives de gains de productivité ? Au regard de ces données, comment ADP justifie l'annonce d'un gain de 50000 emplois directs pour 35 à 40 millions de passagers supplémentaires ? »¹³².

Si la question de la création d'emplois liée à la construction du Terminal 4 a fait l'objet de débats, il a également semblé important d'apporter un éclairage sur la situation actuelle de l'emploi direct, 90000 sur la plateforme. L'étude réalisée par l'INSEE à la demande de la CNDP a procédé à une analyse des statistiques disponibles et a confirmé le chiffre de 90000 emplois directs.

Le débat a également porté sur la perspective de croissance à terme de l'emploi direct (estimé dans un premier temps à 50000). Sur ce point, l'INSEE a estimé : « Finalement, vu les baisses d'emploi constatées sur les estimations à partir des deux sources RP (recensement de la population) et CLAP (connaissance locale de l'appareil productif) sur la dernière période de 5 ans qu'elles couvrent, pendant laquelle le trafic

a pourtant continué à se développer (+13 % entre 2010 et 2015 d'après les données ADP) et vu la brièveté de la période 2014-2016, sur laquelle UTOPIES met en relation la variation de l'emploi du site et la variation du nombre de passagers, il semblerait fragile de considérer que le chiffre de 0,77 emploi direct pour 1000 passagers supplémentaires avancé par UTOPIES (page 16 du rapport) puisse fournir une sorte de « norme actuelle » (avec l'idée d'une certaine stabilité) pour ce ratio »¹³³.

Sur le nombre d'emplois soutenus, l'INSEE apporte les éclairages suivants : « La segmentation des différents impacts, du plus direct au plus indirect, va de pair avec la nécessité de recourir à des hypothèses et estimations qui sous-tendent la précision des ordres de grandeurs fournis. Hors effets catalytiques, le chiffrage des « emplois soutenus » par UTOPIES ne semble pas montrer d'incohérences flagrantes sur ces « ordres de grandeurs ». Cependant, le bien-fondé de quelques choix tirant les résultats vers le haut peut être questionné, en particulier une prise en compte très extensive des « impacts indirects » (itérations de 1 à n jusqu'à ce que l'effet devienne négligeable), alors même que les indications fournies sur la méthode ne permettent pas de se prémunir de la présence de doubles-comptes. La principale réserve que l'on peut émettre face au chiffre total d'« emplois soutenus » proposé par UTOPIES est la prise en compte intégrale parmi ceux-ci des emplois catalytiques liés au tourisme, qui se limitent aux impacts des touristes entrants, lui-même calculé de façon plutôt maximaliste par rapport à d'autres sources »¹³⁴.

De son côté, le GIP emploi (Groupement d'Intérêt Public spécialisé dans le domaine de l'Emploi-Formation) estime la création d'emplois générés par le futur Terminal 4 entre 41000 à 45000 à terme.

Le Groupe ADP a alors affiché plusieurs dispositifs pour répondre à cet enjeu, il a notamment annoncé la création et l'ouverture en 2020 de la cité des métiers, localisée sur la plateforme au pied du RER : **« Pour aller plus loin encore, nous allons renforcer le travail collaboratif avec les rectorats, avec les CFA du territoire et bien sûr avec les grandes entreprises pour faire en sorte que l'appareil de formation soit le plus rapidement possible adapté quantitativement et qualitativement aux métiers d'aujourd'hui à court terme et de demain pour le Terminal 4 »**³⁸.

Nombre d'acteurs, aussi bien institutionnels, qu'économiques ou éducatifs, soulignent également la nécessité d'améliorer le niveau en anglais, outil indispensable pour accéder à l'emploi à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Le groupe Roissy Dév propose par exemple de **« promouvoir une formation à grande échelle à destination du public adulte « 1000 bénéficiaires par an » sur les prérequis en anglais « les 500 mots indispensables », condition essentielle pour accéder aux emplois en liens avec l'activité des deux aéroports (métiers de l'accueil, restauration, hôtellerie, tourisme, commerce, services...); Généraliser l'enseignement de l'anglais dès la classe de CP dans l'ensemble des écoles du territoire de la CARPF »**³⁹.

Le Groupe ADP est impliqué dans divers dispositifs, notamment Envol Pro qui permet de financer des séjours linguistiques aux jeunes du territoire et ainsi améliorer leur anglais et en faire une compétence professionnelle. **« On prend des personnes entre 18 et 30 ans de ce territoire, dont 80 % d'entre eux ont un niveau bac ou infra, donc des gens pas forcément très diplômés, en leur proposant de faire un stage pendant 3 ou 4 mois à l'étranger pour acquérir ces trois compétences »**⁴⁰.

Certains présentent une autre compétence qui serait nécessaire au même titre que l'anglais : celle du « comportement », entendue comme **« les soft skills, l'aptitude du salarié à s'adapter, à comprendre et donner un sens à son travail »**⁴¹.

Cette question est également apparue dans le cahier d'acteur d'Air Cargo France Associations, et lors de l'« atelier jeunes » de Masy le 14 mars. Les jeunes interrogés ont en effet défini parmi les compétences essentielles à détenir en 2037, en plus de celles **« classiquement requises (rigueur, ponctualité, vigilance, efficacité, etc.) [...] un « savoir-être » [...] sera de rigueur. Selon eux, encore plus qu'aujourd'hui les agents devront faire preuve d'amabilité, de sociabilité et d'ouverture à autrui »**⁴².

Des interrogations sont également apparues concernant l'adéquation des formations avec l'évolution technologique à venir : Les étudiants de l'IUT de Tremblay-en-France estiment notamment qu'en 2037, pour travailler à l'aéroport, **« il sera essentiel de posséder des compétences dans le domaine des nouvelles technologies de l'information**

et de la communication (NTIC), du numérique, voire de l'intelligence artificielle (IA) » (source atelier jeune à l'IUT de Tremblay-en-France). Excellence Academy, dans son cahier d'acteur effectue un constat similaire : **« Les formations qui conduisent aux métiers des plateformes aéroportuaires n'ont que peu ou pas évolué depuis plusieurs années. Afin d'accompagner cette évolution, il devient nécessaire de faire connaître les métiers ainsi que leurs évolutions (digitalisation, autonomie du parcours passagers, etc.) pour adapter l'offre de formation en conséquence »**⁴³.

La ville de Tremblay-en-France souhaite que soit mise en place une infrastructure d'enseignement dédiée aux métiers de la transition écologique, au même titre que ceux de l'aérien : **« Financement de l'installation d'infrastructures d'enseignement supérieur et de formation aux métiers aéroportuaires et de transition écologique »**⁴⁴.

À préciser

Il conviendrait aux autorités régionales et départementales de préciser leur position sur la proposition d'infrastructures d'enseignement supérieur et de formation aux métiers aéroportuaires et de transition écologique.

Des doutes persistent cependant quant à l'efficacité des propositions effectuées, notamment du fait de problèmes d'accessibilité récurrents : **« Sur l'emploi et la formation, j'entends, on va faire mieux qu'aujourd'hui et donner accès à l'emploi et à la formation à des gens habitant ce secteur et qui sont finalement très peu représentatifs des salariés de la plate-forme. Pourquoi ferait-on mieux demain ce qu'on n'arrive pas à faire maintenant ? Avec quelles nouvelles infrastructures ? »**⁴⁵.

SUR LA QUESTION DE L'ACCÈS À L'EMPLOI DES RIVERAINS

Certains points de tension sont apparus concernant la question de l'emploi. Le débat a porté sur l'accès à l'emploi pour les populations riveraines de l'aéroport (sujet qui renvoie autant aux questions d'accessibilité de la plateforme qu'à l'offre et à la qualité de la formation).

Le cahier d'acteur du Conseil départemental du Val d'Oise demande pour remédier au problème d'insertion professionnelle des populations les plus riveraines de l'aéroport que des clauses d'insertion soient mises en place : **« les clauses d'insertion devront prévoir des taux nettement plus ambitieux que 5 % dans les futurs marchés de travaux »**⁴⁶.

Sur ce point, le maître d'ouvrage a apporté les réponses suivantes : **« Nous allons systématiser les clauses**

d'insertion dans nos marchés de construction. Déjà, aujourd'hui, il y a un taux de 5 % d'insertion dans nos marchés de construction. Nous mettrons également des clauses d'insertion dans nos marchés d'exploitation. Ce sera une grande première. Et puis, nous Groupe ADP allons travailler très étroitement avec les structures d'insertion du territoire, nous nous appuyerons sur celles-ci dans le cadre d'un groupe de travail qui est créé par le GIP Emploi Roissy. Donc, nous portons une ambition forte en matière d'insertion »¹⁴⁷.

À préciser

Il conviendrait au maître d'ouvrage et aux pouvoirs publics de préciser la mise en place et le fonctionnement des clauses d'insertion.

QUALITÉ ET PROSPECTIVES DES EMPLOIS

L'atelier salarié qui s'est tenu le 6 mai 2019 à la Maison de l'Environnement a fait apparaître de nombreuses questions ayant trait aux diverses fonctionnalités envisagées pour le futur Terminal 4. Les préoccupations exprimées ont principalement porté sur les questions de confort et conditions de travail, cadre de vie, accessibilité et transports.

Lors de la réunion publique de Mitry-Mory, un intervenant s'interroge : **« J'entends que l'on parle d'emploi, mais dans quelle condition travaillent 12 000 salariés du Groupe ADP actuellement? La plupart sont dans des entreprises sous traitantes avec des contrats revus tous les trois ans. Ce n'est pas comme ça que l'on ouvre des perspectives »¹⁴⁸**. Le Groupe ADP a alors précisé que les salariés du Groupe ne sont pas dans les entreprises sous-traitantes.

Deux prérequis ont été mis en évidence et méritent de faire l'objet d'une attention soutenue : la formation initiale, comportementale et la maîtrise de l'anglais, d'une part, le développement des accès à l'aéroport en transport en commun, d'autre part. Enfin, l'attention portée à la qualité des emplois mérite de porter un regard attentif à la sous-traitance.

À préciser

Il conviendrait aux pouvoirs publics de préciser les conditions d'une coordination efficace entre tous les acteurs devant intervenir sur la formation aux emplois induits par le futur terminal et aux transitions professionnelles induites par les technologies à venir des emplacements de demain.

A la réunion de clôture au Mesnil-Amelot, un participant interpelle le maître d'ouvrage sur la question de l'importance actuelle de l'emploi sur la plateforme et sur les perspectives de renouvellement des salariés (départ à la retraite, etc.) : **« nous sommes très intéressés par le développement, le projet industriel du Groupe ADP parce que derrière il y a la notion d'emploi et d'enrichissement [...] concernant ce bassin d'emploi, excusez-moi mais quel secteur en Île-de-France sur une industrie donnée offre une perspective qui se renouvelle de 100 000 emplois ? »¹⁴⁹**.

Le maître d'ouvrage apporte alors les précisions suivantes sur la question du renouvellement des compétences actuellement dans l'aéroport : **« Il faut effectivement que dans notre travail sur la formation et l'accès à l'emploi nous prenions en compte ce point-là. J'ai passé vite dessus dans mon propos initial mais nous avons une analyse filière par filière, de projections. Nous n'avons peut-être pas suffisamment travaillé le renouvellement de l'existant et c'est un point de réflexion intéressant pour la suite des opérations »¹⁵⁰**.

F. GESTION DE L'EAU, BIODIVERSITÉ ET DÉCHETS DE CHANTIER

La plupart des questions concernant l'eau ou la biodiversité devront être traitées dans les études d'impact, dont l'évaluation est postérieure à la concertation préalable. Ces sujets ont toutefois fait l'objet de débats. Sur ces différents points, le dossier de concertation apporte les éléments d'information suivants :

- Concernant les enjeux et impacts potentiels sur le milieu naturel : **« La conception du Terminal 4 intégrera la mise en œuvre de la séquence « éviter, réduire, compenser ». Toutes les possibilités d'évitement et de réduction de l'impact biodiversité (dans le cadre de la conception du projet) seront recherchées, dont le développement de la végétalisation de certains espaces du projet. Les compensations seront recherchées prioritairement au sein de l'emprise aéroportuaire (zone est des Renardières, frange sud de la plate-forme), puis à proximité »¹⁵¹**.

- Concernant les enjeux et impacts potentiels sur l'occupation des sols : **« Le site du futur Terminal 4 est actuellement occupé par le bâtiment du Terminal 3, des aires avions, et des parkings. Il est coupé en deux par la ligne ferrée TGV Paris-Lille. Le reste de l'emprise du projet (environ 54 % de la surface) est occupé par des milieux ouverts semi-naturels. Le projet n'entraîne pas de consommation de terres agricoles »¹⁵²**.

NOTES

138. Réponse d'Elisabeth Le Masson, du Groupe ADP, réunion thématique sur l'emploi du 8 avril 2019.

139. Cahier d'acteur de Roissy Dév.

140. Intervention du GIP Emploi Roissy lors de la réunion thématique sur « Emploi, formation » le 8 avril à CDG.

141. Intervention du GIEC Aero, réunion thématique sur l'emploi, le 8 avril 2019.

142. Atelier jeunes de Massy le 14 mars 2019.

143. Ibid.

144. Cahier d'acteur de la ville de Tremblay-en-France.

145. Intervention de la Maire de Mitry-Mory, réunion du Mesnil-Amelot du 6 mai 2019.

146. Voir cahier d'acteur du Conseil Départemental du Val d'Oise.

147. Intervention d'Elisabeth Le Masson, Groupe ADP, réunion du Mesnil-Amelot du 6 mai 2019.

148. Intervention d'un participant lors de la réunion publique de Mitry-Mory le 26 mars 2019.

149. Un participant de la réunion de clôture, 6 mai 2019.

150. <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/05/CR-RP-LE-MESNIL-AMELOT-ADP-T4-1-1.pdf>

151. Synthèse p.16.

152. Ibid.

• Concernant les enjeux et impacts potentiels sur la pollution des sols : **« La plate-forme aéroportuaire et les usages actuels de l'emprise du Terminal 4 peuvent être source de pollutions diverses pour les sols (hydrocarbures, éléments traces métalliques, eaux glycolées...). Une évaluation globale de la qualité des sols sur le site est prévue. Elle permettra de conclure sur les mesures de gestion de ces éventuelles pollutions et de les intégrer au projet »**³⁵³.

Lors de la concertation préalable, une partie du public qui s'est exprimé a manifesté des inquiétudes sur les impacts du projet sur la biodiversité ou sur l'eau. **« Comment allez-vous restaurer la biodiversité dans la zone humide? Comment allez-vous compenser, restaurer? »** interroge un participant à la réunion publique d'Eaubonne le 25 mars 2019. Un internaute soulève la question des risques liés à l'imperméabilisation : **« la construction implique la "bétonisation" de terre qui ont actuellement un rôle dans la gestion du cycle de l'eau. Rendre ces terres imperméables, c'est augmenter le risque d'inondation »**³⁵⁴. Dans ce contexte, les échanges avec le public ont porté essentiellement autour des trois principaux thèmes que sont : la gestion de l'eau et de sa qualité (1), la gestion des déchets liés au chantier et leur conséquence sur la qualité de l'eau (2) et la biodiversité (3).

1. La question de la gestion de l'eau

Sur la gestion de l'eau, le dossier du maître d'ouvrage précise qu'**« afin d'anticiper les problématiques liées à l'imperméabilisation future de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle, un Schéma directeur eaux pluviales a été réalisé. Ce schéma intègre les aménagements futurs de la plate-forme prévus à l'horizon 2037 et propose la réalisation d'un certain nombre de travaux permettant d'adapter le réseau pluvial aux évolutions futures. À proximité du Terminal 4 et plus largement sur le bassin-versant de la Marne sont prévus les aménagements suivants : Le collecteur n° 1 présente une capacité insuffisante pour évacuer les débits de pointe dès l'horizon 2024. Il est donc proposé de doubler le collecteur et de créer un bassin de rétention. La capacité actuelle du collecteur n° 6 ne sera pas suffisante pour évacuer les débits de pointe dès l'horizon 2035. Ce secteur sera complètement modifié suite aux travaux du Terminal 4. Un bassin de rétention pourra être prévu et les nouvelles canalisations seront dimensionnées en fonction des débits attendus. Certains bassins du secteur des Renardières sont saturés, la canalisation Marne sera donc mise en œuvre au plus tôt afin de per-**

mettre une meilleure vidange des bassins. La mise en service de cette nouvelle canalisation est prévue avant 2024 et conduira à de nouvelles normes de rejet qu'ADP respectera. Des réflexions sont en cours sur les possibilités d'extension des bassins d'effluents les plus chargés et des bassins dédiés aux eaux les plus propres »³⁵⁵.

Mais pour une partie du public, **« la réalisation du T4 entraînera une imperméabilisation des sols supplémentaire et impliquera une augmentation des volumes d'eau de ruissellement acheminés dans le bassin des Renardières. Or, la vidange de ce bassin dans la Reneuse est conditionnée par le respect de 2 facteurs, celui de la qualité des rejets et de la capacité des rivières à recevoir ces eaux en termes de volume afin d'éviter les inondations des villes situées en aval. En l'état actuel le bassin est déjà à saturation en cas de forte pluviométrie. ADP doit nous apporter des précisions quant au volume d'eau supplémentaire apporté par ce projet et ses conséquences sur le taux de remplissage du bassin des Renardières, étant rappelé que la réglementation impose à ADP de ne pas dépasser un taux de remplissage maximum de 50 %. L'impact de ces rejets sur le milieu naturel doit être cumulé à ceux du projet Charles-de-Gaulle express (tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation) pour lesquels le conseil municipal a demandé une étude des rejets d'eaux exhaure vers le Ru du Croulcul détaillant les risques d'inondation en aval compte tenu du niveau de la Beuvronne. Les rejets du contournement routier Est de Roissy devront également être pris en compte. Une étude d'impact des rejets d'eau supplémentaires cumulés de ces différents projets est nécessaire »**³⁵⁶.

mettre une meilleure vidange des bassins. La mise en service de cette nouvelle canalisation est prévue avant 2024 et conduira à de nouvelles normes de rejet qu'ADP respectera.

Des réflexions sont en cours sur les possibilités d'extension des bassins d'effluents les plus chargés et des bassins dédiés aux eaux les plus propres »³⁵⁵.

Mais pour une partie du public, **« la réalisation du T4 entraînera une imperméabilisation des sols supplémentaire et impliquera une augmentation des volumes d'eau de ruissellement acheminés dans le bassin des Renardières. Or, la vidange de ce bassin dans la Reneuse est conditionnée par le respect de 2 facteurs, celui de la qualité des rejets et de la capacité des rivières à recevoir ces eaux en termes de volume afin d'éviter les inondations des villes situées en aval.**

En l'état actuel le bassin est déjà à saturation en cas de forte pluviométrie.

ADP doit nous apporter des précisions quant au volume d'eau supplémentaire apporté par ce projet et ses conséquences sur le taux de remplissage du bassin des Renardières, étant rappelé que la réglementation impose à ADP de ne pas dépasser un taux de remplissage maximum de 50 %.

L'impact de ces rejets sur le milieu naturel doit être cumulé à ceux du projet Charles-de-Gaulle express (tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation) pour lesquels le conseil municipal a demandé une étude des rejets d'eaux exhaure vers le Ru du Croulcul détaillant les risques d'inondation en aval compte tenu du niveau de la Beuvronne.

Les rejets du contournement routier Est de Roissy devront également être pris en compte.

Une étude d'impact des rejets d'eau supplémentaires cumulés de ces différents projets est nécessaire »³⁵⁶.

2. La question de la gestion des déchets et les conséquences sur l'eau

La question de la gestion des déchets liés au chantier du Terminal 4 et de leur conséquence sur la qualité de l'eau a également fait objet de débat. Le sujet a été soulevé lors de la réunion publique au Mesnil-Amelot : **« les déchets de déconstruction viendront-ils en Seine-et-Marne comme d'habitude? »** demande une participante, qui poursuit sur les effets sur l'eau : **« À l'heure actuelle, vous reversez des eaux plus polluées vers la Marne que vers la Seine. Afin de protéger la ressource en eau des habitants de Seine-et-Marne, comptez-vous améliorer votre réseau d'assainissement? »**³⁵⁷.

Le Groupe ADP a rappelé que ces points seront affinés pour le dossier d'étude d'impact. Il a indiqué que les prin-

cipaux leviers pour agir sur ces sujets seront **« premièrement, de réutiliser au maximum les terres sur l'emprise. Nous avons la chance d'avoir un nivellement plutôt favorable des terres donc on va répartir le mieux possible les besoins des terres du sous-sol sur le pourtour du site. Nous avons aussi lancé une étude pour créer un maximum de merrons ou de comblements d'espaces de vides sur la plate-forme pour réutiliser les terres sur site. Les deux décharges les plus proches, identifiées dans le cadre du Grand Paris sont la décharge de Claye-Souilly et celle de Villeneuve-sous-Dammartin. Concernant ces décharges les plus proches, en Seine-et-Marne, nous sommes en train d'identifier les trajets qui vont limiter au maximum les zones urbaines. Nous pourrions imposer des trajets aux entreprises de chantier, nous le pratiquons régulièrement donc nous pourrions l'imposer. Nous avons déjà regardé d'ailleurs et je crois que la décharge de Villeneuve-sous-Dammartin est à 5 km du chantier du Terminal 4, en faisant un détour d'un peu moins d'un kilomètre on sait éviter quasiment toutes les zones urbaines »**¹⁵⁸.

Le maître d'ouvrage a également précisé que sera créé **« un accès chantier dédié à l'Est de la plate-forme mais surtout, profiter de l'emplacement du Terminal 4 pour favoriser l'accès des ouvriers via les transports en commun puisque la gare de Roissy pole sera accessible directement à pied pour le chantier. Quant aux bases vie et à l'emprise chantier, on les mettra directement sur le site pour éviter les navettes qui doivent traverser par le réseau vert notamment »**¹⁵⁹.

Concernant les conséquences du chantier sur la qualité de l'eau, le maître d'ouvrage a apporté les précisions suivantes : **« Les eaux les plus polluées sont envoyées dans des stations d'épuration, elles ne sont pas rejetées dans le milieu naturel. Les eaux qui le sont moins sont traitées avant rejet. Effectivement, après il y a des arrêtés pour chaque bassin-versant ; 10 % des eaux sont déversées vers la Seine et 90 % des eaux vers la Marne. Les conditions de rejet, qui sont définies par l'Administration et nous sont imposées, tiennent compte de la qualité des milieux récepteurs. Le milieu récepteur de la Seine a moins de débit et est plus fragile, et il a une qualité plutôt meilleure que celui qui est côté Marne. Dans les deux cas, nous avons strictement respecté toutes ces dernières années les conditions de rejet qui nous sont imposées. En l'occurrence, encore une fois, qui sont imposées par l'administration et ce n'est pas le Groupe ADP qui choisit de rejeter à tel ou tel niveau. Nous mettons tout en œuvre et nous allons**

continuer à le faire, pour respecter ces arrêtés. Vous savez que nous avons un projet de canalisations permettant d'acheminer les eaux directement vers la Marne qui est en cours et qui devrait faire l'objet d'une prochaine étude d'impact, procédure sans doute vers la fin de l'année ou le début de l'année prochaine »¹⁶⁰.

3. La question de la biodiversité

Sur le sujet de la biodiversité, qui relève principalement des études d'impact dont l'évaluation intervient après la concertation, un des principaux points soulevés a été la question de la compensation liée à la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser).

Un internaute demande par exemple à ce que les impacts des travaux soient compensés : **« Les travaux prévus dans l'aéroport doivent être compensés autour par des plantations, des reconstitutions de biotopes, aide aux espaces existants. La maison de l'environnement doit promouvoir ces compensations »**¹⁶¹. De plus, lors de la réunion à Le Mesnil-Amelot, la maire de Mitry-Mory a affirmé qu'elle n'avait pas été interrogée sur le sujet de la compensation sur la biodiversité : **« Les compensations sur la biodiversité et les compensations écologiques sont faites à 35 km de chez nous. Là non plus, sur le Terminal 4 nous n'avons pas été interrogés, pourtant nous sommes une commune riveraine de l'aéroport. C'est pour dire qu'à chaque fois, la stratégie de l'évitement, c'est un peu agaçant. »**¹⁶².

Le maître d'ouvrage s'est alors engagé à interroger commune par commune **« nous avons interrogé la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France en tant que Communauté d'agglomération, et non pas commune par commune, mais je comprends que l'on doit peut-être le refaire aussi commune par commune et que donc on pourra le faire »**¹⁶³.

À préciser

Il conviendrait que sous l'autorité de l'État, la question de la gestion de l'eau, des déchets de chantier et de la biodiversité fasse l'objet d'un suivi particulier. En effet, les travaux envisagés pour le Terminal 4 ne doivent pas être traités séparément des autres travaux prévus dans la zone nord de l'Île-de-France.

NOTES

153. Ibid.

154. Avis d'un internaute posté dans « Exprimez-vous » le 25 avril 2019.

155. Dossier de concertation p. 114.

156. Voir cahier d'acteur de Mitry Mory.

157. Intervention d'un participant, réunion publique du Mesnil-Amelot le 6 mai 2019.

158. Réponse de Romain LOCHU, Groupe ADP, réunion publique du Mesnil-Amelot le 6 mai 2019.

159. Ibid.

160. Réponse de Bruno Maigon, Groupe ADP, réunion publique du Mesnil-Amelot le 6 mai 2019.

161. Avis d'un internaute posté dans « Exprimez-vous » le 25 février 2019.

162. Intervention de la Maire de Mitry-Mory, réunion publique du Mesnil-Amelot le 6 mai 2019.

163. Réponse d'Edward Arkwright, Groupe ADP, réunion publique du Mesnil-Amelot le 6 mai 2019.

CONCLUSION

L'État régulateur et stratégie

Lors de la quasi-totalité des réunions publiques et des réunions thématiques, le groupe ADP s'est attaché à répondre aux questions posées qui concernaient directement le champ de ses attributions. Il a également indiqué qu'il relayerait certaines des interrogations du public qui relevaient davantage des pouvoirs publics que de ses compétences propres et notamment le Gouvernement et le Conseil régional

De fait, des questions importantes concernant les politiques publiques et des arbitrages sont trop souvent restées sans réponses faute d'interlocuteurs capables de porter la parole publique.

Des participants aux réunions ont ainsi constaté en le regrettant que cette absence des pouvoirs publics n'avait pas toujours permis de répondre à leurs attentes faute que des réponses adaptées soient apportées à certaines questions par les personnes en responsabilité de ces dossiers et par des représentants de l'État trop peu présents.

Mais le temps de la concertation étant terminé, il conviendrait, à la lumière des éclairages que le débat a apportés, que certaines réponses soient désormais précisées (voir demandes de précisions page 51).

Comment répondre à l'évolution du trafic aérien est effectivement un choix incertain en raison de l'horizon 2037 et des nombreuses incertitudes économiques, environnementales et sociales. Mais au-delà, l'hypothèse même de cette évolution est un choix politique. Lors des assises de l'aérien, l'augmentation générale du trafic aérien a été semble-t-il présentée comme une donnée, la seule interrogation politique portant alors sur la ventilation par grandes zones géographiques. Le fait que l'évolution du trafic pourrait ne pas être souhaitable ne semble pas envisagé.

Dans ce contexte, et compte tenu du fait qu'aucun projet alternatif n'a réellement émergé pour répondre à l'augmentation du trafic aérien, une partie des propositions du public qui s'est exprimé s'est alors centrée autour du plafonnement des mouvements à Roissy Charles-de-Gaulle, moyen de répondre à tous les points relatifs aux

nuisances (que ce soit en termes de santé, de pollution, de bruit, de gaz à effets de serre, etc.).

Dans la concertation préalable sur le projet de Terminal 4, le maître d'ouvrage a assumé clairement sa position sur ce point : il fait le choix d'accompagner l'évolution du trafic aérien. « L'attrition de l'aéroport de CDG est un choix politique. Ce n'est pas le choix que porte le Groupe ADP » répète le directeur exécutif du Groupe ADP lors de la réunion de clôture. Cette position, lorsqu'elle était affirmée clairement, a permis un débat argumenté avec le public, dont une partie défendait une autre position : celle d'un plafonnement. Il conviendrait désormais au Gouvernement, à l'État stratège et régulateur, de préciser sa position sur ces points.

Mais quoi qu'il en soit, plafonnement ou pas, de nombreuses propositions ont émergé pour améliorer la vie quotidienne des riverains et des salariés. Il conviendrait de toutes les étudier avec précision, et parfois même de conditionner la poursuite du projet à leur réalisation : il s'agit par exemple de l'augmentation de l'emport, de l'interdiction d'avion bruyant, de la descente continue, de l'accélération les indemnités d'insonorisation, etc.. Elles relèvent, là encore, d'un investissement important des pouvoirs publics.

S'engager dans le processus de croissance du trafic aérien, hautement compétitif, porte aussi en soi un modèle économique de croissance en emploi, dont l'affectation géographique et sociale des bénéficiaires potentiels a fait l'objet de nombreux débats. Modèle économique que la question de la privatisation a en partie réduit à la question des titres de propriété oubliant le partage de la valeur des activités aériennes.

De la même manière, sur les questions d'accessibilité à la plateforme, indispensables pour que les riverains puissent bénéficier des offres d'emploi, il semble attendu de l'État régulateur - État stratège (qui était présent, avec la présence du Préfet de Région lors de la réunion thématique du 18 avril dédiée à l'accessibilité) un plan d'amélioration des transports qui prenne véritablement en compte les attentes des territoires et leurs transports au quotidien.

DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATION

AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN ŒUVRE JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

8 - Précisions à apporter de la part du maître d'ouvrage et des pouvoirs publics

Afin que le droit à l'information et à la participation du public soit garanti, les garants demandent au maître d'ouvrage et aux pouvoirs publics d'apporter des précisions et compléments sur les points soulevés par le public pendant la concertation suivants :

Points qu'il reste à préciser de la part du maître d'ouvrage :

1. Il conviendrait au maître d'ouvrage de préciser concrètement ce qui est entendu par « neutralité carbone », son contenu, ses modalités de compensation.
2. Il conviendrait au maître d'ouvrage, aux compagnies aériennes et à l'État de préciser les hypothèses dans le temps de l'augmentation de l'emport versus l'augmentation des mouvements.
3. Il conviendrait d'approfondir la question des effets cumulés entre les impacts de bruit et la qualité de l'air sur la santé humaine.
4. Il conviendrait au maître d'ouvrage de préciser avec les services de l'État les actions envisagées pour faire face à l'augmentation du trafic routier et aux engorgements déjà présents.

5. Il conviendrait au maître d'ouvrage et aux pouvoirs publics de préciser de manière concrète les moyens mis en œuvre pour faciliter l'accès et raccourcir les temps de parcours vers l'aéroport pour les communes les plus proches de la plateforme, dont Goussainville et Mitry-Mory.

6. Il conviendrait au maître d'ouvrage de préciser son plan de développement des pistes cyclables et son calendrier.

7. Il conviendrait au maître d'ouvrage et aux pouvoirs publics de préciser l'ensemble des solutions mises en œuvre pour minimiser l'impact des travaux du CDG Express sur le fonctionnement du RER B*.

8. Il conviendrait au maître d'ouvrage et aux pouvoirs publics de préciser la mise en place et le fonctionnement des clauses d'insertion.

Points qu'il reste à préciser de la part des pouvoirs publics :

1. Il conviendrait au Gouvernement de fournir les éléments explicatifs des hypothèses de croissance du trafic aérien mondial, de sa répartition par zone géographique, par type d'aéroport et phasé dans le temps.
2. Il conviendrait à l'État de se prononcer sur les alternatives au projet Terminal 4.
3. Il conviendrait que l'État précise comment l'évolution du trafic s'insère dans le cadre des engagements internationaux de la France dans la lutte contre les changements climatiques.

4. Il conviendrait au Gouvernement de préciser sa position sur une éventuelle taxation du kérosène.
5. Il conviendrait au maître d'ouvrage, aux compagnies aériennes et à l'État de préciser les hypothèses dans le temps de l'augmentation de l'emport versus l'augmentation des mouvements.
6. Il conviendrait aux autorités publiques de répondre à la question d'une compensation individuelle ou collective pour exposition à la pollution chimique.
7. Pour garantir la bonne information du public tout au long des procédures d'autorisation, il conviendrait que les résultats de l'étude « DEBATS » soient publiés avant l'ouverture de l'enquête publique.
8. Il conviendrait que l'État précise sa position sur l'hypothèse d'un couvre-feu total ou partiel à Roissy-CDG, ainsi que toutes les actions envisagées de protection de la nuit.
9. Il conviendrait que l'État précise sa position sur la limitation de la croissance du trafic de nuit entre 23 heures et 5 heures.
10. Il conviendrait que l'État précise sa position sur l'adoption de mesures de restriction opérationnelles du trafic de nuit entre 23 heures et 5 heures sur le modèle de Francfort.
11. Il conviendrait que l'État apporte des précisions sur la relance du projet de fret ferroviaire à grande vitesse Euro Carex.
12. Il conviendrait au Gouvernement d'apporter des éléments de réponse concernant l'élargissement des pouvoirs de contrôle de l'ACNUSA.
13. Il conviendra à l'État de préciser si les études d'approche la pente à 3,5° et les conséquences sur la diminution du bruit sont toujours en cours et s'il compte poursuivre cette option.
14. Il conviendrait à l'État de préciser sa réponse sur une éventuelle révision du PEB, sur ses règles de fonctionnement, sur son articulation avec le PGS et sur les règles d'indemnisation et notamment pour tenir compte des effets cumulés Roissy/Le Bourget.
15. Il conviendrait à la puissance publique d'exprimer sa position sur la pertinence du maintien de l'IGMP comme indicateur de référence et sur la prise en compte d'autres indicateurs comme le NA65.
16. Il conviendrait au maître d'ouvrage et aux pouvoirs publics de préciser de manière concrète les moyens mis en œuvre pour faciliter l'accès et raccourcir les temps de parcours vers l'aéroport pour les communes les plus proches de la plateforme, dont Goussainville et Mitry-Mory.
17. Il conviendrait Île-de-France Mobilités précise les suites qu'il souhaite donner à la proposition de création d'une AOT de 2^e rang.
18. Il conviendrait au maître d'ouvrage et aux pouvoirs publics de préciser l'ensemble des solutions mises en œuvre pour minimiser l'impact des travaux du CDG Express sur le fonctionnement du RER B*.
19. Il conviendrait à l'État et à la Région de préciser les améliorations envisagées sur le fonctionnement du RER B, avec le calendrier correspondant.
20. Il conviendrait aux autorités publiques de préciser ce qui est prévu concernant le barreau de Gonesse, et de préciser les alternatives éventuelles.
21. Il conviendrait aux autorités régionales et départementales de préciser leur position sur la proposition d'infrastructures d'enseignement supérieur et de formation aux métiers aéroportuaires et de transition écologique.
22. Il conviendrait aux pouvoirs publics de préciser les conditions d'une coordination efficace entre tous les acteurs devant intervenir sur la formation aux emplois induits par le futur terminal et aux transitions professionnelles induites par les technologies à venir des emplis de demain.
23. Il conviendrait que sous l'autorité de l'État, la question de la gestion de l'eau, des déchets de chantier et de la biodiversité fasse l'objet d'un suivi particulier. En effet, les travaux envisagés pour le Terminal 4 ne doivent pas être traités séparément des autres travaux prévus dans la zone nord de l'Île-de-France.

9 - Recommandation

Les garants recommandent la mise en place d'un comité de suivi pour à la fois garantir l'information la plus complète et la participation la plus large du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique et rendre claire l'identification des étapes de la chaîne de décision.

*Mercredi 29 mai 2019, dans une intervention, Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, précise le calendrier de réalisation du projet CDG Express : <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/calendrier-realisation-du-projet-cdg-express>

ANNEXES



Le Président-directeur général
Chairman & CEO

PDG/2018/045

Roissy, le 23 MAI 2018

Lettre recommandée avec A.R.

Madame la Présidente,

Dans un contexte de poursuite de la hausse du trafic aérien pour les prochaines décennies et d'anticipation de la saturation des installations terminales de Paris-Charles de Gaulle dès le début de l'année 2024, le groupe ADP souhaite construire un nouveau terminal (Terminal 4), qui permette d'augmenter et d'améliorer la prise en charge des passagers.

Ce projet vise à créer les conditions d'un développement durable partagé avec les acteurs de la plateforme et le territoire: éviter la dégradation de la performance liée à la saturation des installations, garantir les conditions optimales de préparation pour les jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, et doter la région parisienne d'une aéro-gare "nouvelle génération", qui réponde aux attentes des passagers, des salariés, et des pouvoirs publics (nationaux et locaux), capable d'accueillir la demande de trafic dans les 20 prochaines années.

Le Groupe ADP souhaite associer le public à ce projet le plus en amont possible en organisant une concertation préalable, selon la faculté offerte par l'article L121-17 du Code de l'Environnement, et sous l'égide d'un ou plusieurs garants.

Ce courrier a pour objet de vous demander de désigner ce ou ces garants.

Le dossier de présentation du projet, joint à ce courrier, vous permettra d'appréhender le contexte, l'historique du développement de l'aéroport, les scénarii de développement, les objectifs, ainsi que l'état actuel de l'environnement et de l'aménagement et les principaux enjeux associés au projet.

Madame la Présidente
de la Commission Nationale du Débat Public
244, boulevard St Germain
75007 PARIS

Correspondance : 1 rue de France ♦ BP 81007 ♦ 95931 Roissy Charles de Gaulle Cedex ♦ France

Siège social : 1 rue de France ♦ 93290 Tremblay-en-France ♦ France ♦ T +33 (0)1 48 16 05 50 ♦ groupeadp.fr
Aéroports de Paris, Société anonyme au capital de 296 881 806 euros ♦ SIREN 552 016 628 RCS Bobigny ♦ Code APE 52.23Z

Le Groupe ADP prévoit que la période de concertation sera arrêtée avec le garant. Compte tenu néanmoins du temps nécessaire pour préciser de manière plus détaillée les impacts du projet et de les présenter dans le dossier qui sera soumis à la concertation, le Groupe ADP considère que celle-ci pourrait avoir lieu au premier trimestre 2019.

Enfin, je vous informe que compte tenu des contraintes liées à la diffusion d'informations financières sensibles pour une entreprise cotée comme le Groupe ADP, le dossier en son état ne donne aucune indication quant au coût du projet. Le Groupe ADP reste à votre disposition pour vous en préciser les estimations à l'oral lors d'une éventuelle présentation du dossier devant la Commission.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Avec mon fidèle et amical service,



Augustin de ROMANET



SÉANCE DU 6 JUIN 2018

DÉCISION N° 2018 / 55 / ADP T4 PARIS CDG/ 1

**PROJET DE CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU TERMINAL PASSAGERS (TERMINAL 4) AU SEIN
DE L'AÉROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE (GROUPE ADP)**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-15-1 et suivants,
- vu le courrier de M. Augustin de ROMANET, Président directeur général du Groupe ADP, en date du 23 mai 2018 demandant la nomination d'un garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités de l'article L.121-16-1,

Considérant que :

- l'article R.121-2 dispose, que s'agissant des aérodromes, seule la création ou l'extension d'infrastructures de piste d'aérodrome est une catégorie d'opération dont la Commission est saisie en application du L.128-I ou L.128-II,
- les analyses conjointes de la DGAC et du CGDD confirment que ce projet de construction d'un nouveau terminal passager ne comprend pas de piste d'aérodrome,
- ce projet relève d'une concertation préalable en application de l'article L.121-17, et selon les modalités de l'article L.121-16-1,
- ce projet, compte tenu de l'ampleur de ses enjeux socio-économiques et environnementaux, exige une concertation préalable dont les objectifs seront précisés par une lettre de mission,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Les quatre personnes ci-après sont désignées garantes de la concertation préalable du projet de construction d'un nouveau terminal passagers (Terminal 4) au sein de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (Groupe ADP) :

- Monsieur Jean-Pierre BOMPARD
- Monsieur Laurent DEMOLINS
- Monsieur Gérard FELDZER
- Madame Aline GUERIN

La Présidente




Chantal JOUANNO

LA PRÉSIDENTE

Paris, le 7 juin 2018

Monsieur le Premier ministre,

La Commission nationale du débat public a débattu ce jour suite à la saisine par Aéroport de Paris sur l'opportunité de mener un débat public concernant le projet de terminal 4 à Roissy. Les conditions légales d'organisation d'un débat public n'étaient malheureusement pas réunies en raison d'une réglementation étonnamment restrictive en ce qui concerne les projets d'infrastructures aéroportuaires. Aussi, ce projet sera soumis à la concertation publique sous la seule responsabilité d'ADP, et suivi par quatre garants de la CNDP.

Pour autant, ce projet d'infrastructure est majeur par ses enjeux socio-économiques et environnementaux.

La présentation de ce projet par les responsables d'ADP soulignait, par exemple, le risque de concurrence avec Europacity, notamment quant aux capacités d'absorption du réseau de transport. Il est par ailleurs évident que le périmètre de la concertation sur le T4 devrait concerner l'ensemble de l'Île-de-France et impliquer d'autres maîtres d'ouvrage.

Les débats internes à la CNDP ont conduit l'ensemble des membres à vous saisir sur l'opportunité de mener un débat public sur la cohérence des projets envisagés sur cette zone géographique. Si les projets Europacity, CDG Express, ligne 17 et les infrastructures olympiques ont tous fait l'objet de démarches de concertation ou de débat public, leur cohérence n'a jamais été débattue. Plus encore, la multiplication de chantiers d'ampleur, qui ne s'adressent qu'indirectement aux habitants de ce territoire, pourrait susciter de vives oppositions locales.

Au-delà du projet T4, c'est bien le projet d'aménagement de l'ensemble de ce territoire qui devrait être soumis au débat public.

Tels sont les éléments que je souhaitais porter à votre connaissance.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier ministre, à l'assurance de ma très haute considération.



Chantal Jouanno

Monsieur Edouard Philippe
Premier ministre
57 rue de Varenne
75007 Paris

Paris, le 18 JUL. 2018

De
Madame Chantal JOUANNO, Présidente de la CNDP
à
Madame Aline GUÉRIN
Monsieur Jean-Pierre BOMPARD
Monsieur Laurent DEMOLINS
Monsieur Gérard FELDZER

Madame, Messieurs,

Par décisions de la CNDP, Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, réunie en séance plénière le 6 juin 2018, vous avez été nommés garants/es du processus de concertation préalable du projet de création du nouveau terminal passagers (Terminal 4) de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général pour un projet d'enjeu national aux conséquences environnementales majeures et je souhaitais vous en préciser les attentes pour la Commission nationale du débat public **dans la phase de préparation de la concertation qui se déroulera jusqu'à la fin de l'année 2018**, le démarrage de la concertation étant prévu pour le début de l'année 2019.

1. Contexte

En raison des prévisions d'augmentation du trafic aérien (1,9-2,5% par an) de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, Aéroports de Paris (ADP) considère que les installations terminales de l'aéroport seront saturées dès 2024 et souhaite ainsi construire un nouveau terminal dont les capacités à terme correspondront à 40 millions de passagers supplémentaires. Le projet de « Terminal 4 » permettrait la création de 50 000 emplois. Par ailleurs, ce projet rend indispensables les projets en lien avec l'accessibilité de l'aéroport : le projet CDG Express, la ligne 17 Nord du Grand Paris Express et le contournement routier à l'Est.

Considérant que la saisine obligatoire de la CNDP au titre de l'article L.121-8 du code de l'environnement est limitée aux projets de « création ou d'extension d'infrastructures de pistes d'aérodrome », et prenant acte de l'analyse des services du ministère de la Transition écologique et solidaire qui considèrent que ce projet n'entre pas dans le champ de la saisine obligatoire de la CNDP, la Commission décide que le projet de « Terminal 4 » relève d'une concertation préalable en application de l'article L.121-17 du code de l'environnement.

Consciente de l'ampleur des enjeux socio-économiques et environnementaux liés au projet, la CNDP souhaite que les modalités de la concertation puissent assurer une participation citoyenne répondant à la hauteur des enjeux. Par ailleurs, afin d'élaborer une vision cohérente de l'aménagement du territoire, la CNDP appelle le gouvernement et les responsables politiques régionaux à engager une concertation citoyenne sur l'ensemble de cette zone géographique en intégrant à la fois le projet EuropaCity, le projet de « Terminal 4 » et les projets de transport inscrits dans le cadre du Grand Paris, afin notamment d'en assurer la cohérence.

2. Rappel des objectifs de la concertation préalable

La Commission a pris acte en séance plénière du 6 juin 2018 de la volonté du Groupe ADP d'engager une concertation transparente assurant une participation citoyenne durant une période de trois mois, au premier trimestre 2019 respectant les exigences du code de l'environnement.

Comme le précise, l'article L.121-15-1 du code de l'environnement la concertation préalable permet :

- de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme,
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire,
- de débattre de solutions alternatives, y compris pour un projet, son absence de mise en œuvre,
- de débattre des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

3. Votre rôle et mission de garants en phase préparatoire du processus de concertation

À compter de votre nomination, jusqu'au démarrage du processus de concertation, vous accompagnerez et guiderez le maître d'ouvrage dans l'élaboration du dossier de la concertation et dans la définition du cadre et du périmètre de la concertation. Vous veillerez à ce que la démarche mise en place réponde bien aux objectifs fixés par le code de l'environnement et à ceux du maître d'ouvrage dans son dossier de saisine de la CNDP. Le Groupe ADP a en effet mis en avant son souhait **de développer une inclusion innovante des collectivités et des riverains à la préparation du projet.**

Vous êtes nommés et répondez de vos actions devant la seule CNDP, qui prend en charge votre mission. À ce titre vous devrez :

- œuvrer dans le respect du principe du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement),
- vous positionner en tiers-garant neutre ne donnant en aucun moment un avis sur le fond du dossier,
- agir en liaison avec le Groupe ADP, mais en totale indépendance et neutralité, et, dans le respect des principes et des valeurs du débat public adoptés par la CNDP.

3.1 Rencontre avec les acteurs concernés et analyse du contexte

Vous irez à la rencontre de tous les acteurs concernés et notamment les associations de protection de l'environnement, les riverains, mais aussi les associations d'usagers du transport aérien, afin de réaliser une analyse du contexte et une cartographie du jeu d'acteurs.

Il s'agit de déterminer avec précision l'ensemble des thèmes qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation ainsi que son périmètre.

3.2 Contribution à l'élaboration de la méthodologie de la concertation

Vous veillerez à ce que cette démarche puisse s'insérer dans une vision cohérente de l'aménagement du territoire à l'échelle du Grand Roissy et plus généralement de Nord-Est de l'Île-de-France. La question de l'intégration de 40 millions de passagers supplémentaires dans les politiques de transports et d'aménagement du territoire ne pourra pas être absente de cette démarche de concertation, même si cela est du ressort d'autres maîtres d'ouvrage. (Cf mon courrier en date du 7 juin 2018 transmis à Monsieur le Premier Ministre).

3.2 Préparation du schéma de concertation

Vous définirez avec le maître d'ouvrage le schéma de concertation à mettre en place et veillerez à ce que le maximum de riverains et d'usagers de l'aéroport soient bien inclus dans ce processus.

Vous devrez influencer sur les aspects suivants de la concertation :

3.2.1 le périmètre :

Vous veillerez à ce que cette démarche puisse s'insérer dans une vision cohérente de l'aménagement du territoire à l'échelle du Grand Roissy et plus généralement de Nord-Est de l'Île-de-France. La thématique de l'intégration de 40 millions de passagers supplémentaires dans les politiques de transports et d'aménagement du territoire ne pourra pas être absente de cette démarche de concertation, même si cela est du ressort d'autres maîtres d'ouvrage.

L'un des enjeux sera de définir avec précision les différentes échelles de cette concertation et les moyens mis en place pour atteindre les différents publics identifiés.

Sur un tel projet le périmètre de la concertation peut en effet fortement varier selon les thématiques identifiées comme le montrent les exemples suivants :

- **Nuisances sonores, pollution de l'air** : l'ensemble des communes concernées par le plan d'exposition au bruit, mais également les effets induits de saturation des axes routiers.
- **Accessibilité de la plateforme** : le périmètre peut être aussi très évolutif, cette question pouvant s'analyser à l'échelle du quart-nord Est de l'Île-de-France, de l'Île-de-France, de la France,
- **Relation au territoire et développement économique** : le périmètre comprend les communes impactées directement ou indirectement par ce projet,
- **Fonctionnement de la plate-forme** : le périmètre peut s'élargir à l'ensemble des usagers de la plateforme aéroportuaire.

3.2.2 les publics mobilisés:

Pour chacun de ces périmètres identifiés, vous veillerez à ce que le processus de concertation puisse toucher les publics les plus éloignés de ces dispositifs et notamment les habitants des nombreux quartiers politiques de la Ville (QPV) situés à proximité de la plateforme aéroportuaire.

3.2.3 les méthodes de concertation:

Au regard des différents périmètres et thématiques identifiés, vous définirez avec le maître d'ouvrage les dispositifs de concertation les plus appropriés et la place qui vous y sera réservée en tant que garants.

3.3 Préparation du dossier de la concertation

Vous veillerez à la qualité et du dossier qui sera présenté par le Maître d'ouvrage à la concertation notamment en ce qui concerne l'accessibilité, la clarté et la lisibilité des informations mises à la disposition du public.

Une attention particulière sera portée aux données relatives aux analyses prospectives d'évolution du transport aérien et de ses conséquences pour la plate-forme aéroportuaire de Roissy.

4. Relations avec la CNDP et livrables attendus

Comme prévu par l'article L.121-16-1 du code de l'environnement, vous remettrez à la CNDP, à l'issue de votre mission, dans un délai d'un mois, au terme de la concertation préalable, un bilan de celle-ci et de la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comportera une synthèse des observations et propositions présentées et, le cas échéant, mentionnera les évolutions du projet qui résultent de la concertation préalable.

Cependant au regard des enjeux socio-économiques majeurs de ce projet, de sa conflictualité potentielle, de la complexité et de l'imbrication des autres projets d'aménagement et de transport sur le territoire, il est impératif que la CNDP puisse avoir une visibilité continue sur les démarches en cours conduite sous son égide et leurs résultats. Vous vous engagerez à présenter régulièrement à la CNDP, une note d'observation indiquant :

- vos initiatives,
- les principales étapes de la préparation de la concertation réalisée par le maître d'ouvrage,
- les principaux thèmes et éléments de controverses identifiés,
- une cartographie détaillée et mise à jour des acteurs et arguments concernant le projet de Terminal 4 de Paris-Charles-de-Gaulle.

Vous me rendrez notamment compte avant le 1^{er} novembre des conclusions de la phase de préparation et de vos échanges avec l'ensemble des acteurs concernés par le projet et des conséquences que cela implique pour la mise en place du processus de concertation pour qu'une deuxième lettre de mission plus précise puisse vous être remise.

Dans cette phase de préparation des points d'étape réguliers seront organisés entre nous. Par ailleurs, vous me communiquerez tout événement majeur dont vous auriez connaissance.

Vous remerciant encore chaleureusement pour votre engagement dans cette démarche, je vous prie d'agréer, Madame, Messieurs, à l'assurance de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO

SÉANCE DU 7 NOVEMBRE 2018

DÉCISION N° 2018 / 99 / ADP T4 PARIS CDG/ 3

**PROJET DE CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU TERMINAL PASSAGERS (TERMINAL 4) AU SEIN
DE L'AÉROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE (GROUPE ADP)**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-15-1 et suivants,
- vu le courrier de M. Augustin de ROMANET, Président directeur général du Groupe ADP, en date du 23 mai 2018 demandant la nomination d'un garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités de l'article L.121-16-1,
- vu sa décision n°2018/55/ADP T4 PARIS-CDG/1 en date du 6 juin 2018, désignant Monsieur Jean-Pierre BOMPARD, Monsieur Laurent DEMOLINS, Monsieur Gérard FELDZER, Madame Aline GUÉRIN, comme garants de la concertation préalable du projet de construction d'un nouveau terminal passagers (Terminal 4) au sein de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (Groupe ADP),
- vu sa décision n°2018/98/ ADP T4 PARIS CDG /2, prenant acte de la démission d'une garante, Madame Aline GUÉRIN,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

La Commission désigne Monsieur Floran AUGAGNEUR, comme garant de la concertation préalable du projet de construction d'un nouveau terminal passagers (Terminal 4) au sein de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

La Présidente

Chantal JOUANNO

SÉANCE DU 7 NOVEMBRE 2018

DÉCISION N° 2018 / 98 / ADP T4 PARIS CDG/ 2

**PROJET DE CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU TERMINAL PASSAGERS (TERMINAL 4) AU SEIN
DE L'AÉROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE (GROUPE ADP)**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-15-1 et suivants,
- vu le courrier de M. Augustin de ROMANET, Président directeur général du Groupe ADP, en date du 23 mai 2018 demandant la nomination d'un garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités de l'article L.121-16-1,
- vu sa décision n°2018/55/ADP T4 PARIS-CDG/1 en date du 6 juin 2018, désignant Monsieur Jean-Pierre BOMPARD, Monsieur Laurent DEMOLINS, Monsieur Gérard FELDZER, Madame Aline GUÉRIN, comme garants de la concertation préalable du projet de construction d'un nouveau terminal passagers (Terminal 4) au sein de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (Groupe ADP),
- vu la démission d'une garante, Madame Aline GUÉRIN, en date du - 5 NOV. 2018

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

La Commission prend acte de la démission de Madame Aline GUÉRIN, en tant que garante de la concertation préalable du projet de construction d'un nouveau terminal passagers (Terminal 4) au sein de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (Groupe ADP).

La Présidente



Chantal JOUANNO

SÉANCE DU 23 JANVIER 2019

DÉCISION N° 2019 / 14 / ADP TERMINAL 4 PARIS CDG/ 4

**PROJET DE CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU TERMINAL PASSAGERS (TERMINAL 4) AU SEIN
DE L'AÉROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE (GROUPE ADP)**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-15-1 et suivants,
- vu le courrier de M. Augustin de ROMANET, Président directeur général du Groupe ADP, en date du 23 mai 2018 demandant la nomination d'un garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable, du projet de construction d'un nouveau terminal passagers (Terminal 4) au sein de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (Groupe ADP), en application de l'article L. 121-17, et selon les modalités de l'article L. 121-16-1,
- vu sa décision n°2018/55/ADP T4 PARIS CDG/1 en date du 6 juin 2018, désignant Monsieur Jean-Pierre BOMPARD, Monsieur Laurent DEMOLINS, Monsieur Gérard FELDZER, Madame Aline GUERIN comme garants de la concertation préalable du projet visé,
- vu sa décision n°2018/98/ ADP T4 PARIS CDG /2, prenant acte de la démission d'une garante, Madame Aline GUERIN,
- vu sa décision n°2018/99/ADP T4 PARIS CDG /3, désignant Monsieur Floran AUGAGNEUR comme garant de la concertation du projet visé,
- vu le dossier de concertation présentant les objectifs et les caractéristiques principales du projet et la démarche de concertation proposée, transmis le 18 janvier 2019,
- vu l'avis délibéré n°2018-112, de l'Autorité environnementale sur la demande de cadrage préalable relative au terminal T4 de l'aéroport de Roissy (77-95), adopté lors de la séance du 16 janvier 2019,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE:

Article 1:

La Commission considère que le dossier de concertation pour le projet de création du nouveau terminal passagers (Terminal 4) au sein de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, proposé par le maître d'ouvrage, le groupe ADP, est suffisamment complet pour engager la concertation préalable. Elle prend acte des modalités de la concertation et de son calendrier.

Article 2 :

La Commission recommande d'associer à la procédure de concertation préalable l'ensemble des acteurs publics du territoire du Grand Roissy, maîtres d'ouvrages de projets en interface avec le projet de création du nouveau terminal passagers (Terminal 4) au sein de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

La Présidente



Chantal JOUANNO

LA PRÉSIDENTE

Paris, le 14 février 2019

Monsieur le Ministre, *Cher François*

La réunion d'ouverture de concertation sur le projet d'aménagement du Terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle s'est tenue mardi 12 février à Gonesse. Cette concertation doit se dérouler du 12 février au 12 mai 2019.

Malgré l'importance des enjeux environnementaux et socio-économiques liés à ce projet, les conditions légales n'étaient pas réunies pour que la Commission nationale du débat public organise un débat public en raison d'une réglementation restrictive en ce qui concerne les aéroports. Ce projet relève donc d'une concertation préalable organisée par ADP avec nomination de garants de la Cndp en application de l'article L121-17.

Par courrier du 7 juin 2018, j'attirais déjà votre attention sur l'intérêt d'un débat public sur la coordination des projets envisagés au sein de ce territoire.

Nous avons alors souhaité que cette concertation sur le projet de Terminal 4 poursuive des modalités proches de celle d'un débat public, à la hauteur des enjeux soulevés par l'Autorité environnementale dans son cadrage préalable du 16 janvier 2019 et par le public dès la réunion d'ouverture.

Nous ne pouvons cependant pas demander à ADP, le maître d'ouvrage, de répondre à l'ensemble des interrogations soulevées par le public dans cette concertation. Comme nous avons pu le constater mardi soir, de nombreuses questions ont été posées sur les accès et les transports en commun ; la régulation des vols dont les vols de nuit ; l'offre de formation ; l'articulation avec les autres projets ou la gestion de grands chantiers.

Monsieur François de Rugy
Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire
246 boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Certaines de ces thématiques relevant de votre compétence, et afin que les réponses apportées au public soient les plus complètes possibles, l'implication de vos services dans cette concertation et leur présence aux différents événements me semblent constituer des conditions essentielles à son bon déroulement.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma considération distinguée.

Bien cordialement.



Chantal Jouanno

Copie à :

- M. le Préfet de la région Ile-de-France
- M. le Ministre de la Transition Écologique et Solidaire
- Mme la Ministre chargée des Transports
- M. le Directeur de la Direction générale de l'aviation civile



244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
Tél. 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr