



Servir nos territoires, connecter le monde

## **Le T4 ne peut être réalisé sans mesures de protection des populations et de compensations territoriales**

### **Entre l'écologie radicale qui refuse tout développement et le poids du lobby aérien, Ville et Aéroport choisit l'approche équilibrée**

Aujourd'hui, on nous tient un discours sur l'écologie et les menaces sur la planète au niveau national, européen et mondial. Pour l'écologie radicale, il ne faut plus rien faire : plus de développement de l'activité aérienne, plus de développement des territoires. Au niveau de l'Union européenne et de l'État français, la vision libérale prévaut : la seule réponse est celle de la fiscalité écologique punitive. On a vu le rejet récent avec le mouvement des gilets jaunes de la taxe sur les carburants. Pour autant, il n'y a pas de proposition au niveau du transport aérien (pas de taxe sur le kérosène).

Ville et Aéroport propose une voie entre ces deux extrêmes, c'est l'approche équilibrée. La transition écologique, il faut arrêter d'en parler il faut la faire ! Il faut impérativement sortir de cette combinaison binaire où pour les uns on dit « c'est comme ça qu'on va créer des emplois », pour les autres on dit « votre développement porte atteinte à la planète ».

Nous préférons parler de régulation. Cette approche équilibrée doit être pensée de la même manière aux différentes échelles : mondiale, continentale, nationale, territoriale. Telle est la définition du développement durable. Protéger c'est réguler. Ce n'est donc pas non au développement mais c'est oui à un développement maîtrisé.

La question est de savoir comment s'applique cette régulation au projet de Terminal 4 qui en l'état actuel des choses est tout à fait démesuré : 500 vols supplémentaires par jour à l'horizon 2037, 40 millions de passagers à lui seul, soit un trafic supérieur à l'aéroport d'Orly. C'est bien de la construction d'un aéroport dans l'aéroport qu'il s'agit. Or, l'aéroport doit être au service de son territoire d'implantation.

La privatisation décidée d'ADP dans le cadre de la loi PACTE va renforcer une logique qui refuse la régulation économique et environnementale.

### **La nécessaire vision stratégique de l'État passe par une approche prospective du développement aéroportuaire annoncé**

Outre l'enjeu territorial, il faut poser l'enjeu organisationnel : la puissance du hub parisien et les défis de la concurrence mondiale induisent des stratégies de développement qui renforcent le trafic sur Paris au détriment des régions. L'abandon du projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes illustre l'incapacité de l'État d'avoir une vision stratégique en matière de politique aéroportuaire et favorise ce que nous appelons le « centralisme aéroportuaire ».

Aujourd'hui, notre système aéroportuaire national est doublement déséquilibré entre Paris et les régions et entre Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly. La réalisation du projet de T4 de Paris-CDG conforte la logique du gigantisme aéroportuaire avec un développement sans limites du trafic, et les conséquences sur la santé, le cadre de vie, le patrimoine, la sécurité des populations riveraines.



L'inquiétude est grande car l'État s'appauvrit en privatisant ses aéroports et laisse le contrôle à des opérateurs privés qui n'ont pas cette approche équilibrée entre économie, social et environnement.

Comme l'a indiqué la Cour des comptes, l'État se doit d'anticiper la saturation annoncée de certaines plates-formes d'ici l'horizon 2035. Nous ne pensons pas que la stratégie nationale du transport aérien 2025 présentée par la ministre des Transports en clôture des Assises nationales du transport aérien suffise à répondre aux enjeux de long terme, à la nécessité d'avoir une vision prospective sur ce que doit être le transport aérien de demain, au rééquilibrage de notre système aéroportuaire national, à la redéfinition du maillage et de la place de chaque plate-forme.

Nous défendons l'idée d'un schéma aéroportuaire national qui traduit les grandes orientations de l'État. Il s'agit de mettre en adéquation le système aéroportuaire aux nouveaux contextes économique, législatif et réglementaire, nationaux et européens. A l'échelle des principaux aéroports acrusés, ce schéma prendrait la forme d'un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) portant sur trois volets : économique, social, environnemental-sanitaire-territorial.

**Pour une régulation économique, sociale et environnementale. Ex : la question centrale des vols de nuit et le soutien de la municipalité de Francfort**

Un tel développement ne peut se faire sans régulation économique, sociale et environnementale et c'est la raison pour laquelle les élus du réseau Ville et Aéroport ont lancé une pétition et demandent à l'État des compensations territoriales. Parmi elles, la question des vols de nuit est centrale. Nous

remercions la municipalité de Francfort représentée par Mme Ursula Fechter, Adjointe au maire chargée des questions aéroportuaires, qui nous apporte son soutien pour l'instauration d'une réglementation plus forte entre 23h et 5h sur le modèle de Francfort.

**La pétition portée par les communes du réseau Ville et Aéroport : « Nous demandons à l'État de protéger notre santé, notre environnement, nos emplois, notre patrimoine et notre sécurité ! »**

**Nous demandons à l'État de :**

→ Mettre en place un schéma aéroportuaire national qui traduise les grandes orientations de l'État avec à l'échelle des aéroports acrusés un contrat de développement durable aéroportuaire

→ Protéger les populations riveraines des effets sanitaires du bruit aérien et de la pollution atmosphérique

→ Réduire fortement les vols de nuit pour garantir le droit au sommeil des riverains

→ Accélérer et mieux financer l'aide à l'insonorisation

→ Mettre en place un observatoire des valeurs immobilières afin de répondre au risque de dévalorisation des logements en zone de bruit

→ Définir un plafond de trafic exprimé sur la base du nombre de vols/an pour garantir la sécurité aérienne

→ Favoriser l'accès aux emplois de la plate-forme aux populations riveraines

→ Relever le défi de la formation par la mise en place d'une offre globale et cohérente sur les métiers aéroportuaires, notamment en direction des jeunes



→ Améliorer la desserte de l'aéroport à travers la réalisation de la ligne 17 du métro, du barreau RER de Gonesse, des liaisons bus et tramway

**Dialogue demandé avec la capitale, la région Ile-de-France et la métropole du Grand Paris**

Ville et Aéroport souhaite engager un dialogue utile pour la capitale, la région Ile-de-France, la métropole du Grand Paris et les territoires aéroportuaires de l'Ile-de-France. Au-delà de la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 et avant la phase d'enquête publique programmée au second semestre 2020 nous avons le temps et la possibilité d'en discuter ensemble.