

**COMPTE-RENDU****FORUM DE DIALOGUE REGIONAL**

Aéroport de Francfort

*Hôtel Kyriad Prestige – Roissy***Vendredi 25 mai 2007****Liste des membres présents****Délégation du Forum de Dialogue Régional de Francfort (RDF)**

M.Wörner Johann-Dietrich, Prof.Dr. Président du Forum de Dialogue Régional  
 Dr. Amend Guido, Kommissariat der kath. Bischöfe in Hessen  
 Auer Inge, Ville de Mörfelden-Walldorf  
 Beuthner Stefanie, Bureau du RDF  
 Brehl Bernhard, Ville de Mörfelden-Walldorf  
 Dr. Debling Hans-Peter, Groupe de travail IHK Hessen  
 Eggert Ralf, Bureau du RDF  
 Von Eisenhart Rothe Christoph, Communauté de protection de la forêt allemande LV HESSE en ev  
 Engelhardt Hans-Joachim, Ville de Raunheim  
 zum Felde Klaus, ver.di  
 Franssen Hans, Ville d'Hattersheim  
 Gaebges Martin, Conseiller et représentant de compagnie aérienne en Allemagne (BARIG)  
 Gaffga Hermann, Ville d'Offenbach surMain  
 Gohl Christopher, Bureau de RDF  
 Gros Holger, Ville de Dreieich  
 Häfner Christian, Fraport AG  
 Hermann Günther, Ministère de la région de Hesse, de l'économie, circulation et développement de pays  
 Johnson Mark, Deutsche Lufthansa AG  
 Karesch Christel, Action civile aéroportuaire  
 Kohl Corinna, Chancellerie d'Etat de la Hesse  
 Lanz Günter, Ministère de l'environnement de la Hesse, du cadre de vie, et de la protection du citoyen  
 Martinka Ina, Deutsche Lufthansa AG  
 Dr. Meister Hans-Peter, Bureau du RDF  
 Schaab Jochen, Ville de Kelsterbach  
 Schmied Martin, Acommpagnement scientifique du RDF  
 Dr Schulte Stefan, Fraport AG  
 Dr. Sewering Holger, Chancellerie d'Etat de la Hesse  
 Treber Dirk, Union fédérale contre le bruit des avions  
 Viebrock Hans-Heinrich, Ville de Mörfelden-Walldorf  
 Walther Knut, Fraport AG  
 Wetterling Klaus, Maire de Francfort  
 Wiedekind Carolin, Chancellerie d'Etat de la Hesse  
 Wolf Johannes, Commission à la défense du bruit des avions l'aéroport de Francfort

### **Délégation « Ville et Aéroport »**

Jean-Pierre BLAZY, Président de Ville et Aéroport, Député-Maire de Gonesse

Bernard GARANDEAU, Secrétaire général de « Ville et Aéroport », Adjoint au Maire de Mérignac

Etienne-Christian VILLEMAGNE, Trésorier de Ville et Aéroport, Vice-Président Communauté de Communes de l'Est Lyonnais

Christian NAHON, Vice Président de la Communauté de Communes Roissy Porte de France

Pierre FAYNOT, Vice Président du Conseil Général de la Marne

Jean LEGAC, Maire de Saint-Leu-la-Forêt

### **Associations et organisations**

Communauté d'Agglomération « Val de France », François PUPPONI, Vice Président et Maire de Sarcelles

UFCNA, Alain LEBRUN, Président

ADVOCNAR, Pascal MACHURON, Président

**Jean-Pierre Blazy** a présenté son analyse et ses propositions pour Roissy-CDG devant le forum de dialogue régional de l'aéroport de Francfort. Après avoir souligné les problématiques identiques en terme de croissance du trafic aérien passager et fret des deux aéroports Roissy CDG et Francfort, Jean-Pierre BLAZY a réaffirmé la nécessité d'instaurer un couvre-feu à Roissy comme cela vient d'être négocié à Francfort au sein du Forum de dialogue régional. L'aéroport de Hahn, situé à 150 km de Francfort, constitue une alternative pour les vols de nuit de Francfort tout comme l'aéroport de Vatry pourrait l'être en France avec Roissy CDG.

Par ailleurs, compte-tenu de l'état de saturation environnementale (pollution sonore et atmosphérique) constaté autour de Roissy CDG, Jean-Pierre BLAZY propose un plafonnement de l'aéroport sur la base du nombre de mouvements (atterrissages et décollages) annuel et la création du troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien.

Enfin, il a salué l'organisation de la concertation en Allemagne où l'ensemble des acteurs du transport aérien (direction de l'aéroport, élus des communes riveraines, associations de riverains, compagnies aériennes, représentant du Land de Hesse) travaillent ensemble au sein d'une structure unique : le forum de dialogue régional.

Il souhaite que l'Etat français puisse s'inspirer du modèle allemand et qu'un compromis audacieux et juste, c'est-à-dire respectueux des populations riveraines de l'aéroport de Roissy CDG, soit trouvé rapidement. En effet, il s'agit désormais d'apporter des solutions concrètes face notamment à la grande sensibilité environnementale de nos concitoyens et afin que le principe de développement durable puisse enfin s'appliquer au transport aérien.

Pour Jean-Pierre BLAZY, il faut mettre en place un système aéroportuaire francilien équilibré et conçu autour de Roissy-Orly-Vatry-le 3ème aéroport comme c'est désormais le cas en Allemagne avec le système aéroportuaire Francfort-sur-le-Main/Francfort-Hahn.

Il a noté que la méthode de travail du RDF était différente de ce que nous connaissons en France et l'a jugé très constructive. Il a rappelé la création de l'ACNUSA en France, ainsi que l'existence de la Commission consultative de l'environnement à l'échelle régionale pour la concertation entre acteurs.

Cependant, il a souligné que celle-ci était sous la responsabilité de l'Etat alors que le RDF a un droit d'initiative.

**François Pupponi** a cité l'exemple du débat concernant la construction de la 3<sup>ème</sup> piste à Roissy, lequel promettait des avions plus silencieux et non polluants sous peine d'amende. Les promesses ont été faites mais aucune n'a été tenue.

Les conséquences sur l'environnement et sur le cadre de vie sont catastrophiques rappelle t'il. « Hier, dans ma commune se déroulait une cérémonie. Pendant le discours, il a fallu s'arrêter de parler car un avion passait au dessus de nos têtes et l'on ne s'entendait plus ».

« La solution radicale serait la fermeture des aéroports ou des villes » ajoute t'il, « comme cela est impossible, il faut alors apprendre à vivre à côté d'un aéroport ». L'exemple le plus mauvais étant Roissy lequel n'apporte aucun avantage pour les riveraines.

Sarcelles ne bénéficie ni d'emplois directs, ni aucune retombée de l'aéroport de Roissy qui pourtant crée des richesses.

En conclusion, l'aéroport se développe mais offre peu d'avantages pour les populations mais beaucoup d'inconvénients.

M. Pupponi conseille donc de n'accepter l'agrandissement d'aéroport :

- Que si les emplois créés soient au bénéfice des populations confrontées aux nuisances
- Qu'avec obligations de payer infrastructures nécessaires aux populations autour des aéroports.

Il est compliqué pour les collectivités et les habitants de s'imposer favorablement face au gouvernement central, aux compagnies aériennes et au gestionnaire d'aéroport, car ils ne font pas le poids et il y a beaucoup d'argent en jeu.

**Hans Franssen** après sa visite le matin aux Aéroports de Paris, a compris qu'il y avait une baisse de la gêne sonore et que l'indice avait baissé de 100 à 94. Il demande si ces résultats sont exacts ou erronés ?

**Jean-Pierre Blazy** répond en rappelant que l'indice global de bruit est purement théorique et que la réalité c'est la gêne subie par les riverains avec le Hub, un trafic réparti en plusieurs périodes, le rejet des émergences sonores au décollage et à l'atterrissage. Cela ne se mesure pas.

Il subsiste une incompréhension entre les autorités et les riverains. Il faut d'»passer cela et discuter pour arriver à un compromis de définition de la gêne.

**Hans Franssen** demande si la Maison de l'Environnement de Roissy CDG a pour mission principale d'accompagner les jeunes entreprises et soutenir leur développement en leur proposant une compensation comme aide pour s'installer ?

**Jean-Pierre Blazy** pense que cela n'est que du business et est étonné d'entendre cela.

**François Pupponi** trouve que les structures et les quelques actions menées par ADP ne sont pas à la hauteur des besoins. Même si ils développent leur zone d'emploi, une grande partie des jeunes ne peuvent accéder à la plate forme aéroportuaire car ces derniers ne possèdent pas le badge obligatoire pour pouvoir travailler.

**Un membre de la délégation du RDF** demande comment s'organisent les initiatives. Sont-elles basées sur des politiques individuelles ? Sur des institutions de médiation ? Comment cela se passe t-il au quotidien ?

**François Pupponi** explique que le système politique français est centralisé sur les grands sujets et que c'est le gouvernement qui décide. Les élus locaux n'ont aucun poids.

Ce gouvernement n'est pas réceptif aux mobilisations des populations et pour pouvoir imposer une idée il faut avoir relations au sein du gouvernement.

L'exemple, c'est le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) qui interdit les permis de construire dans les communes concernées. Tous les élus l'ont refusé tel qu'il était proposé par le gouvernement, et bien malgré tout ce dernier l'a quand même fait sans se préoccuper de l'avis de la population.

**Membre de la Délégation du RDF.** Dans le cadre des mesures de protection anti-bruit, de quelle manière avez vous la priorité et quelles sont les moyens compensatoires pour les populations ?

**François Pupponi** explique que les compensations sont doubles par une aide à l'insonorisation et par une petite partie des impôts des entreprises de Roissy qui sont versés aux communes.

Forte richesse non ou mal redistribuée pour tous ceux qui subissent les nuisances, et il est nécessaire que nos populations aient un emploi.

**Alain Lebrun** a expliqué le rôle national de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs qui regroupe 50 associations représentant les aéroports régionaux et a rappelé les positions de l'UFCNA sur le dossier Roissy CDG.

**Pascal Machuron** a conclu en rappelant l'absence de concertation existante à l'échelle locale entre les associations de riverains la direction ADP et les compagnies aériennes.

Suite à l'adoption du PEB de Roissy contre l'avis défavorable de l'ensemble des acteurs concernés, Pascal Machuron a indiqué la procédure de recours en annulation du PEB que l'Advocnar mène ces derniers mois.

**Pierre Faynot** demande quel rapport existe entre Francfort et Hahn ?

**Christian Häfner**, membre de Fraport, gestionnaire de l'aéroport de Francfort

Fraport a un projet de reconversion pour Hahn d'aéroport militaire en aéroport civil. La situation est dramatique de 10000 emplois nous sommes passés à 500.

Fraport a voulu décharger Francfort et a investi dans des infrastructures.

Hahn a du succès avec des structures adaptées et un centre low cost (Ryan Air) et Air France (fret) et cela pourrait donc être une alternative mais il faudra une attitude plus dirigiste.

**Etienne-Christian Villemagne** demande de quelle manière se fait l'acheminement des passagers entre Francfort et Hahn ?

**Christian Häfner** précise que Hahn est autonome par ses infrastructures, route et un shuttle qui relie les 2 aéroports en 1h30. Il y a également un projet (encore non décidé) de ligne de chemin de fer.

**Bernard Garandeau** pose la question à savoir si il n'était pas utile de baisser le trafic militaire américain sur Francfort

**Christian Häfner** répond que ce trafic est arrêté depuis 2005 et précise que le transport des passagers se fait par avions civils.

**Pierre Faynot** demande en quoi l'organisation du Forum de Dialogue Régional est elle plus efficace que « Ville et Aéroport » ?

**M. Wörner**, ne souhaite pas répondre à cette question car il pense qu'il aurait du mal à être objectif puisqu'il en est le Président depuis 6 ans. Il souhaiterait avoir les opinions de différents membres.

**Christian Häfner** est responsable des opérations et des projets d'extension chez Fraport. Sa mission au sein du RDF se résume à ne plus vouloir commettre les mêmes erreurs que la 3<sup>ème</sup> piste. Il veut privilégier les faits et non les opinions personnelles et se concentrer sur la discussion. Peu importe l'issue de l'extension pour Francfort, il espère arriver à obtenir une situation gagnante pour tout le monde en évitant les conflits d'antan.

**Un membre du RDF** explique qu'il connaît M. Häfner par procès divers et variés et qu'ils ont donc l'habitude de se « frictionner ». Ce qui est loin de l'ambiance du Forum de Dialogue Régional dont les discussions se font dans le calme.

**Dirk Treber** fait partie de l'Union fédérale contre le bruit des avions, ce qui est l'équivalent de l'UFCNA. Il a rencontré beaucoup de difficultés lors du projet de 3<sup>ème</sup> piste sur l'aéroport de Francfort, une période éprouvante a t'il ajouté.

Le RDF est fructueux de part sa partie prenante dans la discussion, et le fait de pouvoir demander l'avis d'experts et de conseillers techniques. Il conclut en se prononçant contre le projet d'extension de l'aéroport pensant que cela serait néfaste pour la population et l'environnement.

**Dr Holger Sewering**, du gouvernement de la Hesse, est revenu sur le débat houleux qui s'était tenu lors du projet de création de la piste n° 3. Par cet exemple, il a démontré les erreurs à ne plus commettre en matière de concertation. En effet, lors de la création de la piste n° 3 de l'aéroport de Francfort il y a eu un climat de « guerre civile ». M. Sewering rappelle que deux policiers furent tués la procédure de médiation présente donc un risque politique et économique. Grâce à la mise en place du Forum de Dialogue Régional la médiation a été une réussite sur la question de l'ouverture d'une 4<sup>ème</sup> piste. Les erreurs commises lors de l'ouverture de la piste 3 dans les années 70 n'ont pas été répétées et le Forum de Dialogue Régional a gagné en légitimité et en crédibilité.

**Dr Wörner** précise que ces commentaires sont faits par des représentations de tout bord, ce qui le rend fier et place la discussion sur un terrain neutre.