



**MISSION DE REFLEXION SUR
LA CHARTE DU DEVELOPPEMENT DURABLE DE ROISSY CDG**

Présidée par Jacques DERMAGNE, Président du Conseil Economique et Social

CONTRIBUTION

- **Introduction**

- **Première partie** : Etat des lieux critique des propositions/mesures prises depuis 2002 visant à favoriser le développement durable de Roissy CDG : Plan ROBIEN (juillet 2002), Rapport GONNOT (juillet 2003) et Plan BUSSEREAU/KOSCIUSKO-MORIZET (décembre 2007)

- **Deuxième partie** : Nécessité d'élaborer un **CONTRAT** de développement durable de Roissy CDG : 10 propositions de Ville et Aéroport

- **Conclusion**

Introduction

Dans sa lettre de mission adressée au Président DERMAGNE, le Président de la République « estime indispensable de mieux définir les conditions de développement durable de cet aéroport ». Il ajoute qu'« elles devront impérativement permettre de concilier la croissance du trafic aérien et le développement économique et urbain autour de l'aéroport avec l'amélioration du cadre de vie des riverains ».

Cet objectif rejoint dans sa formulation l'une des missions que notre association s'est fixée dans sa Charte fondatrice en février 2000 : « réconcilier l'exigence économique, l'exigence environnementale et l'impératif de sécurité désormais étroitement liés s'agissant du transport aérien ». Ces aspects ne sont pas antinomiques. L'environnement n'est pas l'ennemi du transport aérien. Il s'agit donc d'avoir une vision équilibrée et constructive. Pour Ville et Aéroport, il faut dégager le meilleur compromis possible.

Sur ce dossier, les élus de Ville et Aéroport considèrent que trois logiques s'affrontent sur la question du développement aéroportuaire. Une thèse d'inspiration essentiellement libérale défend une optimisation des capacités des aéroports existants hors de toute contrainte environnementale. Cette logique a conduit à remettre en cause le projet de troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien.

Une autre thèse d'inspiration écologiste réfute toute augmentation de la demande du transport aérien et prévoit un déclin de ce mode de transport compte-tenu du renchérissement puis de la raréfaction de l'énergie à terme. Elle s'oppose à la création d'un troisième aéroport et prône le développement du train.

Une troisième conception permet de sortir de l'impasse en proposant le meilleur compromis possible entre les différentes exigences économique, environnementale et de sécurité. Il s'agit d'appliquer le principe de développement durable au transport aérien en promouvant la constitution d'un système aéroportuaire francilien équilibré et la création d'un troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien, un développement maîtrisé des grands aéroports régionaux, une meilleure protection des populations riveraines des aéroports, une plus grande concertation publique et un renforcement de la fiscalité écologique du transport aérien.

Il est temps désormais que des traductions concrètes de cette dernière conception soit définies pour Roissy CDG. Cela passe selon Ville et Aéroport par la rédaction d'un CONTRAT de développement durable, compromis audacieux passé entre l'ensemble des acteurs concernés. Les 10 propositions formulées par Ville et Aéroport seront présentées dans la deuxième partie de cette contribution.

En 2007, Roissy CDG a accueilli près de 60 millions de passagers, soit plus de 550 000 mouvements. Les experts de l'aviation civile sous la responsabilité de Pierre GRAFF, directeur général de l'époque et actuel président d'Aéroports de Paris, se sont donc trompés avec compétence, eux qui prévoient au moment de l'extension de l'aéroport en 1996, 495 000 mouvements, soit 55 millions de passagers en 2015.

Par ailleurs, Roissy CDG est l'aéroport européen le plus nuisant la nuit avec en moyenne 162 vols programmés entre 22h et 6h chaque nuit.

L'état de saturation environnementale est constaté et il est urgent d'agir.

PREMIERE PARTIE

DEVELOPPEMENT DURABLE DE ROISSY CDG

ETAT DES LIEUX CRITIQUE DES MESURES OU PROPOSITIONS PRISES DEPUIS 2002

*Plan ROBIEN (juillet 2002), Rapport GONNOT (juillet 2003),
Plan BUSSEREAU- KOSCIUSKO-MORIZET (décembre 2007)*

Depuis 2002, les mesures prises visant à favoriser le développement durable de l'aéroport Roissy CDG ont eu un impact réel limité. C'est sans doute ce qui justifie aujourd'hui la nécessité de réfléchir à l'élaboration d'une Charte du développement durable pour cet aéroport.

Juillet 2002 : Plan ROBIEN visant à favoriser le développement durable des aéroports parisiens

Le plan de mesures du ministre des Transports Gilles de ROBIEN qui devait favoriser le développement durable des aéroports parisiens, donner la priorité au développement des aéroports régionaux et à l'intermodalité air-rail n'a pas tenu ses promesses :

- quelques vols de nuit supprimés à Paris-Charles-de-Gaulle avec un plafonnement à 21500 du nombre de créneaux horaires entre 0h et 5h. Résultat : un report du trafic de nuit avant minuit et à partir de 5h ;
- un plafonnement de l'aéroport sur la base d'un indicateur global de gêne sonore mesuré pondéré inadéquat ;
- la mise en place de volumes de protection environnementale qui sont surtout des zones de concentration des nuisances ;
- enfin l'abandon du troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien n'a pas permis la mise en place d'un système aéroportuaire francilien équilibré susceptible d'absorber le doublement du trafic à l'horizon 2020 et d'envisager un plafonnement du trafic de Roissy CDG comme c'est le cas à Orly.

Le « moteur » du développement durable des aéroports parisiens reposait alors sur la création du « troisième réseau aéroportuaire » (Cf. CIADT du 18/12/03). Le gouvernement annonçait le développement des aéroports de Lyon, Châteauroux, Vatry et Beauvais. Mais aucun transfert d'activités de Roissy CDG n'a été observé sur les aéroports précités durant cette période. Au contraire, CDG a connu une forte croissance de ses trafics passagers et fret à partir de 2003-2004 et le « troisième réseau aéroportuaire » est resté largement virtuel.

Juillet 2003 : les 21 propositions du rapport GONNOT

La mission GONNOT s'était donnée trois priorités auxquelles devaient répondre en principe les 21 propositions formulées :

- 1°) réduire radicalement les nuisances autour des aéroports parisiens
- 2°) desserrer la contrainte qui pèse sur ces aéroports en rééquilibrant le développement du trafic au profit d'aéroports secondaires du bassin parisien et des aéroports régionaux
- 3°) jouer au maximum sur la complémentarité entre le transport aérien et le transport ferroviaire à grande vitesse.

Le rapport avait faux sur l'essentiel puisqu'il proposait (proposition 4) la création d'une voie de deux pistes alternatives et confirmait ainsi l'abandon du projet de 3^{ème} aéroport parisien. Le comble est que le rapport tentait de démontrer comment cette alternative, véritable marché de dupes, pourrait « soulager » les riverains de Roissy CDG. Le rapport démontrait qu'un fonctionnement en bipôle du hub d'Air France avec le 3^{ème} aéroport affaiblirait la compagnie nationale du fait de la concurrence et prônait en conséquence l'optimisation de l'existant, c'est-à-dire du hub principal d'Air France à CDG.

De la même façon, le Hub de la société FedEx (vols fret express de nuit) a été largement préservé.

L'une des propositions dont les pouvoirs publics auraient bien fait de s'inspirer est la première proposition. Comme c'est le cas à Amsterdam-Schipol, celle-ci visait à instaurer un contrat Etat-régions-riverains animé par un délégué interministériel et financé par une autorité aéroportuaire. Ville et Aéroport y était favorable.

Ville et Aéroport était également favorable à la majorité des propositions formulées qui rejoignaient les siennes. Celles-ci visaient à renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA ; améliorer le dispositif d'aide aux riverains (création de la TNSA mais produit insuffisant généré par la nouvelle taxe dû aux errements de la DGAC) ; internaliser les coûts environnementaux du transport aérien et la bonne modulation des taxes aéroportuaires ; améliorer le respect des procédures ; limiter l'urbanisation à proximité des aéroports ; améliorer la répartition des retombées économiques et fiscales ; délocaliser certains trafics sur les aéroports régionaux ; développer l'aéroport de Vatry pour le trafic fret ; développer le réseau LGV et favoriser le report modal air-rail.

La dernière proposition du rapport non suivie d'effets concernait l'évaluation de la mise en œuvre des conclusions de la mission par le Parlement en début de chaque législature.

Décembre 2007 : Plan de mesures BUSSEREAU-KOSCIUSKO-MORIZET pour le développement durable des aéroports parisiens

Ville et Aéroport note une fois de plus que les mesures annoncées ne sont pas à la hauteur des enjeux :

- 1°) Le relèvement de l'altitude de survol des avions avant l'atterrissage de 300 mètres. Ce point concernera d'abord Le Bourget en 2008 puis Orly et enfin Roissy CDG, en 2011.
- 2°) Les descentes en profil continu. Lancement en 2008 pour Orly face à l'est mais la mise en place à Roissy CDG n'est pas précisée. Il y a de quoi s'inquiéter car lors du Grenelle Environnement la DGAC donnait un horizon à 2020.
- 3°) L'augmentation de la TNSA. Cela concerne surtout Orly, Nantes et Toulouse. Mais à Roissy CDG aussi il y a un stock de dossiers d'insonorisation en attente et des besoins à satisfaire.
- 4°) Des solutions technologiques pour réduire le bruit des avions. On sait qu'un seuil technologique a été atteint s'agissant de la réduction du bruit à la source des avions et que les prochains progrès attendus n'auront pas lieu avant 2025-2030.

Ce plan intervient alors que les études se multiplient en Europe pour démontrer les conséquences du bruit et de la pollution chimique liée au trafic aérien sur la santé publique. Les deux premières mesures, qui seules concernent la réduction des nuisances sonores, n'apporteront un bénéfice à court terme que pour les populations survolées du Bourget et d'Orly, et encore pas dans toutes les configurations. Elles n'auront aucun effet réel à Roissy CDG où le trafic n'est pas plafonné et continuera à croître inexorablement.

DEUXIEME PARTIE

**POUR UN CONTRAT DE DEVELOPPEMENT DURABLE
DE L'AEROPORT ROISSY CDG :
LES 10 PROPOSITIONS DE VILLE ET AEROPORT**

➤ **Promouvoir un système aéroportuaire parisien équilibré**

Il ne s'agit pas d'être contre le développement de Roissy CDG mais celui-ci doit être maîtrisé pour être durable. Pour cela, il faut mettre en place un système aéroportuaire parisien équilibré dans son ensemble (Roissy-Orly-Vatry-« 3^{ème} aéroport ») afin de préserver à la fois le dynamisme économique de ce secteur d'activité créateur d'emplois et de richesses, et la qualité de vie des populations riveraines (500 000 Franciliens) et survolées (2,5 millions de Franciliens).

Proposition n°1 : Compte-tenu de l'état de saturation environnementale constaté en Ile-de-France et causé en partie par la croissance du trafic de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, **il s'agit d'instaurer pour cet aéroport un plafonnement des trafic passager et fret exprimé sur la base du nombre de mouvements annuels comme cela existe déjà à Orly.**

Proposition n°2 : Sur la question sensible des vols de nuit, **un couvre-feu doit impérativement être appliqué entre 0h et 5h accompagné d'une décroissance progressive du trafic entre 22h et 0h et entre 5h et 6h. A moyen terme, un couvre-feu total sur une période de huit heures consécutives entre 22h et 6h doit être envisagé.**

Proposition n°3 : **Mettre en place immédiatement des restrictions opérationnelles du trafic de nuit à Roissy Charles-de-Gaulle. Cela passe notamment par la fixation du seuil de l'indice événementiel de nuit à 80 dB(A).**

L'Autorité de Contrôle des NUisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) a fixé un indice événementiel de nuit à 85 dB(A). Il convient de ramener cet indice à 80 dB(A) afin qu'il s'applique à un plus grand nombre d'avions. Ceux-ci génèrent une pollution sonore qui doit être sanctionnée. Le futur gros porteur A 380 cargo respectera-t-il ce seuil la nuit du fait de sa masse et son bruit aérodynamique ?

Il s'agit de promouvoir un système d'attribution des créneaux horaires qui prenne mieux en compte les critères environnementaux tels que les niveaux de bruit nocturne. Si le niveau moyen de bruit produit par appareil a diminué, la fréquence accrue des vols (forte croissance du trafic fret à Roissy CDG) a conduit à une situation critique.

Proposition n°4 : **Concevoir des aéroports dédiés aux vols de nuit (fret express, fret tout cargo et vols charters) dans des zones faiblement peuplées.**

L'aéroport de Paris- Vatry situé à 150 km de Vatry constitue une solution immédiatement opérationnelle pour desservir une partie des activités fret et les vols charters de Roissy Charles-de-Gaulle. Il faut envisager le système Roissy-Orly-Vatry en raccordant Vatry aux aéroports parisiens par le rail et la route (TGV EST – A 4 – A 26)

Par cette proposition, l'objectif est de maîtriser le développement des aéroports situés dans les zones les plus urbanisées. Les vols de nuit représentent 550 000 mouvements annuels sur les grands aéroports européens et 10 millions de personnes les subissent quotidiennement. C'est la nuisance la plus mal supportée par les populations et nous savons que les effets sur la santé sont préoccupants.

Dans le même temps, Ville et Aéroport est favorable au développement du réseau TGV Fret. La réalisation d'une gare LGV fret à Roissy TGV (projet Roissy CAREX) permettrait de substituer à terme le rail au trafic de nuit.

- **Répartir plus équitablement les retombées économiques et fiscales au bénéfice du territoire aéroportuaire**

Proposition n°5 : Une meilleure répartition des retombées économiques et fiscales doit être envisagée. Elle passe par une **évolution du dispositif du Fonds de compensation des nuisances aériennes (FCNA) de l'aéroport Roissy CDG**. Il s'agit de mieux redistribuer les dotations au bénéfice des communes et des intercommunalités qui subissent les nuisances et n'ont pas toujours les retombées directes de la taxe professionnelle.

En attendant que le dispositif de mise en œuvre des intercommunalités se poursuivent, il faut **créer la communauté aéroportuaire de Roissy CDG**. Elle aurait vocation à animer le CONTRAT de développement durable de Roissy CDG passé entre l'Etat, les élus et les riverains. La création de la communauté aéroportuaire permettrait la mise en œuvre d'une politique contractuelle plus large sur le territoire aéroportuaire et portant sur l'ensemble des questions liées à la gestion aéroportuaire (environnement, emploi, transports, urbanisme, information). Tels sont précisément les champs de compétence des communautés aéroportuaires.

Enfin, **en matière d'aménagement du territoire et pour corriger les déséquilibres et disparités patentes sur le territoire aéroportuaire entre les différentes parties de l'aéroport, il convient de réaliser un barreau de raccordement RER B/ RER D. Cela facilitera l'accès de tous les riverains à l'aéroport de Roissy CDG**. Les acquisitions foncières doivent se faire d'ici 2010 et la réalisation dans les meilleurs délais dans le cadre du prochain contrat de projet. De même, il faut améliorer le dispositif Allo bus et un certain nombre de projets définis par les collectivités territoriales.

- **Mieux protéger les populations riveraines de Roissy CDG (insonorisation/urbanisme) et favoriser une plus grande concertation publique**

Proposition n°6 : Fusionner les dispositifs du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et de Plan de Gêne Sonore (PGS) en créant le Plan d'Exposition au Bruit des Aéroports (PEBA) de l'aéroport Roissy CDG et rendre plus équitable et plus efficace le principe de réparation.

Le Ministère des Transports a confié en novembre 2005 au Conseil national des Ponts et Chaussées une mission (Mission Rouquès) chargée d'étudier la manière d'articuler plus intimement les deux procédures, PGS et PEB.

Le nouveau PEBA a pour objet à la fois la prévention de l'urbanisme au voisinage des aéroports et la réparation, c'est-à-dire l'insonorisation des logements et des équipements

La révision de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme est à prévoir. Il s'agit d'étendre à la zone C des PEBA la possibilité de construire des équipements publics ou collectifs jugés nécessaires aux populations existantes. En outre, il faut assouplir cet article en rendant possible la construction de logements en zone C à condition que l'augmentation éventuelle de la population en résultant soit faible. Il ne s'agit pas de remettre en question le principe même de la prévention de l'urbanisme au voisinage des aéroports.

De ce point de vue, le rapport de la mission Rouquès (juin 2007) ne va pas assez loin car ses membres proposent de mettre en cohérence les deux dispositifs PEB et PGS mais sans les fusionner. Ville et Aéroport, si elle est d'accord avec l'analyse, ne partage pas les propositions du rapport qui ne sont pas très audacieuses.

Afin de rendre plus équitable et plus efficace le principe de réparation, il faut modifier la règle d'antériorité que le rapport Rouquès n'a pas envisagé.

Proposition n°7 : Renforcer les pouvoirs de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA)

Ville et Aéroport propose que le ministre en charge de l'aviation civile ait l'obligation de répondre dans un délai d'un an renouvelable aux recommandations formulées par l'ACNUSA.

Par ailleurs, Ville et Aéroport propose que l'ACNUSA présente annuellement un rapport sur les vols de nuit au Parlement, au Gouvernement et devant chaque CCE.

Enfin, sur demande de l'ACNUSA, le ministère de la Santé réalise une étude épidémiologique relative aux effets du bruit des avions sur la santé des populations riveraines.

Proposition n°8 : Garantir la transparence de l'information auprès des riverains

Cela passe notamment par **la création d'une CEARA**. Les actuelles instances de concertation fonctionnent mal et les acteurs sont frustrés de ne pas pouvoir se parler. La nouvelle CEARA est

compétente en matière de prévention de l'urbanisme, d'affectation des aides destinées à atténuer les nuisances subies par les riverains. Elle sont également consultées sur la nature des locaux éligibles au dispositif d'aide aux riverains.

Par ailleurs, **il faut améliorer le dispositif VITRAIL** et mieux communiquer sur cet outil auprès des populations riveraines. VITRAIL est un accès direct à l'information et les riverains doivent pouvoir vérifier eux-mêmes les anomalies qu'ils ont pu observé concernant un vol.

Enfin, **il convient de financer régulièrement différentes études** : par exemple **une étude épidémiologique visant à déterminer l'impact réel des vols de nuit sur la santé des populations riveraines de Roissy CDG ; une autre sur la contribution du trafic de Roissy CDG à la pollution atmosphérique, etc.**

- **Renforcer la fiscalité écologique du transport aérien par une internalisation de ses coûts environnementaux (relèvement du produit de la TNSA + création d'une taxe additionnelle à la TNSA)**

Proposition 9 : Relever le produit de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) affecté au dispositif d'aide aux riverains (insonorisation des logements) et créer une taxe additionnelle à la TNSA dans le cadre de la communauté aéroportuaire de Roissy CDG

Cela permettrait d'insonoriser les 63 000 logements concernés autour de Roissy CDG dans un délai raisonnable. Il s'agit pour cela de définir une nouvelle assiette de la TNSA sur la base d'un euro par passager et de cinq euros par tonne de fret transportée. Elle est due par les compagnies aériennes selon le principe pollueur-payeur. Le cas échéant, son tarif est révisable chaque année dans le cadre des lois de finances. Cette mesure permet de renforcer la fiscalité écologique du transport aérien qui n'est pas au bon niveau au regard des coûts liés à la sécurité et à la sûreté.

Par ailleurs, il faut dans le cadre des ressources prévues pour la communauté aéroportuaire de Roissy CDG créer une taxe additionnelle à la TNSA. Son tarif est de un euro supplémentaire au tarif défini pour la TNSA.

- **Engager la réflexion relative à la création d'un troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien**

Proposition n°10 : Il faut que l'Etat décide la création d'un complément d'infrastructure fonctionnant en bipôle avec Roissy CDG et situé au nord du grand Bassin Parisien.

Il faut prévoir des liaisons terrestres (rail et route) express dédiées. Certaines activités tels les vols de nuit (fret express et fret tout cargo) de Roissy CDG pourront y être transférées. Les sites de Chaulnes ou Montdidier en Picardie ont montré leur pertinence lors de la mission DUCSAI menée en 2001 dans le cadre de la Commission nationale du débat public. Le seul moyen assez rapide et assez sûr en temps de parcours sera le TGV, ce qui permettra le fonctionnement en bipôle.

La desserte terrestre du futur aéroport parisien doit garantir une liaison à grande vitesse avec Paris et Roissy. C'est un élément majeur de l'attractivité de la plate-forme. L'estimation du coût de ce complément d'infrastructure a été estimé sur une hypothèse de trafic annuel de 15 millions de passagers à 1.292 millions d'euros hors coûts de la desserte terrestre. A titre de comparaison, le terminal 2 E de Roissy CDG a coûté 750 millions d'euros à ADP.

Selon les experts, la construction d'un nouvel aéroport exige la construction simultanée de dessertes routières et ferroviaires nouvelles, au moins partiellement dédiées, dont le coût est estimé équivalent à celui de l'aéroport lui-même.

Le nouvel aéroport doit être attractif pour les passagers et les compagnies. Il faut donc veiller à la zone de chalandise, l'attractivité pour les compagnies, les relations de concurrence et de complémentarité avec les autres aéroports, la compétitivité internationale.

CONCLUSION

Le passage à 120 ou 130 millions de passagers par an pour l'ensemble Roissy-Orly en 2020-2025, s'il se produit effectivement, se traduira par une augmentation considérable du nombre de mouvements : 1,1 ou 1,2 million par an, soit environ deux fois le chiffre de 2003.

Les responsables d'ADP affirment que cette croissance peut être obtenue dans le cadre d'une « enveloppe sonore » inchangée, c'est-à-dire sans augmentation des nuisances sonores, grâce à l'élimination des avions anciens les plus bruyants, à l'amélioration des procédures et à l'arrivée de nouveaux modèles plus silencieux. Naturellement, cela ne convainc personne du côté des associations et des élus locaux.

Il est de toute façon vraisemblable que les gains observés au cours des dernières décennies en matière de bruit iront dans l'avenir en décroissant, en raison de contraintes techniques et physiques qui ne pourront pas être dépassées. L'intensification du trafic à Roissy doit donc trouver son plafonnement sur la base du nombre de mouvements annuels et le couvre-feu doit être appliqué entre 22h et 6h. Une redistribution géographique du trafic fret de Roissy CDG doit notamment être envisagée sur Vatry.

Un contrat de développement durable est aujourd'hui nécessaire pour Roissy CDG car le problème de sa croissance demeure entier et, sur le fond, non résolu. La saturation environnementale de cet aéroport est constatée. Afin qu'elle ne soit pas une énième mission sur le sujet, la Charte qui doit être élaborée doit contenir des mesures fortes et concrètes visant à maîtriser le développement de cet aéroport. Cela passe par un rééquilibrage du trafic parisien sur la base d'un réseau Roissy-Orly-Vatry et la nécessaire création d'un complément d'infrastructure fonctionnant en bipôle avec Roissy situé au nord du grand Bassin Parisien.

Ville et Aéroport note que le projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle Environnement, qui sera examiné prochainement au Parlement, indique au II) de son article 11 que « la création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales »...