

DEVELOPPEMENT DURABLE
DE L'AEROPORT ROISSY-CHARLES-DE-GAULLE

35 propositions pour un projet de Charte

Document de travail

(version avant concertation – Février 2009)
consultable sur le blog www.villaeroport.com

Introduction : quelle politique de développement aéroportuaire pour Roissy-Charles-de-Gaulle ?

Dans sa lettre de mission adressée au Président Jacques Dermagne, le Chef de l'Etat « 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 ».

Un tel objectif rejoint dans sa formulation l'une des missions que Ville et Aéroport 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 ». En effet, ces aspects ne sont pas antinomiques et l'environnement n'est pas l'ennemi du transport aérien. Il s'agit donc d'avoir une vision équilibrée et constructive et pour Ville et Aéroport cela nécessite de dégager le meilleur compromis possible.

Sur cette question du développement aéroportuaire, les élus de Ville et Aéroport observent l'affrontement de trois logiques : la logique exclusivement libérale défend une optimisation des capacités des aéroports existants hors de toute véritable contrainte environnementale.

La logique exclusivement écologiste réfute toute augmentation de la demande du transport aérien et prévoit le déclin de ce mode de transport compte-tenu du renchérissement puis de la raréfaction de l'énergie à terme. La troisième logique qui est celle de Ville et Aéroport vise à proposer le meilleur compromis possible entre les différentes exigences économique, sociale et environnementale. Elle correspond le mieux au concept de développement durable appliqué au transport aérien.

Ces dernières années de nombreux rapports se sont succédés et sur le cas de Roissy Charles-de-Gaulle l'analyse et les recommandations n'ont pas été suivies d'effets. Le rapport parlementaire présidé par le député François-Michel Gonnot (« 21 propositions pour un nouvel envol », juillet 2003) faisait à juste titre le constat d'une situation « explosive » autour de Roissy Charles-de-Gaulle et jugeait l'état des lieux en région parisienne « dramatique ».

Plus récemment, le rapport thématique de la Cour des comptes intitulé « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » (juillet 2008) demandait à l'Etat d'engager « dès à présent » une alternative à la saturation de Roissy Charles-de-Gaulle annoncée à l'horizon 2025 et d'envisager « l'opportunité de l'aménagement d'une nouvelle plate-forme dont le besoin pourra se faire sentir en 2025 ». Enfin, les rapports d'activités annuels de l'ACNUSA révèlent les nombreux manquements en matière de réduction des nuisances sonores de Roissy-Charles-de-Gaulle.

La future charte de développement durable de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle doit être la traduction concrète, audacieuse de cette dernière conception. En 2008, cet aéroport a accueilli plus de 60 millions de passagers soit plus de 550 000 mouvements. Les experts de l'aviation civile se sont donc trompés avec compétence en 1996 au moment de l'extension de l'aéroport puisqu'ils annonçaient 55 millions de passagers en 2015 soit 495 000 mouvements.

Par ailleurs, Paris-Charles-de-Gaulle est l'aéroport européen le plus nuisant la nuit avec en moyenne 168 vols enregistrés entre 22h et 6h chaque nuit.

Analyse critique du rapport Dermagne : un volet environnemental décevant, de bonnes propositions sur le volet économique et le volet social

Le Président du Conseil économique, social et environnemental, Jacques Dermagne, a transmis fin 2008 son rapport intitulé « Pour un développement durable de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle » qui préfigure ce que sera la Charte de développement durable de cet aéroport.

Après lecture des 35 propositions, Ville et Aéroport note un déséquilibre certain entre les propositions du volet environnemental qui ne font que reprendre des mesures déjà existantes et dont l'impact réel s'est avéré limité, notamment sur la question des vols de nuit, et celles du volet économique et du volet social.

S'agissant du volet économique et social, Ville et Aéroport reconnaît que certaines propositions vont dans le bon sens : l'accélération de l'insonorisation des logements avec une planification sur 5 ans ; la création d'une « communauté de territoires » dont les ressources sont précisées et qui n'est pas sans rappeler la « communauté aéroportuaire » ; une meilleure répartition des retombées économiques et fiscales générées par l'activité de l'aéroport au bénéfice des riverains ; une plus grande transparence de l'information auprès des élus et des populations riveraines sur le développement de l'aéroport ; un meilleur fonctionnement des instances de concertation, etc.

Mais les principales propositions du volet environnemental formulées par Ville et Aéroport n'ont pas été retenues : la réduction immédiate du nombre de mouvements entre 22h et 6h, un plafonnement global des trafics passager et fret exprimé sur la base du nombre de mouvements annuels comme pour Orly, la réouverture du dossier « 3^{ème} aéroport », etc.

Ville et Aéroport demandait un volet environnemental fort et remarque que les propositions avancées par le rapport ne sont pas nouvelles pour la plupart et n'ont pas fait preuve d'efficacité à ce jour : réduction du bruit à la source pour les vols de nuit, interdiction des avions bruyants du chapitre 3, amélioration des approches, etc.

Sur l'intermodalité, Ville et Aéroport note le pas en avant du rapport qui prend en compte l'existence de l'aéroport de Vatry, mais le juge encore trop timide et pas assez audacieux.

Ville et Aéroport considère que le rapport Dermagne ne peut constituer en l'état la seule base de la future Charte de développement durable de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle souhaitée par le Président de la République. Ainsi, elle proposera son projet de Charte après une large concertation sur le territoire de Roissy.

Développement durable de Paris-Charles-de-Gaulle 35 propositions pour un projet de Charte « Ville et Aéroport »

I) Améliorer le dispositif d'insonorisation des logements

Ville et Aéroport approuve le rapport Dermagne pour :

- Décider la réalisation complète des travaux d'insonorisation dans un délai de 5 ans
- Simplifier les procédures

Ville et Aéroport va plus loin et propose :

Proposition n°1 : Définir une nouvelle assiette de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) sur la base d'un euro par passager et de cinq euros par tonne de fret transportée

Le dispositif d'aide aux riverains doit être amélioré dans sa mise en œuvre. Pour cela, l'Etat doit revoir le mode de calcul de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) afin qu'un produit annuel suffisant puisse répondre à un plus grand nombre d'ayant droits suite à l'extension du périmètre du Plan de Gêne Sonore. Cette proposition permettra de garantir les ressources suffisantes pour insonoriser en 5 ans les 50 000 logements concernés dans le PGS de Roissy CDG.

La TNSA 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.

Ville et Aéroport s'élève donc contre le principe des emprunts et avances consenties par les collectivités locales pour financer l'isolation phonique des logements éligibles. Au-delà de la remise en cause du principe pollueur-payeur constitutionnalisé dans la Charte de l'Environnement, la participation financière des collectivités a plusieurs inconvénients :

- 1°) elle fait peser sur les collectivités et les contribuables locaux un poids financier alors qu'ils sont victimes des nuisances aériennes. Il s'agit là d'une double peine inacceptable.
- 2°) le remboursement de ces emprunts par la Taxe entraînera des délais supplémentaires pour les demandeurs restant qui ne pourront pas bénéficier de l'enveloppe entière de la Taxe lors de l'examen de leur dossier.

La seule solution permettant d'amplifier les programmes d'insonorisation autour des aéroports réside dans la modification du calcul de la Taxe sur les Nuisances Aériennes entraînant une augmentation de son produit.

L'ACNUSA a d'ailleurs estimé qu'un **produit annuel de 110 millions d'euros** pour l'ensemble des aéroports concernés serait nécessaire si l'on souhaitait **insonoriser les logements sur 10 ans.**

Ville et Aéroport reprend à son compte la recommandation 2007 de l'ACNUSA sur ce sujet : « L'Autorité demande que les riverains qui remplissent les conditions réglementaires pour bénéficier de l'aide à l'insonorisation n'aient pas à faire l'avance de la dépense. Par ailleurs, lorsque le logement est inclus dans une opération groupée, l'Autorité demande que le diagnostic et les travaux soient financés à 100% ». (Rapport d'activité 2007 de l'ACNUSA, p.78).

Proposition n°2 : Supprimer la règle d'antériorité et rendre éligible l'ensemble des équipements publics

Il n'est pas logique que des riverains qui subissent de la même façon les nuisances sonores de Roissy CDG puissent ou non bénéficier de l'aide en fonction de cette règle.

Par ailleurs, il s'agit de prévoir une aide plus performante sur les équipements publics qui ne doit pas se limiter aux établissements d'enseignement et aux équipements sanitaires et sociaux.

Proposition n°3 : Assouplir l'instruction des dossiers (délais plus courts)

Actuellement, la procédure d'instruction des dossiers d'aide à l'insonorisation gérée par Aéroports de Paris est trop longue. En effet, le riverain doit compter en moyenne 3 ans avant que son logement soit insonorisé.

L'ACNUSA a fait des recommandations non suivies d'effets sur ce point. Ville et Aéroport approuve notamment l'idée d'une gestion plus souple et adaptée des dossiers, une aide dégressive après Lden 55, une définition des locaux éligibles.

Proposition n°4 : Mettre en place une programmation pluriannuelle de l'aide aux riverains

La programmation de l'aide aux riverains échoit aux communautés aéroportuaires. Il faudrait qu'elle soit pluriannuelle (une programmation sur trois ans semble la plus adéquate) et que des priorités soient clairement définies : opérations groupées en direction de l'habitat collectif et menées en corrélation avec des programmes d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain.

Si la communauté aéroportuaire en a les moyens, elle pourrait réfléchir à une éventuelle extension du dispositif qui pourrait alors comprendre certains lieux publics non concernés par la loi aujourd'hui : les mairies par exemple.

II) Maîtriser le trafic aérien et réduire les nuisances sonores aéroportuaires

Ville et Aéroport approuve le rapport Dermagne pour :

- Maîtriser et réduire le bruit à la source, en priorité la nuit
- Améliorer l'information en matière de bruit
- Renforcer l'efficacité des sanctions

Ville et Aéroport va plus loin et propose :

A) la nuit (22h-6h)

Proposition n°5 : Renforcer les contraintes imposées au trafic nocturne : couvre-feu immédiat entre 0h et 5h et décroissance progressive du trafic entre 22h et 0h et entre 5h et 6h.

Cette décroissance progressive entre 22h et 0h et entre 5h et 6h doit conduire, selon un agenda négociable, au respect de la définition européenne de la nuit et celle de l'OMS, soit huit heures consécutives.

Proposition n°6 : 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.

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°7 : Concevoir des aéroports dédiés aux vols de nuit (fret express, fret tout cargo et vols charters) dans des zones faiblement peuplées (ex : Paris-Vatry) du Grand Bassin Parisien

L'aéroport de Paris- Vatry situé à 150 km de Paris 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.

Proposition n°8 : Réaliser une gare LGV fret à Roissy TGV (projet Roissy CAREX)

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 à une partie du trafic de nuit transeuropéen.

B) le jour et la soirée (6h-22h)

Proposition n°9 : Plafonner les trafics passager et fret exprimé sur la base du nombre de mouvements annuels comme pour Orly

Proposition n°10 : Mettre en œuvre des procédures de descente continue autour de la plateforme de Roissy CDG

L'harmonisation européenne de l'altitude de transition à 18 000 pieds va prendre quelques années. C'est pourquoi Ville et Aéroport rejoint la recommandation de l'ACNUSA et demande à la Direction générale de l'aviation civile de mettre en œuvre les procédures de descente continue autour de la plateforme de Roissy CDG.

Ces procédures de « descente en pente lisse » permettent une altitude de survol proportionnelle à l'éloignement des populations de l'aéroport.

Ville et Aéroport demande à la Direction des services de la navigation aérienne de présenter en 2009, à l'occasion d'une réunion de la Commission consultative de l'environnement de Roissy CDG, un bilan de l'ensemble des procédures de descente continue sur l'aéroport et le calendrier de mise en œuvre.

Proposition n°11 : Relever l'altitude de transition à 18 000 pieds et mettre en service le système ELVIRA

S'agissant du relèvement des trajectoires d'approche, Ville et Aéroport a noté le relèvement des altitudes d'arrivée à Roissy CDG « à 1200 mètres et 1500 mètres au lieu de 900 et 1200 mètres actuellement ». (Plan BUSSEAU-KOSCIUSKO-MORIZET, décembre 2007). Ce relèvement est annoncé pour 2010-2011.

Ville et Aéroport considère que cette mesure va dans le bon sens mais elle tient à rappeler qu'une généralisation des relèvements de trajectoires d'approche en région parisienne ne sera pertinente que lorsque **le relèvement de l'altitude de transition à 18000 pieds sera effectif**.

Cela passe par un compromis négocié avec Eurocontrol.

Par ailleurs, concernant les procédures de décollage, Ville et Aéroport demande la mise en service du système ELVIRA pour le contrôle des déviations sur Roissy CDG. La DSNA doit veiller à ce que les avions au décollage et en phase de montée soient contenus dans des volumes définis jusqu'à une altitude de 3000 mètres.

Proposition n°12 : Développer la formation des pilotes et des contrôleurs aériens à l'environnement

Parallèlement, une formation des pilotes et des contrôleurs aériens à l'environnement doit être engagée.

Proposition n°13 : Mettre en place un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) pour l'aéroport de Paris-Le Bourget ainsi qu'une Commission Consultative de l'Environnement (CCE) officielle

Ville et Aéroport est sensible à la situation du Bourget où l'Etat est hors la loi compte tenu de l'absence de réglementation (PEB) et d'instance de concertation officielle (CCE).

L'accroissement important du trafic aérien de l'aéroport du Bourget et des nuisances sonores qu'il engendre exige, comme c'est le cas pour 190 aéroports en France, qu'un PEB soit adopté et qu'une CCE soit officiellement mise en place.

III) Gérer l'urbanisation autour de l'aéroport

Ville et Aéroport approuve le rapport Dermagne pour :

- Renforcer la cohérence des cartographies de nuisances sonores
- Elaborer une directive territoriale d'aménagement (DTA)
- Faire évoluer l'EPA Plaine de France

Ville et Aéroport va plus loin et propose :

Proposition n°14 : Réviser le code de l'urbanisme et l'article L.147-5 afin d'assouplir les dispositions relatives à la zone C du PEB

L'article L.147-5 du code de l'urbanisme applique l'esprit de la loi relative à la prévention de l'urbanisme au voisinage des aéroports. Il n'est pas question de favoriser des extensions urbaines et d'exposer ainsi de nouvelles populations au bruit des avions. Sur ce point néanmoins, Ville et Aéroport trouve la législation actuelle est trop restrictive s'agissant des équipements publics situés en zone C du PEB.

Les communes incluses en zone C du PEB ne doivent pas se voir appliquer une sorte de « double peine » : une première, du fait qu'elles sont exposées aux nuisances aériennes nuit et jour ; une deuxième, du fait qu'elles risquent de ne pas pouvoir disposer des équipements nécessaires pour accéder aux emplois qui sont près de chez eux. Les villes concernées autour de Roissy CDG doivent avoir un avenir.

Avec une interprétation trop rigide du code de l'urbanisme on verra bientôt se généraliser le phénomène de la dégradation urbaine (friches) sur ces territoires ainsi qu'une paupérisation sociale (dévalorisation de l'immobilier)

Proposition n°15 : Fusionner les dispositifs du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et du Plan de Gêne Sonore (PGS)

Ville et Aéroport considère qu'il y a nécessité d'une évolution législative sur la gestion des tissus urbains existants en zone C du PEB. Comment opérer le renouvellement urbain et mieux accompagner les collectivités locales sur le plan financier ? La loi doit poser les principes et ensuite il s'agit d'instaurer une souplesse à l'échelle locale. Pour cela, un contrat doit être négocié selon les territoires.

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.

De ce point de vue, **le rapport de la mission Rouquès (juin 2007) ne va pas assez loin** dans ses propositions. Si l'analyse du rapport est bonne s'agissant de la mise en cohérence des deux dispositifs PEB et PGS, les propositions ne sont pas assez **audacieuses**. La question est bien de fusionner PEB et PGS. **Le rapport Rouquès ne répond pas au problème car il raisonne sur la base du cadre législatif actuel**. Or, il convient précisément de réformer les textes existants. Pour Ville et Aéroport, il y a donc nécessité d'une évolution législative sur la gestion des tissus urbains existants en zone C du PEB.

La fusion PEB/PGS entraîne la création du Plan d'Exposition au Bruit des Aéroports (PEBA). Le 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. Dès qu'un riverain est exposé au bruit des avions, il a automatiquement droit à la réparation.

La CCE et demain la Communauté aéroportuaire doivent être des lieux de débats sur la fusion PEB-PGS. Il y a des voies de compromis à dégager.

L'ACNUSA demande depuis plusieurs années une simplification des procédures qui passe par une réglementation unique. En effet, la cartographie qui établit les restrictions d'urbanisme en prévision d'un bruit futur (PEB) et celle qui ouvre droit au versement d'aide contre un bruit existant (PGS) ont peu de différences. Il semble donc logique d'établir un seul document contractuel assurant un développement urbain maîtrisé.

Proposition n°16 : Favoriser le montage d'OPAH BRUIT au sein du dispositif unique PEBA associant travaux de ravalement (isolation) et d'insonorisation

Proposition n°17 : Financer des opérations de renouvellement urbain en zone C du PEB

IV) Surveiller et maîtriser la qualité de l'air à proximité de l'aéroport

Ville et Aéroport approuve le rapport Dermagne pour :

- Développer la diffusion d'informations indépendantes sur la qualité de l'air
- Développer les études, notamment épidémiologiques, sur les nuisances

Ville et Aéroport va plus loin et propose :

Proposition n°18 : Affiner et renforcer l'analyse des différents polluants enregistrés au sein du réseau des stations AIRPARIF

Sur ce point, il est toujours difficile de déterminer scientifiquement à l'échelle locale la contribution du transport aérien à la pollution atmosphérique.

Il faut donc, au niveau du réseau des stations de mesure AIRPARIF basé sur les communes riveraines de Roissy CDG, affiner et renforcer l'analyse des différents polluants enregistrés.

Un bilan trimestriel pourrait être communiqué.

Proposition n°19 : Mener des campagnes de mesure de la qualité de l'air autour de Roissy CDG chaque année

Il appartient à AIRPARIF de mener ces campagnes et d'en diffuser les résultats chaque année.

Proposition n°20 : Mettre en place des mesures de restrictions du trafic aérien lors de pics de pollution

Lors de pics de pollution, des mesures de restrictions du trafic aérien pourraient être prises à l'instar des mesures relatives au trafic routier.

V) Développer la desserte terrestre de l'aéroport et l'intermodalité

Ville et Aéroport approuve le rapport Dermagne pour :

- Développer les alternatives au transport aérien pour les courtes distances
- Favoriser le transport collectif pour la desserte de la plate-forme
- Aménager la gare ferroviaire RER-TGV-CDG Express

Ville et Aéroport va plus loin et propose :

Proposition n°21 : Réaliser le barreau de raccordement RER B/RER D dit « Barreau de Gonesse » afin de faciliter l'accès de tous les riverains à l'aéroport de Roissy CDG

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, Ville et Aéroport demande notamment la réalisation du barreau de raccordement RERB/RERD. Cela facilitera l'accès de tous les riverains à l'aéroport de Roissy CDG et garantira les conditions d'une mobilité entre bassin de vie et gisement d'emplois.

Les acquisitions foncières doivent se faire d'ici 2 ans et la réalisation dans les meilleurs délais dans le cadre du prochain contrat de projet.

En outre, il est vraisemblable que la réalisation de CDG Express n'apportera aucune retombée pour les territoires qu'il traversera sans s'arrêter. Il retarde en revanche l'amélioration des transports publics.

Proposition n°22 : Améliorer le dispositif Allo bus et un certain nombre de projets définis par les collectivités territoriales.

Proposition n°23 : Désenclaver les territoires riverains des aéroports et mieux les innover en transports publics de proximité

Cette proposition apparaît comme une nécessité importante car ce déficit actuel constitue un handicap pour les populations subissant les nuisances aériennes et ne favorise pas l'émergence d'une identification territoriale positive.

Le problème du transport se pose tant du côté des passagers-riverains qui ne peuvent pas atteindre aisément l'aéroport que du côté des salariés-riverains qui sont obligés d'utiliser leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail.

De fait les employés des aéroports sont soumis à des horaires atypiques (surtout pour ce qui touche Roissy étant donné qu'il n'existe pas de couvre-feu et que l'activité se déroule 24 heures) et les transports en commun ne répondent pas à ces spécificités. Parfois les entreprises affrètent elles-mêmes des véhicules pour venir chercher et pour déposer leurs salariés aux stations des gares RER. Mais aussi parfois les collectivités locales, les transporteurs publics et les entreprises montent-ils des projets de « transport à la demande » les plus à même de se conformer aux spécificités horaires.

Se posent en plus les questions de transport à l'intérieur même des plates-formes qui s'étendent sur des centaines d'hectares et qui sont mal desservies ; les employés en souffrent dans leurs déplacements quotidiens.

Sur ce constat il semble nécessaire en premier lieu d'effectuer un diagnostic des besoins en terme de transport et d'accessibilité des pôles aéroportuaires ainsi que de faire, si cela s'avère nécessaire, un état des lieux des dispositifs existants (comme Allobus ou Papa Charlie) afin de déterminer dans quelle mesure ils répondent aux demandes des riverains et quelles sont les modifications à entreprendre pour mieux les adapter aux réalités du territoire.

VI) Aménager durablement la plate-forme (créer la « communauté aéroportuaire » de Roissy CDG) ; Améliorer la répartition des retombées économiques et fiscales ; Renforcer la fiscalité écologique du transport aérien

Ville et Aéroport approuve le rapport Dermagne pour :

- Créer une « Communauté de territoires »
- Doter la « Communauté de territoires » des ressources financières nécessaires à son action

Ville et Aéroport va plus loin et propose :

Proposition n°24 : Créer la « communauté aéroportuaire » de Roissy CDG en révisant la loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires et en s'inspirant des propositions du rapport initial du sénateur LE GRAND (novembre 2003)

Etablissement public, 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).

Proposition n°25 : Doter cette « communauté aéroportuaire » de ressources financières suffisantes sur la base des propositions du rapport LE GRAND

-Création du Fonds d'investissement et de services de la communauté aéroportuaire (FISCA) : FCNA, TNSA, Amendes administratives, Fonds spécial de solidarité (contribution des entreprises, Taxe additionnelle à la TNSA (son tarif est de 1 euro supplémentaire au tarif défini pour la TNSA)

Le FISCA de Roissy CDG est évalué dans une fourchette 55/70 Millions d'euros.

Proposition n°26 : Faire évoluer le Fonds de compensation des nuisances aériennes (FCNA) au bénéfice du territoire aéroportuaire

Ville et Aéroport préconise une répartition plus équitable des retombées économiques et fiscales au bénéfice du territoire aéroportuaire. 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.

Proposition n°27 : 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 par la création du FISCA (Fonds d'intervention et de service de la communauté aéroportuaire. Cf. Rapport LE GRAND)

Proposition n°28 : Diligenter une étude approfondie de la fiscalité et la redistribution des richesses créées sur la plateforme de Roissy CDG

VII) Promouvoir le développement du territoire de Roissy CDG : emploi et formation

Ville et Aéroport approuve le rapport Dermagne pour :

- Encourager les acteurs économiques et sociaux à s'organiser territorialement
- Créer un pôle de compétitivité consacré aux services aéroportuares
- Promouvoir l'accès aux métiers de l'aérien et des activités agrégées

Ville et Aéroport approuve notamment la création sur la plate-forme d'un organisme commun coordonnateur appelé « Maison de l'Emploi », la création d'un Institut Technologique de l'Aérien, l'apprentissage renforcé de l'anglais dès l'école primaire et le collège sur le Territoire de Roissy.

Ville et Aéroport va plus loin et propose :

Roissy constitue le plus grand pôle d'emplois avec un développement économique en progression mais parallèlement le secteur de Roissy souffre aussi d'une insuffisance criante de structures de formation adaptées. Il est impératif de s'attacher à résoudre cette problématique emploi-formation d'autant que les chambres de commerce sont parties prenantes dans cette démarche d'amélioration.

Proposition n°29 : Informer et sensibiliser les jeunes

Information et sensibilisation des jeunes sur les contraintes que la sécurité impose de respecter pour pouvoir accéder à l'emploi sur la plate-forme aéroportuaire. L'objectif est de faire prendre conscience à une population jeune que des méfaits passés peuvent grandement peser sur leur avenir professionnel et leur chance d'insertion dans une entreprise de la plate-forme.

La communauté aéroportuaire pourrait participer à l'organisation de cette opération de communication à destination de la population jeune, qui se matérialiserait par l'intervention de représentants de l'Etat et des entreprises dans des forums ou dans les classes de lycées ou des Centres de Formation Professionnelle.

Il s'agit dans cette perspective pour les partenaires publics et les acteurs économiques de mener une entreprise pédagogique à destination des jeunes des territoires de la communauté aéroportuaire pour leur expliquer quelles sont les exigences administratives et les modalités d'accès à l'emploi sur la plate-forme. Obligation est ainsi de recevoir un double agrément, celui du préfet et celui du procureur de la République pour pouvoir accéder à la zone réservée des plates-formes. Cette habilitation est obtenue après examen au cas par cas des dossiers afin de connaître si des faits délictueux passés ne grèveraient pas les possibilités du postulant à pouvoir accéder à cet espace où doit régner une sécurité maximum.

Proposition n°30 : Créer une « Maison de l'Emploi et de la Formation aéroportuaire » sur le pôle de Roissy CDG

Elle aurait pour mission :

- recenser et mettre en adéquation les offres et les demandes d'emplois sur le site pour favoriser l'accès aux emplois de la population riveraine. Reprise des activités assurées par les Observatoires des Métiers, de l'Emploi et de la Formation actuellement gérés par ADP,
- réaliser en partenariat avec les entreprises des prévisions sur deux-trois ans concernant les emplois qu'elles comptent créer et la qualification qu'elles exigeraient,
- mener une mission de veille quant au respect des droits des salariés et demandeurs d'emploi (lutte contre la discrimination),
- lutter contre la précarité de l'emploi sur la plate-forme,
- proposer une offre de formation adaptée aux demandes des entreprises situées sur le pôle de Roissy.

L'une des missions essentielles qui, pour le moment, n'est remplie ni par le GIP sur Roissy ni par les Observatoires des métiers, de l'emploi et de la Formation¹ consiste dans un premier temps à recueillir les données tant du côté de l'exploitant de l'aéroport, des compagnies que des entreprises bénéficiant de l'activité aérienne concernant l'ensemble des créations d'emploi (créations brutes et remplacements du fait du fort taux de turn over sur la plate-forme) et la

qualification exigée pour pourvoir les postes proposés. Dans un second temps il s'agit d'instituer un lieu de rencontre entre l'offre et la demande de travail en essayant de favoriser l'intégration des riverains.

Sur le moyen terme, il faudrait en partenariat avec les entreprises définir leurs besoins dans les deux ou trois années qui suivent afin de modifier en conséquence au niveau local l'offre de formation.

C'est ce à quoi une structure « Maison de l'Emploi et de la Formation aéroportuaires » pourrait s'appliquer avec donc à la fois une fonction d'observation et de diagnostic sur l'emploi sur les sites aéroportuaires (recensement des offres et des demandes, études sur les difficultés à l'embauche) et une fonction opérationnelle de mise en place de projets de formation, de rapprochement des demandeurs de l'emploi avec le monde de l'entreprise, etc.

VIII) Observer et évaluer le coût sanitaire, social et environnemental de l'aéroport

Ville et Aéroport observe les insuffisances du rapport Dermagne sur ce chapitre et propose :

Proposition n°31 : Réaliser une étude épidémiologique régionale (SURVOL) et créer un Observatoire de l'impact sanitaire du trafic de Roissy CDG sur les populations riveraines

Cf. Rapport Faburel « Impacts des trafics aériens sur la santé. Etat des lieux et recommandations pour l'action » (octobre 2008, 2^{ème} partie)

Proposition n°32 : Créer un Observatoire des parcours résidentiels et des valeurs immobilières autour de Roissy CDG (coût social)

Sur ce point, Ville et Aéroport a commandé auprès de l'Université de Cergy-Pontoise une étude (thèse) intitulée « Impact du trafic aérien sur les parcours résidentiels et les valeurs immobilières autour de Roissy CDG, Orly et Lyon St Exupéry ». Cette étude pourra conduire in fine à la création d'un Observatoire.

IX) Améliorer la diffusion de l'information, favoriser la concertation, renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA

Ville et Aéroport approuve le rapport Dermagne pour :

- Donner les moyens d'un véritable dialogue
- Développer une politique d'animation et de communication

Ville et Aéroport approuve l'analyse du rapport Dermagne :

Il s'agit d'améliorer le fonctionnement de la CCE de Roissy CDG, le dispositif VITRAIL, la transparence de l'information issue de la DGAC, et de renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA

Ville et Aéroport va plus loin et propose :

Proposition n°33 : Renforcer les pouvoirs de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires

Les recommandations émises par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) ont été insuffisamment prises en compte par les pouvoirs publics. **Le bilan 2000-2005 de l'ACNUSA** confirme que celle-ci remplit les missions confiées par le législateur en tant qu'instance d'arbitrage, rappelant le droit et intervenant en équité mais il lui manque les moyens nécessaires pour s'imposer aux acteurs publics comme une véritable autorité indépendante.

Ce bilan indique que les acteurs locaux et l'Etat central (seul responsable du cadre législatif dans lequel ils évoluent) ont une part prépondérante dans la transformation de ces résultats en effets durables. Or, les effets produits restent limités.

Ville et Aéroport propose que **le ministre en charge de l'aviation civile ait l'obligation de répondre dans un délai d'un an maximum aux recommandations formulées par l'ACNUSA. A défaut de réponse, l'ACNUSA peut mettre en demeure les autorités publiques de se conformer aux recommandations émises en application de l'article L.227-3 du code de l'aviation civile.**

Ville et Aéroport propose que **l'ACNUSA présente annuellement un rapport sur les vols de nuit de Roissy CDG au Parlement, au Gouvernement et devant la CCE.**

Ville et Aéroport propose que **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. L'ACNUSA a un pouvoir de contrôle sur la conception et la réalisation de chaque étude épidémiologique quelque soit le commanditaire, ainsi que sur l'analyse des résultats.**

Proposition n°34 : Garantir la transparence de l'information auprès des riverains

Les actuelles instances de concertation fonctionnent mal et les acteurs sont frustrés de ne pas pouvoir se parler. Il faut donc veiller au bon fonctionnement de la CCE et de la CCAR de Roissy CDG.

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 observées concernant un vol. Or, des dysfonctionnements demeurent sur l'utilisation de VITRAIL (ex : la mention « Information indisponible depuis la borne » peut apparaître sur plusieurs créneaux horaires et sur une temps relativement long).

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.**

X) Rouvrir la réflexion relative à la création d'un « troisième aéroport »

dans le grand Bassin Parisien

Ville et Aéroport observe l'absence de réflexion du rapport Dermagne sur cette question et propose :

Proposition n°35 : Réexaminer par l'Etat l'opportunité de créer 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.

En 2008, environ 550 000 mouvements ont été enregistrés à Roissy CDG alors qu'en 1996 le Document d'Enquête Publique relatif à l'extension de la plate-forme aéroportuaire estimait, ou plutôt sous-estimait, le trafic aérien autour de 490 000-495 000 mouvements à l'horizon 2015.

La décision prise en mai 2002 par Gilles de ROBIEN, nouveau Ministre des Transports, de renvoyer la question de l'opportunité d'un troisième aéroport au Parlement (**Cf. Mission d'information parlementaire sur « l'avenir du transport aérien et la politique aéroportuaire », Juillet 2003**), annulant de fait le choix de Lionel JOSPIN de créer le « Troisième aéroport » parisien à Chaulnes, aura fait perdre à nouveau six ans aux populations riveraines.

Le résultat de ces hésitations est une progression constante et non maîtrisée du trafic aérien de Roissy CDG. Après les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, le SRAS et la guerre un Irak, la reprise du trafic de Roissy CDG est effective depuis 2004. Les experts parlent d'une croissance annuelle moyenne de 5%, ce qui veut dire 750 000 mouvements annuels en 2025 à Roissy CDG selon l'ACNUSA.

Malgré ces perspectives inacceptables, l'état constaté de saturation environnementale de Roissy CDG, rien n'est fait ou si peu. Les propositions du rapport GONNOT de 2003 sont d'ailleurs restées sans suite à l'image de sa première proposition qui visait la nomination d'un délégué interministériel chargé d'animer un contrat passé entre les Franciliens, les associations, les collectivités territoriales et l'Etat.

Pourtant, une très large majorité d'acteurs (Elus, associations de riverains, acteurs économiques tel que le MEDEF IDF, ...) sont pour le 3^{ème} aéroport. **Même la Cour des comptes plaide pour sa création. C'est l'une des conclusions d'un rapport thématique publié en juillet 2008 et intitulé « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien ».**

Les magistrats demandent à l'Etat d'engager « dès à présent » une alternative à la saturation de Roissy CDG annoncée à l'horizon 2025.

Le gouvernement Raffarin a abandonné ce projet et annoncé un « troisième réseau aéroportuaire » fondé sur le développement d'aéroports secondaires du grand Bassin Parisien tels que Beauvais, Vatry et Châteauroux. Ville et Aéroport avait déjà observé l'état virtuel de ce troisième réseau, qui pour la Cour des comptes est dénué de cohérence.

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 : une Charte de développement durable pour Roissy CDG avec un volet environnemental fort

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 élus locaux et des associations.

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 une application d'un couvre-feu doit être envisagée. Une redistribution géographique du trafic fret de Roissy CDG doit notamment être envisagée sur Vatry.

Une Charte de développement durable est aujourd'hui nécessaire pour Roissy CDG car le problème de sa croissance demeure entier et, sur le fond, non résolu. C'est pourquoi la Charte qui doit être élaborée doit contenir des mesures fortes et concrètes notamment sur le volet environnemental. C'est à cette tâche que s'attellent les élus de Ville et Aéroport.