



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

35 propositions pour un projet de Charte

Document final issu de la concertation territoriale

Introduction

Quelle politique de développement aéroportuaire pour Paris-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 économique 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 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.

Ci-dessous les 35 propositions issues de la concertation territoriale. Le plan retenu est le même que celui du rapport Dermagne.

I) Rétablir la confiance

Ville et Aéroport approuve l'objectif mais pas la proposition n°1 du rapport Dermagne pour :

- Donner les moyens d'un véritable dialogue

Le rapport Dermagne, afin d'améliorer les relations entre les riverains, l'Etat, les élus et les acteurs économiques et sociaux, propose de créer un Conseil consultatif du développement durable (CCDD) du Territoire de Roissy en remplacement de l'actuelle Commission Consultative de l'Environnement (CCE).

Pour Ville et Aéroport, les moyens d'un véritable dialogue sont le bon fonctionnement des instances consultatives prévues par la loi (l'actuelle CCE). Alors que pour les grands aéroports régionaux les CCE se réunissent régulièrement, le Préfet de région Ile de France ne convoque que très rarement les CCE de Roissy CDG et d'Orly. Cette situation ne permet pas d'instaurer un véritable dialogue entre acteurs et engendre chez eux la frustration.

Ville et Aéroport propose de :

Proposition n°1 : Déléguer la présidence de la CCE Roissy Charles-de-Gaulle à un préfet de département coordonnateur

Afin de garantir le bon fonctionnement de la CCE Roissy CDG, le Préfet de région Ile-de-France délègue sa présidence à un préfet de département coordonnateur.

Cela permettrait de fixer chaque trimestre une réunion de la CCE Roissy CDG à l'instar de l'actuelle Commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) présidée par le Sous-Préfet de Sarcelles.

II) Maîtriser les nuisances sonores

Ville et Aéroport approuve le rapport Démag ne pour :

- **Maîtriser et réduire le bruit à la source, en priorité la nuit (proposition n°2)**
- **Améliorer l'information en matière de bruit (proposition n°4)**
- **Renforcer la cohérence des cartographies des nuisances sonores (proposition n°5)**
- **Renforcer l'efficacité des sanctions (proposition n°6)**

Ville et Aéroport va plus loin et propose de :

A) la nuit (22h-6h)

Proposition n°2 : Renforcer les contraintes imposées au trafic nocturne notamment pour les activités de fret express (FedEx) : couvre-feu immédiat entre 0h et 5h et décroissance progressive et négociée du trafic entre 22h et 0h et entre 5h et 6h.

Le couvre-feu entre 0h et 5h nécessite de repenser l'organisation actuelle des activités de fret (fret express, fret tout cargo) de l'aéroport. L'objectif doit être rapidement atteint.

L'ACNUSA vient de commander une étude sur l'évolution des vols de nuit effectués de 1999 à 2007 sur sept aéroports (Roissy, Orly, Le Bourget, Lyon, Marseille, Nice et Toulouse) entre 22h et 6h du matin.

L'étude indique que les vols de nuit à Roissy CDG sont en hausse de 13,5% avec une croissance forte des mouvements entre 22h et 23h. L'étude ne porte que sur les vols réguliers de passagers. Or, les vols de nuit liés au fret ont explosé depuis 1999 : +42% entre 2005 et 2007 sur Roissy CDG !

Cette étude « vols de nuit » longtemps demandée par les élus et les associations de riverains doit permettre d'engager le débat au sein des instances de concertation afin d'envisager des mesures concrètes de réduction du trafic de nuit sur cet aéroport.

Ainsi, Ville et Aéroport propose une décroissance progressive du trafic entre 22h et 0h et entre 5h et 6h. Celle-ci doit conduire, selon un agenda négociable, au respect de la définition européenne de la nuit et celle de l'OMS, soit huit heures consécutives.

Elle pourrait passer dans un premier temps par la fixation du seuil de l'indice événementiel de nuit à 80 dB(A). Cela aurait un impact réel sur des dizaines de vols.

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.

B) le jour et la soirée (6h-22h)

Ville et Aéroport n'approuve pas la proposition n°3 du rapport Dermagne pour :

- Diversifier les modalités de mesure du bruit

Le rapport Dermagne met en avant l'Indice Global Moyen Pondéré (IGMP). Ce plafonnement de la gêne sonore n'empêche pas l'augmentation du nombre de mouvements. Or, c'est bien la répétition des émergences sonores qui crée la gêne. Les mouvements s'additionnent à cause du fonctionnement en « Hub ».

Il s'agit donc pour être efficace de plafonner le trafic sur la base du nombre de mouvements annuels (Cf. proposition n°34)

Par ailleurs, les gains techniques de réduction du bruit à la source qui sont avancés par le rapport Dermagne sont annulés par la croissance du trafic. Ce plafonnement du nombre de mouvements aurait un effet vertueux sur les compagnies aériennes qui seraient incitées à maximiser l'emport moyen qui reste faible à Roissy CDG.

Ville et Aéroport propose de :

Proposition n°3 : 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 de jour comme de nuit.

Ces procédures de « descente en pente lisse » permettent une altitude de survol proportionnelle à l'éloignement des populations de l'aéroport. C'est une demande forte des communes survolées.

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 précis de mise en œuvre.

Proposition n°4 : 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 BUSSEREAU-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°5 : Développer la formation des pilotes et des contrôleurs aériens à l'environnement

Un rapport annuel sur ce sujet sera remis à l'ACNUSA et présenté devant la CCE. Il demeure un défaut de culture environnementale chez certains pilotes.

C) Garantir la transparence de l'information sur le bruit auprès des riverains

Ville et Aéroport approuve la proposition n°4 du rapport Dermagne et va plus loin en proposant de :

Proposition n°6 : Améliorer le dispositif VITRAIL

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. Outre la borne Vitrail installée dans certaines communes, il s'agit de mettre sur Internet les informations accessibles au public.

Des dysfonctionnements demeurent sur l'utilisation de VITRAIL. Par exemple la mention « Information indisponible depuis la borne » peut apparaître sur plusieurs créneaux horaires et sur un temps relativement long.

Proposition n°7 : 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.

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.

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.

D) Renforcer la cohérence des cartographies des nuisances sonores

Ville et Aéroport approuve la proposition n°5 du rapport Dermagne et va plus loin en proposant de :

Proposition n°8: 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.

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.

Ville et Aéroport indique la nécessité de favoriser le montage d'OPAH Bruit au sein du dispositif unique PEBA associant travaux de ravalement (isolation) et d'insonorisation.

Proposition n°9 : Réviser le code de l'urbanisme et l'article L.147-5 afin d'assouplir selon une approche équilibrée 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 mais de gérer le renouvellement urbain dans les tissus urbains des villes et villages existants.

Pour Ville et Aéroport il convient d'instaurer un assouplissement raisonnable en zone C du PEB dans les secteurs de renouvellement urbain visés au 5° de l'article L.147-5. L'enjeu est majeur car sa rigidité actuelle entraînera à terme un phénomène de dégradation urbaine et de paupérisation sociale.

La définition des limites d'une opération de réhabilitation et de renouvellement urbain doit être négociée avec le représentant local de l'Etat au regard des enjeux de développement durable et de mixité sociale. Les élus veulent sortir de cette règle étouffante du 1 pour 1 (1m² détruit pour 1m² construit).

Proposition n°10 : 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) ACHEVER LES TRAVAUX D'INSONORISATION

Ville et Aéroport approuve le rapport Démagné pour :

- **Décider la réalisation complète des travaux d'insonorisation dans un délai de 5 ans (proposition n°7)**
- **Simplifier les procédures (proposition n°8)**

Ville et Aéroport va plus loin et propose :

Proposition n°11 : Définir un tarif pour la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) plus simple et générant un produit annuel à la hauteur des besoins

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. Le principe de taxer plus fortement les avions les plus bruyants, et ceux qui utilisent des créneaux de nuit et en soirée doit être conservé. En effet, cette mesure incitative de faire varier la taxe en fonction de la nuisance générée est une bonne chose. Les compagnies aériennes sont incitées à renouveler leur flotte pour payer moins de TNSA et utiliser des créneaux en journée, plutôt qu'en soirée ou pendant la nuit. Il faut donc simplifier le mode de calcul de la TNSA et garder ces mesures incitatives.

Ce nouveau calcul doit garantir les ressources suffisantes pour insonoriser en 5 ans les 50 000 logements concernés dans le PGS de Roissy CDG.

Pour rappel, l'ACNUSA a 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.

Proposition n°12 : Augmenter le taux d'aide à l'insonorisation de 80% à 95% pour les opérations individuelles et groupées, sans la contrainte pour le riverain de devoir avancer les fonds

Ville et Aéroport 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. Lorsque le logement fait l'objet d'une opération individuelle ou lorsqu'il est inclus dans une opération groupée, Ville et Aéroport demande que le diagnostic et les travaux soient financés à 95%.

Actuellement, un décret doit paraître visant à réviser le taux d'aide à l'insonorisation de 80% à 95% mais uniquement pour les opérations groupées. Ville et Aéroport juge qu'il ne va pas assez loin et demande que les opérations individuelles soient aussi concernées par cette révision du taux à 95%.

Proposition n°13 : 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°14 : Réduire les délais d'instruction des dossiers

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°15 : 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.

Le dispositif a fait apparaître certaines lourdeurs quant aux dossiers des copropriétés.

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.

Proposition n°16 : Mettre en place un PGS commun Paris CDG-Le Bourget

Le PGS de Roissy CDG doit être révisé en 2009, cette révision entraînera l'augmentation du nombre d'ayant droits, notamment si l'on admet la nécessité d'établir un PGS commun Roissy CDG/ Le Bourget.

Dans ce cadre, une révision du code de l'environnement est à envisager. Ville et Aéroport demande que dans le cas où deux aérodromes voient leur zone de bruit correspondre, le PGS est commun.

IV) Protéger la santé des riverains

Ville et Aéroport approuve le rapport Démagène pour :

- Développer la diffusion d'information indépendantes sur la qualité de l'air (proposition n°10)
- Développer les études, notamment épidémiologiques, sur les nuisances (proposition n°11)

Ville et Aéroport va plus loin et propose de :

Proposition n°17 : 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°18 : 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°19 : 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.

Proposition n°20 : Réaliser une étude épidémiologique régionale (SURVOL) et créer un Observatoire de l'impact sanitaire du trafic de Roissy CDG sur les populations riveraines

V) FAVORISER LE TRANSPORT COLLECTIF ET LES ALTERNATIVES MODALES

Ville et Aéroport approuve le rapport Démagné pour :

- Développer les alternatives au transport aérien, pour les courtes distances (proposition n°12)
- Favoriser le transport collectif pour la desserte de la plate-forme (proposition n°13)

Ville et Aéroport va plus loin et propose :

Proposition n°21: Développer l'aéroport de Paris-Vatry, aéroport dédié au trafic de fret, en le reliant de façon performante par les accès terrestres à Roissy CDG

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.

Pour que Vatry «décolle» et joue un véritable rôle au sein du système aéroportuaire parisien, la performance des accès terrestres doit être une priorité. Il s'agit d'envisager le système Roissy-Orly-Vatry en raccordant Vatry aux aéroports parisiens par le rail et la route (TGV EST – A 4 – A 26).

La réalisation d'un barreau de raccordement de l'aéroport de Vatry au TGV Est, dans le cadre d'une politique intermodale ambitieuse, mettrait Vatry à 55 minutes de Paris, environ 45 minutes de Roissy-Charles-de-Gaulle.

La perspective de saturation du trafic sur Roissy-Charles-de-Gaulle va permettre à Vatry de constituer une alternative économiquement acceptable pour les compagnies aériennes. Il convient en outre d'accompagner ce mouvement par des mesures fiscales adaptées.

Proposition n°22: 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 à condition qu'il soit gagnant pour l'économie et gagnant pour l'environnement. Il est impératif de rechercher un « dividende » environnemental sur ce dossier. La réalisation d'une gare LGV fret à Roissy TGV (projet Roissy CAREX) permettrait ainsi de substituer à terme le rail à une partie du trafic de nuit transeuropéen.

Proposition n°23 : Réaliser effectivement le barreau ferroviaire de raccordement RER B/RER D d'ici 2017

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 salariés-riverains à l'aéroport de Roissy CDG et garantira les conditions d'une mobilité entre bassin de vie et gisement d'emplois.

La liaison Creil-Roissy envisagée n'est pas acceptable car elle va encore strier le réseau alors qu'on peut créer un double débranchement du RER D. De ce point de vue, la mise à l'étude d'une liaison unique est souhaitable.

Proposition n°24 : Désenclaver les territoires riverains des aéroports, mieux les innover en transports publics et améliorer le dispositif Allo bus

Le déficit actuel de desserte par les transports en commun de Roissy 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 elles-mêmes des véhicules pour venir chercher et pour déposer leurs salariés aux stations des gares RER.

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 aéroportuares 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.

Il y a lieu d'apporter des solutions sur :

- la desserte de Roissy à partir du territoire aéroportuaire
- la desserte à l'intérieur de l'aéroport

Dans l'attente de la réalisation nécessaire du barreau ferroviaire une discussion immédiate doit être engagée sur l'amélioration de la desserte du pôle de Roissy à partir des communes riveraines de Seine et Marne, du Val d'Oise et de Seine Saint Denis.

D'autre part, une réflexion doit être menée sur la desserte intérieure de la plate-forme. En ce sens, il conviendrait de mettre en cohérence le réseau Allo bus (en prévoyant plus d'arrêt sur le site) et le réseau des lignes de bus. La cohérence doit s'opérer sur la desserte et la tarification.

Enfin, s'agissant des taxis, Ville et Aéroport demande la fin du monopole des taxis parisiens et la nécessité de l'exercice des taxis des départements riverains de l'aéroport (77,95,93,78,60) qui seraient une solution pour les riverains-voyageurs.

VI) PROMOUVOIR LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE ROISSY

Ville et Aéroport approuve le rapport Démagné pour :

- **Encourager les acteurs économiques et sociaux à s'organiser territorialement (proposition n°15)**
- **Créer un pôle de compétitivité des services aéroportuaires (proposition n°16)**
- **Promouvoir l'accès aux métiers de l'aérien et des activités agrégées (proposition n°17) : création d'un Institut technologique de l'aérien**
- **Mettre en place une bourse de l'emploi (proposition n°18)**

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 de :

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

Elle aurait pour mission de :

- 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 en particulier pour les jeunes.

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.

Proposition n°26 : Créer un Observatoire indépendant des parcours résidentiels et des valeurs immobilières autour de Roissy CDG

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 de l'immobilier.

1

VI) ASSURER LA COHERENCE DU TERRITOIRE DE ROISSY

Ville et Aéroport approuve le rapport Démographique pour :

- **Elaborer une directive territoriale d'aménagement (DTA) (proposition n°19)**
- **Faire évoluer l'EPA Plaine de France (proposition n°20)**

Ville et Aéroport va plus loin et propose de :

Proposition n°27 : Elargir le périmètre actuel de l'EPA Plaine de France à la Seine-et-Marne

Ville et Aéroport considère que dans le cadre de l'évolution de l'EPA Plaine de France, il convient notamment de s'interroger sur l'élargissement de son périmètre actuel à la Seine-et-Marne qui n'est pas concernée.

VII) AFFIRMER L'IDENTITE DE ROISSY

Ville et Aéroport approuve le rapport Démagné pour :

- Développer une politique d'animation et de communication (proposition n°21)
- Favoriser l'implantation de grands équipements (proposition n°22)
- Valoriser l'environnement naturel du Territoire (proposition n°23)

Ville et Aéroport approuve cet objectif et demande que l'aéroport de Paris-Le Bourget soit associé à la notation de « Territoire de Roissy ».

VIII) AMELIORER LE LOGEMENT ET LE TRANSPORT DES SALARIES

Ville et Aéroport approuve le rapport Démagné pour :

- Faciliter le logement des salariés (proposition n°24)
- Faciliter les transports entre la plate-forme et les bassins de vie environnants (proposition n°25)

IX) FAIRE DE PARIS-CHARLES-DE-GAULLE UN AEROPORT EXEMPLAIRE

Ville et Aéroport approuve le rapport Démagné pour :

- Garantir la qualité de vie au travail sur la plate-forme (proposition n°26)
- Prendre plus en compte les impacts environnementaux des activités de la plate-forme (proposition n°27)
- Faciliter l'accès à l'aéroport (proposition n°28)
- Assurer une gestion foncière durable de l'aéroport (proposition n°29)
- Permettre à ADP de se doter d'un outil de coordination des acteurs (proposition n°30)

Ville et Aéroport va plus loin et souligne la nécessité d'inverser cette logique de développement extra-territoriale de l'aéroport.

X) CREER UNE « COMMUNAUTE DE TERRITOIRES » ET RENFORCER LA PRESENCE DE L'ETAT

Ville et Aéroport approuve le rapport Démagné pour :

- Créer une « Communauté de territoires » (proposition n°31)
- Doter la « Communauté de territoires » des ressources financières nécessaires à son action (proposition n°32)
- Consolider le rôle de l'Etat dans la gouvernance (proposition n°33)

Ville et Aéroport demande que l'aéroport de Paris- Le Bourget soit inclus au chapitre de la gouvernance du territoire aéroportuaire de Roissy CDG

Ville et Aéroport va plus loin et propose :

Proposition n°28 : 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 réaliser 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°29 : 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

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

Proposition n°30 : 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°31 : 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°32 : Désigner un délégué interministériel comme animateur du contrat de développement durable de Roissy CDG

Ville et Aéroport renvoie à la proposition faite par le rapport d'information parlementaire « Quelle politique aéroportuaire à l'horizon 2020 ? » (juillet 2003).

Les parlementaires proposaient que les différents intervenants, autorités aéroportuaires, compagnies aériennes, collectivités territoriales et associations, aient enfin un interlocuteur unique en face d'eux.

« Ce délégué interministériel, sur le modèle du délégué interministériel à la sécurité routière, serait rattaché au gouvernement (et donc nommé par décret en conseil des ministres) et dépendrait conjointement du ministère des Transports et de celui de l'Environnement. Il devrait être totalement indépendant des acteurs du transport aérien, quels qu'ils soient, afin de ne subir aucune influence.

Du fait de sa qualité de délégué interministériel, il pourrait peser sur l'administration, Aéroports de Paris et les services déconcentrés de l'Etat, dans le cadre de ses responsabilités dans la mise en œuvre du contrat (...) » (p.166)

XI) ENGAGER LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DES DECISIONS

Ville et Aéroport approuve le rapport Dermagne pour :

- Définir un calendrier de mise en œuvre (proposition n°34)

Ville et Aéroport n'approuve pas le rapport Dermagne pour :

- Garantir le suivi des décisions (proposition n°35)

Ville et Aéroport n'approuve pas les modalités de suivi des décisions.

Proposition n°33 : mobiliser l'ensemble des acteurs de la gouvernance de Paris-CDG et Paris-Le Bourget sur ce point :

- l'ACNUSA
- le délégué interministériel
- les instances consultatives (CCE, CCAR)
- la communauté aéroportuaire de Paris-CDG, Paris-Le Bourget

Ville et Aéroport regrette l'absence de réflexion du rapport Dermagne sur l'opportunité de créer un « troisième aéroport » ou complément d'infrastructure à Roissy Charles-de-Gaulle dans le grand Bassin Parisien d'une part et sur la nécessité d'instaurer un plafonnement global de l'aéroport exprimé sur la base du nombre de mouvements annuels

Ville et Aéroport propose :

Proposition n°34: Plafonner les trafics passager et fret exprimé sur la base du nombre de mouvements annuels comme pour Orly

Proposition n°35: Réexaminer par l'Etat l'opportunité de créer un complément d'infrastructure à Roissy CDG et développer un réseau aéroportuaire parisien et du grand Bassin Parisien équilibré : Roissy, Le Bourget, Orly, Vatry, Beauvais, Châteauroux

Une très large majorité d'acteurs (Elus, associations de riverains, acteurs économiques tel que le MEDEF IDF, ...) sont pour le 3^{ème} aéroport. C'est ce qui ressort de la concertation territoriale menée par Ville et 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 rapport met en lumière avec raison la pauvreté des réflexions relatives au devenir de la plate-forme. Dans l'analyse, il est écrit que « la capacité des pistes et de la navigation aérienne (...), les nuisances sonores et, dans une mesure nettement moindre, les capacités des aérogares constituent les trois paramètres clés de la réflexion sur la possibilité de densification du trafic à CDG et l'opportunité de l'aménagement d'une nouvelle plate-forme, dont le besoin pourra se faire sentir autour de 2025 » (Cf. synthèse du rapport public, p.19).

Le débat public organisé en 2001 sur cette question a montré qu'il fallait entre 12 et 15 ans pour réaliser ce complément d'infrastructure à Roissy CDG. Il aurait dû voir le jour à Chaulnes en Picardie en 2015 suite à la décision de Lionel Jospin.

La décision prise en mai 2002 par Gilles de Robien, 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 huit ans aux populations riveraines.

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 : « les années passées ont permis de constater que le développement d'un troisième réseau aéroportuaire ne paraissait pas pouvoir offrir une alternative viable à un éventuel aéroport ».

La desserte terrestre du futur aéroport parisien doit garantir une liaison à grande vitesse avec Paris et Roissy. 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.

Le projet CAREX doit permettre de réaliser une gare LGV fret à Roissy TGV.

Ce projet est recevable s'il s'agit d'un rapport gagnant-gagnant pour l'économie et l'environnement. Il est impératif de rechercher à travers CAREX un « dividende » environnemental. La réalisation de CAREX doit permettre de substituer à terme le rail à une partie du trafic de nuit transeuropéen.

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.

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 en 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.

A l'occasion de la présentation du Grand Paris, l'objectif affiché des 100 millions de passagers et 5 millions de tonnes de fret pour Roissy CDG est incompatible avec un développement durable de l'aéroport qui prend en compte la maîtrise des nuisances aériennes et le cadre de vie des populations riveraines.

Actuellement, Roissy CDG enregistre 60 millions de passagers (soit 550 000 mouvements) et 2 millions de tonnes de fret. Au moment de l'extension de l'aéroport en 1997 et la mise en place du deuxième doublet de pistes les experts annonçaient dans le document d'utilité publique 495 000 mouvements à l'horizon 2015. Ils se sont trompés avec compétence.

Aujourd'hui le trafic annuel est de 550 000 mouvements, soit plus de 1400 mouvements par jour en moyenne et 168 chaque nuit.

Dès lors, afficher un objectif de 100 millions de passagers équivaut à autoriser 700 000 mouvements annuels sur la base d'un emport moyen à 150 selon la DGAC.

Roissy est l'aéroport européen le plus nuisant la nuit. Ses voisins européens tels que Londres-Heathrow (16 atterrissages entre 22h et 6h), Francfort (couvre-feu négocié (17 vols à terme entre 22h et 6h) entre l'aéroport et les riverains contre l'ouverture d'une 4^{ème} piste et le transfert des activités fret à Hahn, ancienne plate-forme militaire située à 150 kilomètres de Francfort) ou plus récemment Bruxelles-National (instauration d'un couvre-feu total) ont su trouver des mesures de restrictions efficaces du nombre de mouvements. Pourquoi pas Roissy ?

L'arrêté du 6 novembre 2003 qui prévoyait de plafonner le nombre de créneaux attribués entre 0h et 5h a entraîné un report du trafic sur les plages horaires 22h-0h et 5h-6h, réalité inacceptable dont se plaignent les riverains avec raison. Le trafic de nuit est en augmentation depuis 2004 sur cette plate-forme et en 2007 le trafic nocturne a connu une croissance de +2,72% supérieure à la croissance globale du trafic.

En ce sens, l'objectif de 5 millions de tonnes de fret ne permet pas d'envisager une réduction négociée du nombre de mouvements entre 22h et 6h à Roissy CDG. C'est pourtant le point sensible qui à animer les débats et sur lequel les acteurs attendent une avancée qui doit clairement être inscrite dans la future charte.

Conclusion

une charte de développement durable pour Roissy Charles-de-Gaulle 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.