

REUNION-DEBAT AVEC LES MEMBRES DE LA CCE ROISSY-CDG

Mardi 16 octobre 2012 - 19h00 à 21h00
3 rue Aristide Briand – Salle n°1 – 1^{er} sous-sol

Assemblée Nationale – Paris

L'AVENIR DE LA POLITIQUE AEROPORTUAIRE DANS LE GRAND BASSIN PARISIEN



➤ *Le bilan de la politique aéroportuaire menée depuis 2002*

Depuis 10 ans, le choix d'une politique de gestion à saturation des aéroports existants a été fait. La dernière décision en matière de politique aéroportuaire a été prise par le gouvernement Jospin en novembre 2001. Il s'agissait de créer un nouvel aéroport parisien à Chaulnes en Picardie. Dès l'alternance politique en 2002, elle fut annulée et un rapport d'information parlementaire a confirmé en 2003 la non opportunité d'un troisième aéroport parisien. En substitution le gouvernement Raffarin promettait la constitution d'un troisième réseau aéroportuaire fondé sur le développement des plates-formes secondaires du grand Bassin Parisien (Beauvais, Vatry, Châteauroux ou Evreux). Mais ce troisième réseau est resté largement virtuel et depuis aucune décision n'a été prise hormis celle d'implanter un nouvel aéroport pour le Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes. Il est vrai que l'acceptabilité sociale d'un nouvel aéroport est aujourd'hui difficile. Pourtant, le statu-quo actuel n'est plus possible. En effet, celui-ci a conduit à aggraver le déséquilibre de notre système aéroportuaire national et parisien.

C'est ainsi que dans son rapport thématique publié en 2008 intitulé « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien », la Cour des Comptes a critiqué à juste titre l'absence d'une politique d'anticipation de la demande de transport aérien notamment en Ile-de-France qui concentre 60% du trafic national. Suite à la déréglementation du transport aérien dans les années 90, le modèle économique du hub a favorisé cette concentration du trafic à Paris, essentiellement à Roissy sans contrainte de plafonnement ou couvre-feu comme à Orly. En conclusion du rapport il est écrit qu'« en dépit de l'incertitude sur l'horizon de saturation de Roissy CDG, l'Etat ne peut s'abstenir de prendre dès à présent les dispositions préservant sa capacité d'offrir, le moment venu, un complément à Roissy CDG ».

Le transport aérien a été le grand oublié des lois Grenelle I et II et de celle sur le Grand Paris. Les compétences de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) ont été élargies à la pollution atmosphérique mais ses recommandations ne sont pas assez suivies d'effets. Sur le volet environnemental, les mesures mises en œuvre se sont révélées inefficaces pour maîtriser l'augmentation des nuisances aériennes. La charte de développement durable de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle voulue par Nicolas Sarkozy en 2007 n'a pas vu le jour. Cette année le groupe de travail national sur les vols de nuit piloté par l'ACNUSA et réunissant l'ensemble des acteurs (gestionnaires d'aéroports, compagnies aériennes, élus, associations) n'a pas permis d'aboutir à un consensus pour réduire les vols de nuit sur les aéroports acusés concernés. Or, c'est la question la plus sensible et l'attente des populations est grande. Paris-Charles-de-Gaulle reste l'aéroport européen le plus nuisant la nuit. Dans le même temps des mesures de couvre-feu viennent d'être décidées à Francfort et Cologne.

Plus récemment, la commission stratégique sur l'avenir de l'aéroport d'Orly présidée par le Préfet Viau a rendu son pré-rapport qui s'avère très décevant au regard des enjeux de demain. Il aurait été opportun que le champ de réflexion de ladite commission puisse être élargi à l'ensemble du système aéroportuaire du grand Bassin Parisien.

Les études épidémiologiques promises pour évaluer l'impact sanitaire du transport aérien commencent à peine. Sur la question de la gouvernance des territoires aéroportuaires, il convient de réviser la loi de 2004 portant création des communautés aéroportuaires. Le texte de loi n'a pas prévu les ressources suffisantes pour qu'elles puissent fonctionner. Enfin sur le territoire aéroportuaire, les retombées économiques et fiscales sont inégalement réparties. Il convient à la fois de prévoir leur plus juste répartition sur le territoire aéroportuaire et de taxer plus fortement le transport aérien (fiscalité écologique) qui bénéficie encore d'exemption fiscale sur le kérosène.

➤ ***Définition d'une nouvelle politique aéroportuaire et débat autour des différents scénarios de développement – analyse prospective du trafic aérien (réseau aéroportuaire parisien)***

Face à ce constat d'échec, il convient dès à présent de définir une nouvelle politique aéroportuaire française. On ne peut trouver les solutions les plus optimales sans d'abord réfléchir sur les réalités de l'hypertrophie aéroportuaire parisienne.

Plusieurs scénarios de développement existent :

1°) l'immobilisme qui revient à optimiser le déséquilibre constaté : Roissy hypertrophié par le gigantisme et par la saturation des accès terrestres avant celle des capacités.

Cette première hypothèse d'un développement sans contraintes de Roissy CDG renvoie au choix d'Air France et de FedEx et certainement d'ADP au nom de la concurrence et de la mondialisation. C'est le rêve à peine caché d'une extension impossible de l'aéroport bien que le rapport Gonnot et Air France se soient prononcés pour la création d'une 5ème piste à Roissy. Cela pourrait être aussi la tentation d'un déplafonnement d'Orly et la suppression du couvre-feu.

2°) la fermeture d'Orly après avoir construit un nouvel aéroport au sud de Paris.

C'est la proposition de loi qu'avait déposée en son temps le député Gonzales soutenue par l'ensemble des associations de riverains autour d'Orly mais également autour de Roissy CDG par l'ADVOCNAR. En effet, outre la délocalisation d'Orly la proposition de loi Gonzales prévoit le plafonnement de Roissy et son couvre-feu entre 22h et 6h.

3°) le réengagement de la réflexion stratégique sur la création d'un complément d'infrastructure aéroportuaire dans le grand Bassin Parisien afin d'anticiper la croissance du trafic et la saturation environnementale.

Dans ce cadre, l'Etat pourrait faire le choix de la création ex-nihilo d'un aéroport comme le proposait le gouvernement Balladur en 1995 à Beauvilliers ou le gouvernement Jospin en 2001 à Chaulnes. C'est le troisième aéroport qui ne peut plus être un sujet tabou.

Il pourrait également faire le choix de Paris-Vatry car cet aéroport existe déjà et que ce sera moins coûteux et plus rapidement opérationnel. Mais pour que Paris-Vatry « décolle » il faut favoriser le développement de l'intermodalité avec les transports terrestres sinon l'effet Mirabel (Canada) persiste. Il faut juger de cette faisabilité de Paris-Vatry non pas a priori mais après une étude sans a priori. Il faut également regarder les potentialités inexploitées de l'aéroport de Châteauroux-Centre en matière de fret et de vols charters. C'est le réseau aéroportuaire du grand Bassin Parisien qui ne peut rester un objet virtuel. L'intermodalité air-rail sera également fortement encouragée avec la réalisation effective de Roissy-Carex.

Face au doublement annoncé du trafic aérien à l'horizon 2030, la politique aéroportuaire française doit reposer sur une vision globale à l'échelle nationale qui pourrait être un véritable atout d'aménagement du territoire et de développement économique. Une telle réorganisation plus équilibrée du réseau aéroportuaire francilien nécessite que des mesures d'incitation et d'accompagnement soient prises sur le volet environnemental et sanitaire ainsi que sur le volet économique et social. Dans le même temps, la gouvernance doit évoluer à la fois pour associer les différents acteurs et dégager les réponses indispensables.

La position de ceux (DGAC) qui misent sur l'augmentation de l'emport moyen et estiment qu'il n'y a pas de besoins de développement des infrastructures dans les 20 ans qui viennent n'est pas réaliste. En même temps la DGAC prévoit 600 000 mouvements supplémentaires sur les aéroports parisiens à l'horizon 2030. En 2011, 735 422 mouvements ont été enregistrés sur Roissy et Orly. Sur la base d'une croissance annuelle entre 4 et 5% sur 18 ans on atteindrait le seuil de saturation des capacités à Roissy, soit entre 900 000 (limite de 120 mouvements/heure) et 1 million de mouvements annuels. Pour Orly cela reviendrait à faire sauter le plafond actuel des 200 000 mouvements pour atteindre celui de 350 000, soit un total de 1,35 million de mouvements à Paris. En 2030 la saturation des capacités des aéroports parisiens serait atteinte sans aucune anticipation pour définir l'avenir. Quant à la saturation environnementale elle aura été atteinte bien avant à l'horizon 2020.

➤ *Propositions de Jean-Pierre Blazy sur le volet environnemental*



Pour un vrai contrat environnemental à Roissy CDG permettant la réduction des nuisances pour tous

Non seulement il ne serait pas concevable d'ajouter 8000 mouvements supplémentaires sur les tranches horaires 22h-0h et 5h-6h d'ici 2020 comme l'estime le rapport final du groupe de travail de l'ACNUSA sur les vols de nuit, mais il convient de promouvoir :

- l'accélération du renouvellement des flottes comme le propose l'ACNUSA
- une réduction des vols de nuit entre 22h et 6h. Cela nécessite en particulier de réexaminer les horaires des plages de nuit du hub d'Air France qui est le premier acteur nocturne avec 22 000 mouvements. Cette réduction doit être significative d'ici 5 ans. *L'UFCNA et FNE demande une réduction de 50% des vols de nuit à Roissy.*
- la mise en place de nouvelles restrictions opérationnelles du trafic de nuit pour dans un premier temps n'autoriser que les avions de fret entre 0h et 5h puis d'instaurer dans un second temps un véritable couvre-feu entre 0h et 5h.
- la réalisation de Roissy-Carex dans le cadre des grands projets d'avenir européens avec négociation préalable de son dividende environnemental
- le renforcement de la TNSA acquittée par les compagnies aériennes avec affichage de cette contribution environnementale du passager sur le billet d'avion. La Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes ou TNSA (21 millions d'euros encaissés en 2011 pour Roissy soit 0,35 euros par passager) est à comparer avec le montant de la taxe d'aéroport servant à financer les dépenses de sécurité et de sûreté (879 millions d'euros en 2011 au niveau national, 783 millions d'euros en 2010 dont 435,9 pour Paris). Une taxe spéciale de solidarité additionnelle à la TNSA dont le produit sera versé à la Communauté du territoire aéroportuaire de Roissy (à titre indicatif 1 euro par passager rapporterait un produit annuel de 60 millions d'euros) devra être mise en place.

- la poursuite de l'amélioration du dispositif d'aide aux riverains
- l'évaluation de la contribution du transport aérien à la pollution atmosphérique en donnant à l'ACNUSA les moyens pour exercer cette compétence nouvelle. La suppression de la détaxation du kérosène brûlé sur les vols intérieurs (1,3 milliard d'euros par an) serait susceptible d'accélérer le report sur le rail.
- une action plus forte de la France au niveau européen pour réduire les vols de nuit en proposant d'aller plus loin que le futur règlement proposant de considérer le chapitre 4 comme seuil de qualité acoustique au-delà duquel un avion ne peut faire l'objet d'une restriction d'exploitation la nuit.

Enfin il convient de réfléchir à un nouveau dispositif financier de compensation des nuisances sonores aéroportuaires (FCNA) d'une part parce que la taxe professionnelle a disparu, d'autre part parce que son produit demeure insuffisant (9 millions d'euros dont 4,5 versés par ADP).

➤ ***Débat sur les différentes actions à mener auprès des pouvoirs publics et face au lobby aérien***

- Nécessité d'organiser une réflexion stratégique sur l'avenir de l'ensemble du système aéroportuaire parisien (Roissy, Orly, Vatry, Beauvais, Châteauroux, ...)
- Nécessité d'obtenir des avancées sur les sujets sensibles (ex : vols de nuit) et de dépasser le débat sur les mesures techniques proposées par la DGAC qui peut diviser les associations
- Nécessité d'organiser un mouvement d'action unitaire (Roissy-Orly) élus-associations sur la base d'une plate-forme de propositions à finaliser ensemble ; puis audience avec les ministres concernés (Batho/Cuvillier)
