

## Troisième aéroport parisien

### **Ville et Aéroport se félicite de la réouverture du dossier par la cour des comptes**

La Cour des comptes plaide pour un troisième aéroport parisien. Telle est l'une des conclusions d'un rapport thématique publié hier intitulé « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien ». **Ville et Aéroport se félicite de cette prise de position forte des magistrats qui demandent à l'État d'engager « dès à présent » une alternative à la saturation de Roissy Charles de Gaulle 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* ».

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. Il aurait dû voir le jour à Chaulnes en Picardie en 2015 suite à la décision de Lionel Jospin. 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 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* ».

**A l'heure où le Président de la République a souhaité que soit rédigée pour l'Automne une Charte du développement durable de Roissy Charles-de-Gaulle, Ville et Aéroport réaffirme la nécessité d'un volet environnemental fort pour que celle-ci soit acceptée. Cela passe par des mesures de plafonnement des mouvements aériens de Roissy CDG de jour (550 000 mouvements par an) comme de nuit (instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h).**

La question sensible des vols de nuit était ce matin à l'ordre du jour de la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de Roissy Charles-de-Gaulle qui ne s'était pas réunie depuis 2006. Sur ce sujet, **Jean-Pierre Blazy a rappelé la réalité des chiffres : entre 22h et 6h les vols de nuit sont passés en 2007 de 59767 à 61393 mouvements, soit une augmentation de 2,72%. Cette augmentation est due pour l'essentiel au phénomène de report des mouvements en début et fin de nuit, c'est-à-dire avant minuit et à partir de 5h.**

Ce constat est d'ailleurs largement partagé par la Cour des comptes qui dénonce avec raison « *un net report du trafic aux marges des plages horaire de restriction* ». Ainsi, les mouvements entre 23h et minuit et ceux entre 5 et 6 heures du matin se multiplient.

Malgré la cherté du pétrole, il y a urgence à anticiper la saturation environnementale déjà constatée sur Roissy Charles de Gaulle. **Pour Ville et Aéroport, il faut que l'Etat fasse le choix clair d'un troisième aéroport et plafonne le trafic de Roissy, seule condition d'un véritable développement durable de cette plate-forme.**

Le Ministre de l'Ecologie a répondu à la Cour des comptes qu'il allait définir une vision prospective du développement de Roissy à long terme. **Ville et Aéroport l'invite à inscrire dans la future Charte du développement durable de Roissy comme dans le volet aérien du projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement des mesures fortes telles que la création du troisième aéroport parisien.**