

# REUNION-DEBAT

## L'AVENIR DE LA POLITIQUE AEROPORTUAIRE DANS LE GRAND BASSIN PARISIEN AVEC LES MEMBRES DE LA CCE ROISSY-DG

Mardi 16 octobre 2012 – 19h00-21h00 – Assemblée Nationale

### Compte-rendu

#### Participants :

*Mme Gellé Anne - M. Peri Alain - M. Kruissel Patric – M. Renaud Jacques – Mme Lazarski Dominique – Mme Lutz-Callipel Cécile – M. Carsac Claude – M. Moulin Jean-Pierre – M. Cavard - M. Bernard Loup – Mme Garnier Sylvie – Hocqueloux Jacqueline – M. Flament Nicolas – Mme Brun Charlotte – M. Weissber Guillaume – M. Esnol Philippe – M. Houbart Philippe*



**Jean-Pierre BLAZY** introduit la réunion en rappelant le bilan négatif 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.

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 acrusés 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.

**Jean-Pierre Blazy** fait le constat du statu-quo sur la période 2002-2012 alors que le trafic aérien continue de croître en dépit des crises.

Dès lors, pour Jean-Pierre Blazy l'heure n'est pas à la dispersion ou la division des élus et des associations car elle peut être préjudiciable aux intérêts des riverains.

Selon lui, une réflexion, une concertation est à mener dans le cadre de la CCE et hors CCE. Il s'agit de favoriser un dialogue avec les pouvoirs publics afin de sortir du statu-quo. Un socle fort de propositions porté par le collectif élus-associations doit être trouvé.

**Patric Kruissel** rappelle les points de consensus dégagés par la convergence associative et notamment les vols de nuit, la descente continue, le plafonnement des mouvements.

**Dominique Lazarski** s'inquiète pour sa part du développement de l'aéroport Paris-Beauvais-Tillé qui enregistre actuellement 27 000 mouvements par an pour plus de 3 millions de passagers.

**Claude Carsac** indique qu'il est impératif de reprendre le dossier des vols de nuit et qu'il faudrait sans doute légiférer sur le sujet.

Par ailleurs, il est à noter que le pré-rapport Viau sur l'avenir d'Orly évacue le scénario d'une délocalisation de l'aéroport. Au-delà d'une dégradation globale liée aux nuisances des deux aéroports existants (Roissy-Orly), il convient d'anticiper et de proposer ce que sera l'offre aéroportuaire à l'horizon de saturation 2030 dans le grand Bassin Parisien. Celle-ci doit être équilibrée sans quoi elle sera rejetée.

**Jean-Claude Cavard** précise qu'Ile de France Environnement (IDFE) publiera son argumentaire sur le SDRIF dans les jours qui viennent. S'agissant du PEB du Bourget il est regrettable que l'Etat retienne la limite extérieure de la zone C la moins étendue alors que celle votée par la CCE est la plus large.

**Philippe Houbart** souligne cinq points majeurs :

1°) il faut considérer la période sensible entre 22h et 0h30 et celle qui commence à 5h avec son flot d'atterrissages. Il trouve inacceptable l'échec du groupe de travail national sur les vols de nuit piloté par l'ACNUSA et Jean Rebuffel. En effet, si les acteurs sont d'accord sur le constat, aucune proposition n'a pu être actée dans le rapport final et le principe d'une réduction des mouvements de nuit n'a pu faire l'objet d'un consensus. En tout, il rappelle les 3 années de travail sur les vols de nuit qui n'ont produit aucun résultat.

2°) il propose un plafonnement des mouvements de Roissy-CDG à 500 000/ an, soit deux fois le trafic en mouvements de l'aéroport d'Orly.

3°) il revient sur la nécessaire suppression des vols les plus bruyants et insiste sur le problème du bruit suraigu des A320 qui constitue l'essentiel de la flotte de Roissy

4°) il demande que pour la mise en place de la descente continue l'interception de l'ILS se fasse à 1800 mètres minimum.

5°) il rappelle le contentieux relatif aux deux arrêtés NKM. Celui du 15 novembre 2011 a été modifié non pas sur le fond mais sur la forme par un nouvel arrêté pris le 5 septembre 2012 par Patrick Gandil, DGAC. Il conclue en souhaitant que le collectif élus -associations se mette d'accord sur un socle fort de propositions qui ne divergent pas.

**Alain Péri** pointe du doigt le problème de contrôle du lobby aérien et la consanguinité entre les pouvoirs publics, la DGAC, Air France et Aéroports de Paris. C'est un problème français selon lui et il prend l'exemple des avions bruyants. Mars 2012 : suppression du chapitre 3 marge de 5 à 8. Oui mais ça ne concerne qu'1% de la flotte !

**Anne Gellé** propose la convocation d'une CCE extraordinaire sur les vols de nuit.

**Patric Kruissel** rappelle la proposition à retenir : -50% des vols de nuit à Roissy => 1ère étape

Cette mesure correspond à un alignement sur la moyenne européenne enregistrée chez les principaux concurrents de Roissy : Heathrow, Francfort et Amsterdam.

Il dénonce la difficulté de la mise en place de la descente continue et déplore que le relèvement de 300 mètres des trajectoires de survol ait conduit à un transfert de nuisances (doublet nord). Il ajoute que l'ADVOCNAR a rencontré M.Georges le patron des contrôleurs aériens.

Il demande pour la descente continue que la prise d'ILS se fasse à 1500 m sur le doublet sud et à 1800 m sur le doublet nord.

**Jean-Pierre Blazy** doute que la mise en place de la descente continue soit une mesure applicable car chacun sait qu'elle constitue un frein au développement du trafic et du nombre de mouvements pouvant être opérés et contrôlés par heure.

Concernant le rapport Viau sur l'avenir d'Orly qui devrait être remis au ministre F.Cuvillier le 20 octobre prochain, il s'agit de reprendre la réflexion plus globalement sur le devenir aéroportuaire de l'Île de France. Pour cela, Jean-Pierre Blazy entend demander l'organisation d'un débat public.

**Alain Péri** rappelle la dernière provocation d'ADP qui vient d'annoncer 450 millions d'euros d'investissement pour la rénovation d'Orly d'ici 2018, soit un objectif d'augmentation du nombre de passagers de 10 millions. On passerait alors de 27 millions de passagers à près de 40 millions !

## Relevé de décision

Sur cette base de discussion, le collectif élus-associations convient que l'action doit porter sur un objectif clair à court et moyen terme : la réduction de 50% des vols de nuit à Roissy CDG.

Le collectif décide d'agir de façon simultanée et coordonnée à deux niveaux :

D'une part sur la question des vols de nuit :

- Au niveau de la CCE : une demande de CCE extraordinaire par 1/3 de ses membres (comme le prévoit la loi ACNUSA de 1999) auprès du Préfet de Région. Le collège « associations » de la CCE s'occupe de recueillir les signatures du tiers.
- Au niveau de l'ACNUSA : une demande de rendez-vous auprès du Président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (démarche de JP Blazy)
- Au niveau des ministères concernés (Transports et Développement durable) : une demande d'audience du collectif élus-associations auprès de D.Batho et F.Cuvillier
- Au niveau des collectivités locales concernées : une demande de délibération sur les vols de nuit avec reprise de la proposition d'une réduction de 50% sur Roissy CDG

D'autre part sur la nécessité de débattre du devenir du système aéroportuaire parisien et du grand Bassin Parisien (débat public organisé par l'État)

**Jean-Pierre Blazy** conclue la réunion en souhaitant qu'un groupe de travail opérationnel puisse se constituer suite à cette réunion afin d'engager l'action. Ses réunions pourront se tenir à l'Assemblée Nationale, la prochaine pouvant être programmée début décembre.



M. Julien Delannay (*chargé de mission Ville & Aéroport*) - M. Jean-Pierre Blazy (*Président de V&A – Député-Maire de Gonesse*)