



Concertation préalable au projet de terminal 4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle

Réunion publique de lancement

Mardi 12 février 2019
19h00-22h00
Salle Jacques BREL – Gonesse

Discours d'intervention de M. Jean-Pierre BLAZY

*Maire de Gonesse
Président de Ville et Aéroport*

Messieurs les garants, Monsieur le Directeur général adjoint,
Mesdames, Messieurs,

Le projet de terminal 4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle sur lequel porte la concertation préalable qui s'ouvre aujourd'hui à Gonesse n'est pas un petit projet. Chacun a en tête les chiffres de trafic que ce terminal devrait traiter à terme. C'est un aéroport à lui seul, l'équivalent d'Orly à Roissy. D'ailleurs, l'investissement supérieur à 2 milliards d'euros pour ce projet n'impose-t-il pas un débat public ?

On peut regretter que la loi n'autorise pas un débat public mais une simple concertation préalable. Certes, il ne s'agit pas de création de pistes comme en 1997. Pourtant, c'est à ce jour le seul projet d'extension d'aéroport en France et qui se trouve renforcé par l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Le terminal 4 traduit la volonté du gouvernement de concentrer le trafic aérien sur Paris au détriment des régions. Le Premier Ministre a encore indiqué récemment qu'il entendait moderniser la ligne TGV Nantes-Paris et ainsi faciliter les accès aux aéroports parisiens depuis Nantes. Je rappelle que Paris CDG et Paris Orly opèrent déjà plus de 50% du trafic national. J'aimerais à présent entrer dans le vif du sujet à travers des questions thématiques et des demandes à formuler aux garants :

→ **Sur la conception du projet**

Je note qu'aucune modélisation du bâtiment terminal 4 n'est présentée dans le dossier de concertation. Ce choix d'une galerie marchande en point central entourée par deux péninsules avec des parkings avions en cul de sac n'a convaincu ni les compagnies aériennes ni les contrôleurs aériens. J'ajoute que cette configuration va aggraver le phénomène de congestion au sol, augmenter les retards.

Je demande à la DGAC de communiquer l'étude qu'elle a engagé sur la question de la saturation au sol suite à la mise en service du nouveau terminal 4.

→ **Sur le calendrier du projet**

Est-ce un projet phasé ou un terminal 4 opérationnel en 2028 ? C'est encore flou. J'ai d'abord compris la réalisation du terminal 4 se ferait par phases successives (de 2024 à 2037). Or, j'apprends par ailleurs que son ouverture devrait retrouver sa date initiale de 2028, à la demande de la compagnie Air France à qui il sera dédié. Le nouveau PDG d'Air France préférerait disposer d'une nouvelle « infrastructure complète en 2028 ».

Je demande que le calendrier du projet soit clarifié dès aujourd'hui afin de savoir de quoi on parle.

→ **Sur l'emploi et la formation**

L'aéroport malgré son classement au niveau mondial n'est pas l'eldorado promis pour les territoires sur lesquels il est implanté.

ADP annonce 50 000 emplois directs avec la réalisation du terminal 4. Je suis pour ma part sceptique. On observe que le théorème 1000 emplois créés par million de passagers supplémentaire n'est plus vérifié. Je rappelle que seuls 6% des emplois de la plate-forme sont occupés par les habitants de l'Est du Val d'Oise, et malgré un développement exceptionnel de l'activité à Paris-Charles-de-Gaulle et autour de Paris-Charles-de-Gaulle, les villes sur cette partie du territoire demeurent dramatiquement enclavées et conservent un taux de chômage de 20%. Sur la formation,

il y a lieu de préciser les attentes en matière de qualifications propres aux métiers du monde aéroportuaire pour développer une offre de formation au bénéfice des riverains de l'aéroport. Il faut que l'État et la Région Ile-de-France accompagnent les territoires concernés en matière d'offre de formation.

Je soutiens la demande des garants adressée à l'Insee d'expertise sur la création d'emplois

→ Sur les transports et la desserte en transports publics de l'aéroport

Le CDG Express récemment décidé par la ministre des Transports ne va pas profiter aux populations riveraines de l'aéroport. De plus, le gouvernement a décidé la suppression du Barreau de Gonesse, la mise en service de la LGV Roissy-Picardie, le report de la mise en service du métro automatique (ligne 17).

Or, il y a une véritable nécessité d'une desserte de transports publics de qualité sur le territoire aéroportuaire de Roissy et sur la plate-forme Paris-CDG. Les dispositifs existants sont insuffisants. On nous rappelle sans cesse Papa-Charlie mais c'est du réchauffé et les besoins ont évolué.

Je demande que soit regardée la création d'une autorité organisatrice de transports (AOT) de second rang afin d'assurer le maillage fin vers et sur la plate-forme et permettre ainsi aux habitants de se déplacer et d'accéder aux zones d'emploi en diminuant de façon importante l'usage des voitures individuelles

→ Sur la gouvernance du territoire aéroportuaire de Roissy

Il est important de créer une instance territoriale de concertation et de décision regroupant l'ensemble des acteurs. Cette instance fondée sur l'engagement volontaire des acteurs concernés se saisira des différents sujets intéressant les rapports entre l'activité aéroportuaire et aérienne et le territoire, en particulier les questions de déplacements, d'emploi et de formation, d'habitat, de logement et d'aide à l'insonorisation, d'environnement et d'information.

→ sur le volet environnemental et sanitaire du dossier de concertation sur lequel je souhaite insister :

Le dossier de concertation précise que l'Indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP) devrait passer d'une valeur de 66,7 en 2017 à environ 75 en 2037 et rester sous le seuil réglementaire fixé à 100. Cet indicateur sert de référence alors qu'il est vivement critiqué depuis sa mise en place. Celui-ci a été conçu pour ne jamais atteindre la valeur 100 et il ne caractérise en rien la gêne ressentie par les riverains. **Il faudrait plutôt opter pour un indicateur événementiel tel que le NA65, soit le nombre de riverains exposés à plus de 65 décibels.**

Je considère qu'il faut aujourd'hui traiter ensemble la régulation économique et la régulation environnementale. En effet, les progrès technologiques (réduction du bruit à la source, renouvellement des flottes) ne permettront pas d'éviter à l'horizon 2035-2040 le mur de la capacité ! En outre, nous savons que l'augmentation de l'export moyen va atteindre un seuil. **Les prévisions de trafic d'ADP laissent donc songeur** quand est dit que la perspective de long terme du PEB fixée à 680 000 mouvements ne sera pas dépassée une fois le terminal 4 totalement opérationnel...

J'en viens maintenant à l'impact sanitaire et l'étude de Bruitparif

On nous a promis dès 1997 dans les mesures d'accompagnement de l'extension de Paris-CDG, qui au passage sont loin d'avoir tenu leurs promesses, une étude épidémiologique. 22 ans plus tard nous l'attendons encore ! L'ACNUSA indique la publication de l'étude DEBATS fin 2019 mais cela intervient avec beaucoup de retard. Elle confirmera les résultats d'études menées chez nos voisins européens : troubles du sommeil, maladies cardio-vasculaires, risques d'hypertension artérielle, stress, etc.

Dans le même temps, **l'Organisation Mondiale de la Santé a publié en octobre 2018 ses lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement**. Ce document dit que « les niveaux sonores produits par le trafic aérien doivent être réduits à moins de 45 décibels, car un niveau supérieur à cette valeur à des effets néfastes sur la santé ».

Enfin, je salue le travail mené par Bruitparif et la publication il y a quelques jours de l'étude portant sur l'évaluation des impacts sanitaires du bruit des transports au sein de la zone dense de la région Ile-de-France. Mme Mietlicki, sa directrice présente ce soir, aura sûrement l'occasion de nous en parler lors de nos débats.

Que démontre cette étude ? Le bruit doit être considéré comme la seconde cause de morbidité derrière la pollution de l'air. Sur celle-ci, je rappelle que sans prendre en compte le projet de terminal 4, AirParif avait prévu que la part des émissions de l'aérien en Ile-de-France passerait de 7 à 13% pour les dioxyde d'azote en 2020. Sur le bruit, **l'étude montre que le bruit entraîne 10 mois à 3 ans de vie en bonne santé en moins**. Concrètement, Bruitparif évalue l'impact du bruit sur la santé « en nombre d'années de vie en bonne santé perdues ». **Les habitants des zones les plus touchées se situent autour des deux aéroports parisiens et ils peuvent perdre jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé.**

DIAPO 1

NOUVEAU TERMINAL
À ROISSY
RÉUNION PUBLIQUE



Des chiffres déjà au-delà des recommandations

Recommandation de l'ACNUSA :

100 mouvements/jour max au-dessus de 65 dB(A)

A Gonesse (moyenne 2018) :

369 mouvements/jour au-dessus de 65 dB(A)

Recommandation du Conseil supérieur d'hygiène publique de France :

10 mouvements/nuit max au-dessus de 70 dB(A)

A Gonesse (moyenne 2018) :

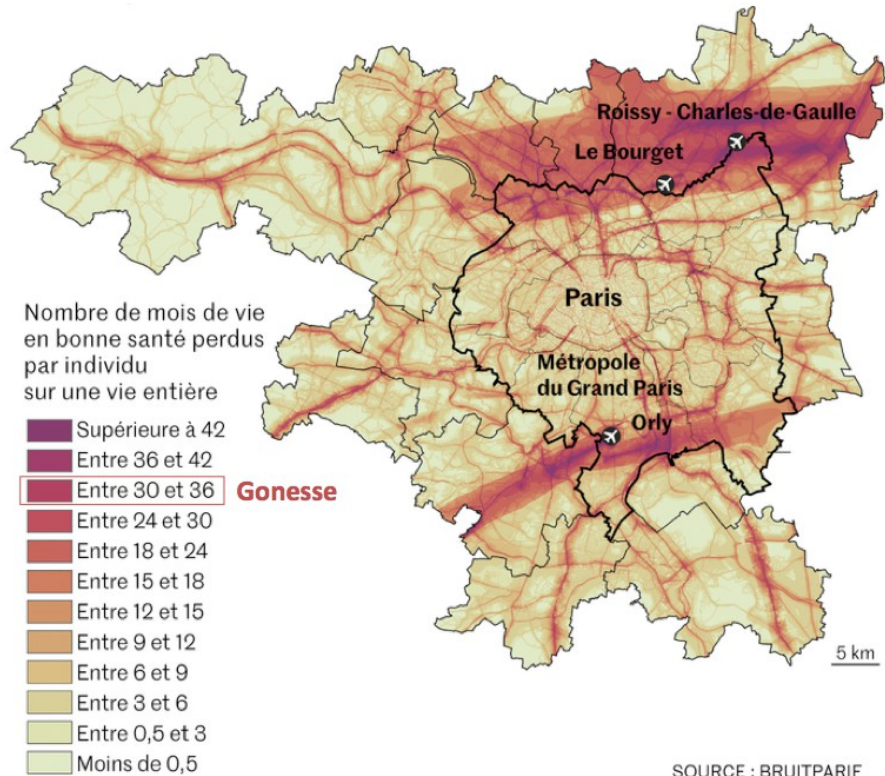
28 mouvements/nuit au-dessus de 70 dB(A)

NOUVEAU TERMINAL
À ROISSY
RÉUNION PUBLIQUE



BRUIT CUMULÉ DES TRANSPORTS

Nombre de
mois de vie en
bonne santé
perdus par
individus sur
une vie
entière



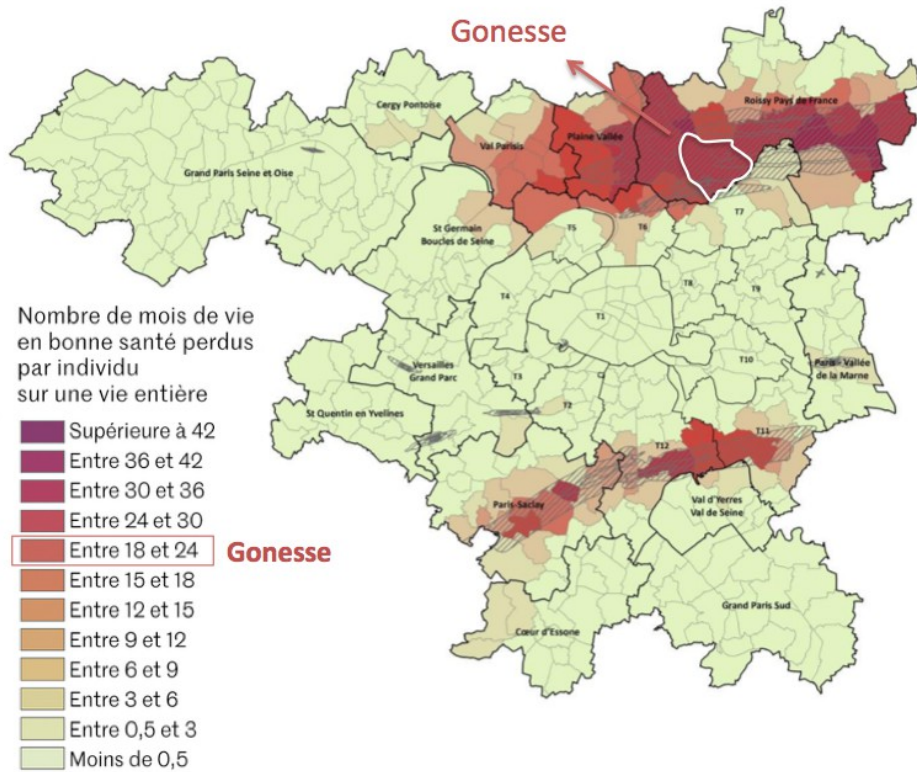
DIAPO 3

NOUVEAU TERMINAL
À ROISSY
UNION PUBLIQUE



BRUIT DES TRANSPORTS AÉRIENS

Nombre de
mois de vie
en bonne
santé perdus
par individus
sur une vie
entière



**NOUVEAU TERMINAL
À ROISSY
RÉUNION PUBLIQUE**



LES ^[Aucun titre] EFFETS DU BRUIT SUR NOS VIES

Extraits du rapport de Bruitparif – Février 2019

A GONESSE

sur une vie entière,
le **bruit cumulé des transports**
coûte à chaque habitant
33,1 mois de vie
en bonne santé.

sur une vie entière,
le **bruit aérien**
coûte à chaque habitant
22,3 mois de vie
en bonne santé.

Au-delà de ce travail, je demande que l'étude épidémiologique DEBATS soit publiée dans le cadre de cette concertation préalable sur le T4 et que le Ministère de la Santé soit saisi. Il convient de mettre en place un Observatoire de veille sanitaire autour de Paris-Charles-de-Gaulle.

Cette phase de concertation préalable, si elle est courte, doit nous permettre de discuter un certain nombre de compensations territoriales. C'est le sens de la décision que vient de voter la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France sur le projet de terminal 4. Pour les élus, le terminal 4 n'est acceptable que si les compensations sur tous les sujets sont discutées avec le gouvernement. Et il faudra déterminer après cette phase de concertation comment on organise cette discussion avec l'Etat. On ne peut nous refaire le coup des promesses non tenues qui devaient accompagner l'extension de l'aéroport en 1997 !

Je finirai mon intervention par la question la plus sensible sur laquelle nous devons avancer : les vols de nuit.

Au-delà du plafonnement des créneaux en «cœur de nuit » ou le principe de l'approche en descente continue appliqué depuis septembre 2016, il convient de renforcer la réglementation sur le trafic de nuit notamment en adoptant des mesures de restrictions opérationnelles du trafic.

Les travaux menés sous la présidence du préfet Régis Guyot et les préconisations formulées à droit constant n'ont pas permis de limiter les nuisances nocturnes subies par les populations riveraines, tout particulièrement en début de nuit (22h00-00h00) et en fin de nuit (05h00-06h00). La ponctualité des vols sur ces tranches horaires n'a pu être résolue par les compagnies aériennes. L'ACNUSA, dans ses rapports d'activité, produit toujours le même constat d'échec et les infractions à la réglementation spécifique des départs et arrivées la nuit sont en augmentation.

Le trafic de nuit sur la plate-forme entre 22 heures et 6 heures est en augmentation et représente 12,9% du trafic en 2018 contre 11,9% en 2017. Paris-Charles-de-Gaulle enregistre 170 mouvements en moyenne par nuit entre 22 heures et 6 heures, ce qui le place en tête des aéroports européens. Pourtant, des mesures ont été prises sur les grands aéroports européens de taille équivalente comme par exemple à Francfort en 2012 avec l'interdiction de tout mouvement commercial entre 23 heures et 5 heures sur la plate-forme.

Je demande pour ma part sur cette question des vols de nuit :

- aucune croissance supplémentaire du trafic de nuit entre 23 heures et 5 heures ;
- l'adoption de mesures de restriction opérationnelles du trafic de nuit entre 23 heures et 5 heures sur le modèle de Francfort ;
- la relance du projet de fret ferroviaire à grande vitesse Euro Carex.

La Communauté d'agglomération Roissy Pays de France a pris une position consensuelle sur le projet de terminal 4. Sachez que la ville de Gonesse prendra également une position prenant en compte les réalités spécifiques à notre territoire.