

**20 propositions visant à assurer la mise en application  
du principe de développement durable  
au  
transport aérien**

Concevoir un système aéroportuaire francilien équilibré

Il s'agit de penser le « système aéroportuaire francilien » équilibré dans son ensemble (Roissy-Orly-Vatry-« 3ème aéroport ») afin de préserver à la fois le dynamisme économique de ce secteur d'activité créateur d'emplois et de richesses, et la qualité de vie des populations riveraines (500 000 franciliens) et survolées (2,5 millions de franciliens).

Roissy Charles-de-Gaulle : pour un plafonnement sur la base du nombre de mouvements annuels et l'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h

Quel constat ? Actuellement, les prévisions de croissance du trafic de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle se situent entre 4,5 et 5,5% par an pour les vols commerciaux et entre 5 à 7% par an pour le fret d'ici à 2015. L'utilisation optimale à venir des deux doublets de pistes est programmée suite à la mise en service de la troisième tour de contrôle en 2005. Les mesures de restriction des vols de nuit sont nettement insuffisantes. Le plafonnement de la gêne sonore via un indicateur global mesuré pondéré ne permet pas de limiter actuellement l'augmentation du nombre de mouvements. L'augmentation de l'emport moyen reste à Roissy Charles-de-Gaulle et elle ne peut réellement limiter le nombre de mouvements d'avions.

**Proposition n°1 :**

Compte-tenu de l'état de saturation environnementale constaté en Ile-de-France et causé en partie par la croissance du trafic de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, il s'agit d'instaurer pour cet aéroport un plafonnement du trafic sur la base du nombre de mouvements annuels comme cela existe déjà à Orly.

Le trafic annuel étant actuellement de 530 000 mouvements en 2006, il faut établir ce plafond dans une fourchette comprise entre 550 000 et 600 000 mouvements par an, soit l'équivalent de 55 millions de passagers. C'est le chiffre qui avait été formulé dans la déclaration d'utilité publique en 1996 au moment de l'extension de l'aéroport.

**Proposition n°2 :**

Sur la question sensible des vols de nuit, un couvre-feu doit impérativement être appliqué entre 0h et 5h accompagné d'une décroissance progressive du trafic entre 22h et 0h et entre 5h et 6h. A moyen terme, un couvre-feu total sur une période de huit heures consécutives entre 22h et 6h doit être envisagé.

**Proposition n°3 :**

Dans le cadre de l'évaluation et de la révision en cours de la Directive européenne 2002/30 du 26 mars 2002 « établissant les règles et les procédures à suivre concernant la mise en place de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté », il faut prévoir une définition officielle de la nuit, soit huit heures consécutives. Le principe de subsidiarité prévaut toujours sur cette question et l'Etat doit acter cette définition en retenant la plage 22h-6h.

**Proposition n°4 :**

Il faut mettre en place immédiatement des restrictions opérationnelles du trafic de nuit à Roissy Charles-de-Gaulle. Cela passe notamment par la fixation du seuil de l'indice événementiel de nuit à 80 dB(A).

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. Le futur gros porteur A 380 cargo respectera-t-il ce seuil la nuit du fait de sa masse et son bruit aérodynamique ?

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

La persistance et l'accroissement des niveaux sonores la nuit à Roissy CDG est préoccupante. En effet, le trafic de nuit a proportionnellement doublé par rapport au trafic de jour depuis 1997. C'est d'ailleurs l'aéroport européen le plus nuisant la nuit avec 162 mouvements enregistrés en moyenne chaque nuit entre 22h et 6h.

**Proposition n°5 :**

Il faut financer des études épidémiologiques visant à déterminer l'impact réel des vols de nuit sur la santé des populations riveraines (troubles du sommeil).

En France, on a essayé de définir précisément en quoi les vols de nuit affectaient la santé publique. En effet, il semblerait qu'il ne s'agisse pas seulement d'une nuisance environnementale, mais réellement d'un problème de santé publique. Les valeurs présentes dans le guide de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) montrent qu'une fois les 45dB(A) atteints, les premiers troubles du sommeil apparaissent.

Des experts en acoustique ont mené une étude en France qui a montré que dans 68% des cas, le maximum de 45dB(A) recommandé par l'OMS était largement dépassé. Cela touche en particulier le rythme normal du sommeil des enfants et adolescents. La population a du mal à trouver le sommeil ou ne dort pas de manière continue. Elle est réveillée très tôt et le sommeil est beaucoup moins réparateur. Il est évident que ceci représente le problème principal posé par les vols de nuit.

**Proposition n°6 :**

Il faut concevoir des aéroports dédiés aux vols de nuit (fret express, fret tout cargo et vols charters) dans des zones faiblement peuplées. L'aéroport de Paris- Vatry situé à 150 km de Vatry constitue une solution immédiatement opérationnelle pour desservir une partie des activités fret et les vols charters de Roissy Charles-de-Gaulle. Il faut envisager le système Roissy-Orly-Vatry en raccordant Vatry aux aéroports parisiens par le rail et la route (TGV EST – A 4 – A 26)

Par cette proposition, l'objectif est de maîtriser le développement des aéroports situés dans les zones les plus urbanisées. Les vols de nuit représentent 550 000 mouvements annuels sur les grands aéroports européens et 10 millions de personnes les subissent quotidiennement. C'est la nuisance la plus mal supportée par les populations et nous savons que les effets sur la santé sont préoccupants.

Pourquoi ne pas envisager des aéroports dédiés au trafic de nuit dans des zones faiblement peuplées, bien raccordés par le rail et la route (intermodalité active) aux grandes métropoles ?

Au niveau des grands aéroports régionaux, des solutions équivalentes doivent être recherchées.

Ex : En Allemagne, l'aéroport de Hahn, situé à 120 km de Francfort, est considéré comme une solution opérationnelle pour décharger l'aéroport principal des compagnies à bas coûts, du trafic cargo et du trafic charter. L'entreprise FRAPORT détient 73% du capital de l'aéroport de Hahn, qui est le centre d'exploitation de la compagnie Ryanair en Allemagne, et la plaque tournante d'Air France cargo pour l'Allemagne. Le transfert d'une partie des activités de l'aéroport de Francfort vers celui de Hahn, décidé en concertation avec les riverains depuis l'été 2002 (Négociation d'un couvre-feu total contre l'ouverture d'une 4ème piste) implique néanmoins des investissements importants, dans la mesure où la plate-forme n'est actuellement desservie que par une route nationale.

Il s'agit donc de mettre en place une politique d'inter-modalité active avec le rail et la route. S'agissant de l'inter-modalité air-rail, il faut encourager l'utilisation, sur les courtes distances, des services ferroviaires à grande vitesse et développer le réseau TGV FRET.

#### **Proposition n°7 :**

Il faut faciliter l'accès de tous les riverains à l'aéroport de Roissy CDG en créant, avec un barreau de raccordement RER B/ RER D, les conditions d'une mobilité entre bassin de vie et gisement d'emplois. En outre, il est vraisemblable que la réalisation du projet CDG Express n'apportera aucune retombée pour les territoires qu'il traversera sans s'arrêter mais qu'il retarde en revanche l'amélioration de leurs transports publics quotidiens.

#### **Proposition n°8 :**

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 Plan d'Exposition au Bruit

(PEB) soit adopté et qu'une Commission Consultative de l'Environnement soit officiellement mise en place.

Orly : quel rôle dans le système aéroportuaire parisien ?

**Proposition n°9 :**

L'aéroport d'Orly qui connaît un lent déclin doit être re-dynamisé par l'optimisation des créneaux et dans la stricte observation de la limitation en vigueur du trafic aérien, soit un plafond de 250 000 créneaux pour 200 000 mouvements annuels et un couvre-feu total entre 23h30 et 6h, ce qui n'est pas le cas actuellement.

En effet, depuis sa promulgation l'arrêté du 6 octobre 1994 limitant à 200 000 le nombre de mouvements à Orly n'a jamais été respecté. De fortes pressions s'exercent pour un déplafonnement du nombre de mouvements à Orly afin d'absorber le doublement du trafic aérien prévu à l'horizon 2020. Il s'agit de tenir compte de la contrainte environnementale pour cet aéroport enclavé en milieu urbain.

D'autre part, suite à l'abandon du troisième aéroport, l'idée d'une utilisation d'une piste supplémentaire à Orly a pu être avancée, ce qui n'est pas réaliste.

Pour une réorganisation du trafic aérien parisien fondée sur le système aéroportuaire Roissy-Orly-Vatry : quel rôle pour Vatry ?

**Proposition n°10 :**

L'Etat doit engager une réflexion sur le nécessaire rééquilibrage du trafic aérien et sur l'ensemble des domaines qui le concerne : réglementation, transport routier et ferroviaire, aménagement du territoire, etc. Il convient d'étudier d'urgence cette réorganisation par la prise en compte de la solution immédiatement opérationnelle que représente Vatry à 150 km de Paris. Cet aéroport constitue l'alternative à la concentration du trafic aérien en Ile de France. Vatry permet en effet un rééquilibrage à court terme du trafic de fret. Une partie du trafic des aéroports de Roissy et d'Orly (vols charters, vols tout cargo, low costs ou vols militaires) pourraient faire l'objet d'un redéploiement dans le grand Bassin Parisien. En outre, il faut accompagner ce développement par des mesures fiscales adaptées.

Une ambition majeure à Vatry, à l'instar d'autres aéroports européens, est d'attirer une entreprise de fret express qui en ferait son hub pour l'Europe. Aucun des quatre grands opérateurs ne l'envisage pour l'instant car les liaisons routières et ferroviaires actuelles et l'éloignement de Paris rend impossible la livraison au matin. En revanche, il est possible dès à présent de développer Vatry pour les vols de fret tout cargo, pour lesquels la distance par rapport à Paris n'est pas déterminante.

A moyen terme, il est indispensable de connecter Vatry directement au TGV Est, dans le cadre d'une politique intermodale, qui mettrait Vatry à 55 minutes de Paris, environ 45 minutes de Roissy Charles-de-Gaulle et 1h10 d'Orly.

« Troisième aéroport » parisien ou troisième réseau aéroportuaire ?

### **Proposition n°11**

Il faut que l'Etat décide la création d'un complément d'infrastructure fonctionnant en bipôle avec Roissy CDG et situé au nord du grand Bassin Parisien. 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.

Il est essentiel que cette position soit intégrée au futur SDRIF car un non-choix aurait pour conséquence une gestion des aéroports parisiens existants au fil de l'eau et à un développement aéroportuaire non maîtrisé de Roissy CDG.

Cette année environ 530 000 mouvements seront enregistrés à Roissy CDG alors qu'en 1996 le Document d'Utilité 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.

La décision prise en mai 2002 par Gilles de ROBIEN, nouveau 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 cinq ans aux populations riveraines (Cf. site de

Beauvilliers sous le Gouvernement JUPPE, Rapport mission Douffiagues).

Le résultat de ces hésitations est une progression constante et non maîtrisée du trafic aérien. 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.

Malgré ces perspectives inacceptables, l'état constaté de saturation environnementale de l'aéroport Roissy CDG, rien n'est fait ou si peu. Les recommandations du rapport GONNOT de 2003 sont d'ailleurs restées sans suite à l'image de sa première proposition qui visait la

nomination d'un délégué interministériel chargé d'animer un contrat passé entre les Franciliens, les associations, les collectivités territoriales et l'Etat.

La desserte terrestre du futur aéroport parisien doit garantir une liaison à grande vitesse avec Paris et Roissy. C'est un élément majeur de l'attractivité de la plate-forme. L'estimation du coût de ce complément d'infrastructure a été estimé sur une hypothèse de trafic annuel de 15 millions de passagers à 1.292 millions d'euros hors coûts de la desserte terrestre. A titre de comparaison, le terminal 2 E de Roissy CDG a coûté 750 millions d'euros à ADP.

Selon les experts, la construction d'un nouvel aéroport exige la construction simultanée de dessertes

routières et ferroviaires nouvelles, au moins partiellement dédiées, dont le coût est estimé équivalent à celui de l'aéroport lui-même.

Le nouvel aéroport doit être attractif pour les passagers et les compagnies. Il faut donc veiller à la zone de chalandise, l'attractivité pour les compagnies, les relations de concurrence et de complémentarité avec les autres aéroports, la compétitivité internationale.

>> Promouvoir un développement maîtrisé des grands aéroports régionaux

L'accueil du transport aérien dans le grand Bassin Parisien, d'ici 20 ans, repose sur trois orientations conjointes :

- l'application des propositions formulées ci-dessus pour maîtriser les nuisances aériennes à Roissy et à Orly
- la création d'un complément d'infrastructure fonctionnant en bipôle avec Roissy et situé au Nord du grand Bassin Parisien
- le rééquilibrage du trafic parisien fondé sur une organisation en système Roissy-Orly-Vatry à court terme et Roissy-Orly-Vatry-le 3ème aéroport d'ici 15 ans.

Le développement des dix grands aéroports régionaux (Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Bâle-Mulhouse, Nantes, Nice, Strasbourg, Toulouse) en est un complément indispensable et prioritaire, pour mieux équilibrer l'offre de services en transport aérien, notamment à l'international, et faire de chaque plate-forme un réel vecteur du développement régional.

Il importe que dans une perspective de développement durable, les demandes de droits de trafic sur les principaux aéroports de province soient mieux prises en compte.

### **Proposition n°12**

Il convient pour les aéroports régionaux d'améliorer la desserte terrestre afin d'étendre la zone de chalandise, essentielle pour un aéroport. Elle doit s'appuyer sur un réseau de transports collectifs adapté et performant. Il faut donc veiller à la recherche systématique d'une desserte TGV et TER efficace, en concertation avec les collectivités locales, la SNCF et RFF.

Dans le périmètre des transports urbains, les autorités organisatrices de transports urbains peuvent assurer les liaisons aéroport/centre-ville par des transports en commun en site propre ou par des bus plus classiques. Pour les aéroports situés en dehors du périmètre des transports urbains, les dessertes ferrées pourront prendre la forme de TER, sous l'autorité de la région, ou de tram train, sous l'autorité d'un syndicat mixte.

**Proposition n°13 :**

La mise en œuvre d'un programme ambitieux de TGV permettra un report de l'avion vers le train pour les relations internes au territoire français et entre la France et les régions européennes limitrophes.

Le transport aérien et le transport ferroviaire à grande vitesse sont concurrents sur des distances comprises entre 600 et 1 000 km, c'est-à-dire entre 2 h 00 et 3 h 30 de TGV et autour de 1h en avion.

En dessous de cette distance, les caractéristiques propres au transport aérien (enregistrement, récupération des bagages,...) ne le rendent pas compétitif. Par exemple, il n'y a plus de liaison aérienne entre Paris et Bruxelles, et la part de marché de l'avion est actuellement très faible pour la liaison Paris-Lyon. Au-delà, la durée du trajet ferroviaire est trop importante et son coût évolue proportionnellement, ce qui en limite l'intérêt.

**Proposition n°14 :**

Spécialiser certains aéroports régionaux : développer un hub à Lyon et Marseille vers l'Europe élargie et le Maghreb ; développer un hub ibérique à Bordeaux

Mieux protéger les populations riveraines des aéroports et favoriser une plus grande concertation publique

**Proposition n°15 :**

Renforcer les pouvoirs de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA). Suite à l'évaluation de son action (2000-2005), il est apparu qu'il convient d'élargir ses pouvoirs. Ainsi, la loi doit prévoir la possibilité de la mise en demeure et de l'injonction afin d'inciter par exemple les compagnies aériennes à respecter rapidement les restrictions d'exploitation. Par ailleurs, il s'agit de contraindre l'administration à répondre chaque année aux recommandations de l'ACNUSA.

Enfin, l'ACNUSA doit pouvoir donner des avis conformes et non plus des avis simples s'agissant des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore.

**Proposition n°16 :**

Internaliser les coûts environnementaux du transport aérien en renforçant la fiscalité écologique. Relèvement significatif de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes afin d'améliorer le dispositif d'aide aux riverains et l'insonorisation des logements concernés, création d'une taxe spéciale de solidarité additionnelle à la TNSA payée par les entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire et versée à la communauté aéroportuaire.

**Proposition n°17 :**

Améliorer le fonctionnement des instances de concertation existantes par la révision de la législation portant sur les Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) et sur les Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains (CCAR). Afin d'assurer le suivi des réunions, il faut prévoir que la Présidence soit déléguée par le Préfet de Région au Préfet de département coordonnateur. Il faut garantir la fréquence des réunions, la composition renforcée de la CCE, le fait qu'elle traite à la fois la prévention (PEB) et la réparation (PGS). La CCE et la CCAR deviennent ainsi CEARA, Commission de l'Environnement et d'Aide aux Riverains des Aéroports.

**Proposition n°18 :**

Harmoniser les deux dispositifs existants PEB-PGS en modifiant certains articles du code de l'urbanisme s'agissant de la loi instaurant le PEB (L147-5 et suivants) et de la Loi de 1992 instaurant le PGS. Résultant de cette fusion, il est institué des Plans d'Exposition au Bruit des Aéroports (PEBA) qui ont deux fonctions : prévenir l'urbanisme au voisinage des aéroports et réparer, c'est-à-dire insonoriser les logements et les équipements publics en zone C. Dès qu'un riverain est exposé au bruit des avions, il a automatiquement droit à la réparation.

**Proposition n°19 :**

Garantir la faisabilité de création des communautés aéroportuaires autour des dix grands aéroports français. Il s'agit de réviser notamment l'article 5 de la loi du 23 février 2004 afin de prévoir des ressources suffisantes assurant leur pérennité. Cela passe notamment par des contributions obligatoires des entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire, des gestionnaires d'aéroports, des collectivités territoriales.

La communauté aéroportuaire sera un nouvel outil de gouvernance à l'échelle régionale et locale, compétente pour décider dans les champs suivants : urbanisme, transports, emploi, environnement et information.

**Proposition n°20 :**

Mieux répartir les retombées fiscales générées par l'activité aéroportuaire. Il convient de faire réellement bénéficier l'ensemble des populations et des communes riveraines des retombées économiques aéroportuaires, considérables autour de Roissy Charles-de-Gaulle et d'Orly, mais également des principaux aéroports régionaux, dans le cadre d'un partenariat qu'il reste à définir.

\*\*\*\*\*