



N° 3486

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 1^{er} juin 2011.

PROPOSITION DE LOI

relative à la desserte aérienne du Grand Paris,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Didier GONZALES, Alfred ALMONT, Martine AURILLAC, Jacques Alain BÉNISTI, Claude BODIN, Françoise BRIAND, Chantal BRUNEL, Patrice CALMÉJANE, Bernard CARAYON, Charles de LA VERPILLIÈRE, Françoise de PANAFIEU, Bernard DEPIERRE, Olivier DOSNE, Daniel FIDELIN, Jean-Claude FLORY, Guy GEOFFROY, Jean-Pierre GORGES, Philippe GOUJON, Michel GRALL, Michel HAVARD, Christian KERT, Pierre LASBORDES, Lionnel LUCA, Guy MALHERBE, Christine MARIN, Hervé MARITON, Christian MÉNARD, Georges MOTHRON, Philippe MEUNIER, Jacques MYARD, Bernard PERRUT, Étienne PINTE, Michel PIRON, Henri PLAGNOL, Éric RAOULT, Jacques REMILLER, Jean ROATTA, Sauveur GANDOLFI-SCHEIT, Yves VANDEWALLE, Gérard VOISIN, Michel VOISIN, Georges COLOMBIER, Françoise HOSTALIER, Jean-Michel FOURGOUS, Jean-Marc NESME, Jacques LE NAY, Yannick FAVENNEC, Didier JULIA, Alain MARC, Didier QUENTIN, Frédéric REISS, Françoise GUÉGOT, Philippe GOSSELIN, Marianne DUBOIS, David DOUILLET, Jean-Louis CHRIST, Pierre MORANGE, Jean-Pierre NICOLAS, Éric WOERTH et Daniel SPAGNOU,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le transport aérien est structurellement un secteur à forte croissance continue (en dépit de certaines conjonctures internationales pénalisantes).

Ainsi, entre 1982 et 2002, la croissance du transport aérien a été de 4 % par an. D'ici 2020, la DGAC prévoit un taux de croissance de l'ordre de 3,5 %, mais les constructeurs et les transporteurs tablent sur 5 %. Les aéroports franciliens pourraient ainsi accueillir au total 1,35 million de mouvements d'avions d'ici 10-15 ans.

Le rapport de la mission parlementaire présidée par François-Michel Gonnot (pourtant publié en 2003 dans les turbulences d'après 11 Septembre) formulait déjà l'hypothèse de 1,25 million de mouvements en Île-de-France pour 2020.

D'autres prévisions font état d'un doublement du trafic à l'horizon 2025.

Aéroports de Paris, par la voix de son président, tout comme la DGAC, ont annoncé que le dispositif actuel permettrait de tenir jusqu'en 2020-2025 mais pas au-delà.

Ainsi, comment accueillir d'ici 15 ans en Île-de-France cette hausse de plusieurs centaines de milliers de mouvements supplémentaires, sachant qu'Orly est plafonné à 200 000 mouvements environ et que Roissy commence à montrer ses limites environnementales ?

Comment anticiper la gestion du trafic aérien en Île-de-France avant que l'asphyxie ne vienne perturber l'attractivité (tourisme, développement économique...) de notre région-capitale ?

La Cour des comptes, dans son rapport sur les aéroports français, estime que *« l'État ne peut s'abstenir de prendre dès à présent les dispositions préservant sa capacité d'offrir, le moment venu, un complément à Roissy-CDG. »*

Si la desserte interne (métro automatique) et la desserte maritime (Le Havre) du Grand Paris ont été mises en avant, il convient, dès aujourd'hui, de donner des éléments de réponse sur la desserte aérienne du Grand Paris.

En outre, le Grand Paris a pour ambition d'aménager le territoire et d'améliorer l'habitat à l'aune des principes définis par le Grenelle de l'Environnement.

Le législateur doit donc compléter la loi du Grand Paris afin de faire face aux enjeux de sa desserte aérienne avec comme objectif de limiter au maximum les nuisances dans les parties urbanisées du territoire francilien et de penser autrement l'aménagement foncier de la région-capitale.

Tel est l'objet de la proposition de loi que je vous demande, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir adopter.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi a pour objectif de compléter la loi du Grand Paris afin de faire face aux enjeux de sa desserte aérienne, en limitant au maximum les nuisances dans les parties urbanisées du territoire francilien et en appréhendant autrement l'aménagement foncier de la région-capitale.

Article 2

À la deuxième phrase du dernier alinéa de l'article 1^{er} de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, après le mot : « fluvial », est inséré le mot : « , aérien ».

Article 3

- ① L'article 2 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est complété par un V ainsi rédigé :
- ② « V. – La création d'un système aéroportuaire assurant la desserte aérienne du grand bassin parisien est un objectif d'intérêt national.
- ③ « Avant le 1^{er} janvier 2012, le gouvernement présente un rapport au Parlement sur la mise en place du système aéroportuaire du Grand Paris.
- ④ « Ce rapport prend en compte la nécessité de soulager les nuisances aériennes actuelles subies par les populations habitant dans les secteurs urbanisés du Grand Paris et de garantir une attractivité forte de la région-capitale.
- ⑤ « Il envisage également toutes les options permettant notamment de rééquilibrer l'aménagement du territoire francilien, d'améliorer l'habitat et de répondre aux objectifs de 70 000 logements par an fixés par l'article 1^{er} de la présente loi relative au Grand Paris.
- ⑥ « Ce rapport présente ainsi toutes les possibilités de réorganisation des plateformes desservant actuellement le bassin parisien, y compris la délocalisation des plateformes les plus insérées dans un tissu urbain dense comme celle d'Orly et le plafonnement de Roissy-Charles-de-Gaulle et son couvre-feu. »