

N° 1016  
(3<sup>ème</sup> partie)

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 juillet 2003

## RAPPORT D'INFORMATION

DEPOSE

*en application de l'article 145 du Règlement*

PAR LA COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU TERRITOIRE

**sur l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire,**

ET PRESENTE

PAR M. YANNICK FAVENNEC,  
Rapporteur,

en conclusion des travaux d'une mission d'information présidée par  
M. FRANÇOIS-MICHEL GONNOT,

et composée en outre de Mmes Chantal BRUNEL, Nathalie GAUTIER, Odile SAUGUES,  
Catherine VAUTRIN et de MM. Pierre COHEN, Stéphane DEMILLY, Jacques  
DESALLANGRE, Jean-Pierre GRAND, Alain MARTY, Georges MOTHRON, Alain  
VENOT et Jean-Sébastien VIALATTE,

Député(e)s.

---

**Transports aériens.**

## SOMMAIRE

Pages

### 1ère partie

#### INTRODUCTION

#### I— LES TRANSPORTS AERIENS : UN SECTEUR EN PLEIN BOULEVERSEMENT

#### II. — LA DEMANDE DE TRANSPORT AÉRIEN : AU-DELÀ D'UN RALENTISSEMENT CONJONCTUREL MARQUÉ, UNE CROISSANCE DURABLE MAIS MAITRISABLE

#### III. — L'OFFRE AEROPORTUAIRE : DES CAPACITES CONTRAINTEES, POTENTIELLEMENT SATUREES ET MAL UTILISEES

##### A.— LA MESURE DE L'OFFRE AEROPORTUAIRE : UN CONCEPT COMPLEXE

##### B.— UNE OFFRE AEROPORTUAIRE DE PLUS EN PLUS CONTRAINTE

1. De nombreuses exigences environnementales à respecter

### 2ème partie

2. Une urbanisation croissante autour des aéroports

3. Riverains : une acceptation de plus en plus difficile des nuisances générées par le trafic aérien

4. Des restrictions d'exploitation croissantes sur les grands aéroports internationaux

##### C.— UNE PROBABLE SATURATION DES PRINCIPAUX AEROPORTS A MOYEN TERME

1. La situation des grands aéroports internationaux à l'étranger

2. La situation française : des aéroports parisiens saturés alors que certains aéroports de province disposeront de réserves de capacité

#### IV. — LA NECESSITE D'ELARGIR LE DEBAT AU NIVEAU EUROPEEN

#### V. — LES PROPOSITIONS DE LA MISSION

##### A.— PREMIER OBJECTIF : UN VRAI CONTRAT AVEC LES FRANCILIENS

1. Proposition n° 1 : Des objectifs clairement définis, un animateur et un financement

2. Proposition n° 2 : Une information transparente

3. Proposition n° 3 : Internaliser les coûts environnementaux en modulant les taxes aéroportuaires de façon plus fine

### 3ème partie

4. Proposition n° 4 : Mettre en place des procédures de moindre bruit réellement innovantes ..... 7

a) <i>Créer une piste alternative pour soulager les riverains des deux aéroports parisiens</i> .....	7
b) <i>Optimiser les procédures de navigation aérienne</i> .....	8
c) <i>Intensifier les recherches en matière d'automatisation et d'informatisation des procédures de contrôle aérien</i> .....	10
5. Proposition n° 5 : Mieux contrôler le respect des procédures .....	11
a) <i>Mieux sensibiliser les pilotes et les contrôleurs aux implications environnementales de leurs décisions</i> .....	11
b) <i>Mieux sanctionner la transgression des procédures</i> .....	11
6. Proposition n° 6 : Améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation.....	12
a) <i>Redéfinir le rôle de l'ADEME</i> .....	12
b) <i>Assouplir le périmètre d'intervention</i> .....	13
c) <i>Élargir la liste des locaux éligibles</i> .....	13
d) <i>Instituer et contrôler les objectifs d'insonorisation</i> .....	14
e) <i>Définir précisément les travaux pris en charge</i> .....	14
f) <i>Réviser le taux et le plafond de l'aide</i> .....	14
g) <i>Favoriser les opérations d'insonorisation groupées</i> .....	15
7. Proposition n° 7 : Limiter l'urbanisation à proximité des aéroports.....	16
a) <i>Renforcer la réglementation existante</i> .....	16
b) <i>Réviser rapidement les PEB</i> .....	17
c) <i>Renforcer le rôle de l'ACNUSA</i> .....	17
8. Proposition n° 8 : Racheter les logements les plus exposés .....	18
9. Proposition n° 9 : Développer une véritable politique d'aménagement foncier autour des aéroports .....	18
10. Proposition n° 10 : Mieux répartir les retombées fiscales générées par l'activité aéroportuaire et les activités des entreprises de la zone ....	19
B.— DEUXIEME OBJECTIF : REDEPLOYER LES TRAFICS AFIN DE DEVELOPPER LES SYNERGIES ENTRE PLATES-FORMES PARISIENNES ET PLATES-FORMES DE PROVINCE .....	20
1. Proposition n° 11 : Préserver l'équilibre actuel à Orly en optimisant l'activité sur les plages horaires les moins gênantes.....	21
2. Proposition n° 12 : Délocaliser certains trafics.....	22
a) <i>L'aviation d'affaires : libérer de l'espace au Bourget et encourager le rapprochement de l'aviation d'affaires des « zones d'affaires »</i> .....	22
b) <i>Les low costs et les charters</i> .....	23
c) <i>Un nécessaire redéploiement des activités tout cargo</i> .....	24
3. Proposition n° 13 : Donner à l'aéroport de Vatry un véritable rôle au sein du système aéroportuaire français .....	24
4. Proposition n° 14 : Maintenir un hub domestique à Clermont-Ferrand ....	25
5. Proposition n° 15 : Développer à Lyon un hub vers l'Europe élargie et le Maghreb .....	26
6. Proposition n° 16 : Développer le « hub Ibérique » de Bordeaux.....	28

7. Proposition n° 17 : Jouer la carte des alliances, en partenariat avec Amsterdam.....	28
C.— TROISIEME OBJECTIF : JOUER LA CHANCE DE LA FRANCE, LES LIGNES A GRANDE VITESSE.....	32
1. Proposition n° 18 : Optimiser le fonctionnement du réseau existant .....	33
a) Les nécessaires améliorations de la qualité de service.....	33
b) Les nécessaires améliorations techniques du réseau .....	33
c) De meilleures fréquences.....	33
d) Une meilleure connexion des aéroports avec les centres villes : une desserte locale efficace et rapide .....	34
2.— Proposition n° 19 : développer les LGV transversales pour interconnecter les aéroports .....	37
a) L'intérêt du projet SNCF de connexion Ouest-Orly-Roissy Charles-de-Gaulle-Est.....	37
b) La nécessité de renforcer les infrastructures intermodales dans les aéroports.....	40
3.— Proposition n° 20 : Développer l'intermodalité .....	40
a) La question spécifique de l'intermodalité pour le fret.....	40
b) Développer l'intermodalité passagers.....	43
4.— Proposition n° 21 : Favoriser la substitution modale dans une perspective d'aménagement du territoire.....	43
a) Substitution modale et développement du hub de Lyon.....	44
b) Améliorer la desserte vers Bordeaux.....	44
D.— EVALUATION DES CONCLUSIONS DE LA MISSION.....	45
<b>EXAMEN EN COMMISSION .....</b>	<b>47</b>
<b>GLOSSAIRE .....</b>	<b>51</b>
<b>LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES À L'ASSEMBLÉE NATIONALE .....</b>	<b>56</b>
<b>LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES LORS DES DEPLACEMENTS .....</b>	<b>65</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>91</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION .....</b>	<b>213</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>215</b>



[Début du rapport](#)

**4. Proposition n° 4 : Mettre en place des procédures de moindre bruit réellement innovantes**

***a) Créer une piste alternative pour soulager les riverains des deux aéroports parisiens***

Il ne s'agit en aucun cas de créer une piste supplémentaire qui contribuerait à accroître le trafic sur l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, mais bien de réduire le plus possible les nuisances provoquées par les atterrissages et les décollages sur les pistes sud, qui sont aujourd'hui celles qui provoquent le plus de nuisances, notamment au-dessus du Val d'Oise. La création d'une, voire de deux, pistes alternatives au nord de l'aéroport, orientées nord-ouest/sud-est, couplée à la neutralisation d'une ou deux pistes du doublet sud, permettrait de diminuer radicalement les nuisances sur les zones les plus urbanisées du Val-d'Oise.

L'exemple de l'aéroport d'Amsterdam permet d'envisager ce type de solution pour améliorer la gestion du système de pistes existant sur l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. Comme il a été démontré précédemment, la création de nouvelles pistes alternatives et la neutralisation des pistes plus nuisantes permettent en effet de diminuer globalement les nuisances engendrées par l'aéroport, s'agissant notamment des vols de nuit.

Selon une étude réalisée par le BIPE, deux possibilités sont ouvertes :

- la construction d'une piste – ou éventuellement d'un doublet – à 1,5 kilomètre au nord du doublet nord de Roissy Charles-de-Gaulle ;
- la construction d'une piste à l'est dans l'axe des deux doublets existants.

La première option permettrait de créer une ou deux pistes alternatives indépendantes des doublets existants, ce qui a été réalisé à l'aéroport d'Atlanta. Cette piste permettrait de diminuer les nuisances environnementales liées aux doublets existants, dans la mesure où elle serait construite dans une zone moins habitée. Au total, comme à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, la création d'une ou deux pistes au nord de l'aéroport devrait permettre de limiter l'impact sonore global de l'aéroport sur les populations riveraines.

La seconde option, qui consiste en la création d'une nouvelle piste à 1,5 kilomètre à l'est dans l'axe des deux doublets existants, serait utilisable de manière restreinte pour les décollages et les atterrissages par vent d'est, et pour les atterrissages uniquement par vent d'ouest.

La mission d'information recommande de privilégier la première option avec une piste, dans la mesure où la nouvelle piste à l'est des doublets existants risque d'entraver la création prévue du nouveau terminal S3. La mission estime par

ailleurs nécessaire, dans le cadre du contrat de maîtrise du développement aéroportuaire qui devrait être négocié entre les autorités aéroportuaires, l'Etat et la région que la mise en place d'une nouvelle piste alternative au nord de la plate-forme soit liée à la neutralisation de la piste sud du doublet sud, qui entraîne le plus de nuisances sonores lors des décollages vers l'ouest ou des atterrissages vers l'est, notamment au-dessus des villes de Garges-lès-Gonesse, de Montmorency et de Sarcelles.

Par ailleurs, afin de réduire les nuisances liées aux mouvements d'appareils sur la nouvelle piste nord, il convient de l'incliner légèrement par rapport aux deux doublets existants, afin d'obtenir une orientation nord-ouest/sud-est.

Selon Aéroports de Paris, l'orientation est-ouest qui commande actuellement l'organisation de l'ensemble de la plate-forme provient de raisons techniques, mais également historiques. Du temps où cet aéroport était un champ d'aviation légère, elle devait permettre un décollage ou un atterrissage strictement face au vent, tout en limitant le survol des liaisons routières radiales de Paris. Or, il semble que cela ne se justifie plus actuellement, dans la mesure où un avion de ligne peut décoller avec un vent de travers de 35 ou 40 nœuds, et atterrir avec un vent de travers de 30 nœuds environ<sup>(1)</sup>, ce qui est relativement rare dans la région parisienne.

Le fait de construire une piste dans un axe nord-ouest/sud-est permettrait d'éviter les zones urbanisées de la banlieue nord de Paris, notamment les villes de Goussainville et de Dammartin-en-Goële. En outre, cette orientation permettrait le cas échéant de sécuriser les mouvements d'avions en cas de forts vents de sud.

### ***b) Optimiser les procédures de navigation aérienne***

*– Les difficultés de mise en œuvre du nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne*

Le 21 mars 2002, le nouveau dispositif de circulation aérienne est entré en vigueur dans la région parisienne, caractérisé principalement par la création d'un nouveau point d'entrée sud-ouest pour les arrivées sur l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle.

Cette modification a mis en lumière les difficultés liées à la gestion des arrivées et des départs des appareils jusqu'à une cinquantaine de kilomètres de la capitale. Ainsi, le nouveau point d'entrée sud-ouest des arrivées à l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle a rendu nécessaire, par cohérence, la modification de la trajectoire des arrivées par le sud-ouest de l'aéroport d'Orly. Cette arrivée se faisait auparavant au sud du périphérique parisien pour la branche en vent arrière avec un virage serré vers Sucy-en-Brie pour pouvoir se mettre dans l'axe des pistes. Désormais, les appareils passent au sud de l'aéroport pour la branche en vent arrière et font un virage plus large au dessus de Liverdy-en Brie. Cette modification a également eu un impact sur la hauteur plafond des avions décollant d'Orly vers le sud.

---

(1) C'est-à-dire respectivement environ 70 km/h de vent pour les atterrissages et 55 km/h de vent pour les décollages.

En tout état de cause, cette modification a provoqué une polémique importante, ainsi qu'une forte opposition de la part de certains élus.

La mission recommande que soient élaborées des mesures d'optimisation de la navigation aérienne, qui sont techniquement réalisables dans la mesure où certaines sont déjà appliquées dans certains aéroports étrangers :

1.- S'agissant de la pratique française des « couloirs aériens », improprement nommés puisqu'il s'agit en fait de trajectoires destinées à concentrer les flux d'appareils, la mission préconise que la France s'inspire de l'exemple américain.

Actuellement, ces couloirs, mis en œuvre à la demande des associations de riverains, sont à l'origine d'une situation de blocage du dialogue entre les populations, les autorités et les gestionnaires de plates-formes : les riverains survolés ont en effet l'impression d'avoir été sacrifiés, tandis que ceux qui sont hors des couloirs s'en servent pour dénoncer tout écart ponctuel des appareils. En outre, la France fait figure d'exemple de complexité des procédures d'approches, notamment dans les écoles étrangères formant les futurs contrôleurs aériens ou les pilotes.

La mission d'information préconise donc que les services de la navigation aérienne puissent réfléchir à la possibilité d'instaurer des points d'entrées autour de l'Île-de-France, au-delà desquels les appareils seront pris en charge par les tours de contrôle sans qu'il n'existe de couloirs aériens artificiellement pré-désignés, comme c'est le cas aux États-Unis. Cette solution permettrait à la fois de simplifier les procédures d'approche autour des aéroports, mais surtout d'éviter une concentration du trafic à l'approche des plates-formes sur une fraction restreinte de la population.

2.- La mission d'information préconise en outre que les manœuvres d'approche des appareils soient modifiées pour réduire les nuisances subies par plus de deux millions de Franciliens.

Actuellement, l'organisation de la navigation aérienne aboutit en effet à ce que les avions survolent les habitations à une altitude relativement basse, pendant un temps prolongé. Les spécialistes ont notamment expliqué aux membres de la mission que la qualité de la navigation aérienne, ainsi que des contraintes techniques, nécessitent que les avions effectuent pendant une distance de près de 10 kilomètres des paliers à l'approche finale de la piste. Ces paliers permettent aux navigateurs d'harmoniser la distance entre les appareils en approche finale et à l'appareil de capter l'Instrument Landing System (ILS)<sup>(1)</sup>, ce qui n'est possible aujourd'hui qu'avec une pente de descente de 3°.

Les membres de la mission sont conscients du caractère éminemment technique de ce domaine. Ils appellent cependant les autorités compétentes à réfléchir aux moyens de réduire les paliers des avions en approche finale, en augmentant à 4°, voire à 5°, le taux de descente des avions. Les pilotes rencontrés

---

(1) L'ILS est un système de guidage radioélectrique mondialement utilisé pour effectuer des approches de précision permettant l'atterrissage des avions y compris dans les cas de très mauvaises conditions de visibilité.

par la mission d'information ont confirmé le fait qu'une descente à 4° était d'ores et déjà réalisable du point de vue du pilotage des appareils. Selon les informations recueillies par la mission d'information, il serait en outre possible à terme de relever à plus de 4 000 pieds l'altitude d'interception de l'ILS, alors qu'elle est actuellement de 3 000 à 4 000 pieds à Roissy Charles-de-Gaulle et Orly. Restent à trouver des solutions permettant aux contrôleurs aériens de mettre les avions en ligne à l'approche de la piste en tenant compte de ces modifications, sans que la qualité ou la sécurité des procédures ne soient remises en cause.

La mission d'information souligne aussi la nécessité de mettre en place des procédures de moindre bruit fondée sur le retardement de la sortie des volets et du train d'atterrissage, ainsi que sur la diminution de la vitesse des appareils à l'approche de la piste <sup>(1)</sup>.

S'agissant de la pente de décollage, les textes réglementaires internationaux et français imposent une pente minimale de 3,3 %, mais cette obligation est portée à 5,5 % dans la région parisienne, voire à 6,5 % pour les trajectoires les plus nuisibles. La mission d'information préconise que l'ensemble des avions adopte une pente de décollage de 6,5 % dans la mesure où leurs capacités techniques le permettent. Pour les autres, l'utilisation de la nouvelle piste nord doit être privilégiée, dans la mesure où le nombre de personnes survolées sera beaucoup moins important.

### ***c) Intensifier les recherches en matière d'automatisation et d'informatisation des procédures de contrôle aérien***

Certains projets menés actuellement par le centre d'études de la navigation aérienne (CENA) ont pour objet de diminuer les nuisances aériennes à l'aide d'outils d'assistance au contrôle aérien.

Ainsi, le projet ERATO (pour « *En-route Air Traffic Organizer* ») devrait permettre de concevoir un « *environnement de contrôle électronique autour de l'opérateur humain* », selon les termes utilisés par le CENA, par le biais d'un assistant électronique perfectionné.

En outre, les recherches menées par ce centre tentent d'apporter une solution aux problèmes de congestion dans les zones terminales des aéroports. Ainsi, les projets MOZART (*Moyens d'optimisation pour les zones d'approches et de régulation du trafic*), SALSA (*Systèmes d'assistance au local et au sol sur les aéroports*), et SAMBA (*Systèmes d'analyse des mouvements et des besoins des aéroports*) doivent permettre respectivement d'améliorer les outils existants en matière d'aide au contrôle lors de l'approche et dans les zones terminales, d'optimiser les capacités de l'aéroport notamment par une meilleure utilisation des pistes, et de modéliser le trafic au sol afin de permettre un meilleur écoulement des appareils.

---

(1) Selon les informations recueillies par la mission d'information auprès d'anciens pilotes, une limitation à 250 nœuds en dessous de 10 000 mètres est une possibilité envisageable.

La mission d'information recommande donc que ces programmes de recherches soient intensifiés, afin que des améliorations techniques de la navigation aérienne puissent être trouvées à brève échéance.

## **5. Proposition n° 5 : Mieux contrôler le respect des procédures**

### ***a) Mieux sensibiliser les pilotes et les contrôleurs aux implications environnementales de leurs décisions***

Les progrès accomplis au cours des derniers mois sont significatifs d'une plus grande prise de conscience des conséquences environnementales du trafic aérien, tant par les autorités dont dépendent les contrôleurs, que par les entreprises dont dépendent les pilotes. Ils doivent donc être poursuivis et approfondis, car la prévention et l'information sont deux outils efficaces en matière de maîtrise des nuisances sonores en général, aéroportuaires plus particulièrement.

La formation initiale des contrôleurs aériens ainsi que celle des pilotes doit absolument comprendre une sensibilisation aux questions environnementales, une formation aux procédures de moindre bruit et une meilleure connaissance des secteurs urbanisés. Pour les pilotes et les contrôleurs déjà en poste, la formation continue doit être l'occasion d'introduire de tels modules.

Pour les contrôleurs aériens, comme elle l'a indiqué à la mission pour s'en féliciter, l'ACNUSA est intervenue au cours d'un stage de renouvellement des qualifications le 5 décembre 2002. Les modules de formation initiale relatifs à la prise en compte de l'environnement lui ont été transmis pour avis au deuxième trimestre 2003. Pour les pilotes, le contenu de la sensibilisation est en cours de réalisation. Il sera intégré dans le stage de maintien des compétences à partir de la saison 2003/2004. Air France sensibilise par ailleurs l'ensemble de ses pilotes aux nuisances et les forme régulièrement pour qu'ils appliquent scrupuleusement les procédures de moindre bruit.

Dans le cadre du « code de bonne conduite » de Roissy Charles-de-Gaulle<sup>(1)</sup>, piloté par Aéroports de Paris, des forums réunissent également pilotes et contrôleurs aériens, qui réfléchissent ensemble à de nouvelles mesures opérationnelles susceptibles de réduire les nuisances sonores.

Mais le séminaire sur l'environnement qui devait se dérouler début 2003 pour les compagnies aériennes n'a pour le moment toujours pas eu lieu, ce qui est regrettable, d'autant plus que l'ACNUSA indiquait dans son rapport 2002 que la Direction générale de l'aviation civile devait l'organiser début 2003.

### ***b) Mieux sanctionner la transgression des procédures***

– *Revoir la procédure de sanction*

Comme souligné précédemment, la procédure de sanction est extrêmement lourde. Même si certaines garanties doivent être accordées aux droits de la défense,

---

(1) Voir III du rapport.

il conviendrait malgré tout de modifier les termes de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA, afin que les sanctions soient prononcées dans des délais plus raisonnables. Ainsi, par exemple, le procès-verbal, lorsqu'il est adressé à la compagnie et à l'ACNUSA, pourrait être en même temps adressé à la Commission nationale de prévention des nuisances (CNPN) qui recevrait ensuite directement les observations de la compagnie.

Il conviendrait sans doute également de disposer de plus de moyens en personnel afin que les délais de constatation des infractions soient plus courts. Selon les informations fournies à la mission par l'ACNUSA, il semble que ce délai puisse actuellement atteindre trois mois entre la date de l'infraction et sa constitution, ce qui nuit au bon fonctionnement du dispositif, puisqu'il est ensuite difficile pour un pilote de se souvenir des raisons de son pilotage inhabituel.

– *Une sanction des compagnies*

Il convient par contre de maintenir un prononcé des sanctions contre les compagnies, et non d'en prononcer contre les pilotes. Si la compagnie note que l'un de ses pilotes est l'auteur d'infractions à répétition, elle pourra alors le sanctionner. La sanction financière doit rester dissuasive, et donc inciter la compagnie à former ses pilotes aux questions environnementales et au respect des procédures de restriction d'exploitation mises en place sur les aéroports.

– *L'amélioration du recouvrement des amendes*

L'ACNUSA rencontre aujourd'hui encore des difficultés pour recouvrer certaines amendes, notamment auprès de compagnies étrangères de petite taille. Dans ce cadre, il conviendrait peut-être d'améliorer le recouvrement selon des modalités qui seraient, dans la mesure du possible, calquées sur la réforme du recouvrement de la TGAP, intervenue lors de la loi de finances rectificative 2003.

**6. Proposition n° 6 : Améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation**

La révision des PGS, concomitante à celle des PEB, doit être l'occasion de réfléchir plus largement sur l'efficacité du dispositif d'insonorisation français qui fait figure de parent pauvre en Europe. Le traitement équitable des nuisances générées par le trafic aérien est une clé du développement durable des plates-formes parisiennes.

L'ACNUSA, qui s'est longuement penchée sur le sujet dans son rapport annuel 2002, estime que le dispositif est largement améliorable. Les membres de la mission partagent son point de vue et pensent que le dispositif existant d'aide à l'insonorisation peut être amélioré sur les points suivants :

**a) Redéfinir le rôle de l'ADEME**

Le transfert de la gestion administrative et financière du système d'aide aux riverains à Aéroports de Paris et aux gestionnaires d'aéroports doit conduire à

redéfinir le rôle de l'ADEME en matière de gestion du bruit, puisqu'elle dispose malgré tout d'une expertise en ce domaine. Elle pourrait donc :

– accompagner ces organismes sur les plans organisationnel et technique pour faciliter ce transfert, sachant que la situation est différente en Ile-de-France et dans les autres régions, les CCI n'ayant jamais eu l'expérience de gestion d'un tel dispositif ;

– assurer un rôle de coordination technique et d'évaluation, notamment en matière de formation des gestionnaires d'aéroports, d'études comparatives (aides versées, coûts, techniques et équipements d'insonorisation, charte des BET acoustiques et des entreprises d'insonorisation, etc.) ou d'animation du réseau des organismes gestionnaires ;

– soutenir des opérations de démonstration et des opérations exemplaires ;

– participer à la recherche sur les techniques d'insonorisation et la réduction du bruit à la source ;

– inciter à la prise en compte de la composante « lutte contre le bruit » dans le bâtiment, notamment au travers du développement de la HQE (haute qualité environnementale).

### ***b) Assouplir le périmètre d'intervention***

Comme indiqué précédemment <sup>(1)</sup>, la valeur de la courbe extérieure de la zone III du PGS est aujourd'hui fixée à 55 Lden sans possibilité de modulation. Or, l'application stricte d'une telle limite exclut de l'aide des riverains subissant quasiment autant de nuisances que leurs voisins, le bruit ne respectant pas une frontière précise. Une certaine souplesse devrait être introduite dans la gestion des dossiers de demande à partir de l'indice 55, afin de ne pas introduire de cassure trop brusque dans le dispositif et de pouvoir faire bénéficier, de manière dégressive, en fonction de l'éloignement de cette « frontière », les riverains gênés par les nuisances.

Le dispositif existant en Belgique, qui permet à tout riverain réussissant à prouver que le niveau de nuisance qu'il subit le classe dans une des catégories de bénéficiaires de l'aide à l'insonorisation ou du rachat de son bien, semble une piste intéressante.

### ***c) Élargir la liste des locaux éligibles***

Il paraît utile de mieux prendre en compte l'insonorisation des parties communes de bâtiments d'habitat collectif aujourd'hui non bénéficiaires de l'aide. Il convient également d'insonoriser un nombre plus important de bâtiments publics alors qu'ils ne le sont pas aujourd'hui. En effet, seuls peuvent bénéficier de l'aide à l'insonorisation les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire ou social.

---

(1) Voir III du rapport.

Afin de mieux prendre en compte la spécificité de chaque territoire, il conviendrait que chaque commission consultative d'aide aux riverains puisse établir une liste de locaux éligibles, même si un encadrement national est peut-être nécessaire.

***d) Instituer et contrôler les objectifs d'insonorisation***

L'ACNUSA demande que des objectifs d'insonorisation soient précisément définis pour chaque zone du PGS <sup>(1)</sup>. Des vérifications devraient être obligatoirement opérées, avant et après travaux, afin de certifier la conformité des devis aux préconisations de l'acousticien et ensuite la conformité des travaux aux devis.

Le coût de ces vérifications devrait être inclus dans le montant de l'aide.

***e) Définir précisément les travaux pris en charge***

Selon les informations fournies à votre mission par l'ACNUSA, il n'existe aujourd'hui aucune liste des travaux susceptibles d'être financés par l'aide à l'insonorisation. En conséquence, les travaux pris en compte varient d'une délégation régionale de l'ADEME à l'autre.

Une liste précise des travaux pouvant bénéficier de l'aide devrait être établie et pourrait comprendre :

- Les études acoustiques préalables ;
- L'ensemble des travaux préconisés par l'acousticien, sous réserve que soit atteint un gain acoustique minimal et donc que le logement soit réellement « insonorisable » ;
- Les opérations garantissant la salubrité du logement ;
- La climatisation du logement doit également pouvoir bénéficier de cette aide financière. C'est le cas dans la plupart des pays européens et aux Etats-Unis. Il n'est en effet pas concevable que l'on insonorise sans climatiser, ce qui revient à réduire à néant tous les efforts de réduction de la nuisance lorsque, du fait de fortes chaleurs, les fenêtres du logement doivent être ouvertes.

***f) Réviser le taux et le plafond de l'aide***

Actuellement, le taux de l'aide financière est de 80 % du montant TTC des prestations réellement exécutées, comportant les travaux et les études acoustiques préalables. Ce taux est porté à 90 % ou 100 % lorsque la situation financière du bénéficiaire le justifie.

Ce taux devrait être porté à 100 % pour l'ensemble des bénéficiaires potentiels lorsque l'insonorisation s'insère dans le cadre d'opérations groupées, telles que préconisées plus loin. Si le demandeur persiste à faire une demande individuelle alors qu'existe un programme groupé, le dispositif existant (80 %)

---

(1) 37 dB(A) à l'intérieur des locaux en zone III par exemple.

s'appliquerait. Enfin, pour les opérations individuelles, non incluses dans un programme groupé, un taux de 100% pourrait également être appliqué.

Ce montant des travaux est par ailleurs aujourd'hui plafonné en fonction des caractéristiques des locaux et de la zone du PGS dans laquelle ils sont situés, comme précisé antérieurement. Or, dans certains cas, ce plafonnement par pièce ne permet pas d'atteindre un niveau adéquat d'insonorisation. Il conviendrait donc :

– soit de le réviser largement à la hausse, afin que les principaux cas de figure soient pris en compte ;

– soit, comme le préconise l'ACNUSA, d'instaurer un plafonnement, non plus par pièce, mais par poste de travaux dans le cas de logements individuels (isolation des fenêtres, changement de porte, étanchéité acoustique des façades, toiture, etc.), et en fonction de la surface du local dans les autres cas.

### ***g) Favoriser les opérations d'insonorisation groupées***

La procédure d'aide à l'insonorisation est aujourd'hui uniquement engagée à l'initiative du demandeur, qu'il soit propriétaire ou locataire. Les opérations d'insonorisation se font donc sur la base d'une demande individuelle, aléatoire et sur une durée non maîtrisée, puisque chaque particulier a deux ans pour commencer les travaux à compter de l'attribution de l'aide.

Comme le rappelle l'ACNUSA dans son rapport annuel 2002, « *alors que l'établissement de programmes pluriannuels d'aide aux riverains est prévu par l'article 5 du décret n° 99-457 du 1er juin 1999, seule la CCAR de Toulouse - Blagnac s'est dotée d'un programme débutant par les secteurs les plus exposés (mais toujours à la demande)* ».

Une planification des opérations d'insonorisation serait pourtant de nature à assurer l'insonorisation de tous les bâtiments situés dans un PGS, dans de bonnes conditions techniques et économiques, comme c'est le plus souvent le cas chez nos voisins, et également aux Etats-Unis, où le dispositif est bien rodé<sup>(1)</sup>.

Par ailleurs, une planification et un regroupement des demandes d'aide à l'insonorisation par quartier ou ensemble de bâtiments permettrait de bénéficier d'une économie d'échelle (diagnostics communs et travaux conjoints). Les commissions consultatives d'aide aux riverains devraient être pilotes dans ce domaine, comme c'est le cas sur les aéroports américains, étant donné leur connaissance du territoire, et établir un programme d'insonorisation cohérent.

Pour inciter à ce type d'opération groupée, les travaux pourraient être financés à 100 % uniquement dans ce cas.

Cependant, une telle approche ne prend tout son sens que si elle s'accompagne de financements adéquats et d'une prise en charge rapide et efficace par le gestionnaire d'aéroport, comme souligné ci-dessus. Dans le cadre de la

---

(1) Voir III du rapport.

réforme annoncée <sup>(1)</sup>, il convient donc de dégager des moyens conséquents et de mettre en œuvre une politique plus cohérente, prenant en compte l'ensemble de ces propositions.

### **7. Proposition n° 7 : Limiter l'urbanisation à proximité des aéroports**

L'objectif premier de toute réglementation d'urbanisme au voisinage des aéroports doit être d'éviter l'implantation de nouvelles populations dans les zones de bruit, notamment les plus fortes. Cette interdiction doit être respectée et si ce n'est pas le cas, des sanctions doivent être prises.

La mission a ainsi reçu une lettre de cadrage adressée par la préfecture de l'Essonne au maire de Limours, président du Syndicat intercommunal d'études et de programmation (SIEP), le 31 décembre 1991, que celui-ci devait respecter dans le cadre de l'élaboration de son schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU). Il convient de rappeler que Limours est situé à 31 km au sud-Ouest d'Orly et cette zone est depuis longtemps très concernée par les atterrissages d'Orly face à l'est. Depuis la réorganisation, elle est également concernée par les décollages face à l'est.

Cette lettre de cadrage préconisait pourtant une évolution de la population de la zone de 18 000 à 28 000 habitants et l'indiquait très clairement, sans tenir aucun compte des nuisances sonores subies, qui auraient pourtant dû conduire à limiter son expansion :

*« Pour assurer le développement urbain, il conviendra nécessairement de rechercher de nouvelles disponibilités foncières non prévues aux documents d'urbanisme actuels ».*

Il conviendrait donc que les services de l'Etat, comme les collectivités, prennent enfin conscience de l'impact des nuisances sur ces populations nouvellement installées.

#### ***a) Renforcer la réglementation existante***

Si, dans les zones de bruit fort, l'interdiction de toute nouvelle construction doit rester la règle, il convient de permettre le maintien d'un tissu urbain de qualité dans les zones de bruit plus faible, selon des modalités plus appropriées que celles aujourd'hui en vigueur.

Ce maintien passe à la fois par un renouvellement du parc obsolète et un desserrement du parc existant, comme le préconise l'ACNUSA. Le renouvellement du parc obsolète passe nécessairement par le remplacement de l'habitat individuel par de l'habitat groupé en zone C des PEB. Il paraît en effet surprenant que l'on puisse encore aujourd'hui construire des maisons individuelles dans ces zones exposées à des niveaux de bruit, certes plus faibles, mais malgré tout importants,

---

(1) Voir proposition n° 1-c.

alors que la présence de logements collectifs faciliterait l'insonorisation et renforcerait l'efficacité des mesures curatives (absence de jardin notamment).

Le desserrement du parc existant devrait passer par l'établissement de plans pluriannuels d'aménagement urbain adaptés aux contraintes du bruit, programmant le rachat des locaux d'habitation les plus exposés, dans le cadre de la procédure évoquée à la proposition suivante (n° 8).

Par ailleurs, il conviendrait peut-être d'étudier la possibilité de garantir une information plus complète à l'acquéreur de tout logement situé dans ces zones de bruit, en insérant cette information à la fois dans la promesse de vente, puis dans l'acte de vente, sur le modèle de ce qui est prévu pour les zones de risques industriels dans un projet de loi actuellement en discussion au Parlement.

Enfin, en région parisienne, du fait l'étendue des zones soumises aux nuisances sonores, et alors que les PEB ne couvrent que les zones les plus exposées au bruit, aucune règle ne permet de protéger les habitants situés sous les « couloirs aériens », c'est-à-dire sur le passage des avions dans leur phase de décollage mais surtout d'atterrissage. La mise en place de règles d'urbanisme contraignantes à une telle échelle n'est pas réaliste, car les zones concernées sont trop vastes mais il conviendrait sans doute de réfléchir à un dispositif du type de celui existant en Belgique en matière d'insonorisation, et évoqué dans la proposition n° 6.

#### ***b) Réviser rapidement les PEB***

Aujourd'hui, les plans en vigueur autour des aéroports parisiens sont notoirement obsolètes et ne remplissent plus leur rôle préventif. Leur révision enclenchée est donc nécessaire et devrait permettre, du fait de la modification de l'indice utilisé qui permet de mieux cerner les zones les plus exposées<sup>(1)</sup>. Cette révision doit être réalisée dans les meilleurs délais et permettre une redéfinition précise, stricte et plus large, des zones soumises aux contraintes d'urbanisme évoquées précédemment. Par ailleurs, une meilleure adéquation des périmètres PEB/PGS doit être recherchée, d'autant plus que ces deux documents sont maintenant réalisés sur une base acoustique identique (indice Lden).

Selon les informations fournies à la mission par l'ACNUSA, la révision des PEB conduira naturellement à une maîtrise renforcée de l'urbanisation autour des aéroports avec un élargissement des zones protégées, ce dont la mission se félicite.

#### ***c) Renforcer le rôle de l'ACNUSA***

L'ACNUSA donne aujourd'hui des avis simples sur les plans d'exposition au bruit et sur les plans de gêne sonore. Cet avis devrait devenir conforme, c'est-à-dire lier l'autorité administrative, pour les dix principaux aéroports français. Le préfet n'est en effet aujourd'hui pas tenu de suivre l'avis de l'ACNUSA, ni sur le contenu des plans, ni pour décider de les mettre en révision. Ceci permettrait d'éviter que de nouvelles populations s'installent dans des zones de bruit fort, tout simplement parce que les communes et le préfet n'auraient pas été en mesure de

---

(1) Voir en annexe l'état d'avancement des procédures PEB et PGS.

résister aux pressions locales des propriétaires de terrains, promoteurs et mêmes candidats à l'accession à la propriété au meilleur prix.

### **8. Proposition n° 8 : Racheter les logements les plus exposés**

Dans le cadre du nouveau contrat de maîtrise du développement aéroportuaire, l'autorité aéroportuaire devrait racheter les habitations situées dans un PGS, dès qu'un riverain en ferait la demande, afin de soulager les riverains les plus exposés, dans des conditions économiques décentes (rachat au prix d'achat actualisé par exemple).

Par la suite, dans le cadre des plans pluriannuels d'aménagement urbains évoqués ci-dessus, les collectivités pourraient utiliser ces locaux pour des activités économiques qui permettraient de maintenir le dynamisme des communes les plus touchées par les nuisances.

### **9. Proposition n° 9 : Développer une véritable politique d'aménagement foncier autour des aéroports**

Il conviendrait de confier à une agence spécialisée dans les questions d'urbanisme et d'aménagement la mission d'acheter tous les terrains disponibles autour de Roissy Charles-de-Gaulle, dans le cadre d'une politique volontariste de gel du foncier (préemption), afin de constituer des réserves foncières, notamment autour de la nouvelle piste, mais plus largement autour de l'aéroport, à l'instar de la politique développée autour de Vatry <sup>(1)</sup>.

On peut en effet déplorer que les acquisitions foncières soient aussi limitées autour de Roissy <sup>(2)</sup>, alors qu'elles permettraient de mettre en place une vraie politique d'aménagement du territoire aéroportuaire, de limiter l'impact du bruit sur les populations riveraines, et d'éviter toute nouvelle urbanisation.

L'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (IAURIF) pourrait être chargé de la mise en œuvre de cette politique, car il dispose d'une véritable expertise dans le domaine de l'urbanisme et de la gestion du développement des territoires. Créé en 1960 à l'initiative de l'Etat, en vue de l'élaboration du premier schéma directeur de la région parisienne, l'IAURIF a été rattaché au conseil régional d'Ile-de-France en 1983, dans le cadre de la décentralisation. C'est aujourd'hui une fondation reconnue d'utilité publique et membre de la fédération nationale des agences d'urbanisme. Il est présidé par le président du conseil régional. Il développe aujourd'hui ses missions dans différents domaines, et notamment :

– il propose des politiques d'ensemble ou sectorielles d'aménagement et de développement de l'Ile-de-France, et conçoit des outils pour les mettre en œuvre ;

– il assure la fonction de centre d'analyse et de prospective sur le développement régional appuyé sur une force d'expertise interdisciplinaire ;

---

(1) Voir p. 101.

(2) Voir III du rapport.

– dans le cadre des études préparatoires à la révision du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF 1994), l'IAURIF a été chargé de réaliser des bilans thématiques de la réalisation du SDRIF.

Ces rachats pourraient être financés par l'autorité aéroportuaire dans le cadre du contrat de maîtrise du développement de la plate-forme, par l'affectation et le relèvement d'une taxe aéroportuaire.

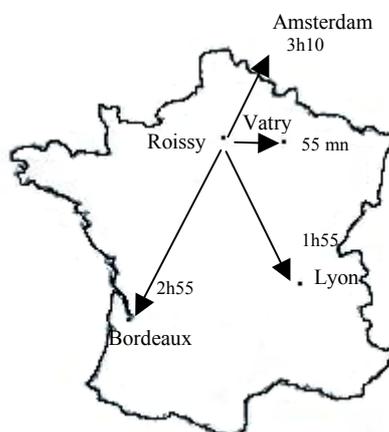
### **10. Proposition n° 10 : Mieux répartir les retombées fiscales générées par l'activité aéroportuaire et les activités des entreprises de la zone**

Cette proposition n'est pas nouvelle, mais n'a pas fait l'objet, jusqu'à maintenant, d'une mise en œuvre satisfaisante. Il convient pourtant 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 de province, dans le cadre d'un partenariat qui reste à définir.

Au titre des mesures annoncées par M. Gilles de Robien le 25 juillet 2002 pour favoriser le développement durable des aéroports parisiens figurait le lancement d'une réflexion pour évaluer le dispositif actuel et établir des propositions allant dans le sens d'une équité fiscale accrue, y compris au bénéfice direct des riverains lorsque leur condition le justifie. Le Premier ministre, par une lettre en date du 9 mai 2003, a désigné M. Jean-François Le Grand, sénateur de la Manche, comme parlementaire en mission auprès du ministre de l'Équipement. Celui-ci doit rendre ses conclusions au mois de septembre 2003.

La mission se félicite de cette initiative.

**B.— DEUXIEME OBJECTIF : REDEPLOYER LES TRAFICS AFIN DE DEVELOPPER LES SYNERGIES ENTRE PLATES-FORMES PARISIENNES ET PLATES-FORMES DE PROVINCE**



La centralisation du trafic aérien français sur les plates-formes parisiennes entraîne le mécontentement légitime des populations riveraines qui doivent en supporter les nuisances. Mais elle a aussi pour effet de creuser le fossé entre la capitale, qui bénéficie de l'essentiel des retombées économiques liées au transport aérien, et les principales villes de province qui ne prennent en charge qu'une partie marginale du trafic national. On peut en effet rappeler pour mémoire que les aéroports parisiens ont accueillis plus de 71 millions de passagers en 2002, contre seulement 9 millions pour l'aéroport de Nice, la troisième plate-forme française en nombre de passagers transportés, après Roissy et Orly.

La mission d'information recommande donc, dans une perspective de développement durable, que les demandes de droits de trafic sur les principaux aéroports de province soient mieux prises en compte. En outre, l'ajustement des fonctions de hub des plates-formes parisiennes doit aussi être envisagé dans une perspective européenne : dans un rayon de 500 kilomètres, il existe en effet quatre hubs importants en Europe de l'ouest (Londres, Francfort, Paris et Amsterdam), de telle sorte que la majorité des spécialistes estiment qu'il existe des complémentarités à exploiter.

Dans ce cadre, les deux tableaux ci-dessous récapitulent la ventilation du trafic sur les aéroports parisiens. On note qu'une partie de ces trafics, comme les vols charters, les vols tout cargo, les low costs ou les vols militaires pourraient faire l'objet d'un redéploiement dans le grand bassin parisien.

Le deuxième tableau rappelle l'évolution prévue sur les aéroports parisiens, en l'absence de contraintes sur la demande et sur l'offre. Au cours des 20 prochaines années, un des objectifs du contrat francilien pourrait donc être de desserrer le trafic en plafonnant le nombre de mouvements également sur Roissy et en transférant environ 200 000 mouvements sur les autres plates-formes du bassin parisien et en province, grâce aux mesures préconisées par la mission.

2002 (chiffres arrondis - Source DGAC)	Roissy	Orly
<b>TOTAL MOUVEMENTS</b>	<b>510 000</b>	<b>210 000</b>
<i>dont mouvements commerciaux</i>	<i>501 000</i>	
<i>dont mouvements non commerciaux <sup>(1)</sup></i>	<i>9 000</i>	
<b><i>dont Aviation d'affaires <sup>(2)</sup></i></b>	<b><i>1 220</i></b>	
<b>dont tout cargo</b>	<b>38 000</b>	
<i>dont fedex</i>	<i>6200</i>	
<i>dont sous-traitants fedex</i>	<i>6400</i>	
<i>dont poste</i>	<i>10000</i>	
<b>dont charters</b>	<b>21 555</b>	<b>8695</b>
<b>dont low costs <sup>(3)</sup></b>	<b>6 900</b>	<b>2 000</b>

#### DEMANDE NON CONTRAINTE

2020	Total Paris	Orly	Roissy
<b>Total mouvements</b>	<b>930 000 <sup>(4)</sup></b>	<b>250 000</b>	<b>680 000</b>
<i>Total passagers</i>	<i>125 millions</i>	<i>35 millions <sup>(5)</sup></i>	<i>90 millions</i>

(1) Les mouvements non commerciaux sont constitués de vols d'Etat, de vols militaires, de vols privés (aviation d'affaires) et des vols de service des compagnies.

(2) Aviation d'affaires : inclus dans les mouvements non commerciaux (car vols privés).

(3) Low costs : 757 497 passagers en 2002 et emport moyen de 110. (Pour mémoire : 179 723 passagers en 2001)

(4) En prenant comme hypothèse 125 millions de passagers et un emport de 140 + 40 000 mouvements de fret.

(5) avec un emport de 140.

### **1. Proposition n° 11 : Préserver l'équilibre actuel à Orly en optimisant l'activité sur les plages horaires les moins gênantes**

Comme souligné précédemment, et étant donné sa situation dans une zone urbaine densément peuplée, l'aéroport d'Orly est l'un des mieux protégé en Europe puisqu'il dispose :

- d'un couvre-feu total de 23h30 à 6h depuis 1968 ;
- d'un plafonnement du nombre annuel de créneaux horaires attribuables à 250 000 depuis 1994 ;
- de procédures de décollage et d'atterrissage spécifiques que les équipages doivent respecter depuis 1999 ;
- de volumes de protection environnementale, depuis 2003.

Dans le cadre du développement durable des aéroports parisiens, le ministre a clairement confirmé ces mesures. Il semble à votre rapporteur qu'une telle décision est raisonnable, d'autant plus que les riverains d'Orly estiment ces mesures fondées et relativement efficaces, comme ils l'ont indiqué à la mission.

On pourrait par contre songer à une véritable redéfinition du rôle aéroportuaire d'Orly, qui, davantage encore depuis la disparition d'Air Lib, ne dispose plus d'une vision cohérente de son développement. Dans le cadre des contraintes réglementaires, il est sans doute possible d'optimiser l'utilisation de cet aéroport pour réduire encore, à la marge, les nuisances tout en contribuant au dynamisme économique des communes voisines et à la création d'emplois.

Dans une perspective de long terme, au fur et à mesure de la décroissance du trafic métropolitain grâce à la montée en puissance du réseau ferré à grande vitesse, des créneaux pourraient se libérer au profit de trafics moyen-courriers, voire long-courriers (notamment transatlantiques), du fait des atouts majeurs dont dispose cet aéroport (très proche de Paris, au cœur d'un bassin de chalandise considérable).

Ceci conduirait donc à une augmentation conséquente de l'emport moyen, sans aggraver, voire en diminuant, les nuisances subies par les riverains, si le nombre de vols diminuait.

## **2. Proposition n° 12 : Délocaliser certains trafics**

Le système aéroportuaire français souffre d'une concentration excessive des vols sur l'Ile-de-France. Cet état de fait est nuisible aux populations survolées dans ces zones, mais aussi au développement des autres plates-formes nationales. Dans une perspective de développement durable bénéfique à la fois pour le bassin parisien et pour le reste du territoire, il apparaît donc nécessaire de délocaliser une partie du trafic aérien sur des plates-formes complémentaires de celles de Roissy Charles-de-Gaulle et d'Orly.

Ainsi les vols militaires au départ des plates-formes parisiennes devraient être, dans la mesure du possible, délocalisés sur des plates-formes moins contraintes et plus adaptées à ce type de transport, comme par exemple l'aéroport de Châteauroux que la mission a visité et qui semble prêt à accueillir ces vols.

### ***a) L'aviation d'affaires : libérer de l'espace au Bourget et encourager le rapprochement de l'aviation d'affaires des « zones d'affaires »***

L'aéroport du Bourget gère actuellement près de 50 000 mouvements annuels et 80 000 passagers. Les décollages et les atterrissages d'appareils au Bourget impliquent le survol de zones fortement urbanisées de Seine-Saint-Denis, pour lesquelles ces nuisances s'ajoutent à celles occasionnées par l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. La contribution de l'aviation d'affaires à la compétitivité des entreprises est indéniable. Il ne paraît donc pas possible de l'éloigner considérablement des zones où est localisée sa clientèle sans faire perdre toute utilité à ce mode de transport.

Il conviendrait donc d'encourager la localisation de ces flottes captives sur des aérodromes proches des sièges sociaux des grandes entreprises, dans l'ouest et le sud parisien, d'autant plus que, selon l'EBAA (European Business Aviation Association), cela répond à la demande d'un certain nombre d'entre elles.

**b) Les low costs et les charters**

Comme exposé précédemment, les compagnies low costs opèrent en grande partie au départ d'aéroports secondaires dont les redevances aéroportuaires sont plus réduites. De ce fait, elles représentent une opportunité de développement pour les plates-formes secondaires françaises, et offrent une perspective de desserrement du trafic aérien autour de la capitale.

S'agissant des vols charters, la problématique est comparable, dans la mesure où les clients utilisant ce type de service privilégient le prix du billet par rapport au temps de trajet. De plus, la tendance est à une croissance plus importante des vols charters au départ de province et à une régression des vols au départ de Paris, comme le souligne le tableau ci-après. La hausse des coûts d'exploitation sur les aéroports parisiens incitera très probablement dans le futur les compagnies charter à repenser leur développement. Il serait donc envisageable d'encourager la délocalisation de ces vols, qui représentent plus de 21 000 mouvements et 2,76 millions de passagers en 2002 à Roissy Charles-de-Gaulle, et près de 8 700 mouvements et 1,4 million de passagers à Orly.

TRAFIC CHARTER DES PRINCIPAUX AEROPORTS CHARTER DE METROPOLE ( avions de plus de 29 places )										
	98		99		00		01		02	
Au départ/arrivée de	Mvts	Pax	Mvts	Pax	Mvts	Pax	Mvts	Pax	Mvts	Pax
BALE MULHOUSE	11 679	753 601	10 676	812 379	8 494	694 293	6 173	679 154	5 605	556 865
LYON ST EXUPERY	7 897	866 458	6 784	796 592	8 675	932 923	12 671	1 041 851	9 084	922 296
MARSEILLE PROVENCE	4 737	280 410	3 500	270 590	6 602	455 040	5 893	484 968	6 055	509 158
NANTES ATLANTIQUE	3 961	451 852	4 591	504 348	5 357	602 228	5 530	645 115	5 635	632 455
PARIS CHARLES DE GAULLE	26 018	3 080 141	28 810	3 208 230	28 115	3 428 253	22 755	2 852 354	21 555	2 762 411
PARIS ORLY	8 430	1 347 750	7 492	1 189 773	7 555	1 253 875	8 921	1 553 517	8 695	1 403 294
TOULOUSE BLAGNAC	6 213	494 704	5 138	481 323	6 222	556 238	7 372	618 930	7 451	674 607
Tous aéroports Métropole	98 985	9 358 579	105 358	9 557 672	101 541	10 228 260	100 673	10 641 683	94 441	10 039 782

Source : Direction générale de l'aviation civile

Il faut favoriser leur délocalisation vers des plates-formes situées dans le grand bassin parisien. L'aérodrome de Beauvais-Tillé semble avoir les capacités requises pour accueillir ce type de trafic, dans la mesure où la compagnie Ryanair s'y est installée avec succès. En 2001, l'aérodrome a accueilli 4 366 mouvements commerciaux pour 43 864 mouvements non commerciaux. Il conviendrait peut-être également d'étudier les possibilités de reconversion à long terme de la plate-forme d'Évreux, aujourd'hui aéroport militaire.

### ***c) Un nécessaire redéploiement des activités tout cargo***

Compte tenu de la raréfaction de l'offre de créneaux et de l'augmentation des restrictions concernant les vols de nuit sur les grands aéroports, un certain nombre d'entreprises de ce secteur pourraient être conduites à revoir leur politique de desserte en faisant des arbitrages en faveur des passagers, déployant leur activité fret sur d'autres plates-formes. De même, certains opérateurs tout cargo pourraient faire le choix de se concentrer sur des plates-formes multimodales spécialisées.

Les avions tout cargo acquittent sur les aéroports parisiens des taxes et des redevances aéronautiques réglementées dans les mêmes conditions que les avions réalisant du trafic passagers ou des vols mixtes, hormis pour la redevance d'atterrissage (la plus importante en volume) qui fait l'objet d'un abattement particulier pour les vols tout cargo ou postaux.

Aéroports de Paris a mis en place en 1994 un abattement de 50 % sur cette redevance pour les compagnies en dessous du seuil de 150 000 tonnes de jauge atterrie annuelle et un abattement de 25 % pour les compagnies réalisant entre 150 000 et 300 000 tonnes de jauge atterrie annuelle. Suite à un contentieux avec Air France qui était la seule compagnie à ne pouvoir bénéficier d'aucun abattement à ce titre, le Conseil d'État a jugé la mesure discriminatoire (tout en validant le principe de l'abattement) et Aéroports de Paris a modifié le dispositif à compter du 1er juillet 1999, en étendant le bénéfice de l'abattement de 50 % à tous les vols commerciaux tout cargo et postaux. Suite aux nombreuses plaintes des riverains et à une volonté politique forte de limiter au maximum les vols de nuit à Roissy Charles-de-Gaulle, Aéroports de Paris a décidé récemment, dans sa nouvelle grille tarifaire, de réduire ledit abattement de 50 % à 30 %.

Il conviendrait de poursuivre cette politique sur toutes les plates-formes parisiennes, voire de surtaxer les vols de fret nocturnes, et, parallèlement, d'encourager le redéploiement des activités tout cargo sur des plates-formes de province déjà spécialisées dans ce secteur (Châteauroux, Vatry notamment) en proposant une politique tarifaire attractive aux entreprises de fret.

### **3. Proposition n° 13 : Donner à l'aéroport de Vatry un véritable rôle au sein du système aéroportuaire français**

Le Conseil général de la Marne a décidé en 1992 de s'engager dans la création d'une plate-forme multimodale dédiée au fret international sur le site de l'ancienne base militaire de Châlons-Vatry à 25 kilomètres au sud de Châlons-en-Champagne, dans une zone très faiblement peuplée (7 habitants au kilomètre carré). La mise en service de l'aéroport a été réalisée en mai 2000.

La plate-forme dispose d'une piste d'une longueur de 3 860 mètres et de 60 mètres de large, d'un dispositif d'aide à la navigation et d'une station de déverglaçage qui lui permettent d'accueillir tous types d'appareils par tout temps, 24 heures sur 24. Elle est dotée d'une aérogare de fret de 4 200 mètres carrés, d'une capacité de 60 000 tonnes par an. Depuis l'année 2002, elle dispose aussi d'une petite aérogare pour les passagers. La gestion et l'exploitation de cette plate-forme

ont été confiées par délégation de service public pour 20 ans à la société d'exploitation Vatry-Europort (SEVE) qui regroupe notamment l'aéroport de Montréal, les chambres de commerce et d'industrie de Reims-Epernay, de Châlons-en-Champagne et de Troyes, et le Conseil général de la Marne.

Les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises approuvés par décret le 18 avril 2002 soulignent la nécessité de développer le rôle de cet aéroport. Pourtant, il apparaît que cette plate-forme est largement sous-utilisée au regard de ses capacités réelles :

#### TRAFIC DE L'AEROPORT DE CHALONS-VATRY EN 2002

Mouvements commerciaux	Mouvements non commerciaux	Fret (tonnes)	Passagers
588	10 162	6 084	1 326

On constate que l'essentiel des mouvements de la plate-forme est constitué par des vols non commerciaux, dont près de 8 000 mouvements d'entraînement pour des compagnies aériennes.

La mission d'information s'est interrogée sur les moyens de développer cette plate-forme dont les capacités doivent être optimisées. Les solutions dépendent largement des stratégies économiques des acteurs du transport aérien, sur lesquels les autorités ne peuvent agir que par le biais d'une politique d'incitation.

Une ambition majeure de Vatry, à l'instar d'autres aéroports européens, est d'attirer une entreprise de fret express qui en ferait son hub pour l'Europe, mais aucun des quatre grands opérateurs ne l'envisage pour l'instant. En effet, en l'état actuel des liaisons routière et ferroviaire, l'éloignement de Paris (150 kilomètres, soit 2h30 en camion) rend impossible la livraison au matin, sachant par ailleurs que la capitale et sa banlieue représentent plus de 50 % de leur marché français.

En revanche, il paraît possible de développer rapidement cette plate-forme pour les vols de fret tout cargo, pour lesquels la distance par rapport à Paris n'est pas aussi déterminante. A moyen terme, il est par ailleurs indispensable de connecter Vatry directement au TGV Est, dans le cadre d'une politique intermodale ambitieuse, qui mettrait Vatry à 55 minutes de Paris, environ 45 minutes de Roissy Charles-de-Gaulle et 1h10 d'Orly.

La perspective de saturation du trafic sur les aéroports parisiens va permettre à Vatry de constituer une alternative économiquement acceptable pour les compagnies aériennes. Il convient en outre d'accompagner ce mouvement par des mesures fiscales adaptées, comme souligné ci-dessus.

#### **4. Proposition n° 14 : Maintenir un hub domestique à Clermont-Ferrand**

Clermont-Ferrand est le « hub » de Régional Compagnie Aérienne Européenne (CAE), devenue filiale à 100 % d'Air France, qui exploite 28 liaisons au

départ de Clermont-Ferrand, dont six vers l'Europe et deux saisonnières à destination de la Corse. La plate-forme a vu son trafic augmenter de 26 % en nombre de passagers en 2002, mais sa situation financière est très dépendante de la compagnie Régional CAE <sup>(1)</sup>, confrontée à d'importantes pertes d'exploitation.

Dans ce contexte, le groupe Air France a engagé en 2002 une concertation avec les collectivités locales clermontoises sur les moyens à mettre en œuvre pour améliorer la rentabilité économique de ce réseau. Dans un premier temps, la compagnie a décidé d'arrêter, en novembre 2002, la desserte des liaisons les plus déficitaires, Avignon, Brest et Pau, et de réduire la fréquence des liaisons vers Montpellier, Toulouse et Rennes.

L'ensemble de ces modifications ne permettant pas, selon la compagnie, de réduire de manière suffisante les pertes d'exploitation, elle poursuit actuellement les discussions entamées avec les collectivités locales, afin d'étudier une éventuelle répartition du déficit de certaines lignes entre la compagnie, les collectivités et le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA), solution techniquement validée par la Direction générale de l'aviation civile dans le cadre de la mise en œuvre d'obligations de service public (OSP).

La mission d'information estime nécessaire de maintenir ce hub domestique à Clermont-Ferrand, car il joue un rôle moteur en termes d'aménagement du territoire. L'aéroport gère en effet 21 liaisons quotidiennes avec les principaux aéroports de province, et plusieurs liaisons quotidiennes vers Marseille, Bordeaux, Nantes ou Toulouse. Ces liaisons permettent de joindre deux villes de province sans passer par les aéroports parisiens, ce qui représente à la fois un gain de temps et une diminution du trafic de correspondance sur les plates-formes parisiennes.

### **5. Proposition n° 15 : Développer à Lyon un hub vers l'Europe élargie et le Maghreb**

La zone de chalandise élargie de l'Aéroport Lyon-Saint Exupéry couvre l'ensemble des territoires périphériques à moins de deux heures de l'aéroport, c'est-à-dire la région du Lac Léman au nord-est, et, au sud, les départements du Gard, du Vaucluse, de l'Hérault et des Bouches-du-Rhône. Cette zone a généré en 2001 un trafic important : 18,3 millions de passagers pour une population d'environ 11,5 millions d'habitants. Le trafic de cette zone présente une très forte composante internationale (plus de 12 millions de passagers). Mais, comme l'ont rappelé les autorités aéroportuaires lyonnaises à la mission, l'aéroport de Lyon capte aujourd'hui une très faible part du trafic de ces territoires périphériques, du fait d'une accessibilité insuffisante de l'aéroport de Lyon depuis Marseille, Montpellier et Genève. Il en résulte qu'une part importante du trafic de ces territoires périphériques (1 million de passagers <sup>(2)</sup>) ne trouve pas de réponse locale adaptée à ses besoins et utilise les aéroports parisiens comme aéroports de départ et d'arrivée.

Ainsi, s'agissant du Maghreb, les liaisons françaises sont encore pour une grande partie réalisées à partir des plates-formes parisiennes :

---

(1) Cette compagnie représente 800 000 des 1,1 million de passagers de la plate-forme, alors qu'Air France représente 250 000 passagers. Les deux compagnies comptent donc pour 95% du trafic de la plate-forme.

(2) Selon une étude Arthur D. Little réalisée pour le compte de l'aéroport.

**TRAFIC FRANÇAIS VERS LES PAYS DU MAGHREB EN 2002**

(en nombre de mouvements)

	<b>Aéroports parisiens</b>	<b>Total des aéroports français</b>
<b>Algérie</b>	7 955	18 829
<b>Maroc</b>	13 361	20 715
<b>Tunisie</b>	11 369	21 553
<b>Total</b>	32 685	61 097

Or, il apparaît qu'une partie seulement de la population désireuse de se rendre vers le Maghreb est originaire de la région parisienne. Une bonne partie de la clientèle originaire du sud de la France doit donc se rendre sur les plates-formes parisiennes pour rejoindre le Maghreb. Les autres le font à partir de quelques aéroports de province, principalement Lyon et Marseille.

**TRAFIC DES PRINCIPAUX AÉROPORTS DE MÉTROPOLE AVEC LE MAGHREB**

	Métropole-Algérie					Métropole-Maroc					Métropole-Tunisie				
	98	99	0	1	2	98	99	0	1	2	98	99	0	1	2
Trafic au départ/arrivé de	Mvts	Mvts	Mvts	Mvts	Mvts	Mvts	Mvts	Mvts	Mvts	Mvts	Mvts	Mvts	Mvts	Mvts	Mvts
Paris Orly	1	4	1	3	5 078	7 919	5 708	5 104	6 117	7 076	5 646	4 006	3 812	4 392	4 409
Marseille Provence	2 549	2 890	3 869	4 042	4 113	1 647	1 617	1 702	1 753	1 810	2 002	2 051	2 254	2 274	2 156
Lyon St Exupery	2 043	2 025	2 398	2 432	2 901	1 080	1 502	1 748	1 699	1 601	2 256	2 645	2 877	2 867	2 765
Paris C. de Gaulle	3 563	4 317	5 204	5 652	2 877	2 906	5 913	6 331	5 839	6 285	4 125	6 947	8 297	7 739	6 960
<b>TOTAL</b>	<b>8 156</b>	<b>9 236</b>	<b>11 472</b>	<b>12 129</b>	<b>14 969</b>	<b>13 552</b>	<b>14 740</b>	<b>14 885</b>	<b>15 408</b>	<b>16 772</b>	<b>14 029</b>	<b>15 649</b>	<b>17 240</b>	<b>17 272</b>	<b>16 290</b>

Source : Direction générale de l'aviation civile

On notera que, lorsque Paris a supprimé ses liaisons avec Alger, le report sur les aéroports de province a été tout à fait conséquent. Il existe donc bien une demande, qu'il convient de satisfaire intelligemment.

Afin de rationaliser les liaisons vers le Maghreb depuis la France, la mission d'information recommande donc que la plate-forme de Lyon puisse développer ses créneaux vers ces destinations. Compte tenu de la qualité des liaisons TGV entre Lyon et les principales villes de France, compte tenu de l'atout important – pourtant mal utilisé – que constitue la gare TGV desservant directement l'aéroport, cette spécialisation pourrait à la fois desserrer le trafic sur les plates-formes très contraintes de Paris, de Marseille et de Nice, tout en offrant une perspective de développement intéressante à l'aéroport de Lyon.

La même analyse peut être faite des liaisons entre la plate-forme de Lyon et les destinations vers l'Europe élargie. Selon les informations fournies à la mission, la perspective de l'élargissement de l'Union européenne couplée à la croissance naturelle de la demande issue de la zone de chalandise rapprochée de cet aéroport – c'est-à-dire la région Rhône-Alpes et départements du Jura et de Saône-et-Loire –

devrait permettre l'ouverture de neuf nouvelles destinations vers l'Europe de l'Est et l'Europe du Nord, sur lesquelles les modes de transport routier ou ferroviaire sont peu concurrentiels. Ces liaisons sont aujourd'hui encore essentiellement réalisées depuis les plates-formes parisiennes, y compris pour les voyageurs qui proviennent de la moitié sud de la France. Le potentiel de l'aéroport doit être mieux utilisé.

Selon les informations fournies à la mission, la zone de chalandise élargie de Lyon contribuerait ainsi à hauteur de 6 millions de passagers dans le trafic des aéroports parisiens en 2020 si les liaisons restaient les mêmes qu'aujourd'hui. Le développement d'une offre aérienne adaptée devrait permettre à environ 50 % de ces passagers de trouver une réponse locale à ce besoin de déplacement aérien.

### **6. Proposition n° 16 : Développer le « hub Ibérique » de Bordeaux**

Bordeaux a déjà cette politique puisque l'aéroport est la plate-forme de correspondance d'Air France de et vers la péninsule ibérique et constitue donc déjà aujourd'hui un carrefour d'échange entre l'Europe du Nord (Lille, Dublin, Strasbourg, Rennes, Nantes) et l'Europe du Sud (Madrid, Porto, Lisbonne, Marseille). L'aéroport propose déjà des temps de correspondance rapides et des connexions bien plus simples qu'à Paris.

La spécialisation de l'aéroport de Bordeaux vers la péninsule ibérique et vers l'Amérique Latine, permettrait d'éviter la multiplication des liaisons nationales vers ces destinations et de desserrer la contrainte sur les plates-formes parisiennes. En effet, la demande est forte au départ de la région bordelaise pour l'Espagne, le Portugal et l'Amérique Latine. Lorsque le TGV desservira Bordeaux à pleine vitesse, la zone de chalandise de l'aéroport s'en trouvera considérablement élargie et l'aéroport drainera la demande d'une bonne partie du sud-ouest français vers ces destinations.

La plate-forme envisage un programme d'investissement de près de 63 millions d'euros, qui devrait porter la capacité de la plate-forme à près de 4 millions de passagers à l'horizon 2006, alors que le nombre de passagers est de moins de 3 millions actuellement.

La mission estime qu'il convient d'encourager cette politique.

### **7. Proposition n° 17 : Jouer la carte des alliances, en partenariat avec Amsterdam**

Comme souligné précédemment, il convient par ailleurs de repenser le développement aéroportuaire au niveau européen puisque, avec le développement des liaisons à grande vitesse<sup>0</sup>, les capacités aéroportuaires peuvent également être largement optimisées à l'échelle européenne. Le premier obstacle à une optimisation européenne de ces capacités, la fluidité du trafic dans l'espace aérien, sera progressivement levée avec la mise en place, attendue d'ici 2004-2005, du « ciel unique » qui réduira les incohérences techniques et les délais d'attente. Par ailleurs,

le lancement du programme de navigation par satellite Galileo devrait également contribuer à l'efficacité du dispositif de contrôle aérien européen.

Le deuxième obstacle est lié au calendrier de mise en œuvre des projets à grande vitesse les plus importants. Certes, le traité de Maastricht a introduit le concept de réseau transeuropéen qui a permis de développer un schéma directeur des infrastructures de transports au niveau européen, bénéficiant d'un soutien financier communautaire, alors que l'interopérabilité s'est développée, permettant aux trains de franchir les frontières nationales dans de bonnes conditions. Les programmes lancés dans les années 80 aboutissent aujourd'hui, puisque l'on parle bien de réseau transeuropéen de trains à grande vitesse. Paris est relié à Londres et Bruxelles dans de bonnes conditions, et le sera demain à Amsterdam, Cologne ou Turin.

La carte suivante, extraite du débat DUCSAI, retrace l'amélioration des temps de parcours attendue à moyen terme pour les projets intéressants la France. Même si certaines données ont évoluées (voir encadré ci-après), elle permet d'avoir une idée précise de l'évolution du réseau ferré à grande vitesse en Europe :



Source : Cahier de base du débat DUCSAI, 8 août 2001

**Actualisation et informations complémentaires :**

- Sur **Londres** : le temps de parcours de 2h20 correspond à l'achèvement de CTRL (2007)
- Sur **Amsterdam** et **Cologne** : les temps de parcours correspondent à l'achèvement du PBKA (2007)
- Sur **Francfort** : le temps de parcours de 3h45 correspond à la mise en service de la 1<sup>ère</sup> phase du TGV Est (2007)
- Sur **Zürich** : le temps de parcours de 3h45 correspond à la mise en service complète de la branche Est du TGV Rhin-Rhône (horizon 2010).
- Sur **Lausanne** : le temps de parcours actuel est de 3h50 et le temps en projet (fin de l'échéance du CPER) est 3h30.
- Sur **Turin** : le temps de parcours en situation de projet est de 3h40 lorsque le projet sera finalisé (lignes d'accès et tunnel de base en 2015). Le temps de parcours de 3h12 correspondait aux premières études avec train sans arrêt de Paris à Turin et évitement de la gare de Chambéry.
- Sur **Marseille** : le temps de parcours est de 3h depuis le 10 juin 2001
- Sur **Montpellier** : le temps de parcours est 3h15 depuis le 10 juin 2001. Il sera réduit à 3h05 avec le contournement de Nîmes - Montpellier (horizon 2010)
- Sur **Barcelone** : le temps de parcours actuel n'est plus que de 8h25

Source : SNCF

La France dispose de la formidable opportunité de pouvoir développer des partenariats avec les autres plates-formes européennes déjà ou bientôt connectées aux LGV (Bruxelles, Amsterdam, Francfort ou Turin). Comme indiqué précédemment, si certains aéroports européens sont proches de la saturation, d'autres disposent de possibilités techniques de développement non négligeables. C'est notamment le cas d'Amsterdam et de Bruxelles.

Suite aux déplacements et aux auditions de la mission, celle-ci estime que l'aéroport de Schiphol-Amsterdam offre les plus importantes opportunités. A l'horizon 2010, Thalys reliera Paris (centre ville) à Amsterdam (centre ville) en 3h10. Par ailleurs, comme la mission a pu le constater lors de son déplacement aux Pays-Bas, tous les trains Thalys s'arrêteront au cœur de l'aéroport d'Amsterdam (avant l'arrêt du centre-ville en provenance de Bruxelles et après en allant vers Paris). A cette date, 32 trains relieront quotidiennement Paris - Bruxelles et Amsterdam, dont certains s'arrêteront à Roissy Charles-de-Gaulle.

Par ailleurs, l'aéroport de Schiphol bénéficie de perspectives de développement non négligeables, mais surtout planifiées sur les trente-cinq prochaines années, et a développé une politique partenariale innovante avec les riverains de l'aéroport, qui lui assure une visibilité de long terme tout à fait intéressante<sup>(1)</sup>. Dans ce cadre, dans la perspective d'une alliance chaque jour de plus en plus probable au sein de Skyteam<sup>(2)</sup>, Air France et KLM pourraient envisager le développement concerté de leurs hubs et jouer sur les complémentarités de leurs deux réseaux.

Le rapprochement d'Air France et de KLM serait de nature à modifier radicalement les stratégies de croissance des deux opérateurs sur leurs bases d'exploitation actuelles. Mais il modifie également radicalement le débat sur les

---

(1) Voir III et IV du rapport.

(2) Voir I du rapport.

capacités aéroportuaires françaises. La saturation aéroportuaire en Europe justifie le développement des alliances qui peuvent, en effet, permettre à une compagnie, limitée par l'insuffisance des capacités de sa plate-forme aéroportuaire de base, de poursuivre son développement grâce aux capacités aéroportuaires des membres de cette alliance.

Sauf à retenir une moindre croissance du trafic aérien à Paris, et donc d'Air France, par rapport à Amsterdam et KLM, on doit constater que les potentiels de réserve de capacités sont supérieurs à Amsterdam qu'à Paris. Si les capacités aéroportuaires devenaient insuffisantes à Roissy Charles-de-Gaulle, l'alliance KLM-Air France pourrait ainsi se développer en faisant porter la croissance de ses capacités sur Amsterdam.

### **C.— TROISIEME OBJECTIF : JOUER LA CHANCE DE LA FRANCE, LES LIGNES A GRANDE VITESSE**

Dans la ligne des propositions évoquées précédemment, on comprend mieux l'intérêt de consacrer d'importants moyens aux lignes à grande vitesse. Le train à grande vitesse peut, comme l'indiquent les évolutions de trafic, constituer une réelle alternative à la création d'une troisième plate-forme aéroportuaire en région parisienne. Mieux, il peut constituer un pari bien plus constructif et efficace en termes industriels, économiques, environnementaux, mais également en termes d'aménagement du territoire.

Cette évolution nécessite une politique volontariste de la part de l'Etat et des acteurs du ferroviaire et de l'aérien, et l'intégration de cette notion dans tout nouveau projet aéroportuaire.

A titre d'exemple, on peut rappeler que le trafic des aéroports de Paris est de l'ordre de 70 millions de voyageurs annuels, alors que le trafic TGV est de l'ordre de 90 millions. Un simple déplacement de 1 % de la clientèle parisienne de l'air vers le fer représente 700 000 voyageurs en moins dans les aéroports parisiens.

Un réseau ferroviaire à grande vitesse réellement opérationnel, compétitif et efficace peut :

- attirer plus de voyageurs, y compris aériens, sur le mode ferroviaire,
- favoriser le développement des aéroports de province,
- permettre le développement du fret express dans de meilleures conditions.

Mais, comme l'a rappelé la SNCF à la mission lors de son audition, « *une telle politique ne peut être menée que dans le cadre d'un partenariat confiant, où chacun jouera le jeu de la complémentarité, et où l'Etat sera le garant de la démarche* ». RFF, Aéroport de Paris et l'Etat disposent de leviers efficaces, avec la tarification des infrastructures (péages ferroviaires et redevances aéroportuaires), leur permettant d'influencer le développement de l'intermodalité : ils peuvent accroître les redevances aéroportuaires pour des vols court-courriers (en absolu ou en relatif par rapport aux redevances des vols long-courriers) et diminuer les péages des TGV Jonction <sup>(1)</sup>. Afin de sécuriser le dispositif juridiquement, il conviendrait peut-être de modifier le dispositif législatif encadrant les redevances, qui dispose qu'elles doivent être liée à un « *service rendu* » et ne saurait servir à financer d'autres types d'opérations.

---

(1) Afin d'attirer les entreprises de fret, c'est d'ailleurs ce qu'avait fait ADP en fixant un abattement de 50% sur la redevance d'atterrissage pour ces compagnies (aujourd'hui ramenée à 30%).

## **1. Proposition n° 18 : Optimiser le fonctionnement du réseau existant**

### *a) Les nécessaires améliorations de la qualité de service*

Comme l'a indiqué la SNCF à la mission, si l'on veut que les clients adoptent de nouveaux comportements et privilégient les transports ferroviaires en remplacement ou en complément d'un trajet en avion, le chemin de fer doit être en mesure d'offrir des prestations de qualité : consignes sécurisées, mais surtout parcs de stationnement adaptés aux nouvelles gares, plus excentrées, avec des accès aux trains simples et commodes, données horaires et modes de commercialisation facilités, etc.

### *b) Les nécessaires améliorations techniques du réseau*

L'optimisation de la productivité du réseau existant, qui permettra de reporter une partie des passagers aériens sur le réseau ferré, passe notamment par :

– l'amélioration de l'offre des lignes classiques : les temps de parcours pour les voyageurs s'entendent de bout en bout, et de très nombreux voyageurs utilisent, à une extrémité ou l'autre de leur parcours, une correspondance sur un train classique, régional ou grande ligne.

– l'augmentation de la vitesse des TGV les plus anciens : les lignes à grande vitesse (LGV) les plus récentes atteignent la vitesse de 400 km/h. A court terme, la SNCF a indiqué à la mission que les lignes plus anciennes pourraient atteindre 320, voire 350 km/h avec le remplacement de certains matériels et une maintenance plus importante et plus fréquente, entraînant des surcoûts d'exploitation qui pourraient justifier une subvention ;

– le desserrement des grands noeuds ferroviaires, aujourd'hui saturés par la confluence de tous les trains, TGV, Grandes Lignes ou régionaux et RER en Ile-de-France.

### *c) De meilleures fréquences*

Pour ne prendre que le cas de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, la desserte nationale de cet aéroport en TGV pose problème puisque seuls 9 trains Lyon-Paris s'y arrêtent, contre 24 à Lyon Part-Dieu, et un seul TGV dessert l'aéroport en provenance de Marseille avant de repartir sur Paris, ce qui est largement insuffisant. Il convient d'augmenter la fréquence des dessertes de l'aéroport, tant pour Paris que pour Marseille.

Par ailleurs, la saturation de ce sillon implique, si l'on veut augmenter la fréquence de desserte de l'aéroport, d'encourager le projet de RFF et de la SNCF d'augmentation de la capacité de la ligne à grande vitesse actuelle Paris-Lyon par amélioration de la signalisation, qui permettrait de passer de 12 trains à 15 trains par heure et par sens.

Une solution plus radicale consisterait, comme ce sera bientôt le cas à Amsterdam, à faire arrêter l'ensemble des TGV allant à Lyon à l'aéroport, avant ou après qu'ils ne desservent Lyon-Part-Dieu. Mais ce projet impliquerait une refonte lourde et coûteuse de la ligne. Il conviendrait malgré tout d'étudier sa faisabilité technique.

***d) Une meilleure connexion des aéroports avec les centres villes : une desserte locale efficace et rapide***

Les autorités locales doivent faciliter les accès aux gares par les transports en commun et créer autant que possible des pôles d'échange multimodaux performants et pratiques. L'amélioration de la desserte en transports en commun des plates-formes parisiennes, mais également des principales plates-formes de province, est en effet fondamentale, afin de réduire les nuisances liées à l'encombrement routier et de mieux valoriser les aéroports, tout en élargissant leur zone de chalandise, notamment en province. On estime en effet que la zone de chalandise d'un aéroport est située dans un périmètre d'une heure à une heure trente de l'aéroport.

Dans ce cadre, un certain nombre d'actions sont possibles, tant en région parisienne que sur les principales plates-formes de province :

– réaliser une infrastructure de bus efficace et connectée avec les réseaux locaux, afin de permettre aux employés de se rendre sur leur lieu de travail, desserte pouvant également faciliter le transfert des passagers séjournant dans un hôtel proche de l'aéroport (dans le cadre d'un déplacement professionnel –colloque, foire, manifestation se situant dans les zones d'activité proches de l'aéroport) ;

– coupler cette infrastructure de bus avec un réseau de transports interne à l'aéroport efficace et rapide ;

– réaliser ou améliorer la desserte ferroviaire intégrée de l'aéroport, en la couplant, si possible, avec une desserte ferroviaire rapide dédiée (cas de CDG Express) ;

– améliorer la signalétique et l'information sur ces transports en commun, dans les entreprises de la zone aéroportuaire et auprès des voyageurs (présentation vidéo dans les avions, magazines des compagnies françaises, etc.).

Paris et Lyon doivent à cet égard encore réaliser de nombreux progrès, mais leur exemple vaut également pour de nombreux autres aéroports de province.

**COMPARAISON ENTRE LES GRANDS AÉROPORTS EUROPÉENS**

<b>Aéroport</b>	<b>Rail (%)</b>	<b>Bus (%)</b>	<b>Total transports en commun (%)</b>	<b>Voiture particulière (%)</b>	<b>Taxi (%)</b>	<b>Total Voiture + Taxi (%)</b>
Paris Roissy Charles-de-Gaulle	17	18	35	30	34	65
Orly	15	16	31	38	31	69
Amsterdam	25	5	30	60	10	70
Francfort	29	3	32	57	11	68
Londres Gatwick	27	13	40	52	8	60
Londres Heathrow	21	14	35	45	20	65

*– Le cas de Roissy Charles-de-Gaulle*

Des améliorations récentes sont perceptibles mais encore insuffisantes. Il convient donc d'encourager toutes les initiatives en ce domaine, mais surtout d'éviter qu'un projet coûteux ne soit financé aux dépens d'autres projets. Ainsi, dans le cadre des discussions préparatoires au débat public sur Roissy Charles-de-Gaulle Express, un certain nombre d'intervenants s'inquiètent du fait que ce projet puisse avoir une incidence financière négative sur les autres projets du contrat de plan.

Dans le cadre de l'amélioration globale de la desserte de Roissy Charles-de-Gaulle, tous les projets doivent être étudiés avec attention, qu'ils contribuent à améliorer les trajets des employés de la zone aéroportuaire ou ceux des passagers.

Ainsi, la liaison bus express entre Cergy-Pontoise et Roissy Charles-de-Gaulle est une initiative intéressante, mais il conviendrait sans doute d'augmenter les fréquences (un bus par heure aujourd'hui).

En matière ferroviaire, sous réserve du déblocage des financements, d'autres projets, déjà évalués, pourraient sensiblement améliorer l'accessibilité à la plate-forme, notamment le barreau de raccordement de Gonesse, qui relierait les lignes D et B du RER, au niveau du parc des expositions.

Le projet ferroviaire de « tangentielle nord », évoqué depuis de nombreuses années, est quasiment au point mort. Actuellement, seule la section Sartrouville-Noisy-le-Sec est inscrite au contrat de plan Etat - Région, et, selon les informations fournies à la mission, on peut penser qu'elle sera réalisée au mieux vers 2012. La section Epinay-Cergy devrait être programmée ensuite, pour une réalisation vers 2015. La phase suivante, qui pourrait comprendre la partie Le Bourget - Roissy Charles-de-Gaulle, ne figure pas encore dans le schéma de principe de la tangentielle, même si de nombreux élus le réclament. Pourtant, cette liaison permettrait de relier l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle à Cergy-Pontoise et de désengorger d'importantes zones d'habitations, si le projet global était rapidement mis en œuvre.

Enfin si le projet « CDG Express » est intéressant, il semble à terme que la saturation des sillons reliant Roissy Charles-de-Gaulle à la gare de l'Est conduise à bloquer son développement, d'où l'intérêt de propositions alternatives permettant d'éviter un passage par Paris pour les voyageurs à destination de la province <sup>(1)</sup>.

– *Le cas d'Orly*

La desserte locale d'Orly par bus mériterait d'être repensée, car elle est insuffisante et peu opérationnelle. Ainsi, par exemple, l'arrêt de la liaison Paris-Evry situé sous l'aérogare est considéré comme un point noir de circulation.

Il conviendrait également d'accélérer la mise en œuvre du prolongement de la ligne 7 de métro par le Tramway Villejuif-Rungis-Orly-Athis-Mons. Ce projet a été approuvé par décision du Conseil d'administration du STIF le 10 octobre 2002, pour une mise en service en 2007 et un coût d'investissement estimé, pour le projet de base, de 229 millions d'euros HT. Le trafic est estimé à 9,7 millions de voyages par an, dont 8,5 entre Villejuif et Orly-Sud.

– *Le cas de Lyon*

L'aéroport de Lyon Saint-Exupéry est aujourd'hui très mal desservi par les transports en commun lyonnais et encore moins par ceux de la banlieue de Lyon. La SNCF avait d'ailleurs indiqué à la mission que cet enclavement constituait un obstacle à la multiplication des fréquences TGV sur l'aéroport.

Deux grands projets sont engagés afin d'améliorer cette desserte : « Léa » et « Leslys ». Ce sont deux projets de tramway. L'un, urbain (« Ligne de l'Est de l'Agglomération »), reliera la Part-Dieu et la zone industrielle de Meyzieu et permettra de gagner 50% de temps de trajet par rapport aux infrastructures existantes. L'autre reliera la Part-Dieu à Lyon-Saint-Exupéry en 25 minutes avec une cadence de 15 minutes en heure de pointe et un ou deux arrêts seulement entre les deux terminus. Ces deux projets seront réalisés sur une même ligne ferroviaire, qui sera reconfigurée.

Le tramway « Léa » devrait être mis en service en 2006, alors que pour Leslys, le département du Rhône, maître d'ouvrage, a engagé les études et est en cours de montage financier de l'opération. Ce tramway devrait donc voir le jour un peu plus tard que le premier.

Il convient de soutenir ces projets et d'accélérer leur mise en œuvre, de façon à désenclaver rapidement l'aéroport et élargir sa zone de chalandise. En effet, cette amélioration conditionne l'accès direct d'un important bassin de population (11,6 millions d'habitants) à l'aéroport. Elle suppose d'une part la construction des infrastructures adéquates (gare intermodale centralisant la desserte bus, TER et TGV) et d'autre part la mise en place de trains et de bus plus nombreux, sur des horaires élargis.

---

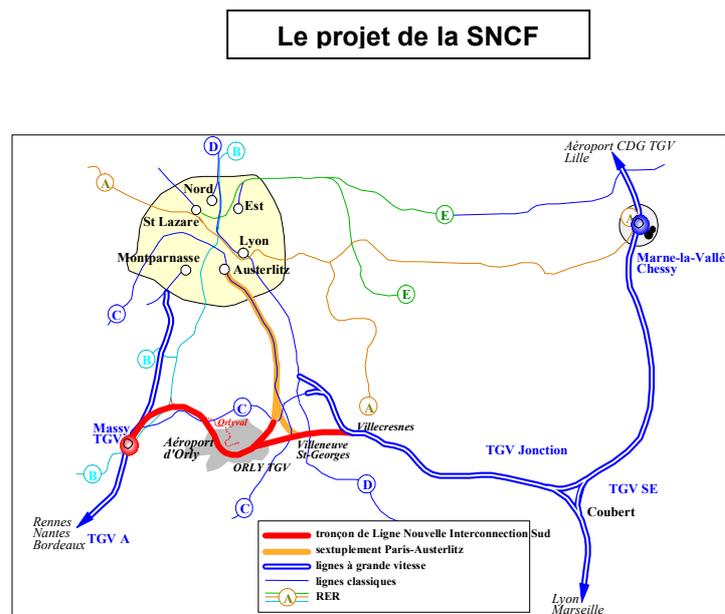
(1) Voir notamment proposition n° 17-a.

## 2.— Proposition n° 19 : développer les LGV transversales pour interconnecter les aéroports

L'Etat doit encourager ces projets, dans le cadre d'une politique volontariste dotée de moyens budgétaires conséquents.

Dans ce cadre, le projet aéroportuaire nantais de Notre-Dame des Landes n'est aujourd'hui pas optimal, puisqu'à l'heure actuelle, il n'est pas connecté au réseau TGV, et que l'aéroport ne dispose pas de gare intégrée. Le site n'est pas encore desservi par une ligne de chemin de fer même si la réouverture de la ligne Nantes-Chateaubriant-Rennes est envisagée. Dans le cadre d'une politique intermodale volontariste, Nantes devrait donc réfléchir à la mise en place rapide d'une liaison ferrée dédiée entre la gare TGV et l'aéroport car c'est uniquement à cette condition que l'aéroport Notre-Dame des Landes pourra pleinement jouer son rôle et envisager une complémentarité avec les plates-formes parisiennes.

### a) L'intérêt du projet SNCF de connexion Ouest-Orly-Roissy Charles-de-Gaulle-Est



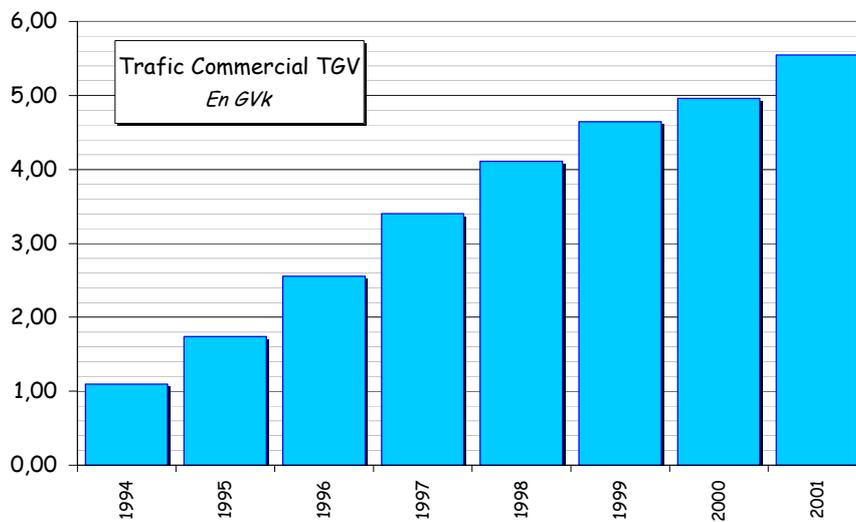
– Le constat : la saturation des gares parisiennes alors que les départements de banlieue sont mal desservis par les grandes lignes

Les grandes gares parisiennes, et particulièrement les gares de Lyon, Montparnasse et la gare du Nord sont en voie de saturation. Par ailleurs, l'Ile-de-France, bien que dotée de nombreuses gares, est paradoxalement mal desservie par les grandes lignes. Avant la jonction <sup>(1)</sup> avec les gares nouvelles périphériques de Roissy Charles-de-Gaulle, Marne-la-vallée et Massy (gares donnant accès à la province ou à l'étranger au nord, à l'ouest, au sud et bientôt à l'est, contrairement aux gares parisiennes polarisées dans une direction donnée), les 10 à 11 millions de

(1) Mis en service en 1994 et 1996.

Franciliens ne disposaient pour se rendre dans une direction donnée (Lille ou Bordeaux par exemple) que d'une seule gare (Paris-Nord ou Paris-Montparnasse respectivement). Bon nombre d'entre eux n'accédaient à cette gare qu'au terme d'un parcours long et parfois pénible.

Cette jonction a donc amélioré l'accessibilité des Franciliens aux trains de grandes lignes, mais la desserte de l'Ile-de-France reste encore perfectible. En effet, le développement de son offre de province à province se heurte désormais à la capacité de la ligne ancienne Valenton-Massy également parcourue par des trains de fret et par le RER C, soit une centaine de circulations quotidiennes au total, alors que le trafic est en croissance soutenue :



Source : SNCF

NB : GVK = milliard de voyageurs-kilomètres, unité de calcul du trafic voyageur

Un projet d'augmentation de la capacité de cette ligne, inscrit au XII<sup>ème</sup> contrat de Plan Etat/Ile-de-France permettra de résoudre les problèmes de circulation et de sillons à court terme, mais sans pour autant séparer les flux de natures différentes, ce qui fragilise l'exploitation, particulièrement celle du RER C, et sans prendre en compte l'intérêt de créer une gare dans l'aéroport d'Orly, pourtant très mal desservi.

– *L'intérêt d'un projet plus ambitieux*

Comme le soutient la SNCF, il convient de promouvoir un projet plus ambitieux que celui inscrit au contrat de Plan, qui non seulement supprime à court terme (2007) les goulets d'étranglement et améliore la fiabilité du RER C, comme c'est le cas du projet inscrit au contrat de Plan, mais améliore de façon significative la flexibilité de l'offre à la clientèle.

En effet, le projet de la SNCF comprend :

– un tronçon de ligne nouvelle reliant, en grande partie en souterrain, Massy à Villecrennes de façon à constituer ***un itinéraire continu, dédié au TGV, de Roissy Charles-de-Gaulle à Massy,***

– une gare dans l'aéroport d'Orly, avec une fonction de terminus et de hub TGV sur cet aéroport ;

– la possibilité d'une liaison directe Paris-Austerlitz-Orly ;

– une liaison nouvelle entre Paris-Austerlitz et ce tronçon de ligne nouvelle (sextuplement des voies), permettant des relations Gare d'Austerlitz - Lyon et Gare d'Austerlitz – Rennes (ou Nantes ou Bordeaux), avec des temps de parcours comparables aux trains au départ de la gare de Lyon et de la gare Montparnasse.

– *L'intérêt d'une connexion Roissy Charles-de-Gaulle-Orly*

La desserte TGV de Roissy Charles-de-Gaulle est un grand succès pour la coordination intermodale air-fer. Cependant la plate-forme aéroportuaire d'Orly, seconde en France par ordre d'importance après Roissy Charles-de-Gaulle, n'est pas reliée aux grandes lignes. Orly ne bénéficie pas non plus aujourd'hui d'une liaison directe par les transports en commun depuis la capitale. Par ailleurs, les relations entre Orly et Roissy Charles-de-Gaulle sont aujourd'hui complexes, longues et peu fiables en temps de parcours. Il n'y a pas de lien ferroviaire direct entre les deux plates-formes.

Le projet d'amélioration de la jonction, dans la configuration proposée par la SNCF, permettrait de résoudre l'ensemble de ces problèmes et de redynamiser l'aéroport d'Orly, tout en optimisant la complémentarité entre Roissy Charles-de-Gaulle et Orly.

De plus, en termes environnementaux, on assisterait à :

– une réduction des flux automobiles autour d'Orly et de Roissy Charles-de-Gaulle ;

– une réduction du trafic aérien à Orly par substitution ou complémentarité modale, et donc une réduction des nuisances correspondantes.

– *L'intérêt en termes d'aménagement du territoire*

Avec la mise en service du TGV Est, ce projet permettra de nouvelles relations directes entre la banlieue sud, les aéroports parisiens et l'Est de la France. Mais ce sont également plus de 50 villes (et bien plus après la mise en service du TGV Est) et toutes les régions de France qui pourraient profiter de cette jonction qui permettrait des relations entre l'Ouest et l'Est, le Nord et le Sud de la France<sup>(1)</sup> plus fiables et plus rapides ainsi qu'une augmentation des fréquences sur toutes ces

---

(1) La gare de Marne-la-vallée va ainsi ouvrir de nouvelles opportunités avec des correspondances quai à quai entre TGV Est-Ouest et TGV Nord-Sud.

transversales. D'après les informations fournies par la SNCF à la mission, « *si l'Etat et les autres partenaires en étaient d'accord, ce projet pourrait faire l'objet de véritables études pré-fonctionnelles de façon à en mieux préciser les coûts et les bénéfices attendus* ».

La mission plaide pour une prise de position rapide et courageuse des pouvoirs publics sur ce dossier.

***b) La nécessité de renforcer les infrastructures intermodales dans les aéroports***

C'est notamment le cas de la gare intermodale de Roissy Charles-de-Gaulle qui pourrait devenir insuffisante, lorsque CDG Express et la LGV Jonction seront en service. Il conviendra donc de réfléchir, à moyen terme, à l'ouverture de nouveaux sillons et d'une nouvelle gare TGV plus grande à Roissy Charles-de-Gaulle. Il semblerait qu'un site ait déjà été étudié. Il conviendra donc de tirer le meilleur parti de ces études techniques afin de mettre en œuvre les travaux dès que le besoin s'en fera sentir.

**3.— Proposition n° 20 : Développer l'intermodalité**

*« L'intermodalité avec le rail doit permettre des gains importants en termes de capacité en transformant la concurrence entre le train et l'avion par une complémentarité entre ces deux modes pour des connexions entre métropoles qui sont assurées par des trains à grande vitesse »* (Livre Blanc européen sur les transports)

***a) La question spécifique de l'intermodalité pour le fret***

*– Le fret express et Roissy Charles-de-Gaulle*

Le développement de services ferroviaires à grande vitesse pour le fret doit être une priorité dans les années à venir. Comme indiqué précédemment, il existe déjà un certain nombre de réflexions entre les acteurs du transport aérien, mais également des programmes de recherche européens sur le sujet<sup>1</sup>.

Par ailleurs, en septembre 2000, des partenaires publics et privés du Benelux et d'Allemagne ont constitué le High Speed Cargo Forum, dont l'objectif est de promouvoir un réseau de fret ferroviaire rapide en Europe.

En France, un certain nombre d'opérateurs sont demandeurs, comme le montre le tableau ci-dessous :

---

(1) Projets AFTEI, DEUFRAKO, HISPEEDMIX, notamment.

#### DEMANDES DE SILLONS REÇUES PAR LA SNCF A CE JOUR

	OPERATEUR	LGV NORD	LGV SUD-EST	LGV ATLANTIQUE	LGV EST
300 km/h	La Poste		5	2	2
200 km/h	Sernam	2	4	4	
200 km/h	AF Cargo	2	2		2

Source : SNCF

Ces demandes se heurtent aux difficultés techniques évoquées précédemment <sup>(1)</sup>. La mission émet donc un certain nombre de propositions visant à satisfaire cette demande sous-jacente mais croissante.

Certes, comme l'a indiqué la SNCF lors de son audition, les solutions à mettre en œuvre demanderont des modifications coûteuses des procédures et de l'infrastructure et il convient d'apprécier la pertinence de tels investissements au regard de la taille du marché concerné.

Malgré tout, il convient de réfléchir à :

– la création de nouveaux raccordements d'accès aux LGV pour faciliter la maintenance et l'accès des trains de travaux et éviter des pertes de temps lors des courtes périodes d'entretien dues à la grande distance à parcourir pour arriver sur les lieux de l'entretien ;

– la création de nouveaux raccordements entre lignes classiques et lignes nouvelles, qui permettraient de rabattre des TGV de l'une sur l'autre avec plus de facilités et moins de perte de temps, et de favoriser la réalisation de travaux ;

– la mise en service corrélative de TGV fret de nuit ;

– les trains de nuit créant une gêne pour les riverains des lignes, il convient par ailleurs d'examiner l'ensemble des solutions techniques ou juridiques à ce problème (murs anti-bruit, renforcement de l'isolation phonique, diminution du bruit à la source, rachat de maisons).

Il faut enfin garder à l'esprit le fait que le développement du trafic de fret ferroviaire à grande vitesse impliquera la création de terminaux ferroviaires fret sur, ou à proximité immédiate, des aéroports concernés, avec un accès réservé. Les gares voyageurs ne conviennent pas, du fait de leur mobilier, des dimensions et des hauteurs des quais. Il faut donc construire des terminaux spécifiques, dans ou à proximité des villes et des aéroports, bien raccordés aux LGV qui les desservent.

D'après les informations fournies à la mission par Aéroports de Paris, pour Roissy, plusieurs sites ont été évoqués avec RFF et la SNCF : un site (1) sur l'emprise même de Roissy Charles-de-Gaulle côté Nord-est, un site (2) situé au Sud de Roissy Charles-de-Gaulle sur Tremblay/Mitry à l'Est de la ligne TGV, un site (3)

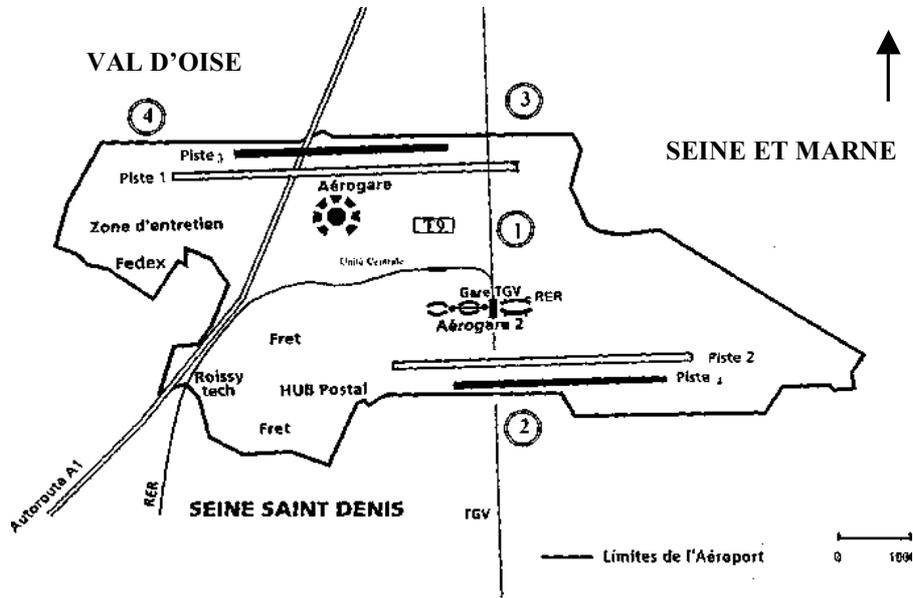
---

(1) Voir II du rapport.

situé au Nord de Roissy Charles-de-Gaulle vers Mauregard, et un site (4) permettant la connexion directe de la zone Fedex à la ligne TGV nord.

### AÉROPORT CHARLES DE GAULLE

○ : Projet de gare intermodale fret : sites étudiés



Source : Aéroports de Paris, mars 2003

Le site n° 4 a été abandonné en raison de contraintes d'insertion sur la ligne TGV nord. Le site n° 1 a été également abandonné notamment en raison des difficultés pour accéder à la ligne TGV en tranchée. Le site n° 2 semble avoir la préférence des différents acteurs, par rapport au site n° 3, pour des raisons de rapidité et de facilité d'exploitation pour les opérateurs de fret. Ce dernier site est également plus facilement aménageable dans le cadre des contraintes du schéma régional d'aménagement.

Bien qu'aucune décision concrète n'ait pu être prise à ce jour sur le sujet, il conviendrait malgré tout de prendre rapidement des mesures pour préserver les terrains d'autres formes d'urbanisation – notamment au sud de l'aéroport – ainsi que de prévoir les réservations pour les aménagements de voirie de liaisons entre la zone de fret et la gare intermodale.

#### – Le fret à Vatry

L'aéroport de Vatry doit impérativement être connecté au TGV Est, ce qui n'est pas le cas dans le tracé retenu pour le moment.

Selon les informations fournies à la mission par la SNCF, dans le cadre du projet actuel, le TGV Est pourra relier Paris à Chalons-en-Champagne en 55 minutes et 2 allers-retours sont prévus par jour. Il reliera également Roissy Charles-de-Gaulle à Bezannes (près de Reims, 72 km de Vatry) en 35 minutes et 3 allers-retours sont prévus quotidiennement. De même, le trajet Massy-Bezannes prendra 1h05 avec 4 à 5 allers-retours quotidiens.

Il convient donc de réfléchir très rapidement aux modalités de ce raccordement de l'aéroport au réseau TGV, de façon à ce qu'il soit connecté à la fois à Paris, mais aussi aux aéroports parisiens (grâce à la jonction). Dans ce cadre, on peut estimer qu'un TGV mettrait environ 55 minutes pour faire Paris-Vatry, 45 minutes pour faire Roissy Charles-de-Gaulle-Vatry, et 1h10 pour faire Orly-Vatry.

Le rôle de Vatry en matière de fret express pourrait alors se développer dans des conditions économiquement plus acceptables pour les entreprises concernées.

#### ***b) Développer l'intermodalité passagers***

##### *– Par le biais d'un nouveau système informatique de réservation*

En effet, il existe un réel problème lié au rang d'affichage des correspondances train-avion sur les systèmes informatiques de réservation (SIR) : une relation Lyon-Rio de Janeiro assurée en correspondance avec un TGV Lyon-Roissy Charles-de-Gaulle se retrouve sur la sixième page de l'écran du système de réservation de l'agent de voyage, contrairement à un Lyon-Rio de Janeiro « tout avion », et risque donc de ne jamais être présentée à un client.

Cela signifie que, si Air France supprimait par exemple sa liaison aérienne entre Lyon et Roissy Charles-de-Gaulle pour ne conserver que la desserte ferroviaire, une partie importante de sa clientèle se retournerait vers ses concurrents européens proposant une desserte aérienne via leurs hubs.

Il convient donc de réfléchir à une intégration optimisée des correspondances ferroviaires dans les SIR.

##### *– Par le biais de l'amélioration de l'enregistrement intégré et du transport intégré des bagages*

L'intermodalité doit signifier la garantie de services connexes, en particulier le traitement des bagages. Pour l'instant, si l'enregistrement pour un vol est possible dans une gare, l'usager doit se débrouiller avec ses bagages et les garder avec lui au cours des transferts. Les expériences étrangères doivent être analysées et mises en application (Cf. notamment le cas allemand <sup>(1)</sup>).

#### **4.— Proposition n° 21 : Favoriser la substitution modale dans une perspective d'aménagement du territoire**

*« Il n'est plus pensable que certaines liaisons aériennes soient maintenues sur des destinations où il existe de facto une alternative ferroviaire à grande vitesse compétitive. On pourrait ainsi opérer un transfert de capacité vers des axes où n'existe pas de service ferroviaire à grande vitesse. »* (Livre blanc européen sur les transports)

---

(1) Voir II du rapport.

La politique d'optimisation de l'utilisation des capacités aéroportuaires, notamment parisiennes, pourrait être facilitée par le projet de règlement européen « créneaux » qui devrait prévoir, entre autres dispositions, que les États-membres puissent donner la priorité dans l'attribution des créneaux aux destinations non desservies par des liaisons ferrées à grande vitesse. Ce projet de règlement donnera ainsi la possibilité aux grands aéroports de favoriser les plus gros emports moyens.

Le transport ferroviaire pourrait par ailleurs favoriser le développement de compagnies sur des liaisons internationales dans des aéroports de province en drainant une partie de leur clientèle. Ceci implique cependant que le prix du billet de train ne détruise pas l'avantage en question. Ceci supposerait qu'un mécanisme ad hoc soit mis au point destiné à abaisser le prix apparent du billet.

#### ***a) Substitution modale et développement du hub de Lyon***

Ainsi, dans le sud de la France, grâce au TGV, l'aéroport de Lyon pourrait drainer une partie de la clientèle internationale située dans cette zone, délestant d'autant les aéroports parisiens, si la gare TGV de l'aéroport était enfin correctement desservie, à intervalles réguliers, à la fois en provenance de Paris, mais également et surtout en provenance du sud de la France, et notamment de Marseille et Nice.

Il convient malgré tout de souligner que, en raison de la saturation des sillons entre Paris et Lyon, il faudra peut-être réfléchir à moyen terme à la construction d'un nouveau doublet, même si ce projet n'a pas encore fait l'objet d'études approfondies.

#### ***b) Améliorer la desserte vers Bordeaux***

En effet, le raisonnement tenu pour Lyon est tout aussi valable pour Bordeaux, qui dispose d'une zone de chalandise potentielle importante dans le sud de la France pour les destinations ibériques. La possibilité de réaliser des liaisons ferrées régulières et rapides de et vers la plate-forme doit être étudiée.

#### D.— EVALUATION DES CONCLUSIONS DE LA MISSION

En début de chaque législature, une évaluation de la mise en œuvre des conclusions de la mission devra être réalisée par la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'Assemblée nationale, lors des premiers rapports pour avis sur le budget des Transports.

De son côté, à la fin de chaque contrat de maîtrise du développement aéroportuaire parisien, le délégué interministériel devra évaluer l'efficacité des actions mises en œuvre et les perspectives d'évolution du trafic à moyen terme.



Si les évaluations laissent entrevoir des évolutions différentes de celles décrites dans le rapport, ou si les conclusions de cette mission n'étaient pas mises en œuvre, le gouvernement devrait rapidement prendre des mesures conservatoires sur un ou des sites nouveaux permettant la construction de plates-formes aéroportuaires complémentaires.

La mission estime néanmoins que l'amélioration du cadre de vie des riverains doit aujourd'hui, et avant toute autre décision, constituer un objectif prioritaire pour les pouvoirs publics et les autorités aéroportuaires, ce qui n'a pas été le cas dans le passé. La situation en Ile-de-France est explosive et seule la mise en œuvre rapide des mesures préconisées par la mission permettra aux populations de la région de se réconcilier avec leurs installations aéroportuaires.

A plus long terme, la mission préconise également des investissements lourds dans un certain nombre d'infrastructures de transport que l'Etat et les régions doivent examiner avec attention. Le desserrement de la contrainte sur les plates-formes parisiennes est à ce prix.

Ces investissements, primordiaux, permettront d'envisager la croissance du trafic aérien plus sereinement.

Parallèlement, pour nombre d'entre elles, les préconisations de la mission peuvent également être mises en œuvre, avec quelques nuances, sur les grands aéroports régionaux, sur lesquels le délégué interministériel aura bien entendu compétence.

L'ensemble de ces propositions doit permettre de concilier développement aéroportuaire, développement économique et développement durable, dans le respect du cadre de vie des riverains, avec le souci constant de la transparence. L'Etat doit rapidement les mettre en œuvre, dans le cadre d'une politique de long terme, enfin audacieuse et volontariste.

En effet, le développement durable, n'est-ce pas un plus grand respect des riverains, la limitation et une meilleure gestion des nuisances générées par toute activité économique, une meilleure utilisation des formidables technologies dont dispose la France, et notamment du TGV, de manière à ce qu'elles profitent au plus grand nombre, dans une perspective renouvelée d'aménagement du territoire ?

## EXAMEN EN COMMISSION

La Commission a examiné le rapport d'information présenté par MM. François Michel Gonnot et Yannick Favennec sur l'avenir du transport aérien et la politique aéroportuaire.

A l'issue de la présentation des travaux de la mission d'information et des propositions du rapport par M. François-Michel Gonnot, président, et M. Yannick Favennec, rapporteur, un débat a été engagé au cours duquel sont intervenus successivement Mme Odile Saugues, M. Pierre Cohen, Mme Nathalie Gautier, M. Serge Poignant, M. Jacques Desallangre, M. Jean-Pierre Blazy, usant de la faculté ouverte par l'article 38 du Règlement de l'Assemblée nationale, M. Michel Roumegoux, M. Frédéric Soulier, Mme Marcelle Ramonet, et M. Daniel Fidelin. A l'issue de ce débat, *la Commission a décidé, à l'unanimité, la publication du rapport d'information en application de l'article 145 alinéa 2 du Règlement.*



<b>GLOSSAIRE.....</b>	<b>51</b>
<b>LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES À L'ASSEMBLÉE NATIONALE.....</b>	<b>56</b>
<b>LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES LORS DES DEPLACEMENTS.....</b>	<b>65</b>
<b>CONTRIBUTIONS ECRITES .....</b>	<b>82</b>
<b>ETAT DES LIEUX DE LA REVISION DES PEB .....</b>	<b>83</b>
<b>ETAT DES LIEUX DE LA REVISION DES PGS .....</b>	<b>85</b>
<b>SITUATION GEOGRAPHIQUE DES STATIONS DE MESURE A ROISSY.....</b>	<b>87</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>91</b>



## GLOSSAIRE

– **ACARE** :

Advisory Council for Aeronautical Research in Europe. Conseil pour la recherche aéronautique européenne.

– **ACI** :

Airports Council International. Conseil international des aéroports.

– **ACNUSA** :

Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires.

– **ADP** :

Aéroports de Paris.

– **ADEME** :

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

– **APU** :

Auxiliary Power Unit – générateur de puissance auxiliaire.

– **ARIM** :

Association de Restauration Immobilière.

– **ATC** :

Air Traffic Control.

– **BAA** :

British Airport Authority.

– **BPR** :

ByPass Ratio – taux de dilution.

Rapport entre la masse d'air éjectée par le turboréacteur (masse d'air dérivée) et la masse d'air passant dans la chambre de combustion (masse d'air principale). La masse d'air dérivée est éjectée à une vitesse moins élevée que la masse d'air principal, formant ainsi une gaine protectrice qui atténue les turbulences générées au niveau de la tuyère et donc, le bruit induit.

– **CAA** :

Civil Aviation Authority.

– **CCAR** :

Commission Consultative d'Aide aux Riverains.

– **CCE** :

Commission Consultative de l'Environnement.

– **CNPN** :

Commission Nationale de Prévention des Nuisances.

– **CO** :

Monoxyde de carbone.

Produit de la combustion incomplète. Les émissions de CO des avions dépendent dans une large mesure du régime des moteurs : elles sont élevées pour chaque kilogramme de carburant consommé quand les moteurs tournent à faible régime (au roulage ou en approche) et faibles au décollage ou en croisière.

– **CO<sub>2</sub>** :

Dioxyde de carbone.

Produit de la combustion complète de carburant. Les émissions de CO<sub>2</sub> sont directement proportionnelles à la combustion de carburant (rapport de 3,15).

– **COV** :

Composés Organiques Volatils.

Substances chimiques qui se vaporisent facilement à la température ambiante. Les COV couvrent un grand nombre de substances, comme les hydrocarbures halogénés et les composés oxygénés. Considérés généralement comme des précurseurs de l’ozone, ils peuvent contribuer à la formation de brouillards urbains par l’effet de processus photochimiques troposphériques.

– **DAC** :

Direction de l’Aviation Civile – interrégionale.

– **DGAC** :

Direction Générale de l’Aviation Civile.

– **DNA** :

Direction de la Navigation Aérienne – DGAC.

– **DTT** :

Direction des Transports Terrestres – Ministère de l’Équipement.

– **DUCSAI** :

Démarche d’utilité concertée pour un site aéroportuaire international.

– **EBAA** :

European Business Aviation Association. Association européenne de l’aviation d’affaires

– **Empreinte** :

Zone dont le périmètre est caractérisé par un niveau sonore donné. Le bruit est plus faible à l’extérieur de ce périmètre qu’à l’intérieur.

– **EPNdB** :

Effective Perceived noise decibel : unité de mesure du niveau effectif du bruit perçu (certification).

- **FAA** :  
Federal Aviation Administration (Etats-Unis).
- **FNAM** :  
Fédération Nationale de l'Aviation Marchande.
- **HACC** :  
Heathrow Airport Consultative Committee (Grande-Bretagne).
- **Hushkit** :  
Atténuateur de bruit.
- **IATA** :  
International Air Transport Association. Association internationale du transport aérien.
- **IGACEM** :  
Inspection Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie.
- **ILS** :  
Instrument Landing System. Système de guidage radioélectrique.
- **IPCC** :  
Panel Intergouvernemental sur le Changement Climatique.  
Panel d'experts constitué par le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) et l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) afin d'évaluer les conséquences du changement climatique induit par l'activité humaine.
- **L<sub>Aeq</sub>** :  
Niveau continu équivalent de pression acoustique pondéré A.
- **L<sub>den</sub>** :  
Niveau day evening night.
- **L<sub>GV</sub>** :  
Ligne à grande vitesse.
- **Marge de bruit** :  
Différence entre le niveau sonore réel émis et le niveau sonore maximum admissible selon la réglementation (par exemple, Chapitre 3 ou 4). La marge est calculée en EPNdB.
- **Moteur à grand taux de dilution** :  
Moteur caractérisé par une architecture permettant d'augmenter le débit d'air brassé et éjecté, entraînant une réduction de la consommation en kérosène et du bruit émis.

– **Nacelle :**

Carénage moteur. En tant qu'interface moteur / cellule, la nacelle regroupe un certain nombre de systèmes et de fonctions complexes.

– **NBAA :**

National Business Aviation Association. Association américaine de l'aviation d'affaires.

– **NO<sub>x</sub> :**

Oxydes d'azote.

– **OACI :**

Organisation Internationale de l'Aviation Civile.

Agence des Nations Unies pour l'aviation civile internationale. L'une de ses fonctions est de développer des normes d'application internationale obligatoire pour l'aviation commerciale.

– **OCV :**

Organisme de contrôle en vol (DGAC).

– **OMS :**

Organisation Mondiale de la Santé.

– **PEB :**

Plan d'Exposition au Bruit.

– **PCRD :**

Programme européen de recherche et développement technologique.

– **PGS :**

Plan de Gêne Sonore.

– **Protocole de Montréal :**

Le Protocole de Montréal sur les substances appauvrissant la couche d'ozone est un accord international majeur destiné à protéger la couche d'ozone de la stratosphère. Le traité initial a été signé en 1967 et profondément modifié en 1990 et 1992. Le Protocole de Montréal stipule que la production et la consommation de substances qui appauvrissent l'ozone de la stratosphère – chlorofluorocarbures (CFC), halons, tétrachlorure de carbone et trichloétane – doivent être éliminés avant l'an 2000 (2005 pour le chloroforme méthyle).

– **SBA :**

Service des Bases Aériennes (DGAC).

– **SFACT :**

Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique (DGAC))

– **SO<sub>2</sub>** :

Anhydrides sulfureux.

Molécule produite par la combustion de carburant : le volume émis dépend de la concentration de soufre dans le carburant.

– **SONATE** :

Suivi Opérationnel des Nuisances Aéronautiques et des Trajectoires pour l'Environnement (ADP).

– **STADE** :

Système de Traitement et d'Archivage des Données Enregistrées (ADP).

– **STNA** :

Service Technique de la Navigation Aérienne (DGAC).

– **TGV** :

Train à Grande Vitesse.

– **Traînées de condensation** :

Traînées de vapeur d'eau condensée créées dans l'air par un avion volant à grande altitude, susceptible d'avoir un impact sur le réchauffement planétaire.

– **VPE** :

Volume de Protection Environnemental.

## LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES À L'ASSEMBLÉE NATIONALE

La mission d'information a entendu successivement :

- **M. Jacques DOUFFIAGUES**, président (novembre 1993-mars 1996) de la mission d'étude sur la desserte aéroportuaire à long terme du grand bassin parisien ;
- **M. Pierre ZEMOR**, ancien président de la commission nationale du débat public et de la mission « Démarche d'utilité concertée pour un site aéroportuaire international (DUCSAI) » ;
- **M. Pierre CHASSIGNEUX**, président d'Aéroports de Paris, (ADP) ;
- **M. Hubert DU MESNIL**, directeur général d'ADP ;
- **M. Philippe CHEVAL**, président de l'association Sanaterra ;
- **M. Nicolas BOUR**, association Sanaterra ;
- **M. Daniel BRACQUARD**, association Sanaterra ;
- **M. ESTEVE**, groupe MVA ;
- **M. Michel WACHENHEIM**, directeur général de l'aviation civile ;
- **M. Claude AZAM**, chef du service des bases aériennes, DGAC ;
- **M. Alain GEST**, député de la Somme, président du conseil général de la Somme ;
- **M. Jean-Marie GOURDIN**, président de l'Union francilienne contre les nuisances aériennes (UFCNA) ;
- **M. Charles de COURSON**, député de la Marne, vice-président du conseil général de la Marne ;
- **M. Albert VECTEN**, président du conseil général de la Marne ;
- **M. Youssef SABEH**, président directeur général de la société d'exploitation de Vatry-Europort (SEVE) ;
- **M. Maxime GREMETZ**, député de la Somme, membre du conseil municipal d'Amiens ;
- **M. Michel HUNAUT**, député de Loire-Atlantique, président du syndicat mixte de l'Aéroport de Nantes ;

- **M. Claude LEROI**, président de la commission aménagement, environnement et transports de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Paris ;
- **M. Laurent SCOTT DE MARTINVILLE**, chef du département aménagement, environnement et transports de la CCI de Paris ;
- **Mme Danielle BENADON**, directeur des transports aériens, DGAC ;
- **M. Jean-Pierre CATALAA**, responsable de la mission nouvel aéroport, DGAC ;
- **M. Gérard LEFEVRE**, sous-directeur aménagement du territoire, DGAC ;
- **M. Pierre-Yves BISSAUGE** ; directeur adjoint des transports aériens (DTA), DGAC ;
- **Mme Elisabeth SAVARY**, chef du bureau études prospectives et stratégiques, DGAC ;
- **M. Cédric PASTOUR**, président de la fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) ;
- **M. Jean-Pierre LE GOFF**, délégué général de la fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) ;
- **M. Avi GIL**, directeur Environnement de l'Airports Council International (ACI) Europe ;
- **M. Jean-Paul ARMANGAU**, secrétaire national du syndicat USAC-CGT ;
- **M. Patrick MALANDIN**, secrétaire national du syndicat USAC-CGT ;
- **M. Harold QUESNEL**, secrétaire national du syndicat USAC-CGT ;
- **M. Jean-Michel RICHARD**, secrétaire national du syndicat SNCTA ;
- **M. Alain SERRES**, secrétaire national du syndicat SNCTA ;
- **M. Pierre FLOTAT**, président de l'Union des chambres de commerce et établissements gestionnaires des aéroports (UCCEGA) ;
- **M. Jacques SABOURIN**, délégué général de l'UCCEGA ;
- **M. Vincent BAMBERGER**, directeur associé Arthur D. Little ;
- **M. Laurent DELARUE**, senior manager Arthur D. Little ;
- **M. Pierre-Henri GOURGEON**, directeur général exécutif d'Air France ;
- **M. Yorick PELHATE**, relations institutionnelles, Air France ;

- **M. Philippe ROCHAT**, directeur exécutif de l’Air Transport Action Group (ATAG) ;
- **M. Marc INCHAUSPE**, secrétaire général de l’Union des entreprises de fret express (UFEX), directeur juridique de DHL ;
- **M. Patrick MARTIN**, vice-président de UFEX, chargé des relations institutionnelles UPS ;
- **M. Alain CHAILLE**, vice-président de FedEx pour l’Europe du Sud, le Moyen-Orient et l’Afrique ;
- **M. Dirk VAN IMPE**, directeur pour la planification de FedEx, Europe du Sud, Moyen-Orient et Inde ;
- **M. Jean-Paul BAILLY**, président de la Poste ;
- **M. Jean-François DOMINIAK**, directeur général d’Europe Air Post ;
- **M. Julien TETU**, chargé des relations avec le Parlement, La Poste ;
- **M. Guillaume LACROIX**, sous-directeur des activités postales au ministère de l’économie et des finances ;
- **M. Laurent MAGNIN**, directeur commercial de Corsair ;
- **Mme Paola MAGNANI**, directeur général British Airways pour la France, l’Italie et Malte ;
- **Mme Béatrice CRISTOFARI**, directrice stratégie ventes British Airways, France et Italie ;
- **M. Richard ROTH**, responsable du développement en France d’Easyjet ;
- **M. Olivier DE L’ETOILE**, président de l’European Business Aviation Association (EBAA) ;
- **M. Jean-Claude SONNETTE**, ancien pilote de ligne, ancien représentant à l’OACI pour les pilotes de ligne ;
- **M. Roger LERON**, président de l’Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) ;
- **Mme Jeanine LE FLOCH-FOURNIER**, secrétaire générale de l’Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) ;
- **M. Christian ROGER**, ancien pilote de ligne, président de l’observatoire des nuisances aériennes ;
- **M. Gaston GERMAIN**, ancien ingénieur aux études et recherches avancées de la SNECMA, observatoire des nuisances aériennes ;

- **M. Dominique GARDIN**, spécialiste des questions relatives aux nuisances aéroportuaires, DGAC ;
- **M. Franck MORISSEAU**, directeur de la Navigation aérienne, DGAC ;
- **Mme Annick PERRIMOND-DUBREUIL**, relations institutionnelles, EADS ;
- **M. Philippe de SAINT AULAIRE**, directeur des affaires environnementales d'Airbus, groupe EADS ;
- **M. Jacques BERNARD**, direction technique, SNECMA ;
- **M. Michel ROTTA**, marchés civils, SNECMA ;
- **M. Jean BESSE**, relations extérieures, SNECMA ;
- **M. Nicolas JACQUET**, délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale (DATAR) ;
- **M. Jean-Paul HUCHON**, président du Conseil régional Ile-de-France ;
- **M. Jean-Baptiste ROGER**, relations institutionnelles, Conseil régional Ile-de-France ;
- **M. Peter GAMMELTOFT**, chef de l'unité « Air, Bruit et Transport », direction générale Environnement, Commission européenne ;
- **M. Gilles PAQUE**, direction générale Environnement, Commission européenne ;
- **M. Eckard SEEBOHM**, chef de l'unité « Politique aéroportuaire et sûreté », direction du transport aérien, direction générale Energie et Transports, Commission européenne ;
- **M. Jean GUILLOT**, directeur général adjoint du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) ;
- **M. H. DE TREGLODE**, directeur du développement de Réseau ferré de France (RFF) ;
- **M. Ghislain DU JEU**, directeur adjoint du développement de Réseau ferré de France (RFF) ;
- **Mme Elisabeth BORNE**, directrice de la stratégie, membre du comité exécutif de la SNCF ;
- **M. Jean-François PAIX**, service stratégie développement, SNCF ;
- **M. Michel GUYARD**, responsable de l'Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie (IGASEM) ;

- **Mme Géraldine BRUNETEAU**, études prospectives et stratégiques, direction des transports aériens, DGAC ;
- **M. David RANFAING**, service des bases aériennes, secrétaire du groupe de travail sur l'intermodalité, DGAC ;
- **M. Jean-Jacques SAUVAGE**, chef de cabinet du directeur général d'Eurocontrol ;
- **M. Jean-Marc GAROT**, directeur du Centre expérimental en France ;
- **M. Guillaume FABUREL**, chercheur, spécialiste de l'évaluation du coût social du bruit des avions, Université Paris XII ;
- **Général CAZARRE**, directeur de la circulation aérienne militaire, Ministère de la Défense ;
- **M. Dominique BABIN**, directeur général de la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux ;
- **M. Jean-Pierre BLAZY**, président de l'association « Villes et Aéroports », député-maire de Gonesse (95) ;
- **M. Jacques MYARD**, membre du Conseil d'administration de l'association « Villes et Aéroports », député-maire de Maisons-Laffitte (78) ;
- **M. Yves BUR**, membre du Conseil d'administration de l'association « Villes et Aéroports », député-maire de Lingolsheim (67) ;
- **M. Etienne-Christian VILLEMAGNE**, trésorier de l'association « Villes et Aéroports », vice-président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (69), adjoint au Maire de Saint-Laurent-de-Mure (69) ;
- **M. Claude PERNES**, président de l'association des maires d'Ile-de-France, maire de Rosny-sous-Bois (93) ;
- **M. Yannick PATERNOTTE**, maire de Sannois (95), association des maires d'Ile-de-France ;
- **M. Charles de COURSON**, député de la Marne, rapporteur spécial pour le budget « aviation civile » commission des finances ;
- **Mme Odile SAUGUES**, députée du Puy-de-Dôme, rapporteure pour avis du budget « aviation civile » à la commission affaires économiques ;
- **Mme Bernardette CUSAN**, association « Collectif Est-Orly », (A.V.I.O.N.) ;
- **M. Gérard BELLOT**, association « Collectif Est-Orly », (CIPE) ;
- **M. ROSE DES ORDONES**, association « Collectif Est-Orly », (ELAN) ;

- **M. Pierre DELELLIS**, association « Collectif Est-Orly », (OYE 349) ;
- **M. Patrice RUFFIN**, association « Collectif Est-Orly », (PEGASE) ;
- **M. Luc OFFENSTEIN**, président de l'association « OYE 349 » ;
- **M. Pierre TRAZZI**, secrétaire général de l'association « OYE 349 » ;
- **Mme Nathalie LAVAUD**, vice-présidente de l'association « C4A », représentant M. DOUMAX, président ;
- **M. Claude JEANLIN**, association « SOS Bruit » ;
- **M. Michel GRENOT**, président de l'association « Alerte nuisances aériennes » ;
- **M. Patrick BLIN**, vice-président de l'association « Alerte nuisances aériennes » ;
- **M. François PELLETANT**, association « Forum contre les nuisances aériennes » ;
- **Mme Sylvie BARRAULT**, association « Forum contre les nuisances aériennes » ;
- **M. Jean-Pierre MAGNY**, association « Forum contre les nuisances aériennes » ;
- **M. Simon GAY**, association « Forum contre les nuisances aériennes » ;
- **M. Philippe LE FOL**, maire d'Avrainville, association « Forum contre les nuisances aériennes » ;
- **M. Bruno CRISTOFARI**, association « Forum contre les nuisances aériennes » ;
- **Mme Anne-Marie BARDOU**, conseiller municipal, Forges-les-Bains, (91) ;
- **M. C. SCHOETTL**, conseiller municipal, Janvry, (91) ;
- **M. Bernard JACQUEMARD**, conseiller municipal, Gometz-la-Ville, (91) ;
- **M. François FRONTERA**, conseiller municipal, Saint Jean de Beauregard, (91) ;
- **M. Jean-Louis BARTH**, conseil général des Yvelines ;
- **M. Michel HERBILLON**, député du Val de Marne ;
- **M. Pierre MORANGE**, député des Yvelines ;

- **M. Nicolas DUPONT-AIGNAN**, député de l'Essonne ;
- **M. Pierre-Louis FAGNIEZ**, député du Val-de-Marne ;
- **Mme Christine BOUTIN**, députée des Yvelines ;
- **M. Charles VINCENT-GENOD**, attaché parlementaire de Mme BOUTIN ;
- **M. André SAMITIER**, député des Yvelines ;
- **M. Richard DELL'AGNOLA**, député du Val-de-Marne ;
- **M. Guy GEOFFROY**, député de Seine et Marne ;
- **M. Ghislain BRAY**, député de Seine et Marne ;
- **Mme Geneviève COLOT**, députée de l'Essonne ;
- **Mme Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET**, députée de l'Essonne ;
- **M. Jacques-Alain BENISTI**, député du Val-de-Marne ;
- **M. Jean SIVARDIERE**, président de la Fédération nationale d'associations des usagers des transports (FNAUT) ;
- **M. Yves EGAL**, adhérent de la Fédération nationale d'associations des usagers des transports (FNAUT) ;
- **M. Marc LE ROCHAIS**, chargé de mission pour l'association « France Nature Environnement » ;
- **Mme Anne GELLE**, association « Les Amis de la Terre » ;
- **M. Hubert ROUAUD**, association « Les Amis de la Terre » ;
- **M. Marc-Ambroise RENDU**, président de l'association « Ile de France Environnement » ;
- **M. Gérard SOUCHARD**, secrétaire général association « Ile de France Environnement » ;
- **M. René LE GOFF**, association « Collectif Est-Francilien » ;
- **M. Jean-Marc DEGAUCHY**, association « Collectif Est-Francilien » ;
- **Mme Annie PATERNOSTRE**, association « Collectif Est-Francilien » ;
- **M. Jean-Pierre BLAZY**, député du Val-d'Oise ;
- **M. Jérôme CHARTIER**, député du Val-d'Oise ;
- **M. Francis DELATTRE**, député du Val-d'Oise ;

- **M. Patrick OLLIER**, député des Hauts-de-Seine ;
- **Mme Martine AURILLAC**, députée de Paris, représentée par Mme C. Ostin ;
- **M. François SCELLIER**, député du Val-d'Oise ;
- **M. François ASENSI**, député de Seine-Saint-Denis ;
- **M. Alain JUPPE**, ancien Premier ministre, député de la Gironde, maire de Bordeaux ;
- **M. Dominique BABIN**, directeur général de la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux ;
- **M. Gilles DE ROBIEN**, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer ;
- **M. Dominique BUSSEREAU**, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer ;
- **M. Pierre GRAFF**, directeur de cabinet de M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer ;
- **M. Xavier BERTRAND**, député de l'Aisne ;
- **M. Didier ROSE**, Chambre de commerce et d'industrie de Picardie ;
- **M. Alain GASNIER**, Fédération régionale des travaux publics de Picardie ;
- **M. Joseph GOURANTON**, association « Picardie en Mouvement » ;
- **M. Eric FIMBEL**, association Défense de construire un aéroport (DCA), collectif « N3A » ;
- **M. Hubert LEBRUN**, association contre un aéroport dans le Sauterre (ACAS), collectif « N3A » ;
- **M. Jean-Marie GIGNON**, association contre l'implantation du troisième aéroport (ACITA), collectif « N3A » ;
- **M. Pascal FOY**, association de défense des riverains de Châlons-Vatry (ADRAC), collectif « N3A » ;
- **M. Christian WYTTYNCK**, association « Non à l'aéroport », collectif « N3A » ;
- **M. Bruno DALBERTO**, association « Non à Juvincourt », collectif « N3A » ;

- **M. Bernard DESERABLE**, président de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Amiens (Somme) ;
- **M. André ALEXANDRE**, directeur général de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Amiens (Somme) ;
- **M. Yves MOTTE**, directeur de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Péronne (Somme) ;
- **M. Jean AGNES**, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon ;
- **M. Louis GISCARD D'ESTAING**, député du Puy-de-Dôme ;
- **M. Jean PRORIOL**, député de Haute-Loire ;
- **M. Frédéric SOULIER**, député de Corrèze ;
- **M. Jean BERGOUGNOUX**, président de la Commission particulière du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes ;
- **M. Philippe MARZOLF**, vice-président de la Commission nationale du débat public, président de la Commission particulière du débat public sur le projet de liaison ferroviaire « CDG Express ».

## LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES LORS DES DEPLACEMENTS

### 1. Lyon Saint–Exupéry : 19 décembre 2002

\* AUTORITES AEROPORTUAIRES ET SERVICES DE L'ETAT :

- **M. Bernard CHAFFANGE**, directeur des concessions–aéroports ;
- **M. Yves DEBOUVERIE**, directeur de l'aviation civile ;
- **M. Guy BLANC**, police de l'air et des frontières ;
- **M. Gilbert PAYET**, secrétaire général de la préfecture ;
- **M. Jean AGNES**, président de la chambre de commerce et d'industrie de Lyon ;
- **M. Vincent AMIOT**, directeur régional et départemental de l'Equipement ;
- **M. Serge ALEXIS**, directeur régional de l'environnement ;
- **M. Marc CAFFET**, directeur régional de l'industrie, de la recherche et de l'environnement ;

\* ELUS :

- **M. Eric FOURNIER**, vice–président du Conseil régional de la région Rhône–Alpes, chargé des transports ;
- **M. Etienne TETE**, conseiller régional de la région Rhône–Alpes ;
- **M. Jean FLACHET**, vice–président du Conseil général du Rhône ;
- **Mme Odette GARBRECHT**, conseiller général du Rhône ;
- **M. Gérard COLLOMB**, sénateur, maire de Lyon et président de la Communauté urbaine de Lyon ;

\* ASSOCIATIONS :

*Comité des riverains de l'aéroport de Satolas (CORIAS) :*

- **M. Jean–Luc GARCIA**, président ;
- **M. Marc PAGANO** ;

- **M. Raymond COLIN**, président de l'association de défense pour l'environnement de Jons ;
- **M. Michel JOMAIN**, représentant de l'association majolane de défense des riverains de Satolas ;
- **M. Serge AOUICHE**, représentant de l'association « Sauvegarde de Grenay » ;
- **M. Claude NAVARRO**, représentants des associations « Montgay Mon Hameau », « les amis du Goriot » et « Sauvegarde de la nature à Saint Quentin Fallavier » ;
- **Mme Andrée BAZOGE**, représentante de l'association « Pusignan-CRIE » ;
- **M. Marcel BOYER**, représentant de l'association « Nature et Calme dans nos villages » et « Réagir pour St Laurent à Saint Laurent de Mure » ;
- **M. Dominique BEUCLIER**, représentant de l'association « Nature et Calme dans nos villages » et « Réagir pour St Laurent à Saint Laurent de Mure » ;
- **Mme Dominique BRIZARD**, représentante de l'association « Naturellement Villette » ;
- **M. Bernard DESIRE**, représentant de l'association « Janneyrias Vie » ;

*Association contre l'extension et les nuisances de l'aéroport de Lyon Satolas (ACENAS)*

- **Mme Evelyne LAVEZZARI**, présidente ;
- **M. Emmanuel BERMOND**, vice-président chargé de l'antenne de Saint-Laurent de Mure ;
- **M. Michel TRANSY**, vice-président chargé de l'antenne de Saint-Bonnet de Mure ;
- **M. Roger ACHARD**, responsable de l'antenne d'Heyrieux ;
- **M. Pierre CASSANG**, responsable de l'antenne de Grenay ;

## **2. Vatry–Europort : 6 mars 2003**

\* ELUS :

- **M. Daniel COLLARD**, conseiller général de la Marne ;

- **M. Claude LONGUET**, maire de Dommartin–Lettrée, délégué de la Communauté de communes de l’Europort ;
- **M. François BOURBIER**, maire de Sommesous, délégué communautaire ;
- **M. Pierre POUPART**, délégué communautaire ;
- **M. Pascal FOY**, président de l’Association des Riverains de Vatry, conseiller municipal ;

\* AUTORITES AEROPORTUAIRES :

- **M. Charles DE COURSON**, député, vice-président du Conseil général ;
- **M. Albert VECTEN**, président du Conseil général.
- **M. Youssef SABEH**, président directeur général de la société d’exploitation de Vatry-Europort (SEVE) ;

**3. Toulouse : 6 mars 2003**

\* AUTORITES AEROPORTUAIRES ET SERVICES DE L’ETAT :

- **M. Hubert FOURNIER**, préfet de la région Midi–Pyrénées ;
- **M. Christophe MIRMAND**, secrétaire général de la préfecture de la région Midi–Pyrénées ;
- **M. Marc REPESSE**, directeur des actions interministérielles à destination de l’aérogare n° 2 de l’aéroport de Toulouse–Blagnac ;
- **M. Claude TERRAZONI**, président de la chambre de commerce et d’industrie de Toulouse ;
- **M. Patrice COHADE**, vice-président de la chambre de commerce et d’industrie de Toulouse ;
- **M. Joël RAULT**, directeur régional de l’aviation civile sud ;
- **M. Delphin RIVIERE**, directeur délégué régional de l’équipement ;
- **M. Jean-Michel VERNHES**, directeur de l’aéroport de Toulouse–Blagnac ;
- **M. Daniel MONDY**, adjoint du directeur départemental de la police aux frontières ;

\* ELUS ET MAIRIE DE TOULOUSE :

- **Mme Marie–François MENDEZ**, vice–présidente du Conseil régional de la région Midi–Pyrénées ;
- **M. Philippe DUFETELLE**, adjoint au maire de Toulouse ;
- **Mme Catherine DUPLAIX-SEGUIN**, direction réglementation urbaine, ville de Toulouse ;
- **Mme Lysiane MAUREL**, maire d’Ausonne ;
- **M. Pierre DUPUY**, adjoint au maire de Mondonville ;
- **M. Pascal BOUREAU**, adjoint au maire de Blagnac ;
- **M. Bernard KELLER**, maire de Blagnac ;
- **M. Alain JULIAN**, conseiller général de la Haute-Garonne ;
- **M. Patrick PIGNARD**, conseiller général de la Haute-Garonne ;
- **M. Claude TOUCHEFEU**, conseiller général de la Haute-Garonne ;
- **M. Didier CUJIVES**, maire de Paulhac et responsable du collectif contre le projet d’aéroport du Nord/Nord–Est toulousain (C–PANNET) ;
- **M. Jean–Marc DUMOULIN**, conseiller général de la Haute–Garonne ;
- **M. Pierre DUFRESNE**, adjoint au maire de Paulhac ;
- **M. François PRAT**, maire de Vacquiers ;
- **M. Alain BAILLES**, maire de Montjoire ;
- **Mme Marie–Hélène CHAMPAGNAC**, maire de Fronton ;

\* ASSOCIATIONS :

- **M. Henri SUNE**, président de l’association « Vivre à Cornebarrieu » (VAC) ;
- **M. Mario BASSO–BERT**, représentant du « Comité de défense des coteaux de PECH DAVID » ;
- **Mme Andrée RIMAILHO**, présidente du « Collectif des arènes romaines » ;
- **M. Jean–Pierre MILA**, président du « Collectif contre les nuisances aériennes de l’agglomération toulousaine » (CCNAAT) ;

- **M. Stanislas WARZINIAK**, président de « l'Association de défense de l'environnement d'Aussonne » (ADEA) ;
- **M. Pierre HARQUIN**, président de « l'Association de sauvegarde des intérêts de Saint–Martin du Touch » (A.S.I.S.) ;
- **M. Gustave GUILLEN**, président de « l'Association de défense de l'environnement et de la qualité de vie à Ancely » (ADEQVA) ;
- **Mme Danielle BLANCHARD**, vice–présidente du « Conseil permanent régional des associations d'environnement » (COPRAE) ;
- **M. Dominique GILBON**, représentant de l'association « Les Amis de la Terre ».

#### **4. Lille : 13 mars 2003**

\* AUTORITES AEROPORTUAIRES ET SERVICES DE L'ETAT :

- **M. Alain BERQUEZ**, directeur de l'aéroport, Chambre de commerce et d'industrie de Lille–métropole ;
- **M. Bernard CHABIERSKI**, cabinet du préfet de région ;
- **M. Jean–Marc VALET**, chargé de mission, DIREN 59/62 ;
- **M. Henri LAHOUSSE**, chargé de mission transports, SGAR/DRE ;
- **M. Thierry REVIRON**, directeur de l'Aviation Civile Nord ;
- **M. Maurice LECOCQ**, délégué régional Nord–Pas–de–Calais, DGAC ;
- **M. Jacques BERRY**, vice–président de l'aéroport et membre de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Lille–Métropole ;
- **M. Christophe PAYS**, direction des transports, Conseil régional Nord Pas-de-Calais ;
- **Mme Isabelle SLOTS**, Lille métropole – Communauté urbaine ;

\* SERVICES DES COLLECTIVITES LOCALES :

- **M. Jean–Luc TILLARD**, directeur général, Conseil général du Pas–de–Calais ;
- **M. Jean–Claude LE FRANCOIS**, directeur général adjoint, département du Nord ;
- **Mme Pascale SEREZ**, chef du service des affaires territoriales, Conseil général du Nord ;

\* ELUS :

- **M. Pierre DE SAINTIGNON**, premier adjoint au maire de Lille, représentant la Communauté urbaine de Lille ;
- **M. Damien WAYMEL**, attaché parlementaire de **M. Sébastien HUYGHE**, député du Nord ;
- **Mme Colette HUVENNE**, représentant **Mme D. PERCHERON**, conseillère régionale, Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais ;

\* ASSOCIATIONS :

- **M. Carl SPRIET**, association « Les amis de Bouvines » ;
- **M. BIERMANT**, association « Urbanisme et Environnement » (Faches Thumesnil) ;
- **M. Francis VANDERBERGHE**, association « ARPEGE » et « Association Rurale de protection de l'environnement » (Genech) ;
- **Mme Odile DANTIN**, Union fédérale des consommateurs « Que choisir » (région de Lille) ;
- **M. Johan NEUMANN**, président, « Association Les Jardins de la Motte » (Fretin).

## **5– Marseille : 20 mars 2003**

\* AUTORITES AEROPORTUAIRES ET SERVICES DE L'ÉTAT :

- **M. Jean SOUQUET**, directeur de l'aviation civile sud-est ;
- **M. Alain REVEILLON**, directeur adjoint de l'aéroport principal de Marseille Provence ;
- **M. Robert BOURDAREL**, chef du service Travaux Aéroport et du département ingénierie navigation aéroport (DINA) au service spécial des bases aériennes sud-est ;
- **M. Henri DELHOMME**, responsable du bureau ingénierie aéroportuaire (DINA) au service spécial des bases aériennes sud-est ;
- **M. DEUTCHER**, adjoint au chef du service de la police aux frontières de Marseille Provence ;
- **M. Richard KORSIA**, président délégué à l'aéroport, membre de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence ;

– **M. Pierre REGIS**, directeur général de la concession, membre de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence ;

– **Mme Josiane LECAILLON**, secrétaire générale de la sous-préfecture d'Istres ;

– **Mme Christine DELANOIX**, chef du bureau de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et de l'Économie à la sous-préfecture d'Istres ;

– **Mme Dominique SUDRE**, chef du service Infrastructures et Transports à la direction régionale de l'Équipement ;

\* ÉLUS :

– **M. Claude TORNOR**, conseiller municipal de Saint-Victoret ;

– **M. Christian VENUTI**, adjoint au maire de Marignane chargé des transports ;

– **M. Eugène BOUJOT**, conseiller municipal de Marignane ;

– **M. Paul VIDEAU**, adjoint au maire de Berre-l'Étang ;

– **M. Marie-France MOURRET**, première adjointe au maire de Gignac-la-Nerthe ;

– **Mme PAREDES**, adjointe au maire de Vitrolles ;

– **M. Robert BASTARD**, conseiller municipal de Pennes-Mirabeau ;

– **M. Marc BERNARD**, maire d'Ensuès-la-Redonne ;

– **M. Yves VIDAL**, conseiller régional ;

– **M. Vincent BURRONI**, conseiller régional ;

– **M. Antoine ROUZAUD**, conseiller général ;

– **M. Jean-Louis TURCAN**, vice-président de la communauté de communes du Pays d'Aix ;

\* ASSOCIATIONS :

– **M. LANTAN**, représentant de l'association d'aide aux victimes des bruits de voisinage et de l'environnement de l'aéroport ;

– **M. RENIER**, représentant de l'association pour la défense des intérêts d'Ensuès-la-Redonne ;

– **M. BRENIER**, représentant de l'association Patrimoine Côte bleue ;

- **Mme QUERO**, représentante du comité d'intérêts de quartier de Saint-Henri ;
- **M. MARCONCINI**, représentant du comité de défense du quartier des habitants du carrefour de Saint-Victoret ;
- **M. MOUGEY**, représentant du comité d'intérêts de quartier de Sausset-les-Pins ;
- **M. NICCOLINI**, représentant de la coordination de l'étang Marin ;
- **M. Claude JULLIEN**, représentant de la fédération d'action régionale pour l'environnement (FARE Sud) ;
- **Mme GAUTHIER**, représentante des comités d'intérêts de quartiers du 7<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille et du comité d'intérêts de quartier Endoume-Corniche-Malmousque-Maldorme.
- **M. SABA**, représentant de la ligue pour la protection des oiseaux ;
- **M. POUJOULY**, représentant de l'Union départementale des Bouches-du-Rhône sauvegarde, vie, nature, environnement (UDVN 13).

#### **6– Montpellier : 26 mars 2003**

\* AUTORITES AEROPORTUAIRES ET SERVICES DE L'ETAT :

- **M. Serge CALLEC**, délégué régional, DGAC ;
- **M. Claude JULIA**, division aéroports du Languedoc–Roussillon, DGAC ;
- **M. Bruno TOURRE**, chargé de mission, SGAR, Préfecture de région ;
- **M. Alain VALLETTE VIALARD**, directeur régional adjoint Languedoc–Roussillon, DIREN ;
- **M. Philippe VIGNES**, secrétaire général, Préfecture ;
- **M. Gérard BORRAS**, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Montpellier ;
- **M. Roger DELMARE**, directeur général, CCI Montpellier ;
- **M. Cyril REBOUL**, directeur de l'aéroport, CCI Montpellier ;
- **M. Jacques PIOCH**, direction départementale de l'équipement (DDE) ;
- **M. Bernard SOUBRA**, DDE ;

\* ÉLUS :

- **M. Michel HGOBURU**, mairie de Castelnaud-le-Lez ;
- **M. Michel BACALA**, Conseil général de l'Hérault ;
- **M. Jean-Pierre MOURRE**, représentant le Président de la communauté d'agglomération de Montpellier ;
- **M. Didier COTTON**, adjoint au maire, ville de Montferrier-sur-Lez ;
- **M. Jean-Marc ESCHBACH**, adjoint au maire, ville de Mauguio ;
- **M. Christian JEANJEAN**, député-maire de Palavas-les-Flots ;
- **Mme Marie-France TRABAUD**, adjointe au maire de Perols ;
- **M. DELALANDE**, adjoint au maire de Saint-Aunes ;

\* SERVICES DES COLLECTIVITES LOCALES :

- **M. CACCIAGUERA**, Conseil régional Languedoc-Roussillon ;
- **M. Marcel BOURRAT**, services de la région Languedoc-Roussillon ;
- **M. Hervé LEBEAU**, services Montpellier agglomération ;

\* ASSOCIATIONS :

- **M. Serge OTTAWY**, ADECNA, association de riverains ;
- **M. SANCHEZ**, association « Melgueil environnement ».

**7– Châteauroux : 8 avril 2003**

- **Mme Paulette PICARD**, présidente de la Chambre de commerce et d'industrie de Châteauroux ;
- **M. Paul PLUVIAUD**, vice-président du Syndicat Mixte de l'aéroport, représentant **M. Louis PINTON**, Président ;
- **M. Martin FRAISSIGNES**, directeur de l'aéroport de Châteauroux-Déols ;
- **M. Marc DE LAUBADERE**, directeur administratif et financier de l'aéroport de Châteauroux-Déols ;
- **M. MARCILLAC**, maire de Coings ;
- **M. Jean-Yves HUGON**, député de l'Indre.

## **8– Nice : 24 avril 2003**

### \* AUTORITES AEROPORTUAIRES ET SERVICES DE L'ETAT :

- **M. Hervé DE PLACE**, directeur de l'aéroport Nice-Côte d'Azur ;
- **M. Francis PERUGINI**, président de la chambre de commerce et d'industrie de Nice-Côte d'Azur ;
- **M. Yves RAYNAUD**, directeur général de la chambre de commerce et d'industrie de Nice- Côte d'Azur ;
- **M. Frédéric MAC-KAIN**, directeur de cabinet du Préfet ;
- **M. Maurice RUEL**, directeur régional des douanes ;
- **M. Gaël HILQUIN**, directeur adjoint de la direction départementale de la police aux frontières ;
- **M. Gérard BOMONT**, chef du district aéronautique ;
- **M. Michel PIGNOL**, directeur adjoint de la direction départementale de l'Équipement ;
- **M. Franck GERVAIS**, chef du service des bases aériennes, DDE ;
- **M. Louis-Xavier THIRODE**, stagiaire à l'École Nationale d'Administration ;

### \* ÉLUS :

- **M. Rudy SALLES**, député, vice-président de l'Assemblée nationale ;
- **M. Jacques PEYRAT**, sénateur, maire de Nice ;
- **Mme COTTER**, adjointe au maire de Cannes, chargée de l'urbanisme, de l'environnement, et de la qualité de vie ;
- **M. Henri LEROY**, maire de Mandelieu ;
- **M. Henri REVEL**, maire de Saint-Laurent-du-Var ;
- **M. Audoin RAMBAUD**, adjoint au maire d'Antibes, chargé du tourisme ;
- **M. Jean-Pierre MASCARELLI**, conseiller général ;

### \* ASSOCIATIONS :

- **M. Jean HOULGATTE**, de l'association GADSECA ;
- **Mme Cléa PUGNAIRE**, de l'association CAPSSA ;

– **M. André VALLIER**, du comité de défense des quartiers Arenas, Californie, Ferber et La Vallière.

### **9– Nantes : 14 mai 2003**

\* AUTORITES AEROPORTUAIRES, SERVICES DE L'ÉTAT ET REPRESENTANTS DU SECTEUR AERONAUTIQUE :

- **M. Bernard BOUCAULT**, préfet de la région des Pays de la Loire ;
- **M. Jean-Christophe BOURSIN**, chargé de mission au SGAR ;
- **M. Jean-Pierre LAFLAQUIERE**, secrétaire général de la Préfecture ;
- **M. Jean-Michel BERTIN**, directeur des affaires interministérielles et de l'Environnement ;
- **M. Jean-Paul OURLIAC**, directeur régional de l'Équipement ;
- **M. Patrick MOUYSSET**, délégué régional de l'aviation civile ;
- **M. Daniel COUCOURON**, directeur départemental de la police aux frontières ;
- **M. Michel BENOIT**, directeur de l'aéroport ;
- **M. Jean-Pierre PAYEN**, directeur interrégional des douanes et droits indirects ;
- **M. Michel CORSET**, directeur général de la chambre de commerce et d'industrie de Nantes ;
- **M. Jean-Pierre CAHINGT**, vice-président de la CCI de Nantes ;
- **M. René ESCOFFIER**, représentant de la compagnie Air France ;
- **M. Michel DE RONE**, représentant de la compagnie ALYSIA ;
- **M. Jacques BANKIR**, représentant de la compagnie Régional Airlines ;
- **M. Gérard POLLONO**, aéro-club de Loire- Atlantique ;
- **Mme Sandra BARTEAU**, représentante de la compagnie SABENA ;
- **M. François GUYOT**, représentant des personnels CFTC ;
- **M. Pascal BERNARD**, représentant des personnels CFDT ;
- **M. Jean-Pierre RIEUX**, chef de cabinet du directeur de la direction de l'aviation civile ouest ;

\* ÉLUS :

- **M. Jacques FLOCH**, député de la Loire-Atlantique ;
- **M. Claude GOBIN**, conseiller général de la Loire-Atlantique ;
- **M. Christian BRISSET**, conseiller régional des Pays de la Loire ;
- **Mme Françoise VERCHERE**, vice-présidente de la Communauté urbaine de Nantes ;
- **M. Gilles RETIERE**, vice-président de la Communauté urbaine de Nantes ;
- **M. Jacques GILLAIZEAU**, vice-président de la Communauté urbaine de Nantes ;
- **Mme Annick AUTRET**, membre du conseil municipal de Pont-Saint-Martin ;
- **M. Claude MENAGER**, président de la communauté de communes Erdre et Gesvres.

\* ASSOCIATIONS :

- **M. Claude BORD**, représentant de l'Union départementale des associations de protection de la nature ;
- **M. André DURFORT**, représentant de l'Union départementale des associations de protection de la nature ;
- **M. Jacques DANIEL**, représentant de l'Union départementale des associations de protection de la nature ;
- **M. Bernard BOURSIN**, représentant de l'Union départementale des associations de protection de la nature ;
- **M. Aimé LANGLET**, représentant de l'association nantaise de lutte contre le bruit ;
- **M. Dominique ROBION**, société des pêcheurs du lac de Grand-Lieu ;
- **M. Claude BRIAND**, représentant de l'association « Vivre à Trentemoult - Les Îles » ;
- **M. Michel SOULAS**, du syndicat d'initiative de Trentemoult ;
- **M. Patrick BODIN**, du syndicat d'initiative de Trentemoult.

**10– Roissy : 22 mai 2003**

- **M. Pierre CHASSIGNEUX**, président, Aéroports de Paris ;
- **M. Frédéric RICO**, directeur des opérations aériennes, Aéroports de Paris ;
- **M. Marc NOYELLE**, directeur équipement, Aéroports de Paris ;
- **M. Jean-Louis BLANCHOU**, directeur des opérations aériennes, Aéroports de Paris ;
- **M. Christian JOUTARD**, chargé de mission à la présidence, Aéroports de Paris ;
- **M. Bernard LAMOURERE**, responsable des visites techniques, Aéroports de Paris ;
- **M. Yann GOUPIL**, syndicat SNCTA ;
- **M. Philippe LOHAT**, membre de la Commission Exécutive Nationale et secrétaire de section locale Roissy, syndicat USAC-CGT ;
- **M. Jean-François DOMINIAK**, directeur général, Europ Airpost ;
- **M. Philippe GUITTET**, directeur de l'exploitation, Europ AirPost ;
- **M. Gilles MAINDRAULT**, directeur du courrier international, La Poste ;
- **Mme Marie LLOBERES**, directrice de la production, direction du courrier, La Poste ;
- **M. Alain SIMON**, directeur de l'exploitation, Chronopost International ;
- **M. Julien TETU**, chargé des relations avec le Parlement, La Poste ;
- **M. Alain CHAILLE**, vice-président pour la région Europe du Sud, Fedex ;
- **M. Sylvain UBERSFELD**, senior manager opération des pistes, Fedex ;

**11– Beauvilliers : 10 juin 2003**

- **M. GUERINI**, conseiller général de Voves ;
- **M. GOUSSU**, maire de Boisville-la-Saint-Père ;
- **M. DUBIEF**, maire de Ouarville ;
- **Mme EOCHE-DUVAL**, membre du collectif contre l'aéroport de Beauvilliers ;

- **M. MAGUET**, membre du collectif ;
- **M. HUDAULT**, membre du collectif ;
- **M. MOREAU**, membre du collectif ;

### **12– Clermont–Ferrand : 12 juin 2003**

- **M. Jean-Michel PLASSE**, directeur de l’aéroport de Clermont-Ferrand/Auvergne ;
- **M. Michel RONDREUX**, président de la Commission aéroport de la Chambre de commerce et d’industrie de Clermont-Ferrand/Issoire ;
- **M. Jean-Georges LELOUP**, agence régionale de développement, Conseil régional d’Auvergne.



## **ÉTRANGER**

### **1– Francfort : 21 mai 2003**

- **M. Herbert BECKER**, délégué du directoire de Fraport AG pour les relations extérieures ;
- **Mme Ingrid HAMER**, chef du département marketing de Fraport AG ;
- **Docteur NEUMAN-PITZ**, chargé de la planification du développement durable de Fraport AG ;
- **M. Gernot RIEDIGER**, chef du service de gestion des aéroports, ministère fédéral des Transports ;
- **M. HERMANN**, chef du service d’extension de l’aéroport, ministère de l’Économie et des Transports du Land de Hesse ;
- **M. Georg MÜLLER**, responsable de la protection contre le bruit, ministère de l’Économie et des Transports du Land de Hesse ;
- **M. Michael BODDENBERG**, député de la CDU au Landtag de Hesse ;
- **M. Gottfried MILDE**, député de la CDU au Landtag de Hesse ;
- **M. André STOLZ**, attaché en charge de la politique et financière à la CDU ;

- **M. Lothar KLEMM**, député du SPD au Landtag de Hesse ;
- **M. Franck-Peter KAUFMANN**, député du parti écologiste Bündnis 90/ Die Grünen au Landtag de Hesse ;
- **M. HAAG**, chef du département de protection de l'environnement de Lufthansa ;
- **M. WEINERT**, responsable de la politique environnementale de Lufthansa ;
- **M. Jan-Philipp GÖRTZ**, chargé du suivi de la politique communautaire dans le secteur des transports de Lufthansa ;
- **M. BERKE**, responsable du département de l'extension de l'aéroport de Francfort.

## **2– Amsterdam : 22 mai 2003**

- **M. Guido LANDHEER**, chef du service de la politique de marché ;
- **M. Pieter MULDER**, chef du service des relations internationales ;
- **M. Leo DE VREES**, directeur du programme de recherche aéroportuaire ;
- **M. Robert JAN SCHOONENBOOM** ;
- **M. J. DE GROOT**, président des affaires gouvernementales et industrielles de KLM ;
- **M. J. KERCKHOFF**, directeur de la stratégie et des projets de Schiphol ;
- **M. H. MEIJDAM**, député de la province de Hollande du Nord, responsable du transport aérien ;
- **M. Mark VAN DER HORST**, conseiller municipal d'Amsterdam chargé du transport aérien ;
- **M. SCHOENMAKER**, adjoint au maire de Haarlemmermeer en charge des questions liées au Transport ;
- **M. Erik VAN SEGGELEN**, fonctionnaire de la mairie de Haarlemmermeer, responsable du transport aérien ;
- **M. J. KRUL**, directeur du développement de l'aéroport Schiphol ;
- **M. R. WEVER**, vice-directeur des affaires de l'entreprise Schiphol ;
- **M. Damien TERNY**, chef du secteur des Transports, mission économique d'Amsterdam ;

– **Melle Pauline KORTEKAAS**, attachée sectorielle en charge des Transports, mission économique d'Amsterdam.

### **3– Bruxelles : 28 mai 2003**

- **Mme Joëlle BOURGOIS**, ambassadeur de France en Belgique ;
- **M. Pierre KLEES**, administrateur délégué, Brussels International Airport Company (BIAC) ;
- **M. Herman NEUKERMANS**, vice-président stratégie de la BIAC ;
- **M. Paul DE BACKER**, directeur des Relations Publiques de la BIAC ;
- **M. Luc VUYLSTEKE**, président de la SOWAER (Société Wallonne des Aéroports), aéroport de Liège ;
- **Mme Deborah DEPAUW**, conseiller de la SOWAER, aéroport de Liège ;
- **M. Paul PARIDAENS**, commandant de l'Aéroport de Deurne (Anvers) ;
- **M. André VAN HOVE**, conseiller général au Transport aérien, Service fédéral de la mobilité et des transports.

### **4– Londres : 29 mai 2003**

- **M. John ARSCOTT**, directeur de la politique de l'espace aérien du Civil Aviation Authority (CAA) ;
- **M. Bob COTTERILL**, directeur de la régulation et de la politique économique, CAA ;
- **M. Roger BUDGEN**, responsable des relations extérieures du National Air Traffic Services Ltd (NATS) ;
- **M. George ENNIS**, responsable des opérations de contrôle aérien, NATS ;
- **M. Paul ELLIS**, directeur général, politique aéroportuaire, British Airways ;
- **M. Tim HAWKINS**, responsable développement aéroportuaire, British Airport Authority ;
- **Mme Violaine DE VILLEMEUR**, conseiller commercial de la mission économique de l'Ambassade de France au Royaume-Uni ;
- **M. Christian HERZOG**, directeur général d'Air France Royaume-Uni ;

- **M. David GRAY**, chef de bureau, Division politique aéroportuaire, ministère des transports ;
- **M. Anthony FERGUSON**, ministère des transports ;
- **Ms Janet GOULTON**, directeur de la stratégie à long terme, London City Airport (LCA) ;
- **M. Charles BUCHANAN**, directeur du développement commercial, LCA.

## **CONTRIBUTIONS ECRITES**

*(Personnes non auditionnées)*

### **CONTRIBUTIONS SOUS FORME DE RAPPORT :**

- *Pourquoi l'extension de Roissy-CDG pourrait être une solution à la fois au problème environnemental et au problème de capacité*, contribution du BIPE aux débats sur les capacités aéroportuaires, mai 2003.
- *Réflexion sur l'utilité d'un troisième aéroport de Paris d'après l'analyse des mouvements d'avions*, Frédéric Zagury, juin 2002-mars 2003 ;

### **CONTRIBUTIONS D'ÉLUS :**

- Mme Martine DAVID, députée du Rhône ;
- Mme Hélène TANGUY, députée du Finistère ;
- M. Georges FRECHE, maire de Montpellier, président de la communauté d'agglomération ;

### **CONTRIBUTIONS D'ASSOCIATIONS :**

- Les associations franciliennes unies pour une diminution des nuisances aériennes, 2 juin 2003 ;
- Union des associations du sud francilien pour le maintien du plafonnement à Orly, 21 mai 2003 ;
- M. Mme GABASSY, association contre les nuisances sonores aériennes, Maule (78), 4 juin 2003 ;
- ACNAT, collectif des associations contre le nouvel aéroport toulousain, 24 avril 2003 ;
- Association logistique Transport Ouest, 2 octobre 2002 ;
- M. J.F. CORBINEAU, Montmorency (95), 18 novembre 2002.

**ETAT DES LIEUX DE LA REVISION DES PEB**

## PEB – Révision du 1<sup>er</sup> novembre 2002 au 31 décembre 2005

Aérodrome	PEB actuel	Arrêté (inter)préfectoral de révision	Arrêté (inter)préfectoral d'anticipation <sup>(1)</sup>	Projet Lden pour B et C	CCE	Avis collectivités	Avis ACNUSA	Enquête publique	Arrêté préfectoral
Bâle-Mulhouse			18 mai 2001		Mars / Juillet / Décembre 2003	Avril / juillet 2003	Juillet / décembre 2003	Novembre 2003 (22 jours)	Avril 2004
Bordeaux	17/01/86			B à 62 ; C à 55.	Avril 2003	Eté 2003	Automne 2003	Hiver 2003/2004	Printemps 2004
Lyon	21/12/77	13 octobre 2000	26 décembre 2000 limite externe C à IP78		Mi-2003				
Marseille	22/04/75				Octobre 2002 Avril/mai 2003				
Nantes	5/07/93	Décembre 2002	Décembre 2002 en Lden B à 65, C à 57	idem	Octobre 2002 Avril 2003	Février 2003	27 mai 2003	Juin 2003/ octobre2003	Automne/ Hiver 2004
Nice	22/04/76				Avril 2002 / Juin 2003 / Février 2004	Février 2004	Février 2004	Septembre 2004	Décembre 2004
CDG	9/06/89	7 mars 2002	7 mars 2002 limite externe C à IP 73	B à 65 C à 57	Janvier 2003 42 Non, 0 oui				2004
Orly	3/09/75				Hiver 2003				
Strasbourg	24/08/83				27 Juin/Décembre 2003	Septembre 2003	Décembre 2003	Juillet 2004	Décembre 2004
Toulouse	2/10/89	8 novembre 2001	22 mars 2002 limite externe C à IP76	B à 64 C à 56	17 avril 2003			Automne 2003	Mars 2004

Source : ACNUSA

(1) Durée maximale : 2 ans, jusqu'à l'arrêté approuvant la révision du PEB

**ETAT DES LIEUX DE LA REVISION DES PGS**

## PGS – Révision du 1<sup>er</sup> novembre 2002 au 31 décembre 2003

Aérodromes	PGS actuel	Comité permanent CCE = CCAR	CCE <sup>(1)</sup>	Avis collectivités	Avis CCAR	Avis ACNUSA	Arrêté préfectoral
Bâle-Mulhouse	Annulé par le TA de Strasbourg		Juillet / août 2003			Juillet / août 2003	Septembre 2003
Bordeaux	1999	Zone à l'indice 62	Avril 2003				
Lyon	1995		Avril 2003				Décembre 2003
Marseille	22 décembre 1995	13 juin 2003					
Nantes	1 <sup>er</sup> du genre		Octobre 2002			27 mai 2003	Été 2003
Nice			Juin 2003	Septembre 2003	Octobre 2003	Octobre 2003	Décembre 2003
CDG	1998		Pas d'accord sur l'indice	Février / mars 2003	Mai 2003	Mai 2003	Juin / juillet 2003
Orly	1994		Novembre 2003				2004
Strasbourg							Décembre 2003
Toulouse							

Source : ACNUSA

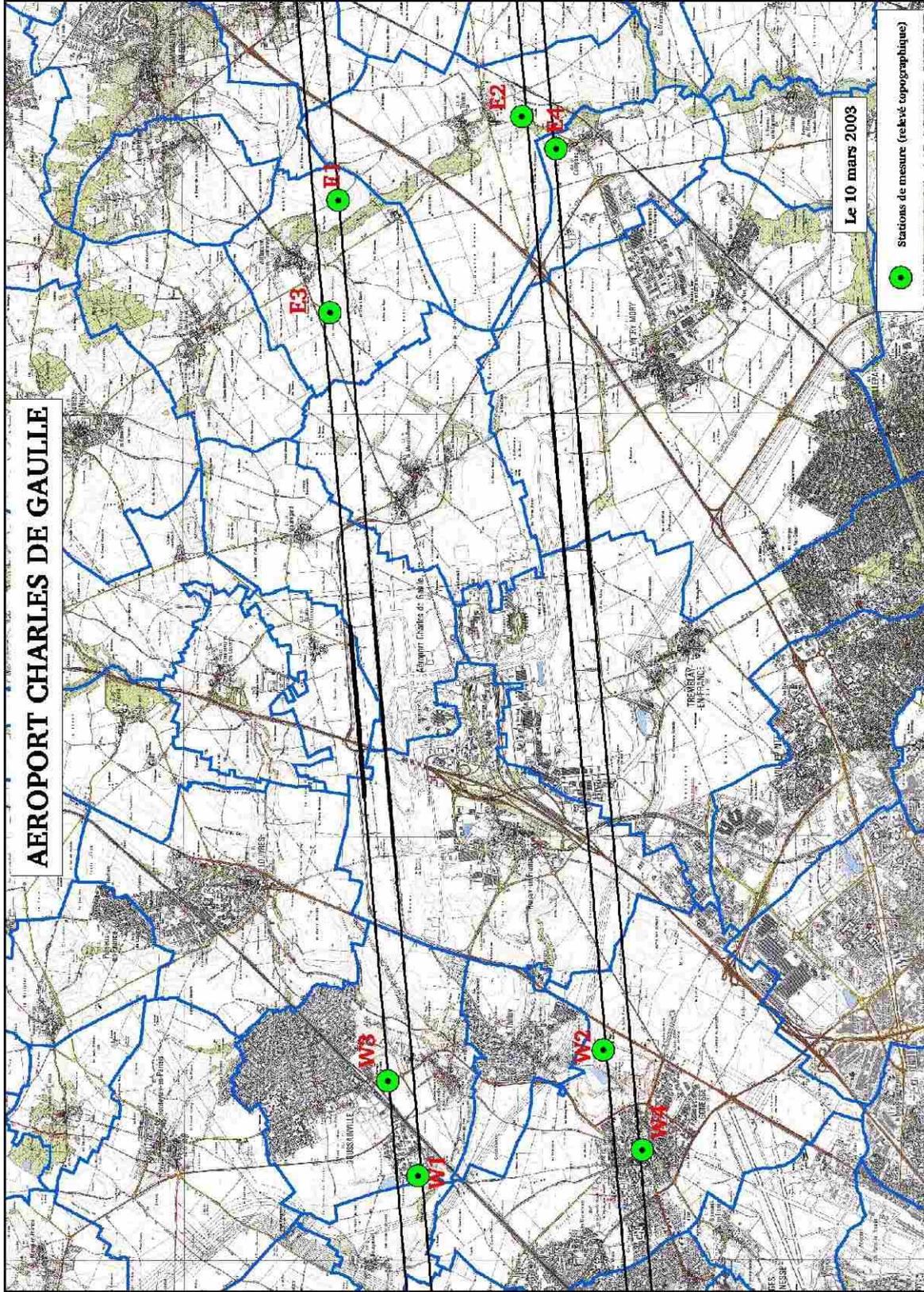
(1) La limite externe de la zone B du PEB devient celle de la zone II du PGS.

**SITUATION GEOGRAPHIQUE DES STATIONS  
DE MESURE A ROISSY**





# AEROPORT CHARLES DE GAULLE



Le 10 mars 2003

Stations de mesure (relevé topographique)

## BIBLIOGRAPHIE

- *Rapport de la mission d'étude de la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien*, présidée par M. Jacques DOUFFIAGUES, mars 1996
- *Rapport de la mission de concertation sur l'aéroport Charles-de-Gaulle*, menée par M. Gilbert CARRERE, mars 1996
- *Rapport sur l'implantation du futur troisième aéroport international*, « Le ciel peut-il attendre ? », M. Charles FEVRE (Assemblée Nationale ; n° 2797), 1996
- *Rapport d'information sur la politique aéroportuaire*, « Réconcilier développement aéroportuaire et qualité de l'environnement », M. Jean-Pierre BLAZY (Assemblée Nationale ; n° 1671), 1999
- *Perspectives de développement des aéroports régionaux de métropole*, IATA, IENAIR, juillet 2000
- *Rapport d'information sur la création d'un nouvel aéroport à vocation internationale*, « Troisième aéroport, un défi pour le développement durable », M. Philippe DURON (Assemblée nationale ; n° 3401), 2001
- *Rapport sur l'avenir des dessertes aériennes régionales*, M. Jean-François LE GRAND (Sénat, n° 327), 2001
- *Cahier de base du maître d'ouvrage du projet de nouvelle plate-forme aéroportuaire*, débat DUCSAI, 8 août 2001
- *Aéroports de proximité et aménagement du territoire*, M. Jacky LEBRUN (Conseil économique et social, n° 2), 2002
- *Recherche d'alternatives à la création d'un troisième aéroport parisien*, Etude MVA pour l'Association Sanaterra, octobre 2002
- *Les conflits aéroportuaire aux Etats-Unis : lorsque l'approche technique de l'environnement et la fonction des aéroports font débat*. Bilan du séjour de recherche au MIT (Cambridge), 2001-2002, Guillaume Faburel, Université Paris XII, mai 2003.

### **Problématique européenne :**

- *Étude sur les contraintes à la croissance*, ECAC, 2001
- *Livre blanc : la politique européenne des transports à l'horizon 2010, l'heure des choix*, Commission européenne, 2001
- *Rapport sur la politique commune des transports*, M. Jacques OUDIN (Sénat, n° 300), 2001

- *La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ?*, DATAR, juin 2003.
- *L'Europe de la navigation aérienne peut-elle prendre son envol ?* , M. Thierry Mariani, Délégation pour l'Union européenne (n° 392, Assemblée nationale), 2002.