



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

aéroports

Question écrite n° 41496

Texte de la question

M. François Asensi attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les risques de dépassement du seuil de 55 millions de passagers sur le site aéroportuaire de Charles-de-Gaulle suite à l'annonce, par la compagnie Air France, lors d'une conférence à la presse internationale, d'un projet d'extension de trois nouveaux terminaux. Trois programmes de construction sont en effet prévus d'ici à 2010 sur la plate-forme de Roissy 2 dans le prolongement de l'aérogare 2 F : le hall E pour 2003, en face du F actuel, les satellites 3 et 4 avec des mises en service prévues sur quatre périodes afin de boucler le site de Roissy 2. Ces nouvelles infrastructures aéroportuaires voulues par Air France s'inscrivent dans le cadre d'une stratégie axée sur le développement du hub de correspondance du site de CDG. Ainsi, entre 1996 et 1998, le hub d'Air France a abouti à une augmentation du trafic total de passagers de 40 % à Roissy 2, de 46,3 % du nombre de passagers en correspondance et a généré une augmentation de 36,8 % du nombre de vols. L'accroissement de l'activité ne concerne pas seulement l'activité de transport de passagers mais également l'activité fret. Le 23 septembre 1997, les ministres des transports et de l'environnement se sont engagés publiquement vis-à-vis des communes riveraines à limiter la capacité maximale de développement du site de CDG à 55 millions de passagers avec un niveau global de bruit ne dépassant pas celui atteint en 1997. Ces extensions aéroportuaires représenteraient un gain massif de capacité pour Air France dont l'avenir ne dépend pas uniquement du seul hub de CDG. Cependant, elles risquent de faire volet en éclats les engagements ministériels et suscitent d'ores et déjà l'inquiétude des élus et des riverains. Le seuil de 55 millions de passagers fixé comme une limite infranchissable ne doit en aucun cas être dépassé sous peine de dégrader le cadre de vie des habitants et les équilibres écologiques de cette partie de la Plaine-de-France. Dans un contexte de vive compétition internationale, la mise en oeuvre d'une politique aéroportuaire équilibrée est devenue un exercice difficile pour l'Etat. Dans ce contexte, il lui demande de préciser les prérogatives d'intervention et de décision dont il dispose pour faire respecter les engagements pris en 1997 et d'accélérer l'instruction du dossier du troisième aéroport. Il lui demande également d'étudier tous les moyens susceptibles de redéployer les activités aéroportuaires d'Ile-de-France vers la province et de rendre les sites plus attractifs par des actions en faveur de l'intermodalité.

Texte de la réponse

Lorsque le ministre de l'équipement, des transports et du logement a décidé d'engager les travaux de réalisation de deux pistes supplémentaires à Roissy - Charles-de-Gaulle, un certain nombre d'engagements ont été pris, visant à mieux insérer la plate-forme aéroportuaire dans son environnement et à l'inscrire dans une perspective de développement durable. Les engagements consistent notamment à mieux répartir les retombées économiques du développement de l'aéroport, à lutter contre les nuisances sonores, à assurer l'indépendance du contrôle et à garantir un suivi démocratique des engagements. Toutes les mesures permettant d'atteindre ces objectifs ont été engagées ; la plupart ont été mises en oeuvre et aboutissent à des résultats. Sans être exhaustif, il faut souligner en particulier la mise en place du fonds de compensation des nuisances aéroportuaires, la mise en place par la loi de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires et du dispositif de sanctions administratives, le suivi de l'indicateur global de bruit de Roissy - Charles-de-Gaulle. Sur ce dernier

point, les résultats en 1998 et 1999 montrent que l'engagement de ne pas dépasser globalement la quantité de bruit observée en 1997 a également été tenu. Lors de sa décision de réalisation des nouvelles pistes, le ministre a souhaité que la capacité de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle soit limitée, à terme, à 55 millions de passagers. Les projets actuels d'aérogares, dont les programmes ont été arrêtés à ce jour, sont compatibles avec cet objectif. Ils prennent notamment en compte l'organisation de la plate-forme de correspondance d'Air France, qui nécessite de pouvoir accueillir des flux très importants de passagers à certaines heures de pointe. Si le rythme actuel de croissance du trafic aérien se maintient à moyen terme, la capacité maximale des aéroports d'Ile-de-France pourrait être atteinte dans les prochaines années. Face à une telle situation, un ensemble de mesures sont envisageables. Elles s'inscrivent dans une politique globale des transports qui est notamment examinée dans le cadre de l'élaboration des schémas de services collectifs de transport. Elles devront répondre à un objectif de développement durable et tenir compte de tous les aspects environnementaux. Dans ce cadre, le ministre a décidé de lancer trois études afin d'affiner l'analyse des choix de stratégie aéroportuaire possibles. Elles concernent particulièrement les potentialités d'intermodalité air-rail, l'analyse du développement des aéroports de province et les stratégies des compagnies aériennes et des aéroports.

Données clés

Auteur : [M. François Asensi](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (11^e circonscription) - Communiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 41496

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 février 2000, page 976

Réponse publiée le : 16 octobre 2000, page 5917