

Concertation sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

DU 12 FÉVRIER AU 12 MAI 2019

ADVOCNAR

AMIS DE LA TERRE VAL D'OISE

AREC

CIRENA

DIRAP

ENVIRONNEMENT 93

FNE SEINE & MARNE

MNLE77

MNLE93

ONASA

ROSO

SOS VALLÉ DE MONTMORENCY

Membres du **GARE** (Groupement Associations Roissy Environnement - Associations de la CCE de ROISSY)

CONTACT

Adresse 45 rue d'Ermont
BP 10002
95390 SAINT-PRIX
Téléphone 01 39 899 199

PILOTAGE VOLONTARISTE DE L'EMPORT:

CONSTAT DE LA SITUATION

Le projet de Terminal T4 présenté par ADP envisage de répondre au développement du trafic aérien sur Roissy CDG estimé entre 100 et 126 Millions de passagers à l'horizon 2037 soit une augmentation entre 40 et 75 % par rapport à 2018.

Le nombre de mouvements d'appareils augmenterait pour sa part de 38 % selon l'hypothèse de croissance de l'emport par appareil retenue par ADP, mais non justifiée dans le dossier de concertation.

L'augmentation des nuisances induite par le trafic des avions n'est pas supportable par les populations d'Ile-de-France qui supportent déjà la moitié du trafic national et attendent déjà une réduction de celles-ci depuis de nombreuses années.

Un pilotage volontariste de l'emport des appareils permettrait de répondre à la croissance du nombre de passagers sans augmenter les nuisances, qui seraient le résultat de l'augmentation des survols.

POSITION ET ARGUMENTS

HYPOTHÈSES DE L'ÉVOLUTION DE L'EMPORT

Estimer le taux d'emport à un horizon aussi lointain que 2037 est un exercice difficile, tant le nombre de paramètres est important :

- Evolution de la demande
- Taux de remplissage des avions
- Part de court courrier en concurrence avec des LGV ferroviaires
- Evolution du renouvellement des flottes vers des avions de plus grande capacité

La poursuite tendancielle (taux de croissance moyen annuel de 3,2 % entre 2002 et 2018), aboutissant à un emport moyen dépassant 290 en 2037, ne semble pas plausible, car en 2002, l'emport moyen de Roissy CdG était très bas, 14% plus faible que celui d'Orly et a atteint un taux moyen en 2018 dépassant 160, 11 % plus élevé que celui d'Orly.

Le graphe ci-dessous montre trois hypothèses d'évolution de l'emport :

- L'hypothèse du groupe AdP qui aboutit à 120 millions de passagers et 660 000 mouvements en 2037, soit un emport moyen inférieur à 190, en tenant compte qu'il reste un nombre de mouvements sans passagers d'environ 25 000 par an.
- L'évolution « emport mini », qui correspondrait à un taux moyen d'augmentation de l'emport de 1,6 % par an (celui que l'on a observé à Orly entre 2002 et 2018), avec la contrainte d'une plate-forme plafonnée en nombre de créneaux.

Cette hypothèse permettrait d'augmenter

de 40 % le nombre de passagers sans faire évoluer le nombre de mouvements.

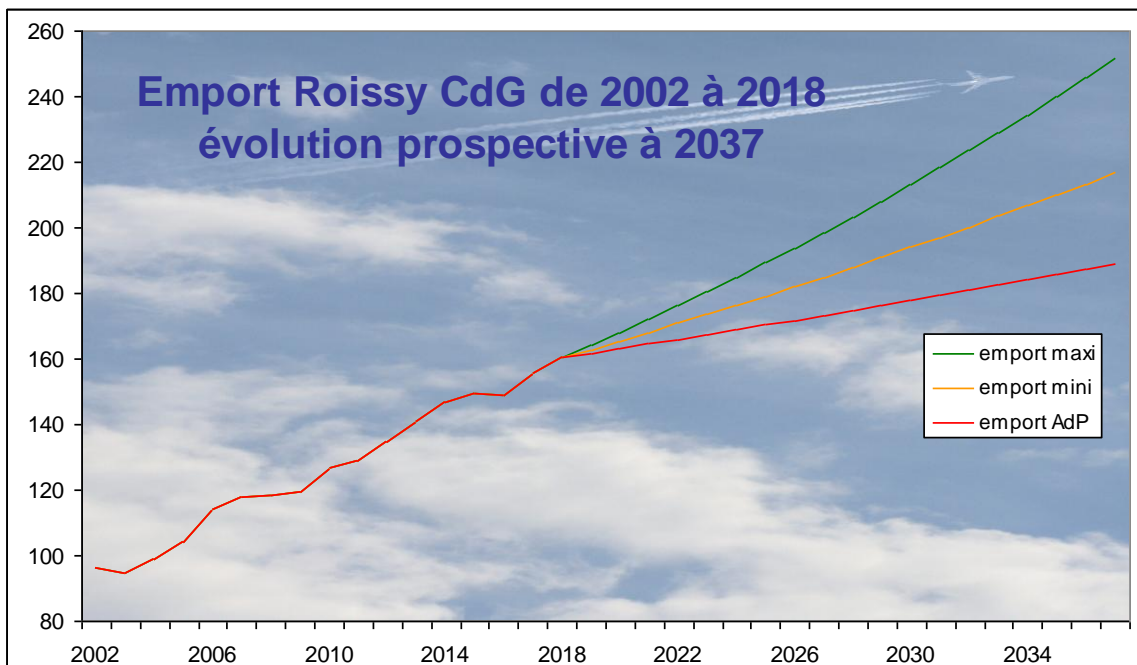
- L'évolution « emport maxi », qui correspondrait à un taux d'augmentation moyenne de l'emport de 2,4 % par an, qui serait le résultat d'une stratégie volontariste de maximiser le nombre de passagers en minimisant les nuisances, donc le nombre de mouvements, en appliquant les différents leviers décrits ci-dessus.

Sur la fourchette basse qui est le résultat de la prospective faite par le groupe AdP, nous n'avons pas les hypothèses qui ont abouti à une augmentation de 38 % du nombre de mouvements, augmentation que les associations ne peuvent accepter tant les conséquences sanitaires de cette évolution sont catastrophiques :

- Augmentation de 13 % de l'IGMP
- Augmentation de 30 % des NO_x
- Augmentation de 12 % des GES
- Augmentation de 11 % des particules fines

L'augmentation des émissions polluantes étant calculée dans le seul cycle LTO.

Nous devons connaître les hypothèses prises par le groupe AdP et voir comment par des mesures incitatives ou réglementaires, il est possible d'augmenter le nombre de passagers en maîtrisant fortement le nombre de mouvements d'avions. L'augmentation du trafic pour le seul bénéfice du groupe AdP et de ses actionnaires au détriment de la santé des populations survolées n'est pas une situation acceptable. Le seul moyen d'améliorer la situation des citoyens affectés par les nuisances, c'est que le nombre de mouvements n'augmente pas.



PILOTAGE DE L'EMPORT

De façon à maîtriser les nuisances subies par les populations d'Ile-de-France, on peut donc envisager de piloter l'évolution de l'emport de façon volontariste pour permettre de répondre progressivement au développement du trafic passager sur la période 2019 – 2037.

Ce pilotage pourrait être réalisé en recourant à des incitations financière voire des réglementations. Il appartient aux pouvoirs publics en partenariat avec le groupe AdP et les compagnies aériennes de définir la façon la plus efficace économiquement de piloter cette évolution.

Les leviers pour piloter l'emport sont:

- Inciter à améliorer le taux de remplissage des appareils. Par exemple passer de 80 % à 90% permet d'augmenter le nombre de passagers de 9 millions sans augmenter le nombre de mouvements. En annexe une liste de certaines compagnies est fournie avec leur taux de remplissage. Nous voyons que plusieurs d'entre elles dépassent ce taux de 90 %. L'application de ce seul levier aboutirait dès aujourd'hui à un taux d'emport moyen proche de celui que le groupe AdP prévoit en 2037 en intégrant l'hypothèse de l'arrivée d'aéronefs de contenance accrue.
- Inciter à accélérer le renouvellement des flottes pour que les compagnies acquièrent des avions de plus grandes capacités.
- Supprimer des courts courrier, dont l'emport est très faible, et utiliser l'intermodalité. Un court courrier est souvent un avion de 50 à 60 places, et qui est loin d'être occupé en totalité.

CONCLUSION

Il est possible de répondre à la croissance du trafic de passagers de Roissy CDG dans le principe du développement durable et de participer au développement économique de l'Ile-de-France sans augmenter les nuisances subies par les populations.

La décision du pilotage de façon volontariste de l'augmentation de l'emport des appareils selon un plan d'action pluriannuel, en couplage d'incitations financières et de réglementations, permet aux compagnies aériennes et aux aviateurs de s'adapter progressivement.

L'avantage de maîtriser le nombre de mouvements est indéniable pour les populations qui subissent les nuisances, mais c'est aussi accroître la rentabilité du transport aérien, faciliter la circulation et le ravitaillement des aéronefs sur la plate-forme, c'est également faciliter le travail des contrôleurs aériens, et donc améliorer la sécurité. Nous avons bien entendu, à la fois en Commission Consultative de l'Environnement et pendant les réunions de concertation, la crainte des contrôleurs aériens de voir augmenter le niveau de trafic à Roissy CdG.

Les nuisances subies par les riverains ne doivent pas être la variable d'ajustement de l'augmentation du transport aérien dont les conséquences se font sentir sur la santé et le bien-être des citoyens franciliens !

ANNEXE

TAUX DE REMPLISSAGE DES AVIONS

Un [site](#) donne des taux de remplissage d'avions pour certaines compagnies. L'évolution vers un taux de remplissage de 90% évoqué ci-dessus est donc largement envisageable.

Compagnie aérienne	Taux de remplissage	Période
Ryanair	96 %	Avril - Septembre 2017
Jet2	93.2 %	Avril - Septembre 2017
Spicejet	92.8 %	Janvier - Juin 2017
easyJet	92.1 %	Octobre - Décembre 2017
Wizz Air	91 %	Janvier - Juin 2017
Transavia	89.5 %	Janvier - Juillet 2017
KLM	88.4 %	Janvier - Juillet 2017
Norwegian	87.7 %	Janvier - Juillet 2017
Delta	85.6 %	2017
Cathay Pacific	84.7 %	Janvier - Juillet 2017
Singapore Airlines	84.4 %	Avril - Décembre 2017
Vueling	84.1 %	Janvier - Juillet 2017
Iberia	83.3 %	Janvier - Juillet 2017
Lufthansa	81.6 %	Avril - Décembre 2017
Swiss	81.5 %	Avril - Décembre 2017
British Airways	81.2 %	Avril - Décembre 2017
Turkish Airlines	78.8 %	Janvier - Septembre 2017
Emirates	77.2 %	Avril - Décembre 2017
Austrian	76.8 %	Avril - Décembre 2017
FlyBe	76 %	Avril - Décembre 201

INFORMEZ-VOUS, EXPRIMEZ-VOUS

et **INSCRIVEZ-VOUS** sur

terminal4-cdg.groupeadp.fr

Contact: terminal4-cdg@adp.fr