

ANNEXE 4

Charte de développement durable de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle

Faits et Chiffres clefs

1- HISTORIQUE¹

Dès 1957, Aéroport de Paris a engagé des recherches d'un site pour un nouvel aéroport afin de compléter l'ensemble aéroportuaire d'Orly et du Bourget. En juin 1964, un arrêté ministériel créait l'aéroport. Le 1er décembre 1966, Aéroport de Paris lançait les travaux de cet aéroport inauguré sous l'appellation Charles de Gaulle le 8 mars 1974.

Les principales étapes du développement de l'aéroport ont été les suivantes :

- 1976 : premier vol commercial du supersonique Concorde exploité par Air France ; mise en service de Roissy Rail, liaison ferroviaire avec le centre de Paris, confondue depuis avec la ligne B du RER.
- 1977 : septembre lancement des travaux de la deuxième aérogare.
- 1979 : mise en service de la seconde piste.

- 1981 : ouverture du terminal 2B.
- 1982 : mars inauguration des terminaux A et B de la deuxième aérogare.
- 1989 : ouverture du terminal 2D.

- 1990 : ouverture de l'aérogare T9
- 1991 : ouverture du terminal D de l'aérogare 2.
- 1993 : ouverture du terminal 2C réservé au trafic international avec un système de tri de bagages informatisé.
- 1994 : ouverture du terminal T9 pour les vols charters ; interconnexion TGV RER intégrée à l'aérogare 2.
- 1997 : déclaration d'utilité publique autorisant la construction de deux pistes complémentaires orientées Est-Ouest et longues de 2 700 m.
- 1998 : inauguration de la première partie du terminal 2F ; agrandissement de l'aérogare T9 ; ouverture d'une troisième piste longue de 2 700 mètres, (doublet sud).
- 1998 : création du Fonds de compensation des nuisances aériennes (LFR 1999)
- 1999 : ouverture du satellite du terminal 2A, mise en service d'une deuxième tour de contrôle et mise en service du deuxième hall du Terminal F.

- 2000 : mise en service d'une quatrième piste.
- 2001 : certification ISO 14001 de toutes les activités de la plate-forme de Roissy.
- 2002 : adoption de la directive européenne n° 2002/30 du 26 mars 2002 qui fixe des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté
- 2002 : mise en service du terminal T3 (anciennement T9) avec un doublement de sa surface d'accueil des passagers au départ et triplement sa surface des zones commerciales.
- 2003 : mise en service du sixième terminal à CDG 2, le "E"
- 2004 : adoption du plan de gêne sonore
- 2004 : effondrement du toit du terminal 2E.
- 2005 : transformation d'ADP en société anonyme
- 2005 : construction du nouveau satellite S3 à l'est des terminaux 2E et 2F.
- 2007 : adoption du plan d'exposition au bruit
- 2007 : mise en service du CDGVAL reliant l'aérogare 1 à l'aérogare 2 en passant par les parkings PX, PR et Roissy-pôle ; mise en service du nouveau satellite d'embarquement du terminal 2E, dénommé "La Galerie Parisienne".

¹ source principale : DGAC

Aéroports de Paris est une société anonyme depuis le 22 juillet 2005, date d'entrée en vigueur du décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris, pris en application de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports. Aux termes de l'article 5 de ses statuts, la Société a une durée de 99 ans à compter du 20 juillet 2005. Le décret 2006-575 du 22 mai 2006 a autorisé une ouverture minoritaire du capital d'Aéroports de Paris et l'arrêté du 30 mai 2006 a fixé les modalités de transfert au secteur privé d'une participation minoritaire de la société Aéroports de Paris.

Elle exploite l'aéroport de Paris Roissy CDG ainsi que les aéroports d'Orly, Paris le Bourget, dix autres aérodromes franciliens et l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.

2- LA MESURE DU BRUIT

Les indicateurs de mesure du bruit (source ACNUSA)

L_{Amax} : ici, L_{Amax} indique la valeur maximale de bruit émise par l'avion lors de son passage. Une indication du nombre d'évènements dépassant des valeurs seuils doit être fournie.

L_{Aeq} (jour), L_{Aeq} (soirée) et L_{Aeq} (nuit) : représentent l'exposition due à l'ensemble des composantes du bruit ambiant pendant chaque période considérée.

L_{den} : représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions. Les niveaux L_{Aeq} (avions/jour), L_{Aeq} (avions/soirée) et L_{Aeq} (avions/nuit), nécessaires au calcul du L_{den}, doivent être tenus à la disposition du public.

L_{Aeq} (avions/durée) : moyenne des L_{Aeq} (avion) pendant la durée totale de passage des avions.

Depuis 2002, la DGAC recoure à un indice composite (IGMP) par référence au bruit des années 1999-2001 (valeur 100)

IGMP :

	NOMBRE DE MOUVEMENTS	% DE VOLS MESURÉS	INDICATEUR ANCIENNE MÉTHODE	INDICATEUR
RÉFÉRENCE	504 147		100	100
2003	515 026	31,1 %	89,4 ¹	88,3
2004	525 661	58,4 %	91,9	90
2005	522 619	66,7 %	93,7	91,1
2006	541 566	75,8 %	97,1	92,0

(1) la valeur corrigée après ajustement de la méthode en 2004 est de 88,4

SOURCE DGAC

3- TRAFIC

Evolution du trafic de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle

année	Passagers (en milliers)	Mouvements (en milliers)	Fret (milliers de tonnes)	Emport moyen (vrai)
1986	14 429	145,2	510,5	107
1991	21 613	252,2	589,1	91
1996	31 425	360,5	866,2	94
2001	47 940	515,1	1 069,1	101
2006	56 449	533,0	1 252,4	114
2007	59 551	543,8	1 355,4	117

Source : DGAC

Comparaisons européennes et internationales

2006	<i>passagers</i> (millions)	<i>vols</i>	<i>Fret</i> (millions tonnes)
London-Heathrow	67,5	477 000	1,34
Paris- Charles- de- Gaulle	56,8 (2^e européen et 7^e mondial)	542 000 (1^{er} européen)	2,13 (2^e européen et 8^e mondial)
Francfort	52,8	489 000	2,13
Madrid-Barajas	51,5	435 000	0,32
Amsterdam- Schiphol	46,1	440 000	1,56
Paris-Orly	25,6	233 000	
Atlanta	85	976 000	
Dallas-Fort-Worth	60	700 000	
Memphis			3,6

Source : Observatoire de l'aviation civile - OACI

Evolution du trafic des vols de nuit

Année	Total des vols de « cœur de nuit » (entre 0 et 5h du matin)	Total des vols de nuit (entre 22 et 6h)
2 001	23 147	56 722
2 002	22 713	56 843
2 003	21 781	56 201
2 004	20 908	56 257
2 005	20 926	57 821
2 006	20 424	58 329
2 007	19 838	59 624

Source : DGAC

4- IMPACT SUR L'ECONOMIE ET L'EMPLOI

Economie (Chiffres 2005 IAURIF)

Sur l'emprise CDG :

17 mds € chiffre d'affaires dont 10 mds€ injectés dans l'économie régionale
Achats Air France et ADP = 2,5mds€ ;
120 millions€ de taxe professionnelle

Au-delà de l'emprise CDG :

6mds€ de vente à l'export

Impact des vols de nuit sur CDG en 2000 (IAURIF) :

Valeur ajoutée = 0,37% du PIB régional ; 4,7 mds€ de chiffre d'affaires dont 2,7 mds d'impact direct. 32 000 emplois totaux

Fret : 51% du fret est transporté par vols passagers

Emploi (Sources : Groupement des ASSEDIC de la région parisienne et IAURIF)

85 000 emplois sur la plate forme de Roissy dont 48% relèvent des sociétés de transport aérien.
+ 20 à 30 000 emplois de proximité des entreprises directement liées au transport aérien
280 000 emplois liés à l'activité de CDG au-delà de l'emprise de la plate-forme
+4,1% de progression annuelle de l'emploi salarié pour 2000-2005

Chiffres 2006 sur le lien entre l'emploi et l'activité

- 1500 emplois directs /millions de passagers annuel (pax) (contre 1350 emplois/millions pax en 2000, le rapport croît)
- 4500 emplois totaux (directs, indirects, induits et catalysés) ;
- 1.000 emplois pour 100.000 tonnes de fret supplémentaires

Un emploi sur l'aéroport en induit environ deux autres dans l'économie régionale.

Départements de résidence des salariés de la plate forme :

Seine-st-Denis : 16 850 ; Val d'Oise : 13 000 ; Seine-et-Marne : 12 700 ; Oise : 10 500 salariés.

Principaux employeurs :

- Air France : 1^{er} employeur privé francilien (50 500 salariés dont 36 500 sur la plateforme)
- Sociétés « d'assistance en escale » = 40 000 personnes, dont 15 000 en piste
- Aéroports de Paris emploie 11 700 salariés dont 3850 sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle

Transports vers l'aéroport

Selon l'enquête passagers « Bilan 2006 : Analyse globale » menée par Aéroports de paris :

- 64% des passagers utilisent une voiture pour se rendre à l'aéroport (29% en taxi, 35% en voiture particulière) ;
- 36% utilisent les transports en commun dont 20% le transport ferroviaire (hors TGV) et
- 16% le mode terrestre.

5- RESTRICTIONS DE TRAFIC ET PREVENTION DES NUISANCES

Infractions

206 infractions en 2006 pour l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle

332 dossiers de manquements transmis à l'ACNUSA pour 2007 dont 251 pour CDG.

Tous aéroports :

581 amendes en 2007 (-21% /2006) dont 58% concernent les départs de nuit sans créneau (vols de jour retardés)

4,9 millions€ en 2007 (8470€ en moyenne contre 6346€ en 2006)

Délais entre la date du manquement et la date de la décision de l'ACNUSA = environ 1 an

L'approche équilibrée : règles internationale et européenne

La dimension internationale du transport aérien implique inévitablement une harmonisation des politiques de lutte contre les nuisances sonores. Dans cet esprit, une résolution de la 33^{ème} assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), A33-7, définit un concept dit « d'approche équilibrée » de la gestion du bruit sur les aéroports, traduit par la directive européenne n° 2002/30 du 26 mars 2002 qui fixe des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

La directive européenne prévoit, notamment à son article 4, que :

- Les Etats membres doivent adopter une approche équilibrée lorsqu'ils traitent des problèmes liés au bruit dans les aéroports situés sur leur territoire, c'est-à-dire « une approche en vertu de laquelle les Etats membres examinent les mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit dans un aéroport situé dans leur territoire, et plus précisément les effets prévisibles de mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, de mesures d'aménagement et de gestion du territoire, de procédures d'exploitation dites « à moindre bruit » et de restrictions d'exploitation » ;
- Lorsqu'elles envisagent d'introduire des restrictions d'exploitation, les autorités compétentes doivent prendre en considération les coûts et avantages que sont susceptibles d'engendrer les différentes mesures applicables, ainsi que les caractéristiques propres à chaque aéroport ;
- Les mesures ou combinaisons de mesures prises ne doivent pas être plus restrictives que ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental défini pour un aéroport donné ; elles ne doivent pas, en outre, introduire de discriminations en fonction de la nationalité ou de l'identité du transporteur aérien ou du fabricant d'aéronefs.

Prévention des nuisances

Plan d'exposition au bruit (PEB) (arrêté préfectoral du 3 avril 2007)

PEB	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Indice Lden	70 Lden	65 Lden	56 Lden	50 Lden
Nombre d'habitants	3	1644	172 320 (A à C)	448 640 (D)
Nombre de logements	1	642	64 500 (A à C)	178 150 (D)
Nombre de communes	1	10	49 (A à C)	127 (A à D) 28 EPCI

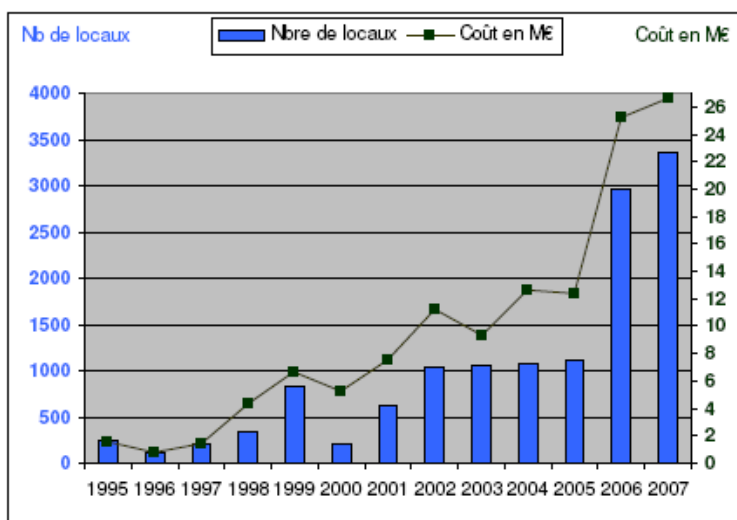
Aide à l'insonorisation

Relèvement du taux de base au 1^{er} janvier 2008 : 19 € Paris – Charles-de-Gaulle

Dépense moyenne constatée dont le riverain doit faire l'avance : environ 10 000 € par habitation

Plan de gêne sonore (PGS) : = 63 000 logements sur 60 communes

Dossiers présentés aux CCAR de Paris-CDG ayant fait l'objet d'un avis favorable



PARIS CDG			
	Nb de dossiers	Nb de locaux	Coût en M€
1995	88	243	1,54
1996	95	109	0,74
1997	118	199	1,43
1998	321	334	4,39
1999	485	837	6,66
2000	164	204	5,16
2001	614	627	7,48
2002	872	1029	11,24
2003	476	1053	9,34
2004	1003	1069	12,67
2005	1077	1104	12,35
2006	1963	2956	25,19
2007		3357	26,2
Total	7276	13121	124,82

Source : DGAC

Qualité de l'air

D'après l'inventaire des émissions polluantes réalisé par AIRPARIF pour l'année 2000, la contribution du transport aérien aux émissions régionales est la suivante :

- 4,3% des émissions totales franciliennes d'oxydes d'azote (NOx), soit 6900 tonnes
- 2,3% des émissions totales franciliennes de monoxyde de carbone (CO)
- 1,1% des émissions totales franciliennes de composés organiques volatils non méthaniques
- 0,3% des émissions de dioxyde de soufre (SO2)
- 1,3% des émissions totales franciliennes de particules (PM10).

6- DIVERSITE TERRITORIALE ET REDISTRIBUTION FISCALE

Liste et population des communes de la plate forme de Roissy :

Roissy-en-France (2 564 habitants), Tremblay-en-France (34 000), Mitry-Mory (16 869), Compans (728), Le Mesnil-Amelot (682), Mauregard (245), Epiais-lès-Louvres (76), Vaudherland (88).

Exemple d'écarts de richesse entre intercommunalités au voisinage de l'aéroport

(données DGF 2005)	Revenu moyen annuel par habitant	Potentiel fiscal taxe professionnelle par habitant	Nombre d'habitants
Communauté de communes de Roissy-Porte-de-France (Roissy,)	9 258 €	662 €	43 867
Communauté d'agglomération de Val de France (Arnouville les Gonesse, Garges les-Gonesse, Sarcelles, Villers-le-Bel)	5 960 €	129 €	136 365

Fonds de compensation des nuisances aériennes (FCNA) – aéroport de Paris-Charles-de Gaulle (créé par la Loi de finances rectificative pour 1999) ; Chiffres 2006 (source DGCL)

Contribution ADP : 2,8 millions €, (contribution annuelle depuis 2000)

Prélèvement sur fonds départementaux de péréquation de la taxe professionnelle (FDPTP) : 4,8 millions€ en 2006

Total 2006 = 7,6 millions d'euros

50 communes bénéficiaires sur le périmètre du plan d'exposition au bruit (10 communes exclues pour potentiel fiscal trop élevé)

Exemples de dotations versées par le Fonds :

Dotation maximale attribuée à Sarcelles (95) (58 400 habitants) : 1,7 millions€ (23% du fonds) puis Villiers le Bel : 0,7millions€ puis Garges-les-Gonesse (38 900 hab), Gonesse, Goussainville, Arnouville-les-Gonesse

Dotation minimale attribuée à Villiers le Sec (95) : 1755€

Liste des communes et intercommunalités concernées par le PEB et/ou le PGS et éventuellement éligibles au FCNA

		Communes éligibles au fonds de compensation des nuisances aériennes (FCNA)	communes du PGS non éligibles au FCNA	communes en plan d'exposition au bruit zones A à C, non incluses dans le PGS	communes en plan d'exposition au bruit zone D
95	Andilly	x			
95	Argenteuil				x
95	Arnouville-Les-Gonesse	x			
95	Asnières-sur-Oise				x
95	Attainville	x			
95	Baillet-en-France				x
95	Beauchamp				x
95	Beaumont-sur-Oise				x
95	Belloy-en-France	x			
95	Bernes-sur-Oise				x
95	Bonneuil-en-France		x		
95	Bouqueval	x			
95	Chenevières-les-Louvres		x		
95	Cormeilles-en-Parisis				x
95	Deuil-la-Barre	x			
95	Domont	x			
95	Eaubonne			x	
95	Ecouen	x			
95	Enghien-les-Bains	x			
95	<u>Epiais-lès-Louvres</u>		x		
95	Epinay-Champlatreux				x
95	Ermont				x
95	Ezanville	x			
95	Fontenay-en-Parisis	x			
95	Franconville				x
95	Garges-les-Gonesse	x			
95	Gonesse	x			
95	Goussainville	x			
95	Groslay	x			
95	Herblay				x
95	Jagnys-ous-Bois				x
95	La Frette-sur-Seine				x
95	Lassy				x
95	Le Mesnil-Aubry	x			
95	Le Plessis-Bouchard				x
95	Le Plessis-Gassot		x		
95	Le Thillay	x			
95	Louvres	x			
95	Luzarches				x
95	Maffliers				x
95	Mareil-en-France				x
95	Margency				x
95	Moisselles				x

95	Montigny-lès-Cormeilles				X
95	Montlignon			X	
95	Montmagny	X			
95	Montmorency	X			
95	Montsourt				X
95	Nointel				X
95	Noisy-sur-Oise				X
95	Pierrelaye				X
95	Piscop	X			
95	Presles				X
95	Roissy-en-France		X		
95	Saint-Brice-sous-Forêt	X			
95	Saint-Gratien				X
95	Saint-Leu-la-Forêt				X
95	Saint-Martin-du-Tertre				X
95	Saint-Prix				X
95	Sannois				X
95	Sarcelles	X			
95	Soisy-sous-Montmorency	X			
95	Tarverny				X
95	Vaudherland		X		
95	Vemars	X			
95	Vémars				X
95	Villaines-sous-Bois	X			
95	Villeron	X			X
95	Villiers-le-Bel	X			
95	Villiers-le-Sec	X			
95	CA Val de France (membre CCE)				
95	CA de la vallée de Montmorency (membre CCE)				
95	CA Argenteuil-Bezons (membre CCE)				
95	CA Val et Forêt (membre CCE)				
95	CC Roissy Porte de France				
95	CC du Pays de France (membre CCE)				
95	CC de l'ouest de la Plaine de France (membre CCE)				
95	CC de la vallée de l'Oise et des trois forêts (membre CCE)				
95	CC Carnelle - Pays de France				
95	CC Haut Val d'Oise				
95	CC du Parisis (membre CCE)				
77	Barcy			X	
77	Chambry			X	

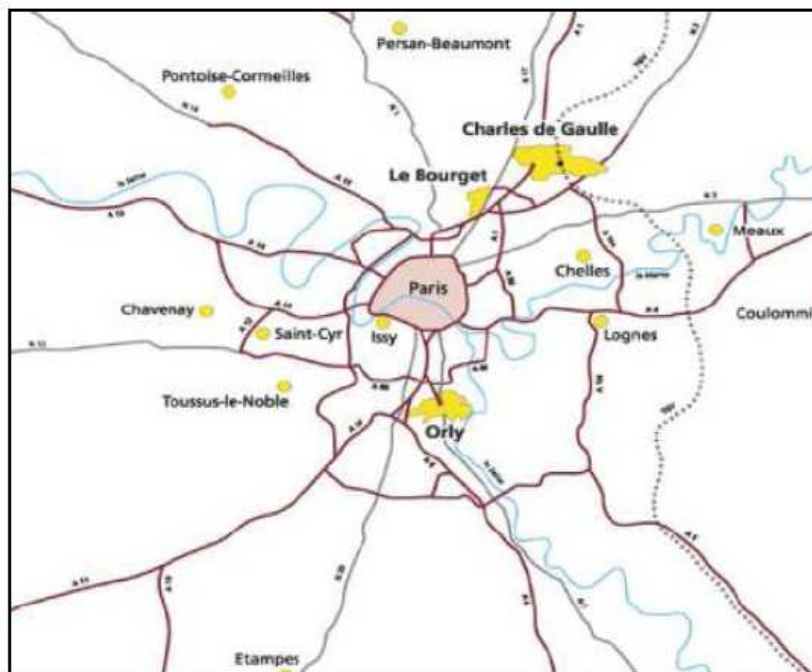
77	Charny				X
77	Chauconin-Neufmontiers				X
77	Compans		X		
77	Cregy-les-Meaux				X
77	Cuisy	X			
77	Dammartin-en-Goële	X			
77	Douy-la-Ramee				X
77	Etrepilly				X
77	Forfry				X
77	Germigny-l'Evêque				X
77	Gesvres-le-Chapitre				X
77	Iverny	X			
77	Juilly	X			
77	Le Mesnil-Amelot		X		
77	Le Plessi-Placy				X
77	Le Plessis-aux-Bois	X			
77	Le Plessis-l'Evêque	X			
77	Lizy-sur-Ourcq				X
77	Longperrier	X			
77	Marchemoret	X			
77	Marcilly				X
77	Mauregard		X		
77	May-en-Multien				X
77	Meaux				X
77	Mitry-Mory	X			
77	Montgé-en-Goële	X			
77	Monthyon	X			
77	Moussy-le-Neuf				X
77	Moussy-le-Vieux	X			
77	Nantouillet	X			
77	Oissery				X
77	Penchard	X			
77	Poincy				X
77	Puisieux				X
77	Rouvres				X
77	Saint-Mard	X			
77	Saint-Mesmes	X			
77	Saint-Pathus				X
77	Saint-Souplets	X			
77	Thieux	X			
77	Trocy-en Multien				X
77	Varredes				X
77	Villeneuve-sous-Dammartin	X			
77	Villeroy	X			
77	Vinantes	X			
77	CA du pays de Meaux				
77	CC du pays de l'Ourcq				
77	CC du pays de la Goële et du Multien				
77	CC des Monts de la Goële				
77	SIEP pour la révision du SCOT de Marne Nord				

77	SM d'étude, de programmation et d'aménagement de Marne Ourcq				
93	Aulnay-sous-Bois				X
93	Epinay-sur-Seine				X
93	Pierrefitte-sur-Seine				X
93	Stains				X
93	<u>Tremblay-en-France</u>		X		
93	Villepinte				X
93	Villetaneuse				X
93	CA Plaine commune				
93	S d'aménagement des Pays de France et de l'Aulnoye				

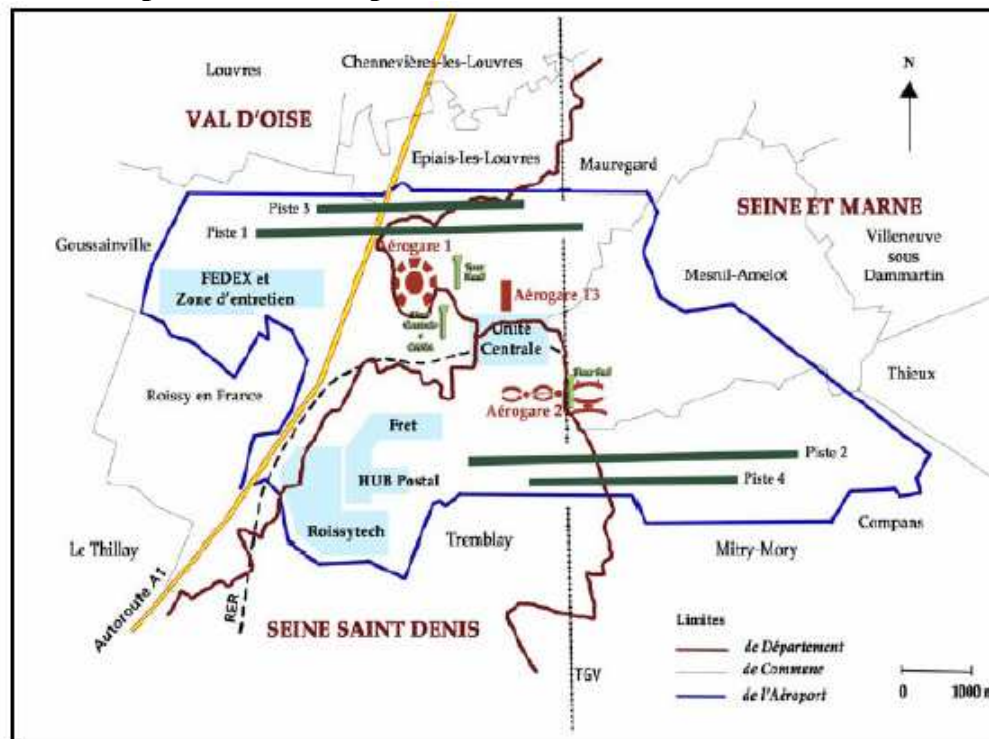
en souligné, les communes de la plate-forme de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle nota pour mémoire, sont en outre incluses en zone D du PEB les communes d'Achères et Saint-Germain-en-Laye (Yvelines), Lagny-le-Sec et Plessis-Belleville (Oise).

Source : mission, à partir des données préfectures 93, 95, 77 et DGCL

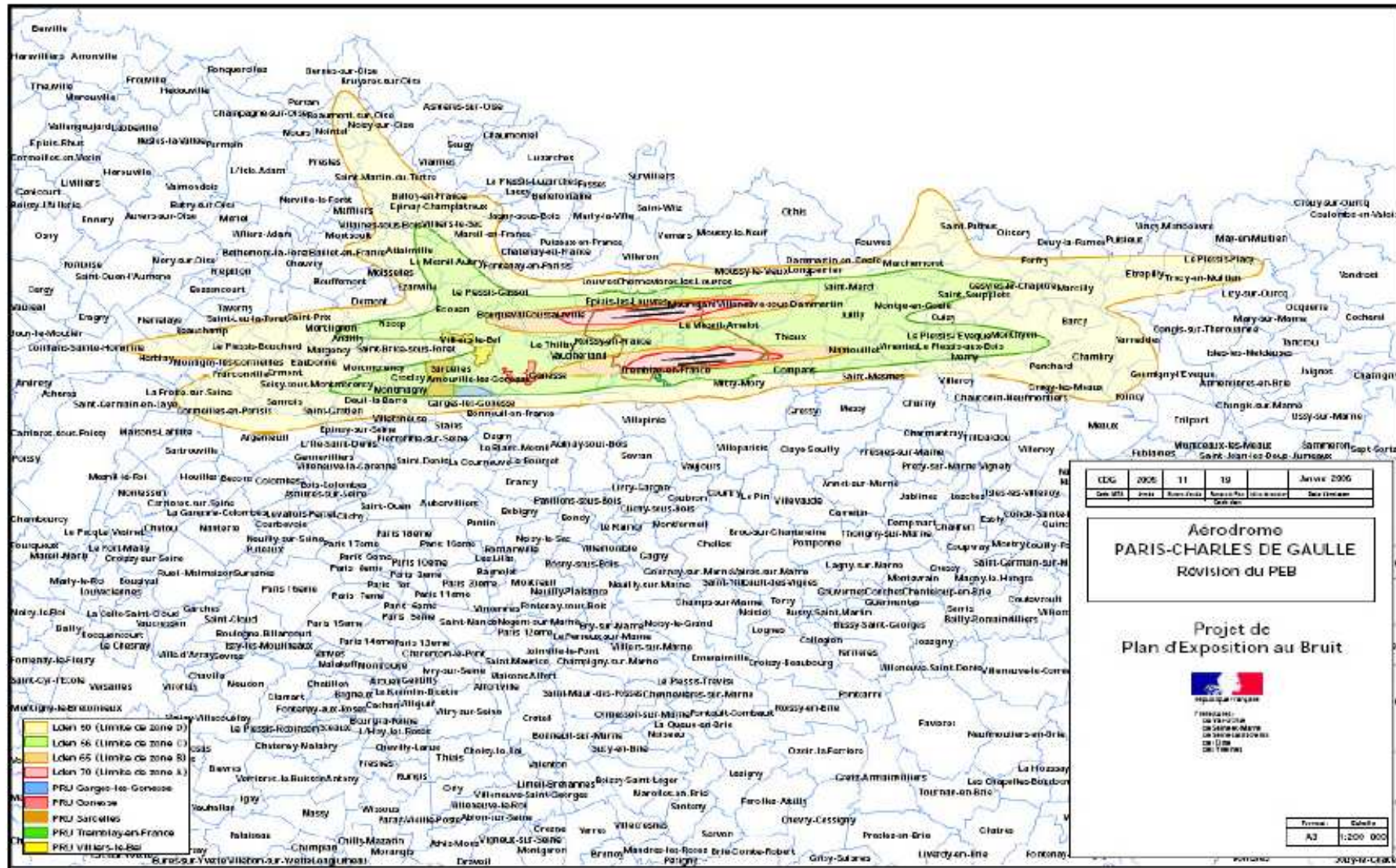
Plan de situation de l'aéroport



Plan de la plate-forme aéroportuaire



• PEB de Paris-Charles de Gaulle de 2007



- PGS actuel de Paris-Charles-de-Gaulle (2004)

