



Vendredi 30 septembre 2016

**Projet de loi relatif à une liaison ferroviaire  
entre Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle**

Mardi 27 septembre 2016 – 15 heures  
Assemblée Nationale – PARIS

**Intervention de M. Jean-Pierre Blazy,  
député du Val d'Oise**

Madame la Présidente,  
Monsieur le Secrétaire d'Etat,  
Monsieur le Président de la Commission,  
Monsieur le Rapporteur,  
Cher(e)s collègues,

Nous examinons aujourd'hui un projet qui est un peu une arlésienne puisqu'on en parle depuis l'organisation d'un débat public en 2001 ! Je veux rappeler que depuis 40 ans l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle s'est développé en tournant le dos à son territoire d'implantation. Je prendrais pour exemple les emplois de la plate-forme qui sont difficilement accessibles pour des raisons de transports et de formation. Depuis l'extension de l'aéroport décidée il y a bientôt 20 ans j'ai entendu de belles promesses concernant le territoire aéroportuaire de Roissy mais les projets ont du mal à sortir de terre comme c'est aussi le cas pour le « barreau de Gonesse », projet de liaison ferroviaire entre le RER B et le RER D.

Nous examinons aujourd'hui un projet utile, non pas tant parce qu'il permettra d'accentuer le développement de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, dont il faudra bientôt questionner les limites, mais parce qu'il améliorera la liaison entre l'aéroport et le centre de Paris.

Malgré l'utilité de ce projet, j'observe que sur le terrain certains en contestent le bien-fondé. L'enquête publique s'est achevée le 12 juillet dernier mais il subsiste des interrogations légitimes sur l'insertion urbaine et sur les aspects environnementaux, tant sur le territoire de la nouvelle communauté d'agglomération Roissy-Pays de France que sur une partie du territoire de la métropole du Grand Paris.

Par ailleurs, et c'est un point central, je voudrais insister sur les inconnues concernant le financement de ce projet. Il est estimé à 1,4 milliard d'euros, auquel il faudra ajouter 280 millions pour le matériel roulant. En réalité le financement n'est pas assuré à l'heure où nous parlons.

A l'occasion de l'examen de ce texte je voudrais souligner une incohérence, voire une contradiction dans la position de l'Etat qui propose de créer dès le 1<sup>er</sup> avril 2017 une nouvelle taxe sur les billets d'avions. D'un montant d'1 euro, elle sera perçue sur les passagers au départ ou à l'arrivée de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et rapportera de 35 à 40 millions d'euros par an. Cette taxe est proposée car les seules recettes d'exploitation, avec un billet prévu à 24 euros, ne suffiront pas à rentabiliser le projet. A-t-on évalué le nombre d'années pendant lesquelles il faudra percevoir cette taxe ? Cette question se reposera à l'évidence lors de l'examen du projet de loi de finances rectificative.

Oui mais auparavant le gouvernement avait décidé de plafonner la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) dans le cadre des lois de finances, celle-ci étant destinée à financer l'aide à l'insonorisation des logements. En effet il considérait qu'il fallait alléger le fardeau des compagnies aériennes, notamment d'Air France, afin de favoriser leur compétitivité. Cela fit l'objet d'un rapport assorti de mesures d'urgence remis en novembre 2014 par Bruno Le Roux.




Je voudrais dire ici que si le niveau de taxation des compagnies aériennes est très élevé, cela n'est pas dû à la TNSA et ne proviendra pas davantage à l'avenir de la taxe sur les billets d'avions que le gouvernement envisage.

Il faudrait plutôt regarder les coûts liés à la sécurité et à la sûreté et le niveau de redevances imposé par Paris Aéroports dans le cadre du dernier contrat de régulation économique 2016-2020. Il faudrait également regarder de très près la question de la double caisse de Paris Aéroports, inédite en Europe et qui fait polémique au sein des acteurs du transport aérien.

En tout cas, la TNSA, petite taxe environnementale nécessaire, est plafonnée cette année à 47 millions d'euros alors même qu'il y a encore d'énormes besoins à satisfaire en matière d'insonorisation. Pire, le plafond de la TNSA sera dépassé d'environ 1,5 million d'euros en 2016 selon les prévisions de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), montant qui sera reversé au budget de l'Etat ! Inacceptable ! Avec le budget actuel, il faudra a minima une vingtaine d'années pour insonoriser les quelques 60 000 logements encore concernés autour des aéroports franciliens, ainsi que l'a indiqué l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA).

Enfin, les élus du territoire de Roissy que je représente ne voudraient pas que l'Etat et la région oublie d'autres projets importants qui sont attendus depuis aussi longtemps que le CDG Express et qui doivent permettre aux populations d'accéder aux emplois de la plate-forme Paris-Charles-de-Gaulle. Je pense naturellement au « Barreau de Gonesse » qui erre de contrat de plan en contrat de plan. A contrario, le territoire ne veut pas d'un projet que l'Etat entend lui imposer : la liaison Roissy-Creil. J'aimerais que l'Etat clarifie sa position : dire oui au CDG Express sans doute mais dire oui aussi au barreau de Gonesse, nécessaire pour le transport du quotidien, comme il a été dit oui à la ligne 17 du métro du Grand Paris.

## Les vidéos à l'Assemblée nationale

Voir la vidéo de l'intervention en séance publique 	<a href="#">Séance du mardi 27 septembre 2016 – Projet de loi relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles-de- Gaulle</a>
Lire le compte-rendu de la séance 	<a href="#">Lire le texte</a>
L'intervention en Commission développement durable 	<a href="#">Voir la vidéo</a>