

ARC ANNUAL MEETINGS

Discours de M. Jean-Pierre BLAZY

Président de l'association nationale d'élus « Ville et Aéroport »

20 NOVEMBRE 2003 -- SWORDS (IRLANDE)

« QUEL DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT AERIEN EN EUROPE ? »

Madame la Présidente, Ann DEVITT, Monsieur le Secrétaire Général, Richard MEAD, Mesdames et Messieurs les membres de l'association Airport Regions Conference, je tiens tout d'abord à vous remercier de m'avoir invité à votre séminaire annuel.

Après avoir rencontré M. MEAD à l'occasion du dernier colloque de l'association « Ville et Aéroport » intitulé « Quel aéroport pour le 21^{ème} siècle ? » (Assemblée Nationale, juin 2003), j'ai le plaisir de pouvoir échanger avec vous notre expérience et nos connaissances d'élus face au développement du transport aérien en Europe. Je souhaite que cet échange marque le début d'un programme de travail commun entre l'ARC et VILLE ET AEROPORT.

Maire de Gonesse, commune riveraine de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, je préside l'association « Ville et Aéroport » depuis sa création il y a plus de trois ans.

Face à la déréglementation du transport aérien en Europe depuis le début des années 1990, qui a entraîné une croissance du trafic et l'augmentation de nuisances de plus en plus mal supportée par les populations riveraines, les élus représentant les 10 grands aéroports français se sont réunis. Ils ont convenu de la nécessité de définir une véritable politique de développement durable du transport aérien.

Depuis peu de temps, cette question n'est plus un sujet tabou et les pouvoirs publics ont pris conscience de son caractère incontournable. L'exigence économique ne saurait ignorer l'exigence environnementale. Si, pendant longtemps, l'impératif commercial et

celui de la sécurité aérienne ont surtout présidé au développement du transport aérien en Europe, nous constatons que le paramètre environnemental s'impose.

Ainsi, en France, la loi du 12 juillet 1999 a autorisé la création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, seul exemple d'autorité indépendante qui émet des recommandations sur le plan environnemental et qui sanctionne les compagnies aériennes (trajectoires, seuil de bruit, ...). A ma connaissance il n'y a pas d'équivalent au niveau européen.

Notre association contribue, à partir des missions qu'elle s'est donnée, à favoriser la constitution d'un point d'équilibre synonyme de réconciliation entre le développement du transport aérien et la qualité de l'environnement urbain. Les populations sont devenues plus exigeantes et moins tolérantes vis-à-vis des aéroports.

Ainsi, il convient d'avoir une politique intégrée à la planification des aéroports qui englobe les considérations économiques, sociales, environnementales, de sécurité, afin que l'ensemble des conséquences puisse être identifié et que l'idée de réconciliation soit activement poursuivie. La largeur de vision nécessaire à cette réconciliation est devenue importante à long terme. Par ailleurs, la réglementation est la condition de l'acceptation du transport aérien. En France, l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires impose un outil de régulation entre les intérêts conflictuels.

Nous nous situons, en tant qu'association d'élus, dans cette vision de la nécessaire régulation. C'est pourquoi nous pensons qu'une véritable « gouvernance démocratique » doit s'imposer. Aujourd'hui, les élus doivent être mieux associés à la définition de ce que l'on peut appeler les « communautés aéroportuaires ».

Force de propositions, l'association se pose comme un interlocuteur privilégié des pouvoirs publics. Elle a notamment pour objectif de promouvoir le développement durable du transport aérien, d'améliorer la qualité de vie des populations soumises aux nuisances aéroportuaires, et de favoriser une plus juste répartition des retombées économiques générées par l'activité aéroportuaire.

Au niveau européen et mondial, il y a la nécessité de mettre en place de nouvelles réglementations du transport aérien. Certes, la volonté de réorienter le mode de développement actuel vers un développement dit « durable » a été affirmée. Mais pour l'instant le développement durable reste un concept sans applications concrètes pour le transport aérien. En France, il est prévu qu'il devienne un principe constitutionnel, intégré à la nouvelle Charte de l'Environnement. Au niveau européen, on note un déficit de réflexion. Si l'on veut donner un contenu réel au concept de développement durable du transport aérien, il faut prévoir la régulation. Cela se fera bien sûr au niveau mondial à travers l'OACI, mais l'Europe doit aussi imposer ses vues dans ce cadre.

La Commission européenne, qui construit le « ciel unique » (single sky) et recompose le « ciel ouvert » avec les Etats-Unis (open sky), doit aborder de façon plus concrète cette question.

La création d'une Agence européenne de la Sécurité Aérienne, instituée par règlement du 18 juin 2002 est une avancée. Elle aura pour mission de fournir à la Commission et aux Etats-membres l'aide technique et scientifique nécessaire pour établir les normes les plus élevées possibles en matière de sécurité aérienne et devra veiller à leur application uniforme en Europe, ainsi que promouvoir leur diffusion dans le monde entier.

D'autre part, le développement durable du transport aérien passe par la prise en compte de la dimension environnementale en limitant les nuisances et en luttant contre le bruit.

« Ville et Aéroport » a formulé 25 propositions dans ce sens. Elles s'articulent autour de cinq axes : l'interdiction des vols de nuit sur les grands aéroports européens situés en zone urbaine, la régulation de la croissance du trafic par l'augmentation de l'emport moyen, le développement des dessertes terrestres (intermodalité active), l'élargissement des Plans d'Expositions au Bruit et des Plans de Gêne Sonore.

Plus le maillage aérien se resserrera, plus l'enjeu du développement durable apparaîtra comme un objectif ambitieux et une contrainte légitime.

Certaines restrictions d'exploitation destinées à favoriser un renouvellement accéléré des flottes et conduisant à interdire progressivement l'accès des aéroports aux appareils les plus bruyants du « chapitre 3 » (hushkits) vont dans le bon sens mais elles demeurent insuffisantes. A Roissy CDG, je pense notamment aux nuisances sonores dues aux vols de nuit de la compagnie de fret express FedEx, qui a installé son hub depuis quelques années et ne fait toujours pas l'objet de mesures de restriction d'exploitations.

Les vols de nuit constituent la nuisance la plus mal ressentie par les populations et l'arrivée des gros porteurs A 380, avec leur bruit aérodynamique dû à la masse de l'appareil, inquiète élus et riverains.

Le dispositif de lutte contre le bruit au voisinage des aéroports passe en France par une maîtrise de l'urbanisme. Il s'agit de favoriser le renouvellement urbain tout en n'exposant pas de nouvelles populations au bruit engendré par le trafic aérien. Il existe également un dispositif d'aide aux riverains instauré depuis la loi Bruit de 1992. Ce dispositif qui vise à insonoriser les logements exposés au bruit était financé jusqu'à présent par une taxe dite d'atténuation des nuisances sonores (« taxe bruit »), perçue auprès des transporteurs utilisateurs. Désormais, il sera question d'une taxe affectée dite « taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires ». Cette mesure devrait entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2005 et permettre d'insonoriser 140 000 logements sur 10 ans. Hélas, la ressource prévue de 55 millions d'euros annuel permettra l'insonorisation sur 20 ans !

Les principaux aéroports français font aujourd'hui l'objet des principales restrictions d'usage, pouvant porter sur la limitation du trafic nocturne, la limitation du nombre annuel de mouvements (slots), le retrait programmé, total ou partiel, des avions les plus bruyants du « chapitre 3 », l'obligation de suivre des procédures à moindre bruit. Des amendes d'un montant maximum de 12 000 euros pour une personne morale et 1 500 euros pour une personne physique sont prononcées, pour toutes infractions constituées, par l'ACNUSA sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances.

La dimension internationale du transport aérien implique inévitablement une harmonisation communautaire des politiques. Dans cet esprit, la directive européenne du 26 mars 2002 fixe des règles et des procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

En application de ses propres dispositions, cette directive sera prochainement transposée en droit national.

Par ailleurs, une autre directive du Parlement européen et du Conseil publiée le 25 juin 2002 et relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant dans l'environnement a complété l'ensemble actuel des mesures communautaires prises pour lutter contre le bruit émis par les principales sources. La date limite de transposition de cette directive est fixée au 18 juillet 2004.

Il y a nécessité d'améliorer les performances environnementales du transport aérien également pour les nuisances atmosphériques. Même si celles-ci restent encore difficile à évaluer pour ce mode de transport, il faut adopter une attitude offensive et rappeler la nécessité de ratifier le protocole de Kyoto.

Il faut revenir sur l'exemption fiscale dont bénéficie le kérosène, résultant de l'article 24 de la Convention de Chicago. L'abrogation de cet article est d'autant plus importante pour l'Union que, à défaut d'une telle mesure, la stratégie de développement durable, annoncée lors du Conseil européen de Göteborg en juin 2001, risque de ne pouvoir être mise en œuvre.

Concernant la situation économique actuelle du transport aérien, tous les observateurs et notamment l'IATA (International Air Transport Association), annoncent une reprise de la croissance du trafic en 2004 après la crise conjoncturelle due aux événements terroristes du 11 septembre aux Etats-Unis, puis à la guerre en Irak et l'épidémie de SRAS en 2003. Si bien qu'en France on prévoit un doublement du trafic dans les vingt prochaines années.

Dès lors, si le transport aérien contribue aujourd'hui à hauteur de 3% des émissions totales de CO₂, ce chiffre pourrait passer à 8% en 2050. La nécessité d'engager des recherches afin de disposer d'une connaissance plus précise des nuisances environnementales créées par le transport aérien est largement partagée.

Face à cette croissance annoncée du trafic, il s'agit de réfléchir aux enjeux de long terme. Si je prends l'exemple de la région Ile-de-France qui accueille aujourd'hui 71 millions de passagers annuels, et pour laquelle on prévoit 140 millions de passagers en 2020, il y a nécessité de prendre immédiatement la décision de construire une nouvelle infrastructure. Il s'agit de repenser la géographie aéroportuaire, définir une nouvelle politique d'aménagement du territoire et de nouvelles relations entre l'aéroport et son territoire d'implantation afin de ne plus reproduire les erreurs du passé.

L'aéroport du 21^{ème} siècle doit être conçu pour la ville et non plus contre elle. Il doit être relié à elle par des infrastructures terrestres performantes. Il faut gérer les contradictions. En effet, on peut, dans le même temps, travailler sur un aéroport et en subir les nuisances ; de même que l'on peut être utilisateur et voyageur sans en supporter aucun inconvénient. Ces problèmes sont d'ailleurs de plus en plus évidents depuis le développement des « hubs », qui induit une très forte concentration de la clientèle en des points déterminés, accentuant la discordance entre l'intérêt et les inconvénients liés au transport aérien. Ces questions de relations entre aéroport et développement local commencent seulement à être prise en compte.

En France, il y a une concentration du trafic en région Ile-de-France si bien que l'écart reste très important par rapport à la progression de trafic des aéroports régionaux.

L'exemple français est atypique en Europe. En Allemagne, par exemple, le trafic est bien mieux réparti sur les différents aéroports régionaux. Il est difficile de construire des aéroports trop éloignés des villes.

L'aéroport doit être relié par train express à une ou plusieurs villes, et la répartition des inconvénients et des avantages sur cette zone doit se faire équitablement pour ce qui concerne les emplois en particulier.

Le développement de l'intermodalité avec le train et la route doit être encouragé, ainsi que l'internalisation complète des coûts sociaux et environnementaux. L'application d'une telle politique permettra de corriger les excès de la déréglementation du transport aérien.

Les réflexions engagées ce matin par les membres de l'ARC suite à la présentation de la situation de chaque région aéroportuaire (« Regional posters »), révèlent l'ampleur du travail à accomplir ensemble. A l'avenir, je propose, Mme la Présidente, que nos associations avancent main dans la main sur les dossiers suivants : vols de nuit ; bruit ; sécurité ; taxation du kérosène ; aménagement du territoire et répartition des retombées économiques.

Sur toutes ces questions, un échange d'informations et la mise en place d'un plan d'actions ARC-VILLE ET AEROPORT seraient souhaitable. L'organisation de deux sessions communes au printemps et à l'automne, pourrait être décidée si vous en êtes d'accord respectivement à Bruxelles et Paris à l'occasion de la réunion du Comité exécutif de l'ARC et du Conseil d'Administration de VILLE ET AEROPORT.

Je vous remercie de votre attention et vous souhaite à toutes et à tous un bon séminaire.