

Communiqué de Presse

Paris, le 22 mai 2001

JEUDI 7 JUIN 2001

COLLOQUE A L'ASSEMBLEE NATIONALE

"Réconcilier développement du transport aérien et qualité de l'environnement urbain"

Un double enjeu pour le développement durable du transport aérien : une décision rapide sur le 3^e aéroport et une maîtrise des nuisances la nuit

Dans la perspective du colloque organisé à son initiative le 7 juin prochain, M. Jean-Pierre Blazy, Député du Val d'Oise, Maire de Gonesse et Président de l'Association Ville et Aéroport, s'est exprimé lors d'un déjeuner-débat, sur les principaux enjeux du développement durable du transport aérien. Il a souligné les points d'actualité dans lesquels s'inscrit le colloque : l'encombrement du ciel en France et en Europe, la gestion des couloirs aériens notamment en Ile-de-France et le choix de l'emplacement du 3^e aéroport, l'interdiction des vols de nuits et les premières préconisations de l'ACNUSA.

1/ LE CHOIX DE L'EMPLACEMENT DU 3^E AEROPORT CONSTITUE UNE URGENCE - A LA FOIS "OBJECTIVE ET POLITIQUE" - POUR LE GOUVERNEMENT

► Roissy connaît aujourd'hui une situation de saturation environnementale :

L'encombrement du ciel de Roissy, depuis le début des années 90, résume à lui seul les difficultés rencontrées en France comme en Europe, pour gérer une croissance du transport aérien dont nul n'avait prévu l'intensité.

L'enquête publique menée en 1996, en vue de l'extension de l'aéroport de Roissy, s'est lourdement trompée sur les perspectives de croissance : elle ne prévoyait une saturation du ciel parisien qu'à l'horizon 2015. De même, lorsque Monsieur Jean-Claude Gayssot, Ministre des Transports, s'engageait à ce que le seuil des 55 millions de passagers sur Roissy ne soit pas dépassé, il pensait raisonner à l'horizon 2015. Or, avec la mise en place de deux doublets sur Roissy, le trafic devrait atteindre les 55 millions de passagers dès 2002.

Avec près de **50 millions de passagers**, Roissy atteint aujourd'hui une situation de **"saturation environnementale"** néfaste pour les populations riveraines.

Les acteurs du transport aérien sont également conscients d'une évolution récente en matière de politique de développement durable : aux **paramètres économique et sécuritaire**, s'ajoute désormais celui de **l'environnement**. Ce troisième paramètre sera déterminant dans le choix de l'emplacement du 3^e aéroport, qui constitue, pour Jean-Pierre Blazy, une urgence - à la fois "objective et politique" - pour le gouvernement.

➤ **La nécessité d'un 3^e aéroport fait l'objet d'une prise de conscience**

Certains acteurs du transport aérien comme Air France et les Aéroports de Paris, qui se prononçaient contre la création d'un 3^e aéroport, ont modifié leur position. Ainsi, les Aéroports de Paris, en misant sur une capacité d'absorption de 80 millions de passagers sur Roissy, occultaient l'urgence de la question. Depuis 2 ans environ, ils reconnaissent le caractère inévitable du 3^e aéroport, tout en émettant un certain nombre de conditions qui pèseront lourdement dans le débat public.

➤ **La difficulté réside dans le choix du lieu**

Jean-Pierre Blazy l'a rappelé lors de la rencontre : il n'existe pas à ce jour de site "idéal" pour accueillir le 3^e aéroport, même si le site de Beauvilliers n'est plus objectivement d'actualité. En revanche, le site de Vatry (dans la Marne) semble disposer de certains atouts : le TGV Est sera mis en service d'ici 5 à 6 ans et le trafic automobile entre Paris et la Champagne-Ardenne n'est pas encore arrivé à saturation.

Une fois fait le choix de l'emplacement du 3^e Aéroport, restera à gérer la période de transition, alors qu'aucune réponse véritable n'a été apportée à ce jour. Comme le rappelle Jean-Pierre BLAZY, une période de 10 à 12 ans est nécessaire pour qu'un aéroport soit en état de fonctionner.

2/ LA CREATION D'UNE TAXE SUR LE FRET ET LES VOYAGEURS POUR "COMPENSER" LES NUISANCES GENEREES PAR LE TRAFIC AERIEN DES 9 GRANDS AEROPORTS FRANÇAIS

➤ **Un système de péréquation considéré comme insuffisant**

Les communes riveraines considèrent fréquemment les retombées économiques des plates-formes aéroportuaires, réparties selon un système de péréquation, comme insuffisantes, alors même que les aéroports d'Orly et de Roissy bénéficient d'un double fonds de compensation.

➤ **L'internalisation des coûts environnement**

Une des pistes à explorer afin de mieux "dédommager" les communes riveraines est l'internalisation des coûts environnementaux par les compagnies aériennes. C'était l'objectif de la proposition de loi de Jean-Pierre Blazy qui visait à renforcer la solidarité entre les communes les plus affectées par les nuisances aéroportuaires.

La proposition de loi entendait notamment instituer un fonds départemental destiné à l'amélioration de la qualité de l'environnement et au développement économique de ces communes. Ce fonds devait être alimenté notamment par une taxe, due par les entreprises de transport, de 3 francs par passager et d'1 franc par tonne de fret transportée.

Un début de réponse a été apporté par le biais d'un amendement de Jean-Pierre BLAZY à la Loi de Finances rectificative pour 1999, qui a permis la création des deux fonds de compensation des nuisances sonores, pour Orly et Roissy.

L'objectif aujourd'hui est d'aller plus loin : il faut étendre ce fonds de compensation aux neuf grands aéroports et le doter de ressources suffisantes. À cette fin, Jean-Pierre BLAZY déposera, au nom de l'association Ville et Aéroport, des amendements au Projet de Loi de Finances pour 2002.

3/ UNE PROPOSITION AMBITIEUSE POUR L'INTERDICTION DES VOLS DE NUIT EST PLUS QUE JAMAIS SOUHAITABLE

Le problème des vols de nuit se pose au niveau européen. En France, un groupe d'études vient d'être constitué à l'Assemblée nationale et plusieurs propositions de loi ont été déposées, dont celle récemment de Monsieur Yves Cochet, Député vert du Val d'Oise.

Initialement ambitieuse, cette proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale le jeudi 26 avril, se réduit à une interdiction des décollages et atterrissages nocturnes des avions les plus bruyants, c'est-à-dire provoquant une nuisance supérieure à 85 décibels¹, reprenant ainsi l'indice préconisé par l'ACNUSA.

Monsieur Blazy, qui s'était félicité dans un premier temps de la volonté de Monsieur Cochet d'interdire purement et simplement les vols de nuit, s'est abstenu lors du vote et a dénoncé "la reculade" du Député vert, en qualifiant le texte "de circonstance, et (de) leurre pour les riverains".

En outre, comme le souligne Jean-Pierre Blazy, il y a une nette différence entre une préconisation évolutive et transitoire de l'ACNUSA, et une inscription de cet indice dans un texte de loi ! En choisissant l'indice de 85 décibels, l'ACNUSA indiquait en effet qu'il serait "progressivement abaissé dans les années futures pour tendre vers une nuisance zéro, voire une interdiction totale".

Par ailleurs, l'impact de cette mesure sera très faible pour les riverains. Pour prendre l'exemple de Roissy, le texte ne concernerait que 1 % des vols de nuit sur Roissy, alors que dans le même temps, l'aéroport fait face à une explosion du trafic. (Le nombre de mouvements d'avions entre 22H et 6H est passé de 41 908 en 1997 à 57 731 en 2000, soit une augmentation d'un tiers environ, en trois ans.)

Le colloque organisé le 7 juin prochain à l'Assemblée nationale, sera l'occasion de réunir tous les acteurs concernés pour débattre de ces différentes questions.

➤ *Merci de bien vouloir nous retourner la télécopie-réponse afin de vous inscrire au colloque, dont vous trouverez le programme ci-joint.*

Pour tout renseignement ou demande d'interview de M. Jean-Pierre Blazy :

CONTACTS PRESSE

Agence Précision

Responsable Agence : Magali Faget

¹ Mesurée au sol dans les zones habitables proches des aéroports. Notons qu'il suffit de 40 décibels pour altérer le sommeil paradoxal et de 45 décibels pour altérer le sommeil profond. (Source : Assemblée Nationale, compte-rendu analytique officiel de la séance du jeudi 26 avril 2001).

Suivi du dossier : Marina Gille
5, passage Piver – 75011 Paris
Tél : 01 43 38 22 23 / Fax : 01 43 38 77 77
E-mail : mg@precision.fr

Les partenaires de la manifestation :

Aéroports de Paris (ADP), les Aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et de Lyon Bron, Air France, Airbus Industrie, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), Eurocontrol, Snecma moteurs, UCCEGA. Les Aéroports Français

Télocopie-Réponse

A retourner par fax au :
01 43 38 77 77

"Réconcilier développement du transport aérien et qualité de l'environnement urbain"

Jeudi 7 juin 2001

**à l'Assemblée nationale – Salle Victor Hugo
101, rue de l'Université - 75007 Paris**

Nom / Prénom :

Support :

Fonction :

Rubrique :

Adresse :

Tel / Fax :

E-mail :

Participera au colloque :

Le matin seulement

L'après-midi seulement

Toute la journée

Je souhaite que vous m'inscriviez au déjeuner

Sera représenté(e) par

N'assistera pas

Désire interviewer M. Jean-Pierre Blazy lors du colloque. Merci de prendre contact avec moi à ce sujet

Souhaite recevoir un visuel de M. Blazy

Prépare un sujet sur la thématique suivante :