

Communiqué de Presse Bilan

Paris, le XX juin 2001

JEUDI 7 JUIN 2001 - COLLOQUE A L'ASSEMBLEE NATIONALE

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

Le développement durable du transport aérien passe par la réconciliation entre l'aéroport et la ville

Le colloque organisé le 7 juin dernier, à l'initiative de l'Association Ville et Aéroport¹, a réuni près de 200 participants concernés par le développement du transport aérien, qu'ils soient chercheurs, élus, responsables associatifs, dirigeants d'entreprises publiques et privées ou représentants d'administrations. L'objectif de cette rencontre était de créer un dialogue entre les différents acteurs des aéroports. Les débats ont permis aux participants de mieux comprendre la démarche de concertation publique engagée dans le cadre du choix du 3^e aéroport, qui interviendra vraisemblablement en octobre prochain, de mesurer le rôle des élus en matière du développement du transport aérien, enfin, d'être informés de la politique du Ministère de la Défense dans ce domaine.

1/ 3^e aéroport : un "débat public large et transparent" accompagnera le gouvernement dans son choix

➤ L'Association Ville et Aéroport a réaffirmé son ambition de participer aux temps forts de la concertation sur le choix du 3^e aéroport, notamment aux réunions fixées par la Commission Nationale du Débat Public. Les acteurs du transport devront être particulièrement vigilants à la gestion de la période de transition entre 2003 (où Roissy atteindra vraisemblablement le seuil de saturation des 55 millions de passagers) et 2012, date prévue de la mise en place du 3^e aéroport.

➤ Pierre Zémor² a rappelé l'importance de la **concertation** dans la mission qui lui a été confiée par le Premier Ministre. En lançant la DUCSAI³, il entend, grâce au débat public, aider le gouvernement à surmonter les divergences de scénarios envisagés par les experts. Il s'est félicité de la participation de Ville et Aéroport à ce débat, car, a-t-il souligné, il semble impossible, "sans participation du public, (de prendre) des décisions sensibles par leur impact sur le développement économique, le cadre de vie et l'environnement". Anticipant les allégations d'un débat "faussé" visant à faire "passer la pilule" d'un projet déjà finalisé de la DGAC⁴, M. Zémor a affirmé que la décision ne serait prise "qu'après un **débat public large et transparent**", incluant la question de l'opportunité d'un 3^e aéroport. C'est donc "sans a priori" et en favorisant "l'expression des acteurs" que le gouvernement entend rendre sa décision, vraisemblablement en octobre prochain. Il s'agira, pour reprendre les termes de Jean-Pierre Blazy, de trouver "**non pas le site idéal mais le site optimal**".

¹ Et de son Président Jean-Pierre Blazy, Député du Val d'Oise, et Maire de Gonesse

² Conseiller d'État et Président de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

³ Démarche Concertée pour un Site Aéroportuaire International

⁴ Direction Générale de l'Aviation Civile

2/ les élus ont un rôle important à jouer pour trouver un point d'équilibre entre développement du transport aérien et qualité de l'environnement urbain

➤ L'exemple de l'Ile-de-France est révélateur quant à la difficulté de trouver un équilibre entre les retombées économiques potentielles et les nuisances environnementales liées au développement aéroportuaire.

Jean-Paul Huchon⁵ l'a rappelé lors de son intervention, il est aujourd'hui acquis que l'aéroport représente à la fois un "facteur de compétitivité essentiel" et "un pôle d'emplois très important". Ainsi, **Roissy-Charles de Gaulle est-il le 1^{er} pôle créateur d'emplois en Ile-de-France**. Outil essentiel du développement économique régional et facteur d'attractivité pour les entreprises internationales, l'aéroport est un **véritable "émetteur de croissance"** : **1 emploi sur l'aéroport** en induit **1 à 2 autres** sur l'ensemble du territoire régional.

➤ Toutefois, l'aéroport est également porteur de nuisances, d'où l'importance de tenir les engagements gouvernementaux pris en 1997 pour une limitation du développement des plates-formes de Roissy et d'Orly. Il s'agit de maintenir le plafonnement de **55 millions de passagers** sur Roissy et celui de **250 000 créneaux** annuels sur Orly, tout en veillant à une maîtrise, voire une réduction du niveau sonore. La proposition de loi d'Yves Cochet⁶ et la création de l'ACNUSA⁷ vont certes dans le bon sens, mais restent insuffisantes. On peut en effet raisonnablement prévoir une **saturation des deux aéroports parisiens d'ici à une dizaine d'années**. Le report vers d'autres plates-formes et une meilleure utilisation du réseau TGV sont des pistes à explorer. Outre la prise en compte de l'impact environnemental et les contraintes des compagnies aériennes, il s'agit d'être à l'écoute des régions, qui souhaitent **"des aéroports au service des concitoyens"** et de responsabiliser les collectivités territoriales en matière aéroportuaire. Selon Jean-Paul Huchon, les populations riveraines considèrent **"l'intervention et l'implication grandissante des élus"** comme essentielle.

3/ Le Ministère de la Défense s'inscrit dans une politique de développement durable

➤ L'activité militaire ne représente, en termes de volume, qu'une infime partie de l'aviation générale. Implantée sur l'ensemble du territoire national, la Défense est néanmoins concernée par les enjeux environnementaux, sécuritaires et économiques du développement du transport aérien. Alain Richard, Ministre de la Défense, s'est déclaré convaincu de **"l'intérêt public"** d'une **décision gouvernementale** sur l'implantation d'une nouvelle plate-forme internationale dans le bassin parisien à l'automne. Il a rappelé, en outre, que suivant le site retenu, "la fermeture ou la réduction massive de l'activité de plusieurs implantations des forces armées" devrait être gérée. À titre d'exemple, si le choix gouvernemental se portait sur un lieu à proximité de la **base aérienne de Saint-Dizier**, cette dernière pourrait tout simplement disparaître, ainsi que les **3 000 emplois** qu'elle représente. Consciente des effets induits par les activités militaires sur leur milieu, la Défense devra donc travailler à maintenir un **équilibre** entre **la contribution des forces armées à l'économie régionale et le respect de l'environnement**, enjeu au cœur du protocole conclu entre le Ministère de l'Environnement et celui de la Défense.

➤ L'émergence de la participation des collectivités locales à ce travail de **synthèse d'intérêts contradictoires**, illustrée par la création de Ville et Aéroport, ne peut qu'être encouragée par le Gouvernement au cours des années à venir.

⁵ Président du Conseil régional d'Ile-de-France

⁶ Adopté à l'Assemblée nationale le 26 avril dernier, ce texte prône une interdiction des décollages et atterrissages nocturnes des avions provoquant une nuisance supérieure à 85 décibels

⁷ ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires

➤ *Pour obtenir les actes du colloque ou interviewer de M. Jean-Pierre Blazy :*

CONTACTS PRESSE

Agence Précision

Responsable Agence : Magali Faget - 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