

# ASSEMBLEE NATIONALE

## Délégation à l'aménagement et au développement durable du territoire

### AUDITION DE M. JEAN-PIERRE BLAZY

*Député du Val d'Oise- Maire de Gonesse  
Président du Conseil National du Bruit  
Président de l'association nationale d'élus « Ville et Aéroport »*

**Mercredi 7 Novembre 2001 -- 6<sup>ème</sup> Bureau**

**Exposé sur la question d'un 3<sup>ème</sup> aéroport international dans le grand Bassin parisien**

Monsieur le Président,

Mesdames, Messieurs les membres de la Délégation,

En premier lieu, je vous remercie de bien vouloir m'entendre aujourd'hui sur la question de l'implantation d'une troisième plate-forme aéroportuaire internationale dans le grand Bassin parisien.

Le troisième aéroport participe d'une politique de développement durable que chacun appelle de ses vœux. Que veut dire développement durable du transport aérien aujourd'hui et demain ?

Je veux d'abord souligner les avancées politiques qui ont été faites sur la question de l'implantation d'un troisième aéroport dans le grand Bassin parisien depuis un peu plus de 5 ans. En effet, le rapport présenté par M. Douffiagues en mars 1996 au nom de la mission d'étude de la desserte aérienne du grand Bassin parisien ne préconisait pas la réalisation d'une troisième plateforme internationale. Elle considérait que la réservation aussi rapide que possible d'un site constituait en revanche « une mesure de sauvegarde pour un avenir ouvert ». Le rapport arrivait à la conclusion suivante : **« le nouvel aéroport : une solution subsidiaire dans un futur incertain ; la réservation d'un site : une mesure de sauvegarde pour un avenir ouvert »**.

Comme je l'indiquais dans mon rapport d'information intitulé « Réconcilier développement aéroportuaire et qualité de l'environnement » en 1999 (déposé par la Commission de la production et des échanges), compte tenu de l'évolution rapide du trafic aérien pendant cette période et quel que soit le lieu du nouveau développement aéroportuaire, il est clair que les précautions des conclusions du rapport Douffiagues n'étaient désormais plus de mise. En effet, celui-ci, n'envisageant la saturation qu'à l'horizon 2015-2030, limitait son propos à la seule réservation d'un site et mettait en garde l'Etat contre le caractère problématique de l'exploitation sur trois aéroports.

Aujourd'hui, la situation des plates-formes parisiennes en terme de trafic est devenue critique et les experts se sont trompés. La décision gouvernementale doit être claire et s'accompagner de mesures d'accompagnement s'agissant du

développement maîtrisé des grandes plates-formes de province lors de la période de transition (Ex : *Vatry* pouvant accueillir dès demain une partie du fret et des vols charters).

Le développement durable du transport aérien revient à savoir comment peut-on et doit-on concilier l'exigence économique, l'économie du transport aérien, la demande de transport aérien et l'exigence environnementale. Pendant longtemps, le transport aérien, dans notre pays ou ailleurs, s'est développé en obéissant essentiellement à deux paramètres que sont l'impératif économique (celui des compagnies en priorité) et l'exigence de sécurité aérienne. Or, il y a un troisième paramètre qui est aujourd'hui incontournable – et il l'est depuis quelques années mais c'est quand même récent, c'est l'exigence environnementale. Autrement dit, il est certain qu'on ne peut pas développer un aéroport existant ou on ne peut pas concevoir la création d'un nouvel aéroport sans intégrer cette exigence environnementale.

A partir de là, quelle analyse fait-on ? En Ile-de-France on a eu un fort développement du transport aérien, en terme d'évolution du trafic, dans la période récente et, en même temps, on a vu l'émergence de cette exigence environnementale ; on se trouve donc aujourd'hui en région parisienne dans une situation de saturation environnementale. Saturation environnementale, cela ne veut pas dire forcément saturation du trafic et des capacités mais cela veut dire que nous avons atteint le niveau d'acceptation pour un développement du trafic

qui serait non maîtrisé avec en plus, sur *Roissy Charles-de-Gaulle*, le trafic de nuit. Sur *Orly*, il y a le couvre-feu, sur *Roissy* il n'y en a toujours pas, même si, depuis 1997, des mesures de restriction assorties de sanctions ont été prises mais elles demeurent insuffisantes au regard de l'augmentation très forte du trafic ; car il faut savoir que le trafic de nuit, proportionnellement, dans la dernière période, s'est développé plus que le trafic de jour.

Donc on a une situation de saturation environnementale et des engagements ont été pris. Sur *Orly* ils sont anciens et ils sont connus ; sur *Roissy*, ils sont plus récents (ils datent de 1997) ; en 1997, Jean-Claude Gayssot, au nom du gouvernement, annonçait l'extension de *Roissy Charles-de-Gaulle* avec la réalisation de deux pistes nouvelles. Cette décision intervenue quelques semaines seulement après la constitution du gouvernement de Lionel Jospin confirmait la décision déjà prise par le gouvernement d'Alain Juppé. Conscient de l'impact très négatif pour des centaines de milliers de riverains de cette extension, le Ministre a pris un certain nombre d'engagements et en particulier celui de limiter le trafic maximum de *Roissy* à 55 millions de passagers par an. Evidemment, on pourrait se dire pourquoi 55 millions de passagers sur *Roissy* alors que sur *Orly* on a dit 250 000 mouvements ? Effectivement, ce ne sont pas les passagers qui font du bruit, ce sont les avions et on aurait dû exprimer ce seuil en mouvements, en tout cas il a été exprimé en passagers.

Lors de l'enquête publique de 1996, les prévisions de trafic selon les experts à l'horizon 2015 était de 55 millions de passagers, et 480 000 mouvements

commerciaux. Or, que constate-t-on aujourd'hui ? Avec près de 518 000 mouvements d'avions et plus de 48 millions de passagers en 2000, les experts se sont trompés et le gouvernement est au pied du mur.

A partir de là, il faut prévoir et notre responsabilité d'élus, celle des Pouvoirs Publics, notre responsabilité collective est bien de prévoir.

Mais prévoir ne veut pas dire reproduire les erreurs du passé. En fait, aujourd'hui, à partir du moment où on conçoit qu'il y a besoin d'une infrastructure nouvelle, il ne faut pas reproduire les erreurs du passé et il est donc nécessaire d'imaginer le portrait robot de l'aéroport du 21<sup>ème</sup> siècle. Jusqu'à maintenant on a fait l'aéroport dans la ville, même si, pour reprendre l'exemple de *Roissy Charles-de-Gaulle*, les études préliminaires ne faisaient état que du site lui-même « zone de culture sans habitation ». Pourtant à 5 km à l'ouest commence la zone urbanisée du Val d'Oise, à 7 km la ville nouvelle de Sarcelles est déjà implantée (début des années 60). A cette époque déjà, et eu égard à l'orientation des pistes, les élus du département émettent aussitôt un avis défavorable en attirant l'attention sur les risques et les nuisances pour les habitants. Mais le gouvernement de l'époque passe outre et entérine l'APPM. Je pense qu'il aurait suffi de placer l'aéroport un peu plus au nord (5 km dans l'axe actuel de la Francilienne) ou de changer légèrement de quelques degrés l'orientation des pistes pour faire passer le trafic au-dessus des plaines. Autour de *Roissy*, la population a doublé en 30 ans. Le résultat de cette urbanisation désordonnée fait que les plus fortunés ont droit au secteurs calmes, pendant

qu'une sorte de « ghetto » s'installe dans les banlieues difficiles avec des coûts sociaux induits et des problèmes délicats à gérer.

Ainsi, cela m'amène à poser la question suivante : est-ce que demain on ne pourrait pas concevoir de faire l'aéroport pour la ville, évidemment, mais en dehors de la ville, relié par des accès terrestres performants en une distance temps la plus brève possible, mais qui n'est pas la distance kilomètre ? Je pense qu'on peut le faire grâce à l'intermodalité active, grâce au TGV, à l'autoroute et, à partir de là, éloigner l'aéroport du centre. Car on pourra toujours dire et pendant longtemps – les experts, les compagnies aériennes, même l'aviation civile – « Vous n'y pensez pas ! regardez ! » et on cite toujours l'exemple de *Mirabel* à Montréal. Oui ! Sauf qu'ils n'ont pas prévu les accès terrestres performants et que c'est pour cela que ça n'a pas marché ! Un aéroport, ce n'est pas uniquement des pistes, des aérogares, etc., c'est aussi des accès terrestres qui doivent être performants.

Le gouvernement a été de nombreuses fois alerté dès avant la décision de l'extension de *Roissy* sur la nécessité d'une décision concernant la réalisation d'une nouvelle plate-forme internationale située dans le grand Bassin parisien qui permettrait à la fois d'accueillir les 30 millions de passagers supplémentaires attendus en Ile-de-France d'ici à 2015 (hypothèse basse), de respecter ses engagements concernant les plates-formes parisiennes, de maintenir les impératifs de sécurité à un niveau optimal, et de donner à la France

l'opportunité de devenir un acteur de premier plan au niveau européen en matière aéroportuaire (tous les grands aéroports européens étant quasiment saturés et dans l'incapacité d'augmenter de façon significative leur capacité d'accueil).

La question de la réalisation d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire internationale dans le grand Bassin parisien ne doit pas être envisagée comme la solution miracle qui résoudrait demain matin la question de la saturation de *Roissy*, la question de la nécessité de mieux répartir les retombées économiques générées par l'aéroport, ou encore la question de la nécessité de réduire les nuisances aéroportuaires. Le développement durable du transport aérien passe aussi par le développement des plates-formes de province et des décisions volontaires en matière d'intermodalité active.

Le développement et le fonctionnement des aéroports doit devenir une question prioritaire en terme de politique d'aménagement du territoire, tandis que la problématique de leur insertion urbaine et environnementale comme la prise en compte réelle des riverains doit être au cœur de la politique de développement durable du gouvernement. Au passage, je voudrais dire que je peux comprendre les réactions naturelles et légitimes, étant maire d'une commune riveraine directement exposée aux nuisances et à des nuisances qui ont augmenté dans la période la plus récente, des populations concernées par les sites qui ont été proposés. La démarche que je défends devant vous n'a aucunement pour objet de reporter les nuisances sur les autres.

La libéralisation du transport aérien, la mondialisation des échanges, l'accélération de la circulation des hommes et des marchandises renforcent d'année en année le rôle stratégique des aéroports au niveau national et régional. Ils ne doivent pas devenir des zones de non-droit environnemental, ni des lieux où les gens ont peur en permanence.

Le troisième aéroport entre dans la politique du développement durable du transport aérien et répond à un quadruple enjeu que je vais à présent développer.

#### 1°) Un enjeu environnemental

Le développement accéléré du trafic aérien civil et des infrastructures indispensables en France et en Europe a généré un accroissement des nuisances de plus en plus mal supporté par les populations riveraines. L'exigence environnementale est une donnée aujourd'hui incontournable de toute la problématique du développement du transport aérien. Après des années de mépris, le transport aérien doit apprendre à respecter les riverains, et les aéroports doivent apprendre à ne plus tourner le dos à leur territoire d'implantation. Le troisième aéroport dans le grand Bassin parisien permettra que les nuisances ne puissent pas dépasser un certain seuil que les riverains considèrent comme déjà insupportable. Il faut dorénavant intégrer la réalité d'une saturation environnementale comme seul référentiel pertinent et

considérer que raisonner en terme de saturation physique n'a plus de sens aujourd'hui.

Le troisième aéroport doit se situer à moins d'une heure de Paris et intégrer pleinement la question de son voisinage. En outre, il est essentiel que cette nouvelle plate-forme soit exemplaire et qu'elle se dote d'un PEB suffisamment large et contraignant pour éviter les erreurs d'*Orly* et *Roissy*.

## 2°) Un enjeu économique

Si certains hyper-libéraux ont pu espérer ardemment que la plate-forme de *Roissy* puisse atteindre 80 voire 100 millions de passagers, il semble incontestable que la construction d'une troisième structure aéroportuaire internationale constitue un important facteur de développement économique. En effet, le fait qu'une troisième plate-forme puisse se situer au Nord ou à l'Est de l'Ile-de-France permet de remédier à la restructuration de la géographie des bases aériennes dont la situation au cœur du ciel le plus encombré d'Europe pose de plus en plus de problème. En outre, le fait que les retards s'accumulent et que le ciel de *Roissy* soit aujourd'hui quasi totalement saturé nous incite à avoir une réflexion sur cette troisième plate-forme parisienne d'autant plus que le nouveau projet de couloirs aériens en Ile de France suscite une farouche opposition de certains élus et des riverains.

Le manque de liaisons performantes entre *Roissy* et le centre de Paris, l'encombrement constant des liaisons routières et les retards qui

s'accumulent à l'atterrissage comme au décollage du fait de l'incapacité des acteurs aéroportuaires à organiser correctement un hub dont la croissance a été trop rapide, tous ces motifs incitent les Pouvoirs Publics à prendre une décision rapide en faveur d'une nouvelle structure.

### 3°) Un enjeu européen

Le fait que toutes les grandes plates-formes européennes des pays frontaliers de la France soient quasiment saturées doit nous encourager à mettre en œuvre une réflexion sur le développement aéroportuaire européen. La déréglementation et la dérégulation intervenues à la fin des années 80 en Europe a contribué à la croissance actuelle qui, anarchique et hors de tout contrôle, méprise toutes les questions environnementales et conduit à un certain nombre de blocages au niveau européen (crise de Bruxelles). Une nouvelle plate-forme internationale dans l'Est de la France permet de palier à ces blocages et de donner un débouché à tous les grands aéroports européens à la condition que cet aéroport soit un modèle d'intermodalité active et qu'il puisse être au cœur d'un réseau ferroviaire européen. Ainsi, ce nouvel aéroport international doit pouvoir jouer un rôle européen surtout s'il est compris dans ce que la DATAR nomme « la banane bleue » ou à proximité de celle-ci.

#### 4°) Un enjeu en terme d'aménagement durable du territoire

Un certain nombre de constats s'imposent :

- Il faut accueillir 30 millions de passagers supplémentaires d'ici à 2015 en Ile de France.
- Il faut mettre en œuvre une politique volontariste afin de ne pas entraver le développement maîtrisé des plates-formes de province.
- Il faut continuer à développer l'intermodalité et les alternatives ferroviaires.

Par ailleurs, si l'aéroport de *Notre-Dame-des-Landes* et l'extension de l'Aéroport *Lyon-Saint-Exupéry* sont envisagés, ils ne doivent pas obérer la construction d'une troisième plate-forme aéroportuaire dans le grand Bassin parisien par le fait que ces trois nouvelles infrastructures auront une utilité égale dans le désengorgement des plates-formes parisiennes et dans une amélioration de la performance aéroportuaire de la France. Le positionnement du maire de Lyon qui a réaffirmé sa volonté de voir l'aéroport *Lyon-Saint-Exupéry* devenir la deuxième porte d'entrée du territoire national avec 15 millions de passagers à l'horizon 2020 n'est pas antinomique avec la nécessité d'une troisième plate-forme internationale dans le grand Bassin parisien car cette perspective de trafic

a été anticipée par les études prospectives qui ont conduit à la décision du Premier Ministre qui s'est inscrite dans le cadre des schémas de services collectifs de transport. Cependant il est important de rappeler que les difficultés environnementales majeures doivent être prises en compte avant toute décision d'extension de cet aéroport. Sur ce point, ma position a changé depuis 1999. En effet, je considère à présent que Lyon ne peut pas être le troisième aéroport parisien comme je l'avais laissé entendre lors de la rédaction du rapport d'information « Réconcilier développement aéroportuaire et qualité de l'environnement urbain » le 2 juin 1999 à la fois pour des raisons économiques (double échec de la liaison Lyon-New-York) et environnementales (plus de 30 000 riverains directement touchés par l'extension envisagée).

Enfin, la problématique du développement durable du transport aérien doit se décliner autour de trois grands axes indissociables :

- La réalisation d'une nouvelle plate-forme internationale dans le grand Bassin parisien. Le choix du site en Champagne-Ardenne prendra en compte la nécessité d'une vision équilibrée de l'aménagement du territoire et la nécessité d'une vision européenne du développement aéroportuaire de la France.

- Simultanément, il faut développer prioritairement les réseaux TGV en France et en Europe et encourager de façon volontariste le développement des plates-formes de province dans le respect des contraintes environnementales et des engagements déjà pris. Ce développement doit permettre d'optimiser les grandes plates-formes multimodales comme *Lyon-Saint-Exupéry* avec une prise en compte exigeante des riverains.
  
- La réduction des nuisances aéroportuaires de plus en plus mal acceptées dans une société où la qualité de vie et l'exigence environnementale sont au centre des aspirations légitimes des Français et la meilleure intégration des plates-formes aéroportuaires dans leur territoire d'implantation sont devenus des fondements de l'acceptation des aéroports par les riverains.

Politiquement, il est donc indispensable qu'une décision irrévocable sur le site soit prise et que l'on engage concrètement et visiblement les démarches conduisant à sa réalisation dans les meilleurs délais. Il convient d'autre part de répondre à la question de la gestion de la période transitoire entre 2005-2006 où la plate-forme de *Roissy* atteindra le seuil de 55 millions de passagers et l'horizon 2012 où la nouvelle plate-forme pourra accueillir ses premiers aéronefs. Car, en réalité, il ne semble pas, comme l'a par ailleurs dit

Ministre des Transports, que les attentats terroristes aux USA du 11 septembre dernier et leurs conséquences puissent remettre en cause durablement cette échéance (il s'agit d'une crise conjoncturelle mais non structurelle).

Je souhaite finir cet exposé sur quelques mesures qui permettraient de réduire sensiblement les coûts externes des transports et favoriser l'internalisation de ces coûts sur le principe de l'article 174 paragraphe 2 (Commission Européenne des Ministres des Transports) qui rappelle que la politique de la communauté dans le domaine de l'environnement est fondée sur le principe de précaution et d'action prévention, sur le principe de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement et sur le principe du pollueur-payeur. Internaliser les coûts externes signifierait faire payer aux usagers les dommages monétarisés que son voyage fait subir à la collectivité. Cela représenterait pour le trafic aérien, une augmentation sous forme de taxe de 48 Euros pour un voyage de 1000 km et 205 Euros pour une tonne de marchandise transportée sur la même distance. Cette augmentation des coûts à l'aide de taxes sur le kérosène et d'une TVA (à hauteur de 32 milliards d'Euros par an) permettrait de :

- Racheter les constructions les plus soumises aux nuisances
- Fournir aux communes riveraines les moyens financiers qu'elles ont perdus, parce que les contribuables les plus fortunés ont fui la région.

- Participer à l'insonorisation des habitations.
- Participer à la construction de nouvelles plates-formes aéroportuaires plus respectueuses de l'environnement et pleinement conformes aux engagements votés par la Communauté. Ces aéroports doivent s'inscrire dans un schéma d'ensemble et être complémentaires du réseau ferroviaire européen.

Ces taxes devront être modulées en fonction des atteintes à l'environnement (bruit, pollution, consommation de carburant...), fonction du nombre de riverains touchés par ces nuisances, fonction également de l'heure des mouvements. Cette politique encouragerait, sans directives autoritaires, les compagnies à renouveler leur flotte, inciterait Eurocontrol à définir des couloirs aériens le plus loin possible des zones d'habitation dense, permettrait de transférer tous les vols de nuit sur des sites peu urbanisés.

Les mesures à prendre sont les suivantes :

- La construction du 3<sup>ème</sup> aéroport, sur lequel le trafic de nuit sera autorisé.
- Sur toutes les plates-formes en site urbanisé :
  - Limiter le nombre de mouvements

- Instaurer un couvre-feu nocturne (les riverains de *Roissy* obtiendront je l'espère ce couvre-feu avec la 3<sup>ème</sup> plateforme).
  - L'interdiction des avions de plus de 20 ans (les plus bruyants, notamment ceux du chapitre 2 et les avions hushkités).
- Les coûts externes des transports doivent être intégrés au moyen de taxes fortement incitatives, en fonction du niveau de bruit, du nombre de riverains concernés, de l'heure du mouvement...
  - Associer les associations de riverains aux évolutions du trafic.
  - Dégager les ressources financières nécessaires à un réseau ferroviaire à grande vitesse performant au niveau européen.
  - Utiliser les trajectoires d'accès avec des pentes plus importantes pour limiter la gêne sonore, tout en respectant les règles de sécurité.
  - Utiliser des trajectoires incurvées chaque fois que cette solution permet de réduire le nombre de riverains touchés

Le samedi 10 novembre aura lieu une manifestation contre les nuisances aériennes en Ile de France et pour l'implantation d'un troisième aéroport dans le grand Bassin parisien. Je souhaite qu'elle puisse soutenir la décision prochaine du Premier ministre sur cette question.

Je vous remercie de votre attention M. le Président , Mesdames et Messieurs les membres de la délégation.