

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

SOMMAIRE

Ouverture du colloque	1
Jean-Pierre BLAZY	
L'apport des villes-sites au débat public national sur la nouvelle plate-forme aéroportuaire	3
Pierre ZEMOR	
Table ronde 1 / Développement du transport aérien et développement économique local	7
Bernard GARANDEAU: Président de la table-ronde	
Bernard CHAFFANGE Éric CHARMES Jean-François COLLIN Jean-Marie GOURDIN	
Débat	15
Table ronde 2 / Transport aérien et Protection de l'environnement	18
Yves BUR: Président de la table-ronde	
Didier HAMON Évelyne LAVEZZARI Roger LERON Dominique PARIS Philippe de SAINT-AULAIRE	
Synthèse de la matinée	25
Jean-Paul HUCHON	
Débat	28
Table Ronde 3 / Développement du transport aérien et sécurité aérienne	31
Etienne-Christian VILLEMAGNE: Président de la table-ronde	
Maxime COFFIN Jean-Marc GAROT Patrick AUGUIN Claude CARPENTIER	
Débat	39

Table ronde 4 / Développement du transport aérien et nécessité de nouvelles réglementations	42
Yvette BENAYOUN-NAKACHE: Présidente de la table-ronde	
Michel AYRAL Jacques MYARD Marc LAMIDEY Monica ROBB	
Synthèse des travaux	54
Nicolas DUPONT-AIGNAN	
Clôture des travaux de la journée	56
Jean-Pierre BLAZY	
Conclusion	58
Alain RICHARD	

Ouverture du colloque

Jean-Pierre BLAZY

Président de l'association " Ville et Aéroports ", député du Val d'Oise et maire de Gonesse

Je vous souhaite la bienvenue à l'Assemblée nationale. Je remercie toutes les personnes qui ont contribué à l'organisation de cette journée : l'équipe de l'agence Agora Europe, ainsi que les différents partenaires qui ont bien voulu s'associer à ces premières rencontres organisées par l'association Ville et aéroports. Je remercie également les intervenants et tous les participants qui ont répondu à notre invitation. Vos professions, vos fonctions, vos responsabilités sont diverses : chercheurs, élus, responsables associatifs, dirigeants d'entreprises publiques et privées et représentants d'administrations. Vous aurez l'occasion d'exprimer vos points de vue et vos perceptions, dans toute leur diversité, en répondant à la problématique de ce colloque.

Je tiens à remercier Alain Richard, Ministre de la Défense, Raymond Forni, Président de l'Assemblée nationale, Jean-Claude Gayssot, Ministre de l'Équipement, du Transport et du Logement, et Dominique Voynet, Ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement qui ont accepté de placer ces rencontres sous leur haut patronage. Alain Richard, Ministre de la Défense, qui participe aujourd'hui à un conseil ministériel de l'OTAN à Bruxelles, assurera néanmoins la clôture de nos travaux.

Les élus regroupés au sein de l'association Ville et Aéroport, les maires, les présidents de conseil général et régional, les parlementaires, représentent la diversité des situations géographiques comme la diversité des opinions et des idées. L'objectif de cette association est de se regrouper pour réfléchir et agir ensemble, en concertation avec les pouvoirs publics et les acteurs du transport aérien en France et en Europe, à la recherche de voies de conciliation entre l'enjeu économique que représente le transport aérien et l'enjeu environnemental, désormais étroitement liés. Le sens de cette démarche, qui s'exprime clairement dans le titre de ce colloque : " Réconcilier développement du transport aérien et qualité de l'environnement urbain " est aussi de permettre aux acteurs du transport aérien de mieux penser les liaisons entre celui-ci et son environnement. Ville et aéroport, association nationale d'élus créée il y a plus d'un an, a commencé à réfléchir à la définition d'une véritable politique de développement durable du transport aérien en faisant face à la réalité du transport aérien civil, à celle du développement aéroportuaire et à la multiplication des nuisances qu'ils provoquent.

Les riverains et leurs élus ont en effet manifesté leur opposition à des projets d'implantation ou d'extension d'activités aériennes comme ceux de Roissy ou de Lyon-Saint Exupéry. Les raisons qui ont conduit à ces blocages sont multiples : la déréglementation du transport aérien à l'échelle européenne, la concurrence exacerbée des compagnies aériennes, l'ignorance et le mépris pour les populations implantées aux abords des aéroports sont à l'origine de cette situation. Pendant des années, il y a eu, sinon une absence de dialogue, un dialogue extrêmement difficile. Aujourd'hui, le mouvement d'opinion est puissant et a permis d'obtenir certaines avancées, qui sont jugées encore insuffisantes. Ainsi, le 20 mai dernier avait lieu une manifestation " préventive " contre la redéfinition des couloirs aériens en Ile-de-France : 10 000 riverains et élus se sont mobilisés à cette occasion à Paris. Le 18 avril, l'ACNUSA, l'autorité indépendante créée par la loi du 12 juillet 1999, publiait ses premières recommandations et définissait de nouveaux indicateurs de nuisance sonore. Les 24 et 26 avril, l'Assemblée nationale débattait, à l'initiative de mon collègue Yves Cochet, d'une proposition de loi sur les vols de nuit. Un groupe d'étude parlementaire sur les vols de nuit présidé par Martine David a été mis en place et a procédé aux premières auditions. Le 3 mai s'ouvrait, au Conseil Economique, le débat public national sur le troisième aéroport du bassin parisien. Enfin, un comité de

suiwi a été mis en place sous l'égide du préfet de région, concernant la redéfinition des couloirs aériens en Ile-de-France. Ces quelques exemples montrent que le débat concernant la problématique du transport aérien et de l'environnement est largement ouvert, qu'il n'y a plus de sujets tabous. Ces questions font d'ailleurs l'objet de nombreux colloques depuis le début de l'année.

L'acceptabilité du développement aéroportuaire relève de la responsabilité de chacun des acteurs. Le rôle de villes-aéroports et de leurs élus locaux est de faire en sorte que les populations riveraines puissent vivre malgré l'aéroport, et que celui-ci puisse se développer de façon maîtrisée. Il s'agit de trouver avec les acteurs du transport aérien et la population un terrain d'entente. L'un des enjeux de ce colloque consiste à définir concrètement les solutions d'un développement durable du transport aérien. Le travail en partenariat commence à porter ses fruits mais il a fallu attendre, en France, les lois de 1985 et 1992 pour assurer une meilleure prise en charge de la question environnementale par la prévention de l'urbanisme excessif au voisinage des aérodromes, avec les plans d'exposition au bruit, et par les aides aux insonorisations des plans "gêne sonore". Tout récemment, des fonds de compensation ont été mis en place pour Roissy et Orly et nous souhaitons l'extension de ces plans aux aéroports de province. Ville et aéroport encourage l'application, dès cette année, des recommandations de l'ACNUSA portant notamment sur la révision des PEB et des PGS et sur la constitution des nouvelles commissions consultatives de l'environnement.

Des problématiques nouvelles devront être examinées, comme celle des communautés territoriales environnantes des sites aéroportuares. Car le développement durable implique l'invention d'autres relations entre l'aéroport et la ville. Il faut par exemple réfléchir aux risques d'une paupérisation des villes riveraines des aéroports pour lesquelles les retombées économiques ne sont pas toujours manifestes, alors que les nuisances, elles, sont bien réelles et se manifestent par une évolution sociologique de la population des villes proches d'un grand aéroport. Il s'agit ici de travailler à l'adéquation de l'offre d'emploi des plates-formes et de la formation des populations riveraines susceptibles d'accéder aux emplois aéroportuares. Le principal enjeu d'une politique territoriale est la mise en balance des nuisances concentrées aux abords des aéroports et des retombées économiques qui doivent se diffuser sur un territoire beaucoup plus large. Il reste également à construire une vision commune de la situation, au cœur d'un débat conflictuel portant notamment sur la question clé du bruit. Une mise en valeur commune devra profiter à la fois à l'aéroport et aux communes voisines, permettant le passage de l'autorité aéroportuaire à la communauté aéroportuaire. La réconciliation passe évidemment par une gouvernance démocratique, exercée par une communauté aéroportuaire de tous les acteurs socio-économiques concernés. Elle devrait alors contribuer à l'avènement du développement durable des aéroports, tant en France qu'en Europe.

Ces premières rencontres organisées par Ville et Aéroport prennent en effet une résonance au-delà de nos frontières nationales. Le développement du transport aérien est un enjeu aussi bien local que global, au cœur des enjeux de société posés par les nouvelles régulations économiques. Les aéroports sont et seront des pôles territoriaux fondamentaux. Mais la régulation du transport aérien est la condition de son acceptation. Elle doit dépasser l'antagonisme actuel entre les nuisances et les richesses produites et passe nécessairement par la réconciliation du développement du transport aérien et la prise en compte des enjeux de qualité de l'environnement. Ce premier colloque généraliste veut donner un sens à cette idée de réconciliation de l'aéroport et de la ville. Il a pour but de faire coexister tous les acteurs du système et de trouver des solutions concertées, compatibles et acceptables. Il faut établir un dialogue plus vrai, concilier les intérêts divergents des différents acteurs, confronter les expériences et les échanger. Je souhaite que ce colloque trouve des retombées et des prolongements et qu'il ouvre des espaces de concertation pérennes, reconnus et légitimes. Afin de créer une communauté de valeurs, il faut aussi aider les élus à trouver les solutions et à ne pas reproduire les erreurs du passé. Je pense notamment à la situation critique de Roissy-Charles De Gaulle en termes d'évolution de trafic. Les experts se sont trompés, il faut le reconnaître, et n'avaient pas prévu

l'actuelle saturation environnementale. Les pouvoirs publics doivent dès lors prendre leurs responsabilités dans la mise en place d'une nouvelle plate-forme internationale du bassin parisien.

Ville et Aéroport veut faire entendre sa voix dans deux espaces de concertation, en premier lieu au sein des réunions de la Commission nationale du débat public et, d'autre part, dans les discussions concernant la réglementation plus drastique des vols de nuit et leur interdiction. Nous pensons que cette question, préoccupante pour les riverains et leurs élus, doit aussi être réglée au niveau européen, tant les enjeux environnementaux et économiques apparaissent contradictoires sur ce point. Nous serons également vigilants quant à la nécessaire politique de gestion relative à la transition entre la saturation progressive d'Orly et de Roissy, qui atteindra 55 millions de passagers d'ici deux ans, et la mise en service du troisième aéroport, qui n'interviendra pas, au mieux, avant 2012. Il s'agit de gérer de nombreuses contradictions et les pouvoirs publics devront tenir leurs engagements quant à l'extension de l'aéroport de Roissy. Certains ont déjà été tenus, avec la création de l'ACNUSA et des fonds de compensation des nuisances aéroportuaires, mais il reste beaucoup à faire pour apporter une réponse cohérente à la question de la conciliation du développement du transport aérien et des exigences environnementales et de sécurité, françaises et européennes.

Notre colloque s'organise autour de quatre thèmes majeurs et de quatre tables rondes :

- l'enjeu économique et territorial de l'activité aéroportuaire ;
- l'enjeu environnemental ;
- l'enjeu de la sécurité aérienne ;
- l'enjeu d'une politique européenne du transport aérien et la nécessité de nouvelles réglementations.

Nous entendrons, en ouverture de colloque, l'intervention de monsieur Pierre Zémor, Conseiller d'État et Président de la Commission nationale du débat public (CNDP), qui nous présentera la démarche d'utilité concertée pour un site aéroportuaire international dans le bassin parisien, sous le sigle désormais connu de DUCSAI.

L'apport des villes-sites au débat public national sur la nouvelle plate-forme aéroportuaire

Pierre ZEMOR

Conseiller d'État, président de la Commission nationale du débat public (CNDP)

Je vous remercie, Monsieur le Président et Monsieur Blazy, de bien vouloir accorder dans votre colloque un temps particulier au débat public sur la nouvelle plate-forme aéroportuaire, retenant le message du gouvernement concernant l'importance de ce débat public pour la définition d'une réponse complémentaire au futur déficit d'offre aéroportuaire. Le Premier Ministre m'a confié, en février, la mission d'éclairer les choix du gouvernement sur la nouvelle plate-forme aéroportuaire desservant les besoins générés par la grande région parisienne. Cette demande était explicitée par une lettre co-signée de Madame la Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et du Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement. Cette lettre soulignait la nécessité d'une plate-forme aéroportuaire voulue par le gouvernement et admettait l'éclairage de ce choix par le débat public. La démarche que j'ai proposée, démarche d'utilité concertée pour un site aéroportuaire international (DUCSAI), ne doit laisser dans l'ombre aucune des préoccupations des acteurs concernés par cette question. Les professionnels, l'État (maître d'ouvrage et organisateur du développement durable et de l'aménagement du territoire) et toutes les personnes et institutions

concernées de près ou de loin par le problème de la desserte aéroportuaire en France doivent pouvoir s'exprimer, y compris les riverains, qui souffrent des nuisances liées à la proximité des aéroports.

Le débat a été lancé par un colloque le 3 mai dernier. Il a surtout été ouvert par la mise à disposition d'un dossier qui se veut au cœur du débat public. Ce dossier comporte notamment des scénarios chiffrés du développement du transport aérien civil, estimant la croissance de la demande aérienne et l'augmentation des besoins aériens dans une fourchette large de 1,5 à 7,5. Ces scénarios sont parfois assez divergents et incertains, et lorsque les experts hésitent, il revient au pouvoir politique de choisir. Cette difficulté de choix, le gouvernement espère la surmonter par le débat public : c'est le sens de la démarche de DUCSAI.

Lorsque l'on choisit le tracé ou le site d'un ouvrage important, les élus locaux et les riverains, futurs voisins de l'équipement, protestent rapidement. Cette contestation est bien légitime, dans la mesure où ils n'ont pas été associés aux orientations du projet. Comment trancher des questions aussi douloureuses sans la participation du public à des décisions sensibles par leur impact sur le développement socio-économique, le cadre de vie et l'environnement ? On le sait, en effet, les villes et les aéroports ne font pas bon ménage actuellement. La participation de votre association au débat public et à la conciliation de ces deux entités me paraît, de ce point de vue, absolument essentielle. La participation du public à ces choix est, dès lors, l'une des principales occupations du gouvernement.

Madame la Ministre en charge de l'Environnement, Dominique Voynet, a porté devant l'Assemblée nationale le titre IV de la loi dite Vaillant sur la démocratie de proximité, qui prévoit de donner au débat public, chaque fois qu'il s'agit de décider de la création d'un équipement important, la possibilité de s'exprimer le plus largement possible en prenant en compte les stratégies de chaque acteur intéressé. Les contestations liées au tracé du TGV Méditerranée ne sont sans doute pas étrangères à la création positive de la CNDP. On cite la qualité de la concertation organisée pour la ligne haute tension Boute-Cayrosse, ou encore pour l'extension du port du Havre. La CNDP est déjà saisie de bien d'autres projets, celui du port de Nice, celui du contournement autoroutier de Lyon, celui du traitement des déchets radioactifs et celui des créations de lignes à haute tension. Mais le débat sur le nouvel aéroport du bassin parisien est particulier, dans la mesure où il n'y a pas encore de projet. Nous avons donc proposé une démarche d'ouverture très large, celle de la DUCSAI.

L'élément central de ce débat est le dossier, qui va continuer à s'enrichir, notamment de vos contributions : celle de l'ACNUSA et ses recommandations, celle de Ville et aéroport abordant les problèmes de gestion des nuisances et des fonds de compensation. Si nous avons ouvert le débat aussi largement sur la nécessité de la plate-forme aéroportuaire, nous le poursuivrons sur la question de la forme que cette plate-forme devra prendre et sur les solutions proposées. Qu'est-ce qu'une plate-forme aéroportuaire ? Ce ne sont pas seulement des objets techniques, des pistes et une aérogare, ce sont aussi des couloirs aériens et des liaisons domicile-travail. Ne répétons pas les erreurs du passé et pensons aux employés de l'aéroport de Roissy subissant de difficiles liaisons entre leur domicile et leur lieu de travail ainsi que de fortes nuisances sonores. Une plate-forme bien conçue doit prendre en compte la nécessité de faire vivre les zones d'activités qui l'entourent, dans le cadre d'un aménagement pensé pour la vie de ses habitants. Il faut envisager un projet d'accompagnement de la loi, interdisant les constructions sur un périmètre déterminé autour de l'aéroport. J'ai obtenu du gouvernement l'extension du délai qui m'était imparti, initialement jusqu'à la fin de l'été. Le gouvernement prendra finalement sa décision au mois d'octobre en ayant pris acte de certaines recommandations. En contrepartie, je me suis engagé à lui communiquer des observations en cours de débat, peut-être à la fin du mois de juin ou au mois d'août, car l'Etat est un acteur majeur du débat public. Le portrait de la plate-forme comportera donc des aspects techniques, financiers, économiques mais aussi des préconisations en matière de développement urbain. Le

maître d'ouvrage, qui est l'État, prendra d'ores et déjà des engagements en matière de développement durable. Je réitère l'appel à tous les acteurs concernés par ce chantier et à ce débat public.

Le dossier est disponible sur Internet et consultable dans toutes les préfectures. Il peut être enrichi constamment par les interventions et recommandations des différents acteurs aidant le gouvernement à choisir. Il reprend toutes les interventions faites dans les colloques sur la problématique du déplacement aérien et des aéroports et accueillera les contributions de tous les acteurs qui le souhaitent. Outre ce dossier, des rencontres seront organisées en grand nombre dans les cinq prochains mois. Pour que le débat ne se résume pas à un colloque national, nous avons résolu de nous rendre dans toutes les villes équipées d'un aéroport ou susceptibles de l'être, dans le courant du mois de juin : le 18 juin en Champagne-Ardenne, le 19 juin à Lille et au Bourget, le 20 juin dans l'Yonne, le 21 juin en Haute-Normandie et dans les Pays de la Loire, le 22 juin en Picardie, le 25 juin à Toulouse, Lyon et Bordeaux, le 26 juin à Orléans et à Strasbourg, le 27 juin à Marseille. Nous tiendrons demain, dans la grande salle de l'UNESCO, un colloque général sur le thème des offres actuelles, des besoins et des solutions envisageables. Le débat sera très ouvert, s'attaquant aux controverses sur les besoins et les offres du développement aérien. Nous évoquerons les types de solutions et notamment celle du pari de la demande contrainte et celle du développement des aéroports existants, leurs coûts, leurs avantages, leurs inconvénients, en passant en revue les sites localisés dans ou en dehors du bassin parisien.

Les médias pensent parfois que la DGAC a déjà préparé une solution et qu'elle se contente d'organiser des colloques afin de la faire accepter. Mais ce scénario n'existe pas ! Le gouvernement, qui a pris le risque et les moyens d'ouvrir un débat public, n'acceptera pas de s'entendre dire, au mois de septembre, qu'il n'a pas fait le bon choix. Il devra, à l'automne, prendre une décision éclairée par le débat public. Le gouvernement ne prendrait pas le risque d'organiser un débat qu'il n'utiliserait pas pour éclairer sa décision : il n'aurait fait qu'attiser les oppositions et les campagnes improductives. DUCSAI est la garantie que la décision ne sera prise qu'après un débat public large et transparent et laisse au gouvernement le risque de se voir opposer des propositions inattendues. Je puis vous assurer que le gouvernement, représenté par Dominique Voynet et Jean-Claude Gayssot, a conscience que sa décision, quelle qu'elle soit, serait bien fragile si elle ne s'appuyait pas sur cette démarche de débat public. Mais le débat public ne signifie pas le consensus, il exprime plutôt les contradictions des intérêts généraux et particuliers. Le gouvernement devra trouver un compromis entre ces intérêts divergents. Tous les intérêts doivent donc s'exprimer afin que le gouvernement en tienne compte.

Les présidents de conseils généraux et les élus des sites candidats devront également s'informer au préalable des conditions de réalisation, de précaution et d'accompagnement de cet investissement et présenter leurs projets par la suite. Cette nouvelle démarche bouscule la culture administrative traditionnelle française. Mais je l'ai indiqué fermement aux responsables de la DGAC, qui l'ont admis : l'importance du débat public est mise en avant actuellement, aux dépens du choix des sites qui se fera ultérieurement.

Je vous remercie, Monsieur le Président, de m'avoir laissé expliciter cette expérience nouvelle du débat public, accompagnant le processus de décision du gouvernement.

Marcel SCOTTO, *Le Monde*

Vous ne pourrez pas empêcher que le débat public ne remette en question l'opportunité même d'une troisième plate-forme aéroportuaire internationale. Ferez-vous remonter cet aspect du débat et le refus d'un troisième aéroport jusqu'au gouvernement ?

Pierre ZEMOR

Le fait de débattre ou non de l'opportunité de cette plate-forme a effectivement été évoqué au niveau ministériel. Mais en réalité, c'est une fausse question. Dès lors qu'il y a débat public, il y a nécessairement débat sur l'opportunité de l'opération et celui-ci constitue même le cœur des échanges. Il ne peut y avoir aucun *a priori* sur ce sujet. En tant que Président de la Commission nationale du débat public, je m'en suis porté garant et j'ai clairement indiqué au gouvernement qu'un débat de qualité requerrait forcément la discussion sur l'opportunité du chantier. Si j'ai choisi d'organiser des rencontres en Haute-Normandie, en Bourgogne ou dans d'autres régions qui paraissaient écartées d'avance dans la réalisation du projet de nouvelle plate-forme aéroportuaire, c'est pour qu'il n'y ait aucun *a priori* et que toutes les solutions soient débattues publiquement.

De la salle

Avez-vous envisagé que la nouvelle plate-forme aéroportuaire soit une plate-forme réservée au fret ou bien mixte, avec des passagers, ouvrant ainsi d'autres perspectives de fonctionnement ?

Pierre ZEMOR

Le débat aborde naturellement la question du transport des passagers et du fret en les joignant actuellement, mais toutes les solutions peuvent être envisagées et mises en valeur. Nous souhaitons favoriser l'expression de tous les acteurs.

Yvette BENAYOUN-NAKACHE, députée de Haute-Garonne et vice-présidente de l'association nationale Ville et Aéroport

Où auront lieu les rencontres décentralisées que vous avez évoquées et avec quels acteurs se dérouleront-elles ?

Pierre ZEMOR

Les dates et les horaires de ces rencontres ont été fixés, elles seront publiées rapidement et présentées sur notre site Internet. Nous avons demandé aux différents préfets de nous fournir une salle adéquate. Ce sont eux qui feront en sorte de nous accueillir dans des conditions et des horaires qui permettent à tous les acteurs, y compris les acteurs associatifs, de participer aux discussions. Il s'agira d'un débat général, mais nous considérerons également les problématiques de développement local des aéroports et de plafonnement. Toutes les questions seront prises en compte et présentées au Ministre de l'Équipement. Tous les élus, en particulier les membres de l'association Ville et Aéroport, sont invités à s'exprimer lors de ces discussions afin d'éclairer les choix du gouvernement.

Table ronde 1 / Développement du transport aérien et développement économique local

Bernard GARANDEAU

Adjoint au maire de Mérignac et vice-président du Conseil Général de la Gironde Secrétaire général de l'association Ville et aéroport

Le discours de notre Président a constitué le préliminaire de ce débat et les allocutions de nos quatre intervenants nous permettront d'entrer précisément dans le vif du sujet. Bernard Chaffange, Eric Charmes, Jean-François Collin et Jean-Marie Gourdin représentent parfaitement les différents interlocuteurs de notre débat et sauront proposer leurs pensées et leurs questionnements à la salle.

Élu de Mérignac, aéroport de la région bordelaise, je considère évidemment l'aéroport comme un outil fondamental pour le développement économique, par le vecteur essentiel du transport. C'est aussi un outil d'aménagement du territoire (permettant le déplacement des acteurs économiques et unifiant ainsi le territoire) et un outil de développement local (dans la mesure où des activités économiques diverses sont attirées par un aéroport et que de nombreuses entreprises s'y implantent). Bordeaux est un pôle de construction et de maintenance aéronautique innovant qui a largement contribué au développement de l'industrie aérospatiale dans le domaine de la défense.

Environ 10 000 emplois sont directement liés à la plate-forme aéronautique dans l'aviation commerciale mais aussi dans l'aviation civile, ce qui fait de Mérignac l'un de ses pôles importants au plan national L'aéroport assure également des emplois industriels avec des entreprises de construction et de maintenance aéronautique comme Dassault et Sogerma. Mérignac accueille également une importante base militaire. La plate-forme aéroportuaire représente donc un outil économique important. Pour autant, des problèmes se posent. Les retombées économiques ne sont pas équitablement réparties. La taxe professionnelle unique, perçue par la communauté urbaine va désormais permettre d'assurer une meilleure péréquation alors qu'elle profitait jusqu'à aujourd'hui aux villes d'implantation dans lesquelles se trouvaient les zones d'activités et non aux villes subissant les nuisances. Nous constatons également que la population a tendance à se rapprocher du bassin d'emploi de l'aéroport, et se trouve ainsi plus directement exposée aux nuisances. C'est cette contradiction entre avantages économiques et nuisances environnementales que nous allons devoir dépasser pour permettre au transport aérien de progresser encore davantage.

Le problème de la région parisienne est identique au nôtre mais il apparaît disproportionné face à notre situation provinciale car le trafic et les nuisances y sont beaucoup plus importants.

Bernard CHAFFANGE
Directeur des Aéroports de Lyon Saint-Exupéry et de Lyon-Bron

Le transport aérien et l'activité aéroportuaire se développent rapidement. Le développement de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry est même sensiblement plus rapide que la moyenne. Ce développement correspond à un besoin économique de plus en plus fort des entreprises, des industriels et des commerçants, mais aussi à une évolution de nos habitudes sociétales collectives, notamment le développement du tourisme. Nous devons donc répondre à ces nouveaux facteurs et à ces demandes. L'aéroport est un acteur majeur du développement de son territoire, Lyon et son agglomération, mais aussi la grande région lyonnaise et le sud-est de la France. C'est aussi une source potentielle de nuisances, qu'il est important de limiter – il faut le reconnaître, même si nous entendons, pour notre part, avoir une attitude environnementale exemplaire. Ce souci explique la mise en place du processus de certification ISO 14 001 que nous avons engagé sur la plate-forme de Lyon Saint-Exupéry, tout comme les Aéroports de Paris et les autres actions menées durant l'année 2000, en relation avec notre environnement.

Nous souhaitons être l'un des aéroports à la pointe du débat, en France et en Europe, sur la question du développement durable du transport aérien. Il s'agit pour nous de créer de la valeur et des richesses pour la société et le territoire, tout en intégrant complètement les données économiques, sociales et environnementales dans un schéma de dialogue permettant à chaque partie concernée de s'exprimer dans un souci de préservation de l'avenir de chacun. Je vous présenterai donc les manifestations de la création de richesses par l'aéroport de Lyon et la ligne de conduite qu'il poursuit dans un souci de développement durable.

La manifestation la plus ancienne et la mieux connue est l'impact économique global d'un aéroport, calculé selon une méthode d'évaluation mise en place par l'Union européenne. Lyon Saint-Exupéry pèse largement plus de 20 milliards de francs par an dans l'économie régionale, même si ces retombées sont encore très inégalement réparties. Il est urgent que des textes législatifs permettent une meilleure répartition de cette richesse fiscale et que soient mis en place des mécanismes de péréquation, favorisant ceux qui subissent les nuisances les plus importantes en leur faisant bénéficier de cette manne fiscale.

On sait également qu'un aéroport est un fabuleux accélérateur de croissance du territoire proche de l'aéroport. Nous savons que les deux tiers des entreprises qui se sont installées dans un périmètre de 15 kilomètres autour de l'aéroport l'ont fait pour des raisons purement logistiques, Lyon Saint-Exupéry étant un centre intermodale aérien, TGV et autoroutier.

L'emploi, en troisième lieu, est la première richesse qu'un aéroport peut distribuer en tant que vivier d'emplois diversifiés et en complète évolution. 5 200 salariés travaillent sur le site de l'aéroport lui-même. De plus, l'emploi se développe très rapidement, selon un taux proche de 10 % par an. L'aéroport a créé 500 emplois en l'an 2000. Cet emploi se développe plus rapidement que le trafic : l'écart est de l'ordre de 4 points de pourcentage par an, exprimant ainsi la diversification des services et l'élargissement du vivier d'emplois. Il nous a semblé important que ces emplois bénéficient d'abord à nos plus proches voisins, ce qui nous a conduits à mettre en place, il y a cinq ans, un dispositif dénommé Sato-Emploi parrainé par l'ANPE. Pendant huit jours, tous les emplois disponibles sur le site sont mis à disposition des seuls habitants des 41 communes riveraines. Il n'est fait appel à une candidature extérieure que si le poste n'est pas pourvu par un riverain à l'issue de ces huit jours. 40 % des emplois créés ou renouvelés sur le site l'an dernier ont été pourvus par des riverains.

Ces résultats ont une conséquence négative sur la pression foncière, d'autant que l'Etat a pris la décision de contrôler l'urbanisation aux alentours de l'aéroport. La valeur du foncier bâti autour de l'aéroport augmente plus vite que la moyenne départementale, ce qui profite aux riverains mais qui nous demande de nous intéresser de près aux systèmes d'accessibilité par voies de surfaces et à la desserte locale de l'aéroport.

Chaque acteur du paysage économique – et l'aéroport en est un – se doit d'être responsable sur le plan environnemental. C'est pourquoi nous souhaitons fortifier notre éco-citoyenneté en enrichissant les relations avec notre territoire et nos riverains, afin de trouver un juste équilibre entre le développement économique et social de notre plate-forme et les enjeux environnementaux.

Éric CHARMES
Chercheur au CNRS

Je remplace ici Michèle Colin, chercheuse au CNRS, avec qui je travaille à l'élaboration d'un programme de recherches sur la question de l'insertion territoriale des aéroports qui serait cofinancé par le Plan Urbanisme Construction Architecture du ministère de l'Équipement, le Prédit, programme de recherche interministériel sur les transports et la DATAR. À l'échelle locale, nous manquons de renseignements sur les relations entre les aéroports et les territoires. Celles-ci sont connues, pour l'essentiel, sous l'angle des nuisances sonores, et encore de manière largement subjective. Le reste de la question nous est inconnu. L'aéroport reste actuellement perçu comme un mal nécessaire, dont il importe de limiter les impacts négatifs. Pourtant, pour progresser et sortir de cette relation conflictuelle entre les aéroports et leurs territoires, il faut dépasser ce point de vue et sortir d'une appréhension de l'aéroport sous l'angle unique des nuisances.

La recherche actuelle porte sur les mesures par lesquelles l'aéroport peut devenir une zone productive et un moteur pour le développement économique local, notamment dans l'urbanisation des zones immédiatement exposées au bruit. Parmi les pistes explorées, j'évoquerai la question de l'aéroville, considérant l'aéroport comme un lieu urbain où l'on trouve des infrastructures d'hôtellerie et de congrès et des implantations commerciales. L'idée de l'aéroville fait évoluer le statut de l'aéroport. D'autres pistes s'intéressent aux questions de l'emploi induit par les aéroports, posant le problème de la formation des habitants vivant à proximité ainsi que le délicat problème de la desserte locale : il est souvent plus facile d'accéder à un aéroport par les transports en commun depuis le centre-ville que depuis ses abords immédiats.

On connaît mal, en dehors des entreprises dont l'activité est évidemment liée à la présence de l'aéroport, la manière dont les autres entreprises amenées à s'implanter à proximité de l'aéroport peuvent en tirer profit. Il s'agit de savoir comment l'aéroport s'intègre dans les activités productives et dans les chaînes de valeur ajoutée. C'est seulement sur la base d'une telle connaissance que l'on pourra établir un débat plus serein sur l'insertion territoriale des aéroports. Cependant, il ne faut pas être naïf : ce n'est pas en démontrant que l'aéroport stimule le développement économique local que l'on règlera les problèmes. En effet, le développement économique ne se produit pas toujours à proximité immédiate des aéroports et notamment dans les zones exposées au bruit. Il ne s'agit pas seulement d'échanger du bruit contre des emplois, comme on a trop souvent tendance à le croire. Ce raisonnement en termes de compensation, de coûts et de bénéfices est insuffisant. Il reste encore un important travail de gouvernance à produire pour que les différents acteurs reconnaissent réciproquement leur légitimité et acceptent de définir ensemble un projet commun sous l'égide du développement durable. Ces orientations communes permettront d'engager les négociations des avantages et des inconvénients de la présence des aéroports. Il faut en effet vouloir vivre ensemble avant que de trouver un *modus vivendi*. Tout le problème du passage de l'autorité aéroportuaire à la communauté aéroportuaire se joue ici, incluant tous les acteurs territoriaux.

Si la recherche a un rôle à jouer sur ce terrain, c'est essentiellement sur deux problèmes. Le premier est l'identification du territoire pertinent et des enjeux qui s'y trouvent liés. Le deuxième concerne l'articulation des différentes échelles du territoire et des différents acteurs dans un travail commun. Le développement local implique aussi bien les autorités gestionnaires de l'aéroport et les territoires environnants que la région, l'État et les villes.

Jean-François COLLIN**Directeur de cabinet de la Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement**

Les deux interventions précédentes ont bien montré la difficulté d'organiser les relations entre une zone aéroportuaire et le territoire sur lequel elle est implantée, ainsi que la difficulté du calcul de l'impact, positif ou négatif, de l'installation de l'aéroport sur le territoire. Les catégories que l'on évoque fréquemment sont beaucoup moins simples à examiner que l'on ne pourrait le percevoir spontanément. On peut, dans un même temps, travailler dans un aéroport et en subir les nuisances ; de même que l'on peut être utilisateur et voyageur sans en supporter aucun inconvénient. Les différentes catégories de bénéficiaires, d'utilisateurs et de "victimes" des nuisances de l'aéroport sont en réalité étroitement mêlées sur des territoires divers. L'articulation entre les différents intérêts contradictoires est donc d'une grande complexité. 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 prises en compte. La mission de 1995, qui s'était penchée sur la question d'un nouvel aéroport en région parisienne, avait exclusivement réfléchi aux besoins supposés de transport aérien sans s'intéresser à l'impact de cette décision sur l'aménagement du territoire. De ce point de vue, nous avons beaucoup progressé dans l'organisation d'un débat public précédant toute prise de décision gouvernementale et respectant l'aménagement du territoire, comme l'a démontré l'exposé de Pierre Zemor.

En effet, l'extension d'une plate-forme aéroportuaire francilienne ou la création d'une nouvelle plate-forme est une décision d'importance pour l'aménagement du territoire, tant au niveau national qu'au niveau européen, face à la concentration, sur la bande Londres-Paris-Francfort-nord de l'Italie, des grands aéroports internationaux européens. Est-il bien judicieux de favoriser une nouvelle concentration du trafic et du transit des vols dans la zone, alors même que l'on cherche à favoriser un développement territorial plus équilibré dans l'Union européenne ?

À l'échelle nationale, la concentration du trafic sur les aéroports franciliens est également préoccupante et particulière face au décrochage des aéroports de province. Malgré la vive progression du trafic sur les aéroports de province, notamment celui de Lyon Saint-Exupéry, l'écart reste très important et atypique au plan européen. La nouvelle plate-forme construite sur la même zone géographique de concentration du trafic ne fera qu'accentuer ce phénomène, tout en créant 1 000 emplois directs et 1 000 emplois indirects pour 1 million de passagers, en multipliant les nuisances et les mouvements quotidiens induits. La construction des pistes n'est pas le préalable au règlement de ces multiples questionnements. En Allemagne, par exemple, le trafic est bien mieux réparti sur les différents aéroports régionaux. On sait par ailleurs que l'implantation d'un aéroport *ex-nihilo*, en rase campagne, pose de nombreux problèmes. Même aux Etats-Unis, ce concept n'a jamais rencontré le succès escompté. C'est dire qu'il est difficile de construire des aéroports trop éloignés des villes.

Cela nous conduit à la dernière dimension de l'aménagement du territoire : la dimension locale, avec ses multiples facettes. L'aéroport est proche d'une ou de plusieurs villes, et la répartition des inconvénients et des avantages sur cette zone doit se faire équitablement pour ce qui concerne les emplois, les activités, les nuisances et l'urbanisme. Il s'agit de prendre en compte ces paramètres dans la conception du développement urbain. En effet, les aéroports drainent autour d'eux des activités de service qui leur sont propres et font face à d'importants problèmes de transport de leurs employés. L'impact urbanistique est donc considérable et difficilement géré. De ce point de vue, l'organisation administrative territoriale française constitue un handicap, que pourrait combler, au moins en partie, le développement de l'intercommunalité. Mais il faut aussi raisonner à l'échelle

régionale voire interrégionale en considérant que l'aéroport est un investissement général pour plusieurs villes sur un vaste territoire dans une logique de développement de pôles territoriaux significatifs. L'existence de l'aéroport de Notre-Dame des Landes par exemple, n'a de sens que dans le cadre d'un réseau de villes situées aux alentours et ne dessert par uniquement la ville de Nantes. La complexité de l'articulation des différents niveaux de gestion politique et administrative est grande entre le niveau intercommunal, le niveau régional et le niveau national.

On a déjà évoqué ici l'aéroport comme un élément du développement durable. J'aimerais rappeler la définition du développement durable donnée par l'ONU : il s'agit d'une politique publique qui permettra de satisfaire les besoins des générations actuelles, en commençant par la satisfaction des besoins des couches les plus défavorisées, tout en préservant la satisfaction des besoins des générations futures. Dans ce cas, demandons-nous si le transport aérien correspond vraiment à l'un des besoins des couches les plus défavorisées de la population et n'habillons pas de vertu environnementale des préoccupations économiques légitimes elles aussi.

Jean-Marie GOURDIN
Président de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA)

Les intervenants précédents ont abordé la difficulté de dresser un bilan des activités liées au développement des aéroports. Les effets positifs existent mais cette richesse est liée à la potentialité de rencontre qui ne dépend pas uniquement du mode de transport et qui n'est pas non plus liée à la localisation, si elle est organisée. J'aborderai cependant les aspects négatifs de ce développement pour les habitants ordinaires subissant une situation de fait. Il suffit de suivre l'actualité pour observer la mobilisation de plus en plus affirmée des populations contre les activités aériennes commerciales, de loisir ou militaires. Aux milieux associatifs traditionnels se sont ajoutés des regroupements d'élus, comme Ville et Aéroport. Ces expressions représentent la manifestation incontestable d'un malaise grandissant. Ce malaise est-il lié à une plus grande sensibilité des riverains ou à une augmentation de la nuisance apportée par la croissance de l'activité aéroportuaire ? Les protestations augmentent également autour d'activités à niveau constant comme l'aviation légère. Ainsi les activités aéronautiques sont véritablement génératrices de nuisances, en termes de bruits et de pollution, et peuvent avoir une incidence non négligeable sur les valeurs patrimoniales. Il est aisé de citer ici le cas de Goussainville.

La caractérisation du bruit et son influence sur les individus et les groupes sociaux font couler beaucoup d'encre. L'aspect perturbatoire du bruit est reconnu de tous, bien qu'il soit difficile de définir des seuils d'exposition forte déclencheurs de pathologies. L'INRETS a publié un rapport sur la gêne liée aux bruits des avions autour des aéroports. Le titre évoque bien la gêne et non pas maladies clairement identifiées. La méthode statistique employée permet de définir des échelles de gêne en corrélation aux niveaux de bruits mesurés. Pourtant, la gêne individuelle existe, qu'il est difficile de rapprocher des indices acoustiques. À propos des vols nocturnes, la population au voisinage de Roissy se réveille chaque nuit au passage de 150 avions. La valeur de 85 décibels choisie comme seuil maximal est effectivement élevée mais ce principe de seuil est une novation par rapport aux indices cumulés de type sofi que dont on sait leur incapacité à approcher les événements ponctuels. Les riverains s'inquiètent du peu de cas qui est fait de leur sommeil, puisque les prévisions pour 2015 font état de 300 vols chaque nuit.

Pourquoi donc continuer à faire transiter le fret, en particulier entre minuit et 3 heures du matin, au-dessus des zones urbaines ? N'y a-t-il pas des solutions de dégagement ? Les résistances sont-elles techno structurelles ou simplement liées à la non prise en compte de la population ?

Le rédacteur de l'INRETS répond que les riverains ont exprimé une gêne liée à la seule présence des avions, indépendamment de l'intensité sonore, et rappelle que la nuisance due aux bruits des avions se comprendrait alors dans un modèle de surcharge environnementale : c'est le niveau moyen de bruit, indépendamment des avions, qui est en augmentation permanente. Tout se passe comme si l'avion était la nuisance de plus qui rend le bruit insupportable. L'OMS signale que les deux tiers de la population européenne sont soumis à un niveau d'exposition diurne de 55 à 65 décibels et que la forte gêne se manifeste à partir de 65 décibels. Toutes les études montrent que la sensibilité et la courbe de réponse des individus ne semblent pas avoir significativement variées ces dernières années, alors que la contestation augmente. Il y a donc un effet social de comportement de masse d'une population soumise à l'augmentation du niveau de bruit, et ses manifestations sont préjudiciables à un développement économique local harmonieux et durable.

Les enquêtes et les études montrent également que la pollution induite par les aéroports n'est pas négligeable. Là encore, l'enquête INRETS montre que lorsque 20 % de la population se plaint des niveaux de bruit, 50 % de cette même population se plaint du niveau de pollution. Les critères

d'appréciation semblent plus faciles à mesurer qu'en matière de bruit puisque les réponses physiologiques à l'absorption des gaz ou des fines particules sont plus nettes. Le développement aéroportuaire doit s'accompagner d'une étude de détail sur l'aérodynamique du site et la dispersion des polluants faute de voir remise en cause la durabilité du développement économique.

J'évoquerai enfin la dépréciation de la valeur des propriétés immobilières. On estime la dépréciation des valeurs vénales à 1,5 % pour chaque augmentation du niveau de bruit de 1 décibel. Il y a donc bien un effet défavorable de l'installation de la plate-forme aéroportuaire, malgré l'enchérissement constaté actuellement, lié au seul développement économique.

Il n'est pas raisonnable de développer des activités en zone urbaine accroissant les nuisances apportées par le bruit et la pollution et dépréciant les valeurs vénales. L'augmentation moyenne du niveau de bruit représente certainement un véritable danger pour la cohésion sociale. Elle se traduira par la radicalisation du comportement individuel. Les effets de la pollution sur la santé publique ne sont plus à démontrer. L'abaissement des valeurs vénales des propriétés croisé à l'enrichissement moyen de la population ne peut conduire qu'à une stratification de la population selon des critères de revenus et d'acceptation des nuisances qui n'est pas tolérable.

L'UFCNA réclame que la mise en place d'une troisième plate-forme soit prise en compte bien avant 2015, pour tenir compte de la réalité des besoins des habitants de la région parisienne et souhaite une délocalisation d'urgence du trafic de nuit vers des plates-formes appropriées. Il est également indispensable de réintroduire les termes de limitation de croissance actuellement basés sur le simple mode libéral, au nom de la protection de la santé publique et de l'environnement, garants d'un développement local pérenne.

Débat

Bernard GARANDEAU

Les quatre interventions ont montré, en accord avec l'intervention de notre président, qu'une nouvelle gouvernance aéroportuaire doit permettre de trouver les solutions au développement local durable, à travers l'émergence de la " communauté aéroportuaire " que certains ont appelée de leurs vœux. Le statut des aéroports nécessiterait également une meilleure association des différents partenaires économiques, territoriaux, élus et riverains à la gestion de l'aéroport, afin de mettre en évidence la cohérence de l'ensemble de ces problèmes. J'ai également noté que pour la plupart des pays européens, le deuxième aéroport national représente au minimum la moitié du trafic du premier, alors qu'en France, l'aéroport de Nice, deuxième pôle aéroportuaire français, ne représente que le neuvième du trafic des aéroports parisiens. Le débat sur l'élargissement du nœud de trafic aérien parisien est un débat général de société sur le centralisme français.

Marcel SCOTTO

Lors de chaque débat sur le transport aérien avec les professionnels du trafic, on nous dit que le trafic aérien va doubler en vingt ans. Je me demande si ces prévisions ne sont pas faites, justement, en tablant sur un accroissement des capacités et des investissements qui conduirait inéluctablement à ce développement du trafic aérien. Monsieur Chaffange, vous voulez poursuivre vos actions, en profitant d'une croissance supérieure à la moyenne nationale, mais vous n'avez pas évoqué les réactions des riverains quant à ses volontés d'élargissement

Bernard CHAFFANGE

Les prévisions de trafic sont un exercice difficile : il ne s'agit évidemment que d'hypothèses. Je constate simplement que, depuis des années, le trafic de Lyon Saint-Exupéry s'est développé au rythme moyen de 6 % l'an. Nous constatons également que ce rythme a plutôt tendance à s'accélérer pour de multiples raisons liées à la mise en fonctionnement du *hub* de Lyon, à l'amélioration de la desserte et à la santé de l'économie régionale. Mais nous n'avons pas la prétention de détenir la vérité des hypothèses, pas davantage que nos partenaires publics et privés ou que les riverains. *In fine*, c'est la réalité du marché qui dictera le rythme de nos investissements. Nous inscrivant dans un schéma directeur à long terme, nous ne pouvons maîtriser complètement les paramètres de notre rythme de développement.

Les riverains de l'aéroport Saint-Exupéry sont nombreux dans la salle et vous pourrez directement les interpeller.

Je rappelle que la région Rhône-Alpes représente 10 % de l'économie nationale et donc 10 % des besoins de transport. Nous sommes loin de couvrir ces besoins nous retrouvant dans une situation de centralisme. Notre ambition est de bien desservir nos concitoyens et d'offrir aux Rhônalpins l'offre de transport et de services dont ils ont besoin lorsqu'ils désirent voyager. Autrement dit, nous avons de grandes ambitions, pour la ville, pour la région et pour leur aéroport en nous appuyant sur de nombreux atouts régionaux. Je rappelle que nous avons mis en place, en 2000, des démarches de concertation avec les riverains, et nous avons déjà réalisé certaines actions prévues. De la même façon, nous nous sommes engagés à mettre en œuvre l'intégralité des mesures que nous avons proposées dans notre projet de charte de l'environnement, même si celle-ci n'a pas été formalisée.

Jean-Luc GARCIA, Président du comité des riverains de l'aéroport Saint-Exupéry

Je remarque que les valeurs portées par le développement durable sont bien différentes pour Monsieur Collin et pour Monsieur Chaffange, qui insiste sur les richesses. Le processus de développement de l'aéroport Saint-Exupéry a systématiquement des retombées économiques sur la région. Il est important de préciser que ce développement du trafic et des bénéfices, plus rapide que celui d'autres aéroports, est dû à la volonté d'Air France d'en faire son deuxième *hub* d'importance nationale. Mais la plupart de ces passagers supplémentaires ne sortent pas de la zone de transit et ne rapportent aucune retombée économique au territoire local, à l'exception des redevances versées à l'aéroport lui-même. En effet, l'aéroport Saint-Exupéry veut se développer, il pratique pour cela une politique d'offres à outrance, notamment en multipliant le nombre d'avions qui décollent sans être tous remplis.

Peut-on ainsi mêler impunément des intérêts économiques privés (en l'occurrence ceux de la Chambre de commerce de Lyon) et le développement du service public ? Le remplissage des avions à 70 %, ce qui correspond au seuil de rentabilité, permettrait à lui seul d'atteindre le chiffre de 8 millions de passagers prôné par l'aéroport, sans pour autant augmenter le nombre de vols existants.

Jean-Luc LESAGE, Sous-directeur à la DGAC, chargé des études économiques et de la prospective

Je tiens à préciser les chiffres avancés quant au développement des différents aéroports français et trouve paradoxale l'accusation de centralisme parisien. Au cours des cinq dernières années, le transport aérien au départ des dix principaux aéroports de province s'est développé plus rapidement que dans les aéroports parisiens : + 72 % contre, + 50 % de croissance. On parle beaucoup du développement rapide de Roissy grâce à la mise en place du *hub* d'Air France. Mais sait-on que le trafic stagne à Orly, pour ne pas dire qu'il régresse ? Ces chiffres confirment le développement plus rapide des aéroports de province et soulignent les succès de l'aménagement du territoire. Sait-on que seulement 10 % des provinciaux qui se rendent dans une destination européenne transitent encore par Paris, la grande majorité utilisant désormais des vols directs ? Pourtant, la ligne long-courrier Lyon-New York est en passe d'être fermée, faute de clientèle et ceci, malgré la volonté de développement prônée par les élus et les responsables.

On ne peut créer du trafic en mettant en place une nouvelle offre : le trafic vient là où sont les besoins ! Le transport aérien ne peut pas s'affranchir des réalités économiques. Il ne s'agit donc pas d'accuser le centralisme français mais de comprendre l'importance du pôle démographique constitué par la région parisienne. Si la région parisienne draine une telle part du trafic national, c'est du fait de son importance économique, notamment de son importance touristique : Paris est la première destination touristique au monde. Les prévisions de la croissance aérienne sont estimées à 3,5 % par an, ce qui reste modeste pour une période de vingt ans. De plus, la demande de transport aérien peut arriver à saturation ou s'engager dans des démarches de transport alternatif : le trafic hexagonal aérien sera cette année déficitaire aussi bien sur les liaisons radiales que sur les liaisons transversales. J'ajoute que nous sommes entrés dans une ère où le transport aérien va continuer son développement sur les territoires internationaux, ce qui correspond à l'évolution de l'économie mondiale, alors qu'au plan intérieur, il a achevé sa croissance.

Bernard KELLER, maire de Blagnac, vice-président de la communauté d'agglomérations du Grand Toulouse

La plate-forme de Toulouse-Blagnac, outre ses missions de transport de passagers et de fret, est spécialement dédiée à la construction aéronautique, en particulier à travers le consortium Airbus, devenu le deuxième constructeur mondial d'avions de transport civil de plus de 100 places. Toulouse-Blagnac possède la spécificité d'être une plate-forme de construction aéronautique délocalisée en province qui a conquis un statut incontournable dans la construction aéronautique européenne, comme le montre le choix du constructeur de l'A380 d'y implanter la chaîne d'assemblage de cet avion très gros-porteur plutôt qu'à Hambourg. La spécificité de cet aéroport dédié à la construction aéronautique a favorisé la concertation entre l'Etat, la région, le département, et la communauté d'agglomérations. Cette spécificité impose d'aménager, au cours des dix prochaines années, quelque 500 hectares, ce qui représente un immense chantier d'aménagement de la zone Euroconstellation autour de la plate-forme aéroportuaire et des nuisances importantes pour les riverains. Deux ZAC de 250 hectares accueilleront également les populations et les emplois. On parle de la création de 3 000 emplois directs et de 9 000 emplois induits, d'abord dans le BTP, qui profiteront à l'agglomération toulousaine et à sa région, et à la création de richesses en Europe. Nous essayons néanmoins de ne pas opposer à ces immenses chantiers et à leurs nuisances la simple création d'emplois, en développant la concertation avec les riverains concernés. C'est ainsi que surgissent de nouveaux problèmes : le projet d'élargissement de la route A380 allant de Langon à Toulouse apporte de nouvelles inquiétudes et des attentes de retombées de taxes professionnelles par la répartition des richesses dans la communauté d'agglomérations. J'ajoute en conclusion que la présence de l'aéroport a sans doute largement contribué à la naissance de la Communauté urbaine de Toulouse.

Table ronde 2 / Transport aérien et Protection de l'environnement

Yves BUR

Député du Bas-Rhin, maire de Lingolsheim, Membre de l'association Ville et Aéroport

Évelyne Lavezzari, Didier Hamon, Roger Leron, Dominique Paris et Philippe de Saint-Aulaire seront les prochains intervenants de cette table ronde, qui traitera de la conjugaison entre le transport aérien et la protection de l'environnement.

Je suis maire d'une commune voisine de l'aéroport de Strasbourg qui a été confronté, voilà déjà quatre ans, au projet d'installation de la plate-forme DHL qui fut l'occasion d'une prise de conscience de notre part. Cette crise nous a conduits à revoir complètement les modes de relation entre les riverains et l'aéroport, alors qu'elles étaient inexistantes auparavant. La phase de négociation a donc eu des effets positifs. La création d'une structure de voisinage co-présidée par un élu et par le gestionnaire de l'aéroport, la mise en place d'un accord de fonctionnement qui interdit pratiquement tout mouvement entre minuit et 6 heures du matin, la mise en place d'un système de sonométrie marquent les différents acquis de nos discussions. Ce sont les signes de la mise en place d'une nouvelle culture de dialogue autour de l'aéroport de Strasbourg, expérimentée notamment lors de la mise en place du nouveau plan d'exposition au bruit. Je salue l'action des différents acteurs, notamment le directeur de l'aéroport et le directeur de l'Aviation civile Nord-Est, qui ont su accompagner cette évolution.

Le développement aérien est depuis vingt ans lié à la croissance de l'économie mondiale et contribue largement à la mondialisation des échanges. L'évolution du trafic français national et international n'a pas échappé à ce schéma évolutif. Les pouvoirs publics ont longtemps considéré l'accroissement du transport aérien comme une manne céleste, l'accueillant avec enthousiasme, ignorant superbement la question des nuisances induites par le trafic aérien. Longtemps, la passivité des riverains leur a donné raison. Ils subissaient cette évolution avec fatalité tant la culture du service public aérien fascinait l'opinion publique, nourrie des exploits de ses aviateurs mythiques et du rêve porté par l'avion. Mais aujourd'hui les choses ont changé. Les associations de riverains fleurissent autour des aéroports, les maires se mobilisent. La création de l'association Ville et Aéroports au Parlement témoigne de ces changements, ainsi que la création du groupe d'étude sur les vols de nuit et les nuisances aéroportuaires et que la discussion de la proposition de loi visant à interdire le trafic nocturne. Si les pouvoirs publics nationaux et locaux considèrent toujours le développement aéroportuaire comme stratégique pour la croissance, ils sont contraints d'intégrer la mobilisation des riverains, qui n'acceptent plus l'augmentation des nuisances liée aux mouvements des avions et veulent faire prendre en compte des aspirations longtemps méprisées. On n'oserait plus aujourd'hui appeler les élus des " khmers verts " ni accuser les riverains d'un égoïsme centré sur le bien être et le patrimoine.

Les élus ont pris conscience du fait que le développement des territoires est dépendant des moyens de communication et de mobilité. L'inauguration du TGV Méditerranée nous en offre aujourd'hui une illustration idéale par ses répercussions pour toute une région. Les aéroports sont donc un enjeu majeur des stratégies de croissance et de développement économique porteur d'emplois. D'un autre côté, les gestionnaires des aéroports, les services de l'État ont souvent regardé les contestataires des projets comme des " empêcheurs de voler en rond ", les collectivités locales sont préoccupées par le développement local plus que par la préservation de la qualité de vie et les compagnies aériennes qui centrent leurs politiques commerciales sur le marché, ont dû apprendre à tenir compte des aspirations des riverains à améliorer ou à préserver la qualité de vie autour des aéroports, en limitant les

nuisances. C'est de cette discussion, limitant les confrontations que sortira la stratégie de développement futur du transport aérien, née d'une réflexion commune sur les solutions et réunissant les acteurs divers de ces projets.

Didier HAMON**Directeur de la communication et de l'environnement des Aéroports de Paris (ADP)**

Je me dispenserai de vous délivrer aujourd'hui un discours trop traditionnel ou convenu sur la politique menée par ADP en matière d'environnement et de relations avec les riverains. Vous êtes nombreux ici à connaître notre engagement dans ce domaine, même si les résultats attendus par les victimes des nuisances sonores ne sont pas toujours satisfaisants. Je tenterai en revanche d'explorer avec vous quelques pistes de réflexion personnelle, qui ne seront donc pas forcément l'expression officielle du point de vue d'ADP.

Nous parlons aujourd'hui de la confrontation et du dialogue de sourds entre, d'une part, la première branche économique licite du monde, c'est-à-dire l'ensemble des industries du transport aérien, du transport en général et du tourisme, et, d'autre part, les territoires qui l'accueillent, les riverains victimes des nuisances sonores et leurs élus. Ce choc de deux mondes pose de nombreux problèmes et les solutions de conciliation sont peu évidentes entre des acteurs menés par des logiques différentes. Nous parlons également d'une activité, le transport aérien, qui s'est déjà développée considérablement ces dernières années et qui prévoit un nouveau doublement de son activité dans les quinze années qui viennent. Ces prévisions quantitatives posent des problèmes difficiles à résoudre en termes de normes ou de solutions.

Les normes en vigueur sont elles aussi très diverses et difficilement conjugables. Il existe tout d'abord les normes internationales, celles de l'OSCI, organisation internationale qui dépend de l'ONU. Ces normes s'appliquent aux compagnies aériennes et aux aéroports français, mais elles ne sont pas particulièrement exigeantes sur le plan environnemental et offrent peu d'outils de travail à notre démarche. Il existe ensuite les normes européennes. La Commission européenne entend certes apporter sa contribution, mais souhaite aussi la limiter à des règles du jeu globales notamment sur les méthodes de mesure du bruit.

Quelles sont les autres familles de solutions envisageables ? Il existe tout d'abord les solutions de réglementation locale ou régionale. On sait qu'il est souvent très difficile de les faire fonctionner en cohérence avec les réglementations internationales créant souvent la distorsion de la concurrence. Examinons notamment les propositions faites à ce niveau. En France, la proposition de loi Cochet, qui visait à l'interdiction pure et simple des vols de nuit sur tous les aéroports français, ne pouvait recueillir l'assentiment des compagnies aériennes et des gestionnaires d'aéroport et se présentait plutôt comme une volonté politique d'éclairage d'un problème particulier. D'ailleurs, il n'existe pas une corrélation évidente entre le niveau de plaintes des riverains et le volume des vols de nuit : le nombre de plaintes enregistrées à Orly est comparable à celui des plaintes enregistrées à Roissy, alors que le trafic est deux fois moins important à Orly et que cet aéroport est fermé la nuit...

D'autres pistes nouvelles me semblent également devoir être explorées, comme les propositions de l'ACNUSA. La nouvelle gouvernance des aéroports devra aussi être mise en place. L'indemnisation massive et le marché des droits à polluer sur le plan sonore devront aussi fonctionner. De manière générale, je crois que nous devons inventer, au cours des quinze prochaines années, des voies nouvelles de management public et civique et de concertation, car il ne faut pas attendre de solutions technologiques miraculeuses concernant les réacteurs. Le travail en commun et l'esprit de responsabilité nous feront progresser.

Évelyne LAVEZZARI
Présidente de l'association contre l'extension et les nuisances
de l'aéroport de Lyon-Satolas (ACENAS)

Notre association, créée en 1997, compte aujourd'hui 5 000 adhérents répartis dans 20 antennes régionales. Notre objectif est simple : il vise l'annulation du projet d'extension de l'aéroport qui prévoit la création de deux pistes supplémentaires, ainsi que l'interdiction des vols de nuit, comme à Strasbourg. Nous estimons également que l'aéroport doit pouvoir se développer sans faire appel aux fonds publics.

Si nous sommes opposés au projet d'extension, c'est d'abord parce que nous ne pouvons pas croire sérieusement que la croissance du trafic se fera avec moins de nuisances. Mais surtout, nous pensons que ce projet d'extension est une folie au regard des besoins réels. Le projet vise un trafic de 12 millions de passagers par an, pour quatre pistes. Avec le même nombre de pistes et la même infrastructure, Roissy traite aujourd'hui plus de 50 millions de passagers par an. Nous nous appuyons sur l'exemple de la gare SNCF Satolas-TGV, qui a coûté plus d'1 milliard de francs et qui accueille en moyenne 600 passagers par jour ! Le projet d'extension nous paraît donc tout à fait démesuré et inutile, et ne prend pas en compte les habitations qui se trouveraient à deux kilomètres de l'axe des pistes envisagées. Il est inconcevable de prévoir un tel projet lorsque l'on se prétend un aéroport exemplaire en termes d'environnement, d'autant qu'il n'y a pas eu de débat public concernant ce projet d'extension. La vocation internationale de l'aéroport de Lyon me paraît hautement contestable, comme le prouve l'échec cuisant de la liaison Lyon-New York. Nous demandons donc que l'aéroport de Lyon reste à sa place, qui est celle d'un aéroport de province.

En ce qui concerne les nuisances, nous ne pouvons accepter que deux nouvelles pistes soient construites à deux kilomètres des premières habitations. Tous les citoyens doivent être respectés et l'implantation de leurs maisons aussi. Les vols de nuit représentent un niveau de bruit de 85 décibels, soit l'équivalent du niveau de bruit à l'intérieur d'une discothèque. Comment dormir dans ces conditions ? Pour ce qui concerne les rejets atmosphériques et la pollution de l'air, on considère qu'un avion qui décolle représente l'équivalent du démarrage de 2 000 voitures. La pollution des zones riveraines est donc importante, la pollution des nappes phréatiques est également présente, ainsi que deux décharges industrielles qui réapparaissent. Les risques d'écrasement au sol sont bien réels, comme l'a montré le crash du Concorde l'année dernière, et la sécurité aérienne de l'aéroport de Lyon n'est pas encore parfaite à ce sujet. La situation reste donc conflictuelle, malgré les réunions de discussion des différentes parties.

Nos demandes sont donc claires : annulation du projet d'extension, limitation du transport aérien, mise en place de sanctions financières pour non-respect des trajectoires et des horaires, mise en place d'un plan d'exposition aux pollutions sonores et atmosphériques. La création d'emplois ne contente pas les riverains et ne permet pas de justifier tous les extrêmes. Nous nous attaquons là à un problème de santé publique, qui doit primer les intérêts économiques.

Roger LERON
Président de l'Autorité de contrôle des nuisances aériennes (ACNUSA)

L'ACNUSA a été créée par la loi de juillet 1999 pour tenter de faciliter, dans le domaine des nuisances sonores aéroportuaires, la mise en place d'un dialogue et d'une concertation entre les

différents partenaires. Nous espérons, les membres de l'Autorité et moi-même, que nous pourrions améliorer les conditions de la discussion. Pour ce faire, il faut commencer par dire la vérité.

La première vérité concerne le développement du transport aérien. On considère généralement qu'il va doubler au cours des quinze prochaines années, à l'instar de tous les autres modes de transport. Il serait criminel de ne pas prendre les mesures nécessaires pour accompagner cette croissance. Ceux qui prétendent que l'on pourra limiter le transport aérien au niveau actuel se trompent eux-mêmes et surtout trompent ceux qui les écoutent.

La deuxième vérité, c'est qu'il est inexact d'affirmer la diminution des nuisances sonores. Il est donc nécessaire de prendre des mesures de protection, notamment pour les vols nocturnes. L'ACNUSA se félicite que certains aéroports soient fermés la nuit ou soient en passe de l'être. Mais pour ceux qui sont ouverts, il faut raisonner non pas au niveau global, mais en mesurant les nuisances induites par chaque avion et en sanctionnant ceux qui dépassent le niveau de 85 décibels. Nous estimons que les maisons isolées peuvent juste supporter un niveau de 50 à 55 décibels. Je suis conscient du caractère incomplet et insuffisant de cette norme, mais elle représente un point de départ de notre démarche de protection contre les nuisances aériennes.

Nous considérons que le développement du transport aérien passe par la prise en compte, en tout premier lieu, des préoccupations environnementales, devant les problèmes de capacité. La sécurité, la capacité et l'environnement sont les trois mots d'ordre du développement aéroportuaire : nous souhaitons que les capacités environnementales doivent primer. Ce raisonnement permettra d'accroître l'acceptabilité du développement du transport aérien sans essuyer de trop vifs rejets.

Enfin, il importe que les élus prennent leurs responsabilités. Ils ne peuvent aller manifester le week-end ceints d'une écharpe tricolore et signer les permis de construire le lundi suivant ! Les maires doivent faire respecter les nouvelles normes d'urbanisme et de construction, respectant ainsi les droits de chaque citoyen riverain de l'aéroport. Les programmes d'aide à l'isolation phonique, en particulier, doivent absolument être renforcés.

La tâche de l'ACNUSA n'est pas facile à réaliser mais permettra de progresser dans l'amélioration de la situation en s'attachant, dans un premier temps, à la limitation des vols nocturnes.

Dominique PARIS
Président de SNECMA Moteurs

Je crains que la création d'un moteur entièrement silencieux soit hors de portée de la technologie contemporaine mais je préciserai ici les capacités actuelles des motoristes et la dynamique temporelle dans laquelle ils se situent.

La durée de vie des matériels aéronautiques, avions ou moteurs, est considérable. Un avion peut être exploité pendant 25 ou 30 ans, et les technologies actuelles seront encore en service dans 45 ou 50 ans. C'est dire que même avec l'introduction d'une technologie révolutionnaire qui diviserait le niveau de bruit généré par un moteur par 2 ou par 10, l'impact de la flotte sur l'environnement ne se ferait sentir que très progressivement sur les trente ans qui viennent.

En matière de nuisances sonores, l'industrie des motoristes a déjà réalisé des progrès importants dans les dernières décennies. Le seul saut technologique d'importance enregistré ces dernières années a été l'introduction des moteurs à grand taux de dilution, dans les années 70 et 80, qui a eu un impact considérable sur la réduction du bruit. Depuis lors, nous n'avons jamais cessé de travailler. Nous consacrons aux questions d'environnement plus du quart de notre budget de recherche et de technologie, ce qui représente plus de 1,5 milliard de francs pour SNECMA ces dix dernières années, auxquels s'ajoute un montant équivalent de fonds publics fournis par la DGAC ou les instances européennes.

Nous augmentons de façon continue nos programmes de recherche et de développement. SNECMA est à la tête de plusieurs programmes de recherche européens de réduction du bruit et des pollutions. La Commission européenne s'est saisie de ces problèmes et y consacre des moyens importants. Ainsi, dans le cadre du 5^{ème} programme commun de recherche et développement (PCRD), nous sommes chef de file du programme Silencer, qui regroupe 51 partenaires européens, et bénéficions d'un budget de 110 millions d'euros. Ce programme devrait permettre de réduire le bruit des avions qui seront mis en service dans les prochaines années d'au moins 6 décibels. Depuis les années 70, la réduction moyenne du bruit engendré par les avions est de l'ordre d'1 décibel par an. Ces chiffres peuvent sembler modestes, mais cet effort soutenu fait progresser rapidement la diminution de l'énergie sonore émise.

Philippe de SAINT-AULAIRE
Directeur de l'environnement d'Airbus Industrie

Les exigences environnementales sont reconnues et prises en compte depuis longtemps déjà par l'industrie aéronautique. Nous avons d'ailleurs intérêt à être précautionneux : la réduction des émissions de polluants atmosphériques, par exemple, permet de diminuer la masse de carburant emporté par un avion, et donc de transporter davantage de passagers ou de fret. Nous ne pouvons pas trouver meilleure motivation que la réduction du transport de carburant et de ce fait, que la réduction des émissions polluantes, en particulier de gaz carbonique. En ce qui concerne les bruits, ils sont le souci premier de nos bureaux d'études dans la construction d'avions comme le A 380. Mais, malgré tous les résultats que nous obtenons et les efforts que nous déployons, les constructeurs aéronautiques se voient toujours taxés de faire du *business as usual*, ce qui est faux.

Les exigences environnementales vont en s'accroissant plus rapidement que l'avancée des solutions technologiques.

La croissance du trafic aérien répond à une demande réelle de transport, qu'il s'agisse de transport aérien, ferroviaire ou routier. Dans ce contexte, Airbus a vu ses parts de marché progresser. Nous produisons 10 avions par mois en 1996, nous devrions en produire 38 par mois en 2003, y compris l'A380. Lancé pour la première fois l'année dernière, cet avion pourrait être produit pendant trente ans et volera dès 2006. Si l'on ajoute que le dernier avion produit pourrait être exploité pendant trente à quarante ans, on comprend très bien que les avionneurs aient besoin d'un contexte législatif et réglementaire stable afin de répondre à la demande de transport. Il n'est tout simplement pas envisageable que des réglementations puissent un jour interdire purement et simplement à cet avion de voler. Au cœur même d'un marché global, nous ne pouvons résoudre uniquement des problèmes régionaux et pénaliser nos avions. En ce qui concerne le développement durable, je conviens facilement qu'il est impossible de compenser les aspects nuisances par des aspects économiques.

Notre motivation concernant la réduction des émissions est véritable. En quarante ans, l'industrie aéronautique a fait baisser la consommation de ses avions de 70 %. Compte tenu de l'effort de recherche et des optimisations de l'utilisation des avions, nous pouvons espérer gagner encore 30 % sur la consommation des avions au cours des vingt prochaines années. Cependant, la consommation moyenne par passager est déjà de l'ordre de 3 litres de carburant aux 100 kilomètres sur un A330, pour un coefficient de remplissage de l'ordre de 70 %, ce qui constitue un taux plus satisfaisant que celui du train. Nous avons également progressé en matière de bruit. Des progrès considérables ont été réalisés en termes de capacité de transport, pour des consommations stables entre un A300 développé dans les années 70 et un A340 développé dans les années 90. L'A340 va permettre un nouveau doublement de la capacité de transport, pour une consommation équivalente et sans faire plus de bruit au décollage. J'ajoute qu'un A340 au décollage ne fera pas davantage de bruit qu'un TGV lancé à 300 kilomètres par heure.

Il n'est pas encore possible de concevoir des avions silencieux et c'est une déception que je partage avec vous. Il est donc nécessaire de s'appliquer à la mise en œuvre de projets d'urbanisation puisque les avions resteront bruyants.

La collaboration des acteurs du transport aérien, aéroports, compagnies aériennes, constructeurs d'avions et de moteurs, riverains et autorités est essentielle au développement harmonieux de ce mode de transport.

Synthèse de la matinée

Jean-Paul HUCHON
Président du Conseil régional d'Ile-de-France

Les discussions de cette matinée à l'Assemblée nationale ont été de grande qualité, sur un sujet pourtant fort complexe. Je vais tenter de résumer la position de la plus grande région française sur un dossier extrêmement brûlant, dans lequel nous sommes fort impliqués. Nous mesurons bien le potentiel d'opportunités que représente le développement aéroportuaire pour notre région. Dans le même temps, nous souhaitons prendre en compte les nuisances et les risques que le développement des activités aériennes pourrait engendrer. La région doit aussi penser, au-delà de son développement économique, au développement durable et harmonieux de son territoire. C'est donc un combat commun qui nous rassemble dans la définition d'une insertion harmonieuse du transport aérien dans l'environnement régional. Plusieurs questions se posent à nous.

I. En quoi un aéroport est-il facteur de développement à l'échelle de l'Ile-de-France ?

Nous savons qu'un système aéroportuaire performant est un facteur de compétitivité essentiel des villes et des métropoles. L'aéroport est un outil privilégié au service du développement économique et touristique. L'Ile-de-France reçoit cette année presque 50 millions de visiteurs. Nous en attendons 90 millions à l'horizon 2015 : les aéroports sont des portes d'entrée essentielles pour ces visiteurs. Ils permettent également les flux de biens et de personnes vers les marchés extérieurs et l'intégration dans les grands réseaux d'échanges internationaux. Je pense en particulier au rôle des aéroports dans l'accueil des foires, des salons, ou de la future exposition internationale de 2004.

L'aéroport est également un puissant pôle économique local représentant un chiffre d'emplois très important. Paris Charles-de-Gaulle est le premier pôle créateur d'emplois en Ile-de-France. L'emploi y a doublé au cours des dix dernières années, alors que le nombre d'emplois est resté constant au niveau régional. La commune de Tremblay-en-France a par exemple connu la plus forte croissance d'emplois de toute la région, entre 1991 et 1998, avec plus de 15 200 emplois supplémentaires. Les abords des aéroports attirent les activités. Nous constatons qu'il existe maintenant une très forte concentration d'activités logistiques ou tertiaires dans un rayon de dix kilomètres autour de la plateforme de Roissy. Dans ce contexte, le parc des expositions de Villepinte va rapidement devoir s'étendre.

L'aéroport est aussi un outil essentiel pour le développement économique régional, car il joue le rôle "d'émetteur de croissance" en générant des revenus et des flux financiers dans toute la région. On estime en effet qu'un emploi sur l'aéroport en induit un ou deux autres sur l'ensemble du territoire régional. L'excellence de l'outil aéroportuaire et du pôle d'échanges constitue un facteur d'attractivité essentiel pour les investisseurs. La position de nos aéroports est d'ailleurs un facteur d'attractivité majeure pour les entreprises étrangères internationales. Dans une situation très concurrentielle, la région dispose, avec son système aéroportuaire, d'un atout primordial dans l'établissement des sièges sociaux et des activités.

II. Comment les collectivités locales tirent-elles parti de cet atout ?

Les effets d'un pôle de développement aéroportuaire ne sont pas automatiques. Il appartient aux collectivités locales de créer les conditions favorables à l'épanouissement des structures. L'aéroport, est souvent aux franges de plusieurs échelons administratifs, communes ou départements, au lieu d'être au cœur de leurs planifications stratégiques. En Ile-de-France, les pôles aéroportuaires couvrent non seulement plusieurs territoires communaux mais, dans le cas de Roissy particulièrement, trois départements. Aussi constate-t-on le dynamisme prometteur de l'intercommunalité sur ces territoires, ce qui est d'autant plus important qu'elle est très en retard, en Ile-de-France, par rapport aux autres régions françaises.

Il n'en est pas moins vrai que la région a un rôle très important à jouer : au niveau de la planification stratégique et spatiale, au niveau de la valorisation du potentiel économique ou pour la mise en œuvre des actions d'aménagement. Je voudrais rappeler la participation du Conseil régional au financement des grandes infrastructures d'accès routier ou de transport en commun, à la hauteur de deux milliards de francs pour chaque projet. Nous sommes également partie prenante du GIP de Roissy, qui fédère les initiatives d'ouverture du marché du travail de ces zones aux demandeurs d'emploi des communes voisines. Plus globalement, la région a inscrit les territoires aéroportuaires internationaux sur la liste des zones où elle agira en priorité au cours du prochain plan, jusqu'en 2006. 100 millions de francs de crédit sont déjà réservés à chacune de ces deux zones pour leur développement urbain et économique.

III. Pourquoi faut-il mettre en œuvre un dialogue entre opérateurs et acteurs locaux ?

La cohérence est nécessaire entre la politique des opérateurs aériens et les préoccupations des acteurs locaux. Les aéroports ne sont, en effet, pas toujours utilisés de manière optimale pour le développement régional, par manque de prise en compte des préoccupations locales. Ainsi, à Orly, il a fallu que les collectivités se battent pour éviter des décisions qui auraient nui à leur environnement déjà fortement fragilisé par la crise économique. L'économie régionale n'aurait en effet rien à gagner d'une spécialisation trop poussée des activités de cet aéroport. Le remplissage des avions et la variété stratégique des destinations permettraient une meilleure occupation de l'aéroport. Il ne faut pas oublier qu'Orly est très proche de Paris et qu'une grande partie de la clientèle se trouve dans le sud de la région.

IV. Dès lors, comment gérer la contradiction inéluctable entre les nuisances et le développement ?

Je suis parfaitement conscient de l'impact très positif que représentent les aéroports pour la région. Mais je ne peux que constater que cette activité aérienne est source de pollution, de risques et de nuisances. Nous pensons, en tant qu'exécutif régional, qu'il est indispensable de tenir les engagements pris en 1997 par le gouvernement pour limiter le développement des plates-formes de Roissy et d'Orly. Cela consiste clairement à maintenir pour Orly le plafonnement à 250 000 créneaux horaires annuels et de contenir, à Roissy, le plafonnement à 55 millions de passagers, en veillant à une maîtrise, voire à une réduction du niveau sonore mesuré en 1997. Il s'agit bien, en effet, de limiter et même de réduire les nuisances sonores. La proposition de loi d'Yves Cochet, qui vise à interdire le décollage et l'atterrissage de nuit des avions émettant plus de 85 décibels, va évidemment dans ce sens. Des mesures ont donc été prises pour réduire les nuisances et pour rendre plus transparente la mise en œuvre des politiques environnementales. La mise en place d'une autorité

indépendante, l'ACNUSA, chargée de contrôler le respect des engagements pris par les compagnies et les autorités aéroportuaires, est certainement un grand progrès. Mais cela ne suffira pas à faire accepter une poursuite de la croissance de l'activité aérienne au rythme de 10 % par an.

V. Comment répondre à la croissance du trafic aérien ?

En tant que maire de Conflans Sainte-Honorine, je fais partie du comité de communes contre les nuisances aériennes. Nous nous interrogeons sur l'intérêt d'une croissance s'appuyant sur le rôle de *hub* de l'aéroport d'Orly pour Air France. Nous savons que 35 % des passagers de Roissy sont en correspondance et que ce taux atteint 50 % pour les passagers d'Air France. Nous cherchons à anticiper le phénomène, sans pour autant contraindre le trafic aérien. Les travaux menés pour la mise au point des schémas de services collectifs des transports ont conclu que la saturation des deux aéroports interviendrait dans une dizaine d'années. Cette anticipation reste relativement modeste. Nous devons étudier les conditions dans lesquelles le report vers d'autres plates-formes aéroportuaires hors de l'Ile-de-France et une meilleure utilisation du réseau TGV peuvent être envisagés. Il est temps de mettre fin à une logique de concentration excessive des échanges internationaux sur Paris et le bassin parisien.

La réflexion relative à la création d'un nouvel aéroport et au choix de sa localisation devrait être conduite à l'échelle européenne. Cette localisation doit être choisie hors d'Ile-de-France, et sans doute dans le grand Nord-Est parisien, ce qui permettrait de justifier *a posteriori* la contribution de la région au financement du TGV Est. Le nouvel aéroport emploiera 25 000 personnes, dont il faudra contrôler l'installation urbaine.

La réflexion sur la nouvelle plate-forme aéroportuaire internationale devra prendre en compte tous les impacts environnementaux et économiques, le développement des réseaux ferrés à grande vitesse, les évolutions possibles de systèmes de *hubs*, dont on peut se demander s'ils ne sont pas en train d'atteindre leurs limites. Il faudra trouver un équilibre entre les logiques des compagnies aériennes et les préoccupations des régions qui souhaitent des aéroports mis au service de la population et de l'économie. Le fait de confier aux collectivités locales, même à titre expérimental, des responsabilités en matière portuaire et aéroportuaire, me semble particulièrement intéressant. J'observe que les propositions du gouvernement dans ce domaine sont encore bien timides. Je souhaite que la région Ile-de-France se voie confier des responsabilités effectives réelles en ce domaine, allant au-delà d'un pouvoir limité sur les aéroports de Toussus-le-Noble ou de Crécy-la-Chapelle ! Rendre les collectivités locales responsables de la gestion des aéroports est aussi une garantie que l'ensemble des logiques, économiques, techniques ou environnementales pourront être prises en compte dans une synthèse claire et cohérente.

En matière de nuisances et de pollutions, j'ai constaté, dans ma petite commune de Conflans-sainte-honorine, que la principale question que l'on me pose porte sur le bruit aérien. Je crois que l'intervention et l'implication grandissantes des élus sur ce sujet seront très utiles.

Débat

Pascal MACHURON, ADVOCNAR

La région Ile-de-France cherche manifestement à capter, par tous les moyens, l'activité aérienne sur Orly et Roissy. Mais il y a là une contradiction essentielle : on parle à Roissy d'une limitation à 55 millions de passagers et l'on parle de 250 000 créneaux horaires à Orly ! Nous souhaiterions une loi qui considère les créneaux horaires mais pas le nombre de passagers ! En effet, le fret se développe de façon très importante et l'installation de Fedex constitue une véritable catastrophe environnementale pour les riverains. Il faut déplacer le fret sur des aéroports spécialement conçus, car les couloirs aériens des frets fonctionnent la nuit. Les retombées économiques en matière de santé, du fait des pollutions sonores et des pollutions chimiques, sont tellement importantes que par mesure de précaution, nous demandons l'arrêt du trafic fret sur Roissy.

De la salle, ADVOCNAR

Monsieur Jean-François Collin nous parle du rapport Douffiagues, qui était uniquement basé sur le plan économique antérieur à 1995. Mais il faut se rappeler que depuis ce rapport, il n'y a eu aucune concertation avec les associations ou les élus. Que s'est-il passé depuis lors ? L'actuel Ministre des Transports a autorisé la construction d'une troisième, puis d'une quatrième piste pour un volume plafonné à 55 millions de passagers, que par ailleurs nous contestons. Monsieur Huchon confirme que les nuisances sonores ne seront pas supérieures au niveau de 1997. Je souhaite souligner ici un manque de prévisions énorme : en 2002, nous pensons que quelles que soient les décisions prises, le trafic augmentera et nous serons dans une impasse.

Je souhaite vous poser le problème suivant : pourquoi développer Roissy ? Après le Terminal E-F, on planifie le Terminal E, puis deux satellites supplémentaires en 2003 et en 2005, le projet d'embarquement des passagers à la Gare de l'Est, l'accès à Roissy par TGV, qui a pour l'instant été annoncé par la presse sans être démenti. En conséquence, nous pensons qu'à terme, en 2003-2004, l'aéroport de Roissy sera capable d'absorber entre 70 millions et 80 millions de passagers.

Jusqu'à présent, il nous semble que le débat se résume à un dialogue de sourds. Le passé ne nous rend pas optimistes sur la crédibilité de la concertation actuelle. Néanmoins, si nous avons des raisons d'être méfiant, nous ferons confiance à Monsieur Zemor ainsi qu'à Monsieur Leron pour prendre en compte les opinions des élus et des riverains. Mais je me demande combien de personnes, parmi les décideurs du trafic aérien, habitent sous les couloirs aériens ? Il ne doit pas y en avoir beaucoup !

Par ailleurs, il faut savoir que les pistes nouvellement implantées à Roissy Nord ont été construites directement sur une vallée qui était habitée depuis des décennies. Le service de communication de Roissy peut se vanter que cette piste soit en plein champ, il y a néanmoins un problème à régler concernant la délivrance des permis de construire sur des zones où des gens sont implantés depuis 50, 100, voire 200 ans, et qui subissent des contraintes énormes. Alors, je souhaiterais que quelques personnes se rendent à Goussainville, à Garges-lès-Gonesse et à Gonesse, et qu'ils y passent quelques nuits et quelques jours pour mieux comprendre le problème et les réactions des riverains.

Henri BONNETAIN, président de l'ADEV, membre de la commission consultative Environnement d'Orly et membre de la commission nationale de prévention des nuisances

Je voudrais attirer l'attention de l'assemblée sur le titre de ce colloque en insistant sur le premier mot : "réconcilier". Pour rapprocher les points de vue, qui *a priori* semblent complètement opposés, du "développement du transport aérien" et de la "qualité de l'environnement", j'ai à ma disposition les résultats du palmarès mondial 2000 d'ADP. En se basant sur trois pistes, ce rapport constate que 48 millions de passagers sont passés par Charles-de-Gaulle durant l'année 2000, soit une augmentation de 10,6 % par rapport à l'année dernière. Pour le fret, ce chiffre s'élève à 1 610 000 tonnes et à 517 657 mouvements, soit une hausse de 8,8 %. Roissy-CDG apparaît comme la plate-forme européenne la plus chargée en mouvements. Je la compare avec Heathrow : 64 millions de passagers avec une croissance de 3,8 %, un fret de 1 402 000 tonnes et 466 000 mouvements seulement. À Orly, on compte 25 millions de passagers, très peu de fret et 243 000 mouvements par an, tandis qu'à Nice, ces chiffres s'élèvent à 9 millions de passagers, 21 000 tonnes de fret et 217 000 mouvements par an. Il s'agit des trois premiers aéroports français. L'aéroport de Marseille arrive juste derrière avec 6 millions de passagers, 44 000 tonnes de fret et 199 000 mouvements. Nous considérons que le paramètre qui caractérise le mieux la qualité de l'environnement est le nombre de mouvements. C'est sur la base de ces chiffres que nous suivons chaque année la progression de cette réconciliation entre "développement" et "environnement".

Je partage les propos de Monsieur Leron : il faut accepter le dialogue et ouvrir une concertation qui a été trop longtemps repoussée, pour se confronter à la réalité : l'impact du TGV, les mesures réelles physiques comme celle des 85 décibels pour limiter les vols de nuits, etc. Il faut passer d'une situation dictatoriale à une situation de négociation.

Jean-Baptiste RIGAUDIAS, délégué à l'environnement d'Air France

Je voudrais poser une question à Mme Laverazzi. Elle a indiqué qu'un avion au décollage représentait l'équivalent de 2 000 voitures. Cela me paraît complètement aberrant. Pourrait-elle préciser son propos ?

Évelyne LAVERAZZI

Comme je l'ai dit en introduction, nous avons la chance d'avoir dans notre équipe des gens compétents et notamment le professeur Schmitt, qui a fait le tableau d'équivalence. Je vous invite à me communiquer votre adresse : je me ferai un plaisir de vous faire parvenir ce tableau.

Jean-Baptiste RIGAUDIAS

J'accepte cette offre, néanmoins avec autant de rigueur que le professeur que vous avez cité, je précise que selon moi cette équivalence, en termes d'émission, serait davantage celle d'un avion de 100 places pour 50 voitures et d'un avion de 300 places pour 150 voitures, avec les coefficients de remplissage classiques pour les voitures et pour les avions.

Monsieur le Président de la Fédération nationale de l'espace environnement et du comité national d'action contre le bruit

Grâce au débat, je me rends compte qu'aujourd'hui, on commence à entendre les associations comme la mienne qui tentent d'alerter les uns et les autres depuis plusieurs années déjà. Néanmoins, je ne suis pas satisfait sur un point : je n'ai entendu aucune proposition concernant l'environnement. Le président de l'ACNUSA lui-même se contente de proposer un seuil de 85 décibels, alors que les directives européennes en matière de transport terrestre ont déjà fixé un seuil de décibels dB, bientôt ramené à décibels dB. Votre position est très décevante !

Roger LERON

Que je me fasse bien comprendre : la mesure de 85 décibels est une mesure instantanée. C'est la première fois que l'on propose de mesurer la réalité d'un événement sonore lié à un avion. Une telle mesure n'existe pas au niveau européen, ce que l'on peut regretter. En France, il existe encore un certain nombre de difficultés pour ce que cette mesure soit mise en œuvre. Le principal obstacle est la réaction très vive des compagnies aériennes et des gestionnaires d'aéroports, car ils ont peur qu'il y ait énormément d'avions touchés par cette mesure. L'autorité a voulu changer le mode de calcul intégré qui existe actuellement pour un mode de calcul par moyenne, de façon à l'amener à un mode de calcul réel, qui mesure au mieux la réalité subie par les riverains. En cela, on peut l'envisager comme le premier instrument de défense des riverains. Je suis conscient que le seuil retenu est trop élevé. Il aurait dû être abaissé. Néanmoins, il me semble que c'est déjà un bon début.

Table Ronde 3 / Développement du transport aérien et sécurité aérienne

Etienne-Christian VILLEMAGNE

Adjoint au maire de Saint-Laurent de Mure, Représentant de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais, Trésorier de l'association Ville et Aéroport

Dans un contexte où le transport aérien se développe de plus en plus, gérer la sécurité aérienne et la circulation des avions devient pour les organismes concernés un véritable défi. Cette sécurité aérienne s'exerce à plusieurs niveaux.

D'une part, au niveau de la circulation des appareils, il faut gérer les mouvements de tous les avions à la fois pour la sécurité des passagers et celle des habitants des zones survolées car un avion qui s'écrase peut faire beaucoup de dégâts. Monsieur Carpentier, Président de l'Association de défense contre les nuisances aériennes, s'exprimera à ce sujet. D'autre part, la sécurité aérienne doit être garantie au niveau du contrôle des machines, pour s'assurer que les avions sont en parfait état de vol et conformes aux normes en vigueur. Il faut également vérifier que les pilotes ont les qualifications requises.

Je souhaiterais entrer tout de suite dans le vif du sujet avec le problème de la circulation des avions et notamment des nouvelles normes qui rentreront bientôt en vigueur. Vous savez que certaines voies sont très chargées, notamment l'Atlantique Nord. Auparavant, l'espacement vertical entre deux appareils était de 2 000 pieds ; or, tout récemment, cet espacement a été réduit à 1 000 pieds de façon à donner plus de créneaux, c'est-à-dire le plus de routes possible. Cela revient à doubler certaines autoroutes pour donner un plus grand débit à l'ensemble. Monsieur Coffin, pourriez-vous nous dire quelques mots sur cet espacement aérien et ensuite plus généralement sur le rôle de l'aviation civile en matière de sécurité en vol ?

Maxime COFFIN**Direction Générale de l'Aviation Civile, Service de la formation aéronautique et du contrôle technique**

Je présente les excuses de Monsieur Graff, qui a eu un empêchement très tardif et m'a demandé de le remplacer.

I. La position centrale de l'Aviation civile dans le processus de modification des normes

Effectivement, nous allons introduire en Europe des séparations verticales dites réduites (RVSM), que nous avons déjà introduites pour le trafic au-dessus de l'Atlantique Nord. À cette fin, nous sommes amenés à travailler sur les différentes composantes du trafic aérien qui interviennent en matière de sécurité. Pour mettre en œuvre ces procédures et ces séparations réduites, il faut prévoir un équipement spécifique des appareils, tant au niveau de la précision de la mesure de l'altitude que de la chaîne de conduite du vol, y compris les pilotes automatiques lorsque ceux-ci ont en charge le maintien de l'altitude. Il faut envisager aussi l'introduction obligatoire sur les appareils des équipements d'alerte de risque de collision. Nous devons intervenir dans la formation des équipages, et plus particulièrement des pilotes, de façon à ce qu'ils puissent tenir compte des nouveaux équipements, connaître leur mode d'utilisation et être formés aux procédures qui en résultent en cas d'alerte. Nous devons travailler aussi avec les contrôleurs de la circulation aériennes qui géreront ce nouveau trafic et avec les compagnies aériennes qui seront responsables à la fois du suivi des équipements sur leurs appareils et de la formation des équipages. Dans ce processus, on attend d'une autorité comme la nôtre qu'elle puisse s'adresser à l'ensemble des acteurs concernés de façon à maintenir et améliorer le niveau de sécurité tout en répondant aux demandes nouvelles.

L'avion est traditionnellement considéré comme un moyen de transport très sûr, même si tout le monde est bien conscient que le risque zéro n'existe pas. Cependant, une inquiétude nouvelle se fait jour quant aux problèmes de sécurité, à la fois de la part du public passager mais également des riverains, le public au sol. Ces derniers sont confrontés à la continuelle expansion du trafic aérien. Cette mondialisation du trafic est de plus en plus ressentie comme une pression économique qui joue au détriment du souci de sécurité.

Pour notre part, nous considérons que ce moyen de transport réalise déjà des performances remarquables. À partir de ce constat, nous cherchons sans cesse à l'améliorer. Pour cela, nous intervenons à tous les niveaux où nous pouvons avoir une action efficace : sur le contrôle de l'appareil, d'une compagnie, de l'information du pilote. L'Etat édicte les normes réglementaires nationales qui respectent les normes internationales. Quand ces normes sont édictées, il revient à l'avionneur, à la compagnie, au pilote de démontrer que respectivement son produit, son exploitation, sa formation sont conformes à ces normes. Dès lors, l'Etat délivre une autorisation de voler qui comprend un certificat de navigabilité pour l'appareil, un certificat de transporteur aérien pour la compagnie et une licence pour le pilote. Ensuite, l'Etat, en association avec le partenaire considéré, met un place un système de retour d'expériences. À chaque fois qu'un problème ou un incident surgira, un groupe de réflexion s'en saisira afin d'en tirer les conclusions qui s'imposent, c'est-à-dire soit sur la validité de l'autorisation que l'on aura accordée si les conditions qui ont présidé à sa délivrance ne sont plus remplies, soit au niveau de la norme elle-même pour la modifier. Nous travaillons actuellement sur tous ces aspects dont je voudrais donner ici quelques illustrations.

II. L'action de l'Aviation civile en matière de réglementation

Notre premier effort porte sur les normes internationales. Notre référence en matière de normes internationales est l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale). Elle a été créée en 1944 et pendant cinquante ans, elle s'est contentée, si je puis dire, d'édicter ces normes internationales. Chaque Etat signataire de la convention de Chicago, c'est-à-dire presque tous les Etats du monde, étaient réputés appliquer les normes, et se faisaient mutuellement confiance. Depuis 1994, on ne se fait plus complètement confiance car les Etats membres de l'OACI ont décidé de modifier le rôle de l'organisation : aujourd'hui, non seulement elle édicte des normes, mais elle a aussi constitué des équipes d'audit qui tournent dans tous les pays du monde, pour vérifier que les pays appliquent correctement les normes internationales. Ces équipes sont venues en France en juillet 1999 et ont jugé que notre système était conforme aux normes internationales. Elles reviennent au mois de septembre de cette année pour voir si le suivi est fait correctement.

Notre deuxième effort porte sur l'amélioration de la qualité de la transposition de ces normes internationales en normes nationales. Nous travaillons depuis plusieurs années à la mise en place d'une autorité européenne de sécurité. Elle sera chargée, pour les quinze pays membres de la communauté, ainsi qu'avec un certain nombre de pays avec lesquels on pourrait envisager des accords d'association, de mettre en place des normes communes. Ce système garantirait des normes améliorées du fait du partage de nos expériences, ce que nous faisons déjà beaucoup mais que nous devons formaliser davantage avec d'autres pays aéronautiques qui sont nos partenaires majeurs. Ce sera aussi un élément important en termes de gestion des ressources : toutes les administrations ont des ressources limitées, notamment sur le plan du contrôle technique. Les mettre en commun permettra des gains importants en matière de sécurité.

III. Les modes d'intervention de l'Aviation civile

Comment opère l'Aviation civile pour intervenir sur les appareils en escale et éventuellement pour les obliger à effectuer les réparations nécessaires ? Nous avons une double action : la première est celle de l'OACI dont j'ai déjà parlé tout à l'heure. Nous avons pour notre part mis sur pied un autre type de réponse au niveau européen avec les 37 pays réunis au sein de la Conférence européenne de l'aviation civile.

Il s'agit d'un système d'inspection des aéronefs sur les aéroports. Ce programme s'appelle le programme SAFA, et à ce titre, les autorités françaises ont réalisé 2 000 inspections d'appareils sur des aéroports français : la moitié sur des aéronefs français, et l'autre sur des appareils étrangers. C'est un chiffre que nous maintenons depuis trois ans. Certes, ces inspections ne sont pas très approfondies ni très détaillées, mais elles permettent néanmoins de vérifier que le pilote a une licence en état de validité avec les qualifications nécessaires, que les documents relatifs à l'entretien de l'appareil sont correctement remplis et que toute anomalie constatée a été réparée. Cela nous permet également de nous assurer de la présence à bord des équipements de sécurité et de leur état. Par exemple, les "réparations de fortune" pour contrer des défauts de tenu des réacteurs ou de fuite des toilettes seront détectées lors d'un tel contrôle. Lorsque le contrôle n'est pas satisfaisant, ou bien nous réparons immédiatement si c'est possible, ou bien nous immobilisons l'appareil jusqu'à ce que les travaux soient effectués. L'intérêt de ce programme est d'être réalisé conjointement par 38 pays européens, avec lesquels nous partageons une base de données commune depuis 1996. D'autre part, lorsque nous avons des problèmes de manière récurrente avec un pays, nous contactons directement le pays au niveau des autorités européennes pour traiter avec les autorités de la nature du problème.

À titre d'exemple, on pourrait citer les difficultés que nous rencontrons avec des appareils qui viennent d'anciens pays de l'Est, parfois sur de simples questions d'entretien, mais parfois aussi sur des questions de conception des appareils. En effet, il nous arrive de ne pas bien comprendre la méthode de conception adoptée. Il y aurait une " philosophie des pays occidentaux " et une " philosophie des pays de l'Est " différente. Pour y remédier, nous avons organisé, au niveau de la Conférence européenne de l'aviation civile, une mission à Moscou en mars dernier pour leur exposer notre soucis et en discuter avec eux. Un groupe de travail va se réunir la semaine prochaine à Paris avec les experts techniques de la Fédération de Russie pour voir si les problèmes que nous avons détectés sont des problèmes réels ou bien si nous nous sommes trompés dans nos diagnostics. Tout cela se joue dans la durée : la coopération avec les autorités prend du temps.

Jean-Marc GAROT
Directeur du Centre expérimental d'Eurocontrol

Je vais essayer d'expliquer des choses extrêmement simples qui seront des banalités pour mes collègues d'Eurocontrol ou de la DGAC qui évidemment les connaissent aussi bien que moi sinon mieux.

Dans quelques semaines, vous allez sans doute partir en vacances. Au moment de partir, vous allez vous rendre compte que vous n'avez pas assez d'essence ou que la jauge est défectueuse. Vous prendrez évidemment le temps de la faire réparer et partirez en retard. Lors de la première halte, vous constaterez que votre belle-mère est introuvable sur l'aire d'autoroute : vous attendrez évidemment son retour avant de reprendre la route. Arrivé à Valence, on vous annoncera un bouchon jusqu'à Montélimar. Si ce genre de situation survenait dans le domaine aérien, on vous empêcherait tout simplement de décoller : c'est le rôle de CFMU, *Central Flow Management Unit*, une unité d'Eurocontrol basée à Bruxelles. À chaque fois, vous pourrez constater que c'est pour assurer la sécurité que l'on a fait partir les avions en retard.

Vous objecterez qu'il faut construire des autoroute parallèles, mais si on souhaite avoir une défense nationale, il faut partager le ciel avec les militaires. Donc notre astuce est celle qui a été expliquée tout à l'heure : réduire la largeur des voies sur l'autoroute, en largeur ou en altitude, c'est-à-dire la séparation verticale. Je pense avoir réussi à expliquer simplement ce qu'était le RVSM.

Pour assurer la sécurité, il faut conserver une distance minimale entre les avions. En voiture, c'est vous qui vous assurez de garder une distance minimale. Pour les avions, il faut qu'il y ait une distance de sécurité, non seulement la nuit et par temps de brouillard, mais de façon normale. Le pilote n'est pas en mesure de l'assurer. Ce sont des hommes et des femmes, les contrôleurs aériens au sol qui en ont la charge depuis des années. Je parle bien de facteurs humains, que beaucoup de gens n'évoquent que pour parler de l'erreur humaine, en oubliant que souvent l'être humain récupère les erreurs, et que s'il n'y a pas d'erreurs, c'est grâce à l'être humain. Comme malgré tout il reste des erreurs, l'autre idée est d'automatiser la surveillance. Pour l'instant, on n'a pas réussi à mettre au point de tels systèmes informatisés. La seule innovation dans ce domaine est la mise en place d'un système permettant de détecter s'il y a un appareil derrière : le *trafic colision avoidance*. On l'utilise dans des cas très particuliers, au sol et à bord, et l'on a développé des systèmes d'anti-collision de dernière minute. Mais fondamentalement, la fonction de sécurité demeure une activité humaine. Les problèmes de facteur humain se posent : recrutement, formation, et plus généralement, *saftre management* ou gestion de la sécurité, que les compagnies aériennes ont développée depuis des années, en faisant d'énormes progrès. Nous avons des progrès à faire dans le domaine du contrôle aérien. On se dirige vers le "zéro défaut" ou *total quality*. Je voudrais à ce propos me référer à la pensée de René Amalberti : il est impossible de supprimer tous les incidents, et à la limite, cela n'est pas souhaitable car nous apprenons à gérer les incidents grâce à nos erreurs passées.

J'ai essayé de vous démontrer qu'il ne faut pas opposer les délais à la sécurité. Les délais ne sont que des symptômes. On peut s'attaquer aux symptômes, comme le font certains en s'attaquant aux différents acteurs du transport aérien (compagnies aériennes, contrôle du trafic aérien, aéroport). Ils se renvoient la balle sans parvenir à envisager le problème globalement. Pour moi, il s'agit de se confronter réellement à la sécurité.

Patrick AUGUIN
Vice-président du Syndicat national des pilotes de ligne

Je voudrais rapidement vous présenter le Syndicat national des pilotes de ligne. Il rassemble environ 400 adhérents et plus de 60 % des pilotes de ligne en France, qui est elle-même une population très syndiquée. Nos buts sont de participer au maintien d'un grand niveau de sécurité aérien, puisque le pilote reste en dernier ressort l'ultime rempart pour préserver la sécurité, et de favoriser le développement du trafic aérien. Si on se réfère aux interventions de mes prédécesseurs, il y aurait une antinomie entre le développement du trafic aérien et l'augmentation du niveau de sécurité. Nous en sommes conscients et l'objet du débat d'aujourd'hui est bien de trouver comment gérer cette contradiction.

De ce point de vue, les personnels volants sont en phase avec les associations de riverains, dont ils comprennent d'autant mieux la volonté de réduire les nuisances que beaucoup d'entre eux sont eux-mêmes riverains des aéroports. Nous participons à de nombreuses conférences consultatives de l'environnement des aéroports. Nous sommes donc à même d'informer nos collègues pilotes sur la position de chacun. Aucun pilote ne doute de la nécessité de réduire les nuisances sonores, d'ailleurs nous organisons spontanément la conduite de notre vol pour réduire les bruits. L'autre axe essentiel de notre action syndicale est d'améliorer le niveau de sécurité aérienne, en tant que technicien.

Quand les riverains se plaignent, le premier réflexe des gestionnaires d'aéroports ou de l'aviation civile est de dévier les trajectoires des avions. Certes, l'avion est l'un des moyens de transport les plus sûrs, mais la moitié des incidents se font à proximité du sol, lors du décollage et de l'atterrissage. C'est durant ces phases-là, qui sont très chargées d'un point de vue professionnel et technique, que les équipages doivent être les plus disponibles. C'est pourquoi nous manifestons un certain désaccord lorsque de nouvelles procédures nous sont imposées, car elles alourdissent la charge de travail. Bien sûr, un pilote expérimenté arrive à tout concilier, mais le jour où un incident surgit, il est évident que la préoccupation environnementale disparaît. On assurera d'abord la trajectoire et la sauvegarde de l'appareil, et l'avion volera plus bas que prévu, ou au-dessus de zones qui n'étaient pas prévues.

La solution qui consiste à modifier les trajectoires revient à jeter de la poudre aux yeux des associations de riverains parce que cela ne fait que déplacer la nuisance sur d'autres personnes, tout en compliquant la gestion de notre vol. Pour citer quelques exemples : vous savez que nous sommes tenus de réaliser au décollage des procédures anti-bruit qui consistent à avoir une pente maximale au décollage en fonction des capacités de l'appareil et des conditions météorologiques du jour. Mais à la limite cette procédure peut gêner plus de monde que si l'on exécutait une procédure normale. De même qu'à l'atterrissage, on peut déplacer les trajectoires d'approche à l'environnement, mais il faudra bien à un moment ou à un autre s'aligner sur la piste et se rapprocher du sol : les gens qui résident dans l'alignement de la piste d'atterrissage subiront de toute façon les désagréments de l'atterrissage. Je peux vous citer le cas de Nice, où l'on nous impose des trajectoires de plus en plus complexes, qui soulageront certainement quelques riverains du Cap d'Antibes, mais aux dépens d'autres de la région niçoise. Bien évidemment cela ne résout pas le problème. D'autre part, on nous a annoncé dernièrement qu'on voulait modifier les trajectoires à Orly, pour faire moins de bruit. Il s'agit de diminuer les vitesses pour respecter davantage les trajectoires de décollage, mais diminuer les vitesses suppose pour nous de conserver les volets de décollage sortis : c'est efficace dans des conditions de bon temps, mais en conditions de turbulences, de nuages ou de givrage, cette condition ne pourra pas être respectée. Là encore, il s'agit de piloter son avion et non de satisfaire à des exigences qui sont inacceptables.

Je voudrais également souligner que des mesures de bruit sont effectuées lors de l'atterrissage et du décollage. En tant qu'équipage, nous avons des consignes à respecter en termes de trajectoires, et en

cas de non-respect, un relevé d'infractions sera transmis à la compagnie aérienne responsable. Cette dernière sera mise à l'amende, et l'équipage devra s'expliquer auprès de la hiérarchie de la compagnie. Nous faisons donc très attention.

Concernant les nuisances sonores et gazeuses, si l'on élargit les trajectoires, logiquement l'avion volera plus longtemps et arrosera, d'un point de vue sonore, davantage de population ; il dépensera également davantage de carburant. Là encore, le résultat va à l'encontre du but recherché. Et j'insiste, quelques fois, les trajectoires imposées sont à la limite de la manœuvrabilité d'un avion de ligne.

Donc les solutions sont peu nombreuses. On a évoqué l'amélioration des moteurs, dont on a jusqu'à présent amélioré la poussée et le rendement ; maintenant il y aurait un travail à effectuer en termes de bruit. Il me semble que le potentiel technologique est suffisant, mais dans certaines phases la diminution du bruit est telle que ce sont les bruits aérodynamiques qui couvrent le bruit des moteurs, par exemple la sortie des aérofreins provoque un couinement uniquement provoqué par la détente de l'air. En conséquence, on n'entendra pas le moteur, mais le passage de l'avion, comme un planeur. En tant que défenseur de la sécurité aérienne, nous essayons de concilier les intérêts du trafic, des cadences et des riverains pour satisfaire tout le monde.

Etienne-Christian VILLEMAGNE

On entend souvent dire que les pilotes ne respectant pas les trajectoires doivent être sanctionnés. C'est faire bien peu de cas des autres facteurs d'un vol, notamment des aléas climatiques. Un avion évolue dans un fluide et non sur des rails. De surcroît, les pilotes peuvent être amenés à modifier leurs trajectoires pour des raisons de sécurité. Il faut donc, plutôt que vouloir systématiquement sanctionner les pilotes, rechercher toutes les responsabilités.

M. CARPENTIER
Président de l'Association de défense contre les nuisances aériennes

Je voudrais souligner que le titre de cette table ronde ne me satisfait qu'à moitié. Il demeure un grand absent : la santé publique. En effet, la sécurité inclut la santé des personnes qui subissent les nuisances. D'autre part, il est suffisamment rare qu'une association puisse s'exprimer sur le sujet que ce fait mérite d'être relevé, car à chaque fois que nous tentons de le faire nous sommes accusés de catastrophisme. Concernant le futur, je souhaiterais rappeler tout d'abord la conclusion d'une étude réalisée par le responsable de la sécurité de Boeing : " Si le trafic aérien continue de progresser à son rythme actuel, et si des mesures efficaces ne sont pas prises en termes de sécurité aérienne, nous serons exposés en 2006 à un crash par semaine en moyenne dans le monde ". Vous le constatez, les associations ne sont pas les seules à tenir un discours catastrophiste...

En ce qui concerne le passé, je voudrais rapporter une statistique délivrée par un autre organisme digne de foi, l'*Aviation Safety Network*, qui a analysé les causes de catastrophes aériennes entre 1986 et 1998. Cette étude relate que 69,7 % des catastrophes sont dues à des erreurs de pilotage, 11,4 % d'entre elles sont dues à des causes de défaillances techniques de l'avion, 6,8 % à des défauts de maintenance, 4,5 % à des défaillances d'aéroport, 3,8 % au mauvais temps et enfin 3,8 % à d'autres raisons.

À propos des erreurs de pilotage, le rapport relève notamment l'incompréhension entre l'équipage et la tour de contrôle, notamment liée à un niveau d'anglais insuffisant, ce qui est assez inquiétant. Concernant les défaillances techniques et les défauts de maintenance, nous considérons que la concurrence suicidaire entre les compagnies aériennes les pousse à commettre des impasses sur la qualité des produits employés en maintenance. Des pièces contrefaçon circulent dans le milieu aéronautique depuis plusieurs dizaines d'années. Un nombre relativement important de pièces a même été détectés dans certaines compagnies françaises nationales.

On peut s'interroger en outre sur le résultat de la déréglementation et d'une concurrence suicidaire car on commence à voir se développer dans le transport aérien des pratiques de sous-traitance que l'on croyait réservées au transport maritime... Sur ce constat, je laisse à chacun le soin d'apporter ses conclusions. L'argument récurrent des lobbies aériens est que l'avion est beaucoup plus sûr que la voiture. C'est incontestable. Mais quand on prend sa voiture, chacun le fait en connaissance de cause. Lorsque je suis survolé par des avions, le transport aérien m'impose ses risques. C'est pourquoi les riverains revendiquent le " risque zéro ", actuellement inatteignable. Suivant ce principe de " risque zéro ", il nous semble que la décentralisation des aéroports hors du tissu urbain est obligatoire.

Débat

Marcel SCOTTO

J'aurais aimé que Patrick Auguin nous dise si la modification des règles d'espacement vertical, avec le passage de 2 000 à 1 000 pieds, pose ou non problème en tant que pilote. D'autre part, y a-t-il des pilotes qui changent de trajectoires de manière un peu fantaisiste pour aller plus vite ? Quant à Monsieur Carpentier, qui craint un crash par semaine, j'aurais aimé l'entendre donner sa solution pour ralentir le rythme de croissance du trafic aérien.

Patrick AUGUIN

Concernant le passage de 2 000 à 1 000 pieds d'espacement, il s'agit d'un espacement en espace supérieur, c'est-à-dire au-delà de 6 000 mètres d'altitude, ou 18 000 pieds pour les Anglo-Saxons. Au départ, on a défini un espace de 2 000 mètres en altitude au départ de l'avion parce que les altimètres n'étaient pas précis. Pour tenir compte d'une marge d'erreur, le législateur a imposé un espacement vertical de 2 000 mètres. Depuis vingt ans, la précision des appareils s'est considérablement améliorée, la précision allant au mètre près, autant en altitude qu'en espacement latéral. Pour faire face à l'accroissement du trafic aérien et écouler davantage de trafic, une concertation multilatérale entre les aviations civiles a conclu que la réduction de l'espacement, de 2 000 pieds, c'est-à-dire 600 mètres, à 1 000 pieds, c'est-à-dire 300 mètres, était une bonne solution. Professionnellement, nous n'avons aucun souci à nous faire du point de vue de la sécurité du vol.

En réponse à la deuxième question, je tiens à préciser que les trajectoires d'approche ou de décollage sont imposées par le contrôle du trafic aérien : elles sont soumises aux contraintes environnementales, aux contraintes du relief, aux contraintes imposées par les autres aéroports. Dès qu'un pilote approche de 200 à 300 kilomètres un aéroport, il est pris en charge par le contrôle aérien et n'a plus aucune liberté de manœuvre : il est coordonné avec les autres avions par les aiguilleurs du ciel et sa trajectoire lui est imposée. J'évoquais les changements de trajectoire en cas de difficultés, en cas d'imprévu. Les cumulonimbus sont par exemple un des rares cas pour lesquels on demande un changement de trajectoire car on privilégie le confort du passager et sa sécurité. Il n'existe aucun pilote fantaisiste. Le métier de pilote de ligne est devenu extrêmement contraignant et la seule liberté dont nous disposons est de regarder les nuages quand nous sommes en croisière ! Tout le reste du temps de vol requiert de s'insérer dans une mécanique de la précision d'un horloger : aux Etats-Unis vous trouvez parfois des cadences d'atterrissage de l'ordre d'un avion toutes les minutes.

Enfin, je voudrais juste revenir sur une chose qui nous chagrine assez souvent. Vous avez souligné que 70 % des cas d'accidents sont dus à une erreur de pilotage. On ne peut pas attribuer ces 70 % à des erreurs humaines : les pilotes, dans l'immense majorité des cas, appliquent les procédures définies par les compagnies aériennes et par les constructeurs. Ce sont donc les procédures qui sont en cause, bien plus que les équipages.

Claude CARPENTIER

Pour répondre à Monsieur Scotto, j'ai déjà proposé de décentraliser les aéroports en dehors des zones urbanisées. Je propose également de refuser l'accès aux compagnies à risque, qui sont généralement bien identifiées : pourquoi ne pas constituer des listes noires et refuser l'accès et les créneaux à ces compagnies ? On pourrait également éviter de faire voler des avions de plus de 35 ans d'âge qui sont

souvent des avions revendus à des compagnies africaines ou asiatiques. On pourrait aussi être davantage rigoureux dans les procédures. J'avoue avoir été très étonné d'entendre que l'accident du Concorde n'aurait jamais pu arriver à un appareil de British Airways, ceux-ci ayant bénéficié de modifications que les appareils d'Air France n'ont pas subies. Néanmoins, je ne suis pas technicien aéronautique.

De la salle

J'aurais aimé que Patrick Auguin nous dise s'il est vrai que les appareils volent plus bas la nuit que le jour, comme j'en ai le sentiment.

Patrick AUGUIN

Non, les avions ne volent pas plus bas la nuit. Votre sentiment doit être lié au fait qu'il y a moins de bruit ambiants. Mais pour réduire le bruit, on pourrait envisager un système de répartition des vols sur plusieurs pistes, dans la mesure où elles sont moins utilisées que le jour, comme cela se pratique aux Etats-Unis. Autrement dit, il s'agirait de répartir le bruit sur un plus grand nombre de personnes, qui le subiraient en revanche à une fréquence moins élevée.

Évelyne LAVEZZARI

Je suis très étonnée que l'on n'ait pas davantage parlé du crash du Concorde à Gonesse, événement qui a marqué l'esprit de tous. J'aurais aimé savoir comment vivent, au quotidien, les riverains de Roissy, notamment au moment où on parle de redonner à cet appareil son certificat de navigabilité et d'une remise en service éventuelle. Monsieur Coffin, que direz-vous aux riverains d'aéroport face à un risque dont on annonce une augmentation potentielle ?

Maxime COFFIN

Concernant l'état du Concorde, l'accident de juillet 2000 aurait pu se produire exactement de la même façon avec un Concorde de British Airways. Je souhaite ici couper court à la rumeur. À partir des travaux des Bureaux Enquêtes Accident, on a pu établir la cause de l'accident : la destruction d'un pneumatique par une lamelle métallique, puis la projection d'un morceau important de ce pneumatique sur le réservoir, puis une perforation extrêmement importante du réservoir, et enfin une fuite du carburant importante qui s'est enflammé en créant des dégâts sur les deux moteurs sur la voilure gauche. Nous travaillons actuellement à la suppression de chacun de ces événements. Michelin a développé un nouveau pneumatique et nous avons effectué des essais en soufflerie. On ne pourra envisager la reprise des vols de Concorde que si les résultats de l'ensemble de ces études sont positifs.

D'autre part, la construction du chiffre d'accidents par semaine, en projection, est un peu mécanique : on part de la situation où l'on a une vingtaine de millions d'heures de vol dans le monde, et un accident quelque part toutes les deux semaines. Si on double le nombre d'heures de vol en gardant un taux constant, on arrive effectivement au chiffre d'un accident par semaine. Ce sont des études un peu anciennes, qui datent des années 90. C'est pourquoi nous essayons d'agir à tous les niveaux car les gains en matière de sécurité sont difficiles à obtenir. L'objectif étant d'augmenter le nombre de vol, sans gonfler le nombre d'accidents.

Claude CARPENTIER

Les riverains vivent l'histoire du Concorde avec fatalisme et un sentiment d'impuissance total parce que leur prise sur les événements est quasiment nulle. Malheureusement, on peut se demander à partir de combien de morts les pouvoirs publics se décideront à prendre à bras-le-corps le problème de la sécurité aérienne.

Conseiller municipal de Gonesse

La possibilité d'interdire le vol des appareils à risque a été évoquée précédemment. Le Concorde, qui avait déjà subi de nombreux incidents, dont un assez grave à Washington, n'est-il pas lui-même un avion à risque ?

Maxime COFFIN

L'incident de Washington était de nature différente : c'est un morceau de la jante métallique de la roue qui, à la suite d'un éclatement de pneumatique, avait provoqué un percement du réservoir. Dans le cas de l'accident de Gonesse, c'est un morceau du pneumatique lui-même qui est à l'origine de l'accident. Après l'accident de Washington, on a changé les exigences sur la résistance des pneumatiques de façon à ce qu'en cas de destruction d'un pneumatique, l'autre puisse supporter la charge. On a donc réagi après l'incident de Washington, mais on n'avait pas pu prévoir un certain nombre d'éléments. D'abord, la possibilité qu'un morceau de pneu aussi important soit projeté et ensuite que le choc de ce pneu sur le réservoir puisse provoquer un trou de l'importance de celui qui a été constaté, de façon étonnante d'ailleurs puisque le réservoir a été percé de l'intérieur vers l'extérieur : personne n'avait imaginé un tel scénario.

Table ronde 4 / Développement du transport aérien et nécessité de nouvelles réglementations

Yvette BENAYOUN-NAKACHE

Député de la Haute-Garonne, Vice-présidente de l'association Ville et Aéroport

Au vu de ce qui a été exprimé depuis ce matin, et en relation avec les question du développement économique et des impératifs liés à la protection de l'environnement, je voudrais que cette dernière table ronde fasse le point sur le rôle de la réglementation. En effet, en France, il n'existe aucun dispositif global et cohérent. Pourtant, la progression soutenue du trafic rend nécessaire la mise en place de nouvelles réglementations car la libération du transport aérien a bouleversé les conditions économiques de ce secteur. Les compagnies aériennes reconsidèrent leur stratégie commerciale pour tenir compte de l'ouverture à la concurrence, et le marché est devenu déterminant dans l'avenir d'un site aéroportuaire. D'autre part, l'exposition des riverains au bruit des aéroports, l'intégration des exigences environnementales dans les décisions d'implantation et de développement des sites, doivent être au centre de toute réflexion sur le devenir du transport aérien.

Les réglementations en matière de transport aérien interviennent en termes d'aménagement du territoire. En 1996, la mission Douffiagues remettait au gouvernement un premier rapport sur la question de la construction d'un troisième aéroport parisien. Il a certainement été le déclencheur d'un réexamen global du dossier du développement aéroportuaire national. Aujourd'hui, il est acquis que le développement du transport aérien doit répondre à un certain nombre de critères et respecter plusieurs exigences : le développement économique, la protection de l'environnement, de la santé publique, et de la sécurité.

Dès 1997, une mission d'information, dont le rapporteur était déjà Jean-Pierre Blazy, a travaillé sur les modalités d'une politique aéroportuaire. Ce rapport a mis en évidence certains exemples de relations de type contractuel entre les partenaires économiques : les riverains, les administrations publiques d'Etat et locales, ainsi qu'avec d'autres pays. La création de l'association Ville et Aéroport émane de ce travail : elle s'est fixée pour objectif de sensibiliser les pouvoirs publics et les acteurs du secteur aéroportuaires, afin que nous puissions mettre en place des réglementations adaptées.

Michel AYRAL

Directeur du transport aérien à la direction générale énergie et transports de la Commission européenne

Le développement de la concurrence dans le transport aérien impose la recherche d'un nouveau type de réglementation. Pour ma part, je distinguerai trois types de réglementation : la réglementation de l'activité des compagnies aériennes, la réglementation de la gestion du trafic aérien et la réglementation des aéroports.

1. L'activité des compagnies aériennes

Auparavant, lorsque les compagnies aériennes étaient en situation de monopole, la réglementation qui s'imposait à elles était avant tout sécuritaire. Avec l'arrivée de la concurrence, il a fallu définir les règles du jeu entre compagnies aériennes et faire intervenir un régulateur, chargé de veiller à ce que la concurrence ne se fasse pas au détriment de la sécurité, des impératifs de service public ou des passagers. On a ainsi vu se développer, au niveau européen, un nouveau cadre réglementaire.

2. La gestion du trafic aérien

La croissance du trafic aérien impose la définition de nouvelles règles. On assiste actuellement à une évolution de la structure du trafic aérien, marquée en particulier par une indépendance croissante vis-à-vis de l'État, du gestionnaire du trafic aérien. Il faut donc, aux côtés de cet acteur, un régulateur pour lui dire dans quelles conditions il doit agir.

Il y a maintenant dans le domaine de la gestion du trafic aérien un besoin de réglementation économique, et il devient nécessaire de s'assurer que le prestataire de services prenne en compte les intérêts économiques des compagnies aériennes, mais aussi les contraintes de services publics, dans la mesure où celui-ci ne doit pas faire voler les avions n'importe où et n'importe comment. Il faut par conséquent introduire des conditions environnementales dans les méthodes de gestion du trafic aérien.

Les aéroports

Ce besoin de réglementation apparaît bien sûr au niveau européen mais aussi au niveau national, du fait de l'indépendance de plus en plus marquée du gestionnaire du trafic aérien. Dans le domaine des aéroports, celui-ci est également en train de se développer : l'activité aéroportuaire est une activité monopolistique et l'on assiste en Europe à un phénomène de concurrence entre ces monopoles naturels. On voit par exemple que les investissements aéroportuaires dans un pays donné se font en fonction de la concurrence qui se développe dans un autre pays. Il faut donc définir des règles du jeu entre ces acteurs et dans le fonctionnement même des aéroports pour garantir une équité dans le traitement des compagnies aériennes et la protection des passagers.

Cela montre d'autre part le besoin de nouvelles méthodes de réglementation. La sécurité passe par exemple souvent par des réglementations très précises, qui doivent être ajustées en fonction des types d'avions. Dans les domaines que j'ai cités, il faut être capable de trouver un équilibre entre les exigences d'intérêt public et les exigences économiques. Il ne faut pas aller trop loin dans la réglementation au risque d'affecter l'innovation, l'investissement et le développement compétitif, notamment pour les compagnies aériennes. Il faut en même temps que les acteurs économiques

soient capables de définir eux-mêmes leurs propres règles, comme dans tout secteur industriel où les acteurs économiques définissent des standards.

La culture du standard n'est pas à nos yeux suffisamment développée dans le domaine aérien et je mentionnerai ici l'expérience que nous faisons actuellement avec les compagnies aériennes et les aéroports au niveau européen pour la définition d'un standard de protection des passagers. Pour la première fois, les compagnies et les aéroports se sont fixé des règles de conduite qui vont au-delà des règles obligatoires.

Une dernière question se pose concernant la garantie du contrôle politique. Les régulateurs doivent en effet agir d'une manière suffisamment transparente pour permettre ce contrôle. Il faut signaler qu'un débat a actuellement lieu au niveau européen à travers la création d'une Agence européenne de sécurité qui sera chargée d'émettre des standards de sécurité. Celle-ci devra en outre pouvoir travailler sous le contrôle politique du Parlement européen et des Ministres réunis au sein du Conseil. Mais ce contrôle politique ne doit pas affecter l'efficacité de cette agence et il faut trouver là aussi un équilibre entre les exigences de contrôle et la recherche de l'efficacité.

Voilà comment nous voyons la problématique de la réglementation du domaine aérien au niveau européen. Celle-ci devra se développer le plus possible au niveau international. Le niveau européen donne bien sûr un outil de réglementation, mais le niveau de l'OACI (Organisation internationale de l'aviation civile) doit aussi garantir que l'ensemble des compagnies aériennes dans le monde se trouvent régies par un même cadre de niveau mondial.

Jacques MYARD
Député des Yvelines, Maire de Maisons-Laffitte

Vous avez expliqué les raisons pour lesquelles il faut des règles et des standards applicables à l'ensemble du transport aérien et personne ne peut vous contredire. Mais il faut aussi rappeler que ces standards existent depuis un certain nombre d'années et qu'il existe dans les annexes de la convention de Montréal un ensemble de normes et de standards très précis pour la sécurité des transports aériens.

Je souhaite cependant revenir sur ce qui me préoccupe en tant que politique et riverain des aéroports. Je m'interroge en effet sur les problèmes liés à la croissance du transport aérien. Nous ne sommes qu'au début de cette croissance et il faut prendre conscience, au regard de notre environnement, que la démocratisation rapide de ce mode de transport risque de poser un problème de société.

Il est important de s'interroger sur les modes de déplacement que nous avons et sur une véritable politique des transports au niveau européen, voire mondial. Il faut donc y réfléchir sur le court terme et le moyen terme mais aussi sur le long terme.

- Du point de vue du court terme, il serait en premier lieu utile de donner une culture environnementale aux contrôleurs aériens et aux pilotes. Nous pensons d'autre part qu'il est nécessaire d'interdire les vols de nuit mais les débats conduits sur ce sujet à l'Assemblée n'ont abouti pour l'instant qu'à un échec relatif.
- En ce qui concerne le moyen terme, nous avons enfin pris conscience de la nécessité de développer les aéroports de province, puisque pour aller de Lyon à New York il n'est pas nécessaire de toujours passer par Paris. Il faut donc continuer à développer les aéroports de province, envisager la construction d'un troisième aéroport en région parisienne et s'interroger sur le développement du rail.
- À long terme, si l'on observe la projection des transports par voie aérienne, il semble que l'on soit dans une impasse. La France enregistre environ une centaine de millions de passages par an. Cela représente un ratio d'environ 1,7 par habitant et si le trafic se développe autant que celui des Etats-Unis, nous aurons dans quelques années de 300 à 400 millions de passages sur la France. Comment fera-t-on alors ?

On voit ici qu'il existe bien un problème d'ordre quantitatif et qu'il est urgent de repenser ce système dans la mesure où cette croissance quantitative risque de s'avérer sans issue. Il est par exemple nécessaire, à moyen terme, de se poser la question des avantages respectifs du voyage aérien et du voyage par rail.

Au moment où Monsieur le Président de la République et Monsieur le Ministre des transports inaugurent la liaison Paris-Marseille du TGV, on peut constater que, jusqu'à des distances d'environ mille kilomètres, le rail apparaît comme une alternative crédible au transport aérien. Il me semble donc que l'Etat doit préciser ses choix et privilégier le rail au détriment de l'air. Cette politique nécessite bien sûr une coordination au niveau national et européen.

Il en va de même pour les interdictions des vols de nuit : nous avons notamment pu constater dans le rapport de Monsieur Cochet que certains de nos partenaires européens avaient déjà fait des avancées très nettes en ce domaine, et je pense qu'il faudrait ici aussi établir une coordination européenne.

Enfin, compte tenu du rythme de croissance actuel du trafic aérien, je pense qu'il faudra d'ici vingt ou trente ans envisager des quotas. La convention de droit international sur l'environnement de Kyoto a en effet mis en avant l'idée d'une possibilité pour un pollueur d'acheter des droits de pollution si celui-ci pollue au-delà d'un seuil déterminé. On peut donc penser, étant donnée la fréquence des déplacements, que chaque citoyen aura par exemple droit à deux déplacements par an et que celui qui dépassera ce quota pourra acheter de nouveaux droits. Je suis donc intimement convaincu que nous ne pourrions pas sortir d'une réglementation internationale qui fixe un plafond indépassable.

Cette idée peut *a priori* sembler déraisonnable mais si l'on table sur une croissance de près de 10 % par an sur les vingt ans à venir, on s'aperçoit qu'il serait impossible de mettre en œuvre le nombre d'aéroports supplémentaires nécessaires pour l'écoulement du trafic.

Marc LAMIDEY
Directeur général adjoint marketing et développement d'Air France

Je ferai ici quelques remarques du point de vue d'Air France qui n'iront pas tout à fait dans le sens de celles de Monsieur Myard. Je n'ai d'ailleurs pas l'impression que son intervention se situait pleinement dans le cadre de ce colloque, notamment en ce qui concerne la réconciliation. Je vais donc essayer de clarifier le débat d'un autre point de vue.

Il faut tout d'abord rappeler qu'Air France est un opérateur aérien et une compagnie aérienne. Il n'est pas dans son rôle, contrairement aux élus, de dire ce que doit être la loi. Le rôle des opérateurs est travailler en fonction des règles fixées démocratiquement par l'ensemble de la collectivité, qu'elle soit nationale, européenne ou internationale, en fonction des différents traités. Je vais donc faire ici quelques remarques simples. Le transport aérien existe parce qu'il existe une demande en ce domaine. Le dynamisme de cette demande est considérable et il est de notre devoir d'y répondre. Je rappelle enfin qu'en ce qui concerne les moyens de substitution, ceux-ci n'existent pas pour le long-courrier et qu'ils sont pour le court-courrier extrêmement partiels. J'ai eu l'occasion de m'exprimer dans le cadre du débat sur la nouvelle plate-forme aéroportuaire et j'ai simplement cité les études de toutes les administrations, y compris celle de la SNCF. Je rappelle donc que le trafic parisien représente aujourd'hui 75 millions de passagers et que, si l'on se base sur une croissance de 5 %, cela représente sur treize ans un doublement du chiffre, soit 150 millions de passagers. On considère que l'intermodalité sous toutes ses formes, c'est-à-dire principalement la concurrence du train, va emporter d'importantes parts de marché, comme on le voit avec la mise en service du TGV Méditerranée. Si l'on ajoute à cela la mise en place de systèmes de complémentarité pour favoriser les interconnexions, on aboutit à un maximum de transferts sur le train de 10 millions de passagers, c'est-à-dire l'équivalent d'environ un an de croissance de la demande de transports aériens autour de Paris.

Il faut donc travailler à convaincre la SNCF d'aller dans ce sens, puisque la desserte des aéroports ne fait pas nécessairement partie de ses objectifs commerciaux prioritaires. Cela est néanmoins réalisable et l'on peut signaler à ce titre qu'une première expérience sur Bruxelles a parfaitement fonctionné. Cependant, l'intermodalité des modes de transports ferroviaires n'est certainement pas l'unique solution aux problèmes du développement des transports aériens, dans la mesure où celui-ci se produira de toute façon.

Je souhaiterais ensuite aborder la question des réglementations et des quotas. L'une des idées importantes du Traité de Rome, auquel adhère la France, est celle de la liberté de circulation et d'établissement des capitaux, des biens et des personnes. Si l'on s'en tient à ce traité de 1958, je pense que nous avons une obligation de réponse à cette demande. Si l'on décidait qu'il en soit autrement, c'est alors le traité fondateur de l'Union Européenne qu'il faudrait aménager. Cela poserait donc un problème à la collectivité européenne dans son ensemble.

Un autre thème est mentionné dans le Traité de Rome, celui de la concurrence équitable, et on ne peut évidemment que demander aux opérateurs de se conformer à ce règlement, c'est-à-dire à dire de s'adapter à cet environnement économique pour y conserver leur place. Cela signifie qu'il faut, dans un univers concurrentiel, répondre aux aspirations des clients. Cela implique notamment de faire des *hubs* quand ceux-ci sont nécessaires, et nous estimons avoir eu jusqu'à présent un certain succès en la matière. Cela implique aussi, par exemple, de faire des navettes lorsque les clients le réclament.

Mais l'adaptation aux contraintes économiques n'implique nullement que nous méprisions l'impact sur l'environnement. C'est la raison pour laquelle la politique d'Air France est depuis quelques

années de recourir aux matériels les plus performants. Le critère d'énergie sonore, bien qu'il soit contesté, est globalement représentatif de l'effort de la compagnie pour répondre le mieux possible aux attentes des riverains quand à leur qualité de vie, et ce quelle que soit la proximité de l'aéroport. En ce qui concerne les lois de protection des riverains, je souhaite effectivement que l'autorisation d'atterrir soit davantage réglementée. Je pense que si tous les opérateurs avaient une politique de flotte aussi dynamique que celle d'Air France, il y aurait certainement beaucoup moins de bruit autour des aéroports.

Ensuite, il ne fait aucun doute que les riverains ont légitimement droit à des périodes où leur sommeil est protégé. Je crois beaucoup au respect de la charte qui a été signée en 1997 par tous les opérateurs de l'Aéroport Charles-de-Gaulle lors de la construction des troisième et quatrième pistes, dans laquelle chacun d'entre eux s'était engagé à ce que l'indice d'énergie sonore diminue. En ce qui concerne Air France, cet indice est passé de 100 à 80. Il a donc diminué de 20 %, grâce aux efforts que nous avons consentis sur la flotte. Mais si l'on regarde l'indice total, on constate que celui-ci est resté à 100 : cela signifie que des opérateurs ont développé des activités aux moments les plus pénalisants de la vie des riverains et ont contribué à annuler les efforts fournis par Air France. Je souhaite par conséquent que tous les opérateurs des plates-formes agissent avec davantage de circonspection, dans une optique de bon voisinage avec les riverains, et ce tout spécialement la nuit.

Il y a enfin un dernier point qui doit être abordé : on sait qu'un aéroport tel que celui de Roissy représente 70 000 emplois et constitue aujourd'hui le plus gros complexe industriel sur le territoire français. Cela suppose bien sûr de prendre un certain nombre de précautions concernant l'urbanisme autour des aéroports. Nous soutenons donc la proposition qui consiste à étendre les plans d'exposition au bruit et à introduire un contrôle de l'urbanisme beaucoup plus important aux alentours des aéroports.

Voilà, pour conclure, les éléments qu'il me semblait utile de souligner afin d'accompagner la croissance nécessaire du transport aérien.

Monica ROBB
Vice-présidente de Hacan Clearskies

Hacan Clearskies est une organisation qui regroupe les riverains des couloirs aériens survolant la vallée de la Tamise. Notre association existe depuis 1966 et travaille actuellement sur le Terminal V de Heathrow. Nous menons une campagne pour la réduction des émissions sonores et l'interdiction des vols de nuit.

Une question m'a été posée sur l'influence du public sur ces problèmes. Je répondrai que le rôle du public est très important dans la mesure où notre action doit notamment permettre d'imposer une nouvelle régulation. Trop de promesses ont été faites dans le passé par les compagnies aériennes, les aéroports ou les gouvernements. Ces promesses n'ont pas été tenues et les attentes de la communauté sont à présent très grandes.

Lorsque le Terminal IV de Heathrow a été construit, une garantie avait été donnée qu'aucune autre extension ne serait autorisée. On constate malheureusement que le nombre de vols est passé depuis à 213 000 et qu'une étude est actuellement en cours avec pour objectif la construction d'un Terminal V. Non avons donc maintenant besoin de garanties sérieuses pour pouvoir croire ce qui nous est annoncé concernant les contraintes environnementales. Les soucis du public doivent davantage être pris en compte et, pour ce faire, les différents pays d'Europe ne doivent pas se mettre en concurrence mais bien au contraire essayer de travailler ensemble. Seule une politique européenne sera en mesure d'inciter les prises de décisions au niveau national. L'OACI n'a pas produit de plans intéressants pour l'avenir et le bruit s'aggrave en raison du nombre de plus en plus important de vols : à Heathrow notamment, les prévisions d'augmentation sont de plus de 8 % par an.

Je précise que les associations de riverains ne sont pas totalement opposées au trafic aérien, mais nous souhaitons simplement que des mesures concrètes soient prises afin d'imposer certaines règles et, par exemple, obliger les constructeurs à réduire les émissions sonores sur les nouveaux avions. Les institutions communautaires doivent donc se préoccuper avant tout du bien-être général, et pas uniquement des questions de profit ou de bénéfices.

J'ai évoqué auparavant le problème du manque de recherches concernant l'impact sur la santé. Il semble en effet que les émissions sonores représentent un véritable danger pour les personnes vivant dans les zones aéroportuaires. Il est à présent reconnu que le bruit est un facteur de gêne très important pour les élèves des écoles situées aux abords des couloirs aériens. On a par ailleurs constaté une augmentation du nombre de cancers dus aux émissions de particules de kérosène dans l'air autour des aéroports. Des études ont été faites à Liverpool, en Hollande ou à Chicago et leurs conclusions conduisent à se demander s'il ne faudrait pas obliger les constructeurs à fabriquer des avions moins polluants.

Il y a sur l'aéroport d'Heathrow deux pistes qui sont utilisées alternativement par demi-journées : l'une fonctionne le matin et l'autre l'après-midi afin de ménager des temps de repos pour les riverains. Cependant, l'aviation civile britannique a récemment suggéré d'utiliser en même temps ces deux pistes pour permettre aux avions d'arriver avec une fréquence encore plus importante. Cela laisse penser que l'on finira par voir la marge de sécurité diminuer.

D'autre part, les chiffres officiels ne sont pas toujours fiables. C'est pourquoi nous avons décidé de procéder par nous-mêmes aux mesures des émissions sonores. Nous avons ainsi pu constater que le nombre de décibels émis par les avions est beaucoup plus important que ne l'indiquent les chiffres donnés par le gouvernement.

Nous avons enfin réussi à persuader l'actuel ministre de l'aviation de commander une étude en trois étapes sur l'impact du bruit. Nous souhaitons ainsi l'encourager à faire pratiquer des enquêtes plus rigoureuses en ce qui concerne les zones de construction des futurs aéroports. Pour conclure, je dirai que notre expérience doit pouvoir servir d'exemple dans votre pays afin de vous éviter de commettre les mêmes erreurs.

Débat

Michel AYRAL

Si le thème de cette table ronde avait été celui des nouvelles orientations de la politique de transports, je me serais exprimé différemment et j'aurais certainement rejoint votre analyse sur le phénomène de congestion que nous rencontrons dans tous les modes de transports. Celui-ci se retrouve notamment dans le rail, pour des raisons d'inefficacité, et dans les domaines aérien et routier en raison de la croissance de la demande. Il ne faut en effet pas voir le transport ferroviaire qu'en fonction de TGV : le problème existe dans tous les Etats européens avec une acuité plus ou moins forte.

Je souhaitais avant tout dire que le développement du transport nécessite effectivement de nouvelles réglementations et, comme l'a dit Madame Robb, la réglementation de l'OACI, notamment dans le domaine de l'environnement, est insuffisante. Il a fallu attendre près de 25 ans pour changer la génération de standards de bruit, et le nouveau standard, qui entrera en vigueur en 2004, ne deviendra véritablement perceptible pour les riverains des aéroports qu'à la fin du renouvellement des flottes, c'est-à-dire dans un horizon de 25 ans ! Si l'on estime qu'il faut laisser l'OACI prendre en charge cela, tous les efforts de coordination que nous menons à Bruxelles pour améliorer l'efficacité des standards en matière d'environnement seront inutiles.

Notre travail est actuellement d'affirmer la position européenne à l'OACI pour inverser cette tendance, et je pense que les quinze Etats européens sont les seuls à défendre cette position. Le débat qui alimente actuellement les relations transatlantiques concerne surtout le standard de réduction du bruit adopté par les Européens il y a deux ans. Les Américains considèrent en effet ce standard comme contraire aux règles de l'OACI et posent ainsi les limites de notre capacité d'action. Les Européens doivent donc se montrer fermes sur ces réglementations au niveau international et défendre des positions qui sont aussi celles de notre industrie. Nous sommes arrivés à une réduction du niveau de bruit dans le nouveau standard de moins 10 décibels mais les moteurs fabriqués actuellement vont de moins 14 à moins 16 décibels. La technologie est donc en retard par rapport à ce standard.

Pascal MACHURON, ADVOCNAR

Je voudrais interpellier Monsieur Lamidey sur ses propos concernant le sommeil des riverains. J'ai constaté dans le rapport d'activité 2000 de l'ACNUSA qu'Air France avait été sanctionné à hauteur de 25 % des listes d'infractions au cours de l'année 2000. Comment comptez-vous réduire les infractions et respecter la réglementation ? Le code de bonne conduite des pilotes est-il appliqué scrupuleusement par la compagnie Air France ?

Marc LAMIDEY

À ma connaissance, la réponse est oui. Mais je rappelle que si Air France représente 25 % des contraventions dressées, cette compagnie représente également 50 % des vols. Cela montre donc qu'Air France a fait des efforts, et il faut en prendre acte. D'autre part, je précise que lorsque je disais approuver la réglementation de l'ACNUSA, je parlais de l'urbanisme.

Claude CARPENTIER

Combien de temps l'Europe tiendra-t-elle tête à la demande américaine de confondre le Stage III et le Chapitre III ? Avons-nous une chance de voir s'imposer d'autres chapitres plus contraignant, dans la mesure où les Américains refusent le Chapitre III et veulent lui assimiler leur Stage III ?

Michel AYRAL

Le niveau de bruit des avions est classé en chapitres par l'OACI. Actuellement, nous sommes dans la phase de passage du Chapitre II au Chapitre III ; à partir d'avril 2001 ne pourront voler dans la communauté que des avions classés au Chapitre III. Les Américains ont mis au point un système permettant de transformer un avion classé au Chapitre II en un avion classé au Chapitre III. Mais ces avions sont en fait considérés comme marginalement compatibles au Chapitre III. Les Européens ont donc réagi à cela et pris une mesure visant à limiter ces avions. Nous sommes actuellement en contact avec les Américains pour essayer de trouver une alternative équivalente du point de vue de l'environnement, mais je ne peux augurer de la façon dont aboutiront ces négociations. Une réglementation devrait entrer en vigueur en avril 2002, à condition qu'elle soit équivalente à la mesure actuelle du point de vue environnemental.

Jean-Luc GARCIA, Comité des riverains de l'aéroport Saint-Exupéry

Monsieur Lamidey a déclaré que Air France avait réalisé 20 % d'économies en termes de bruit. Je voudrais savoir pourquoi l'ACNUSA n'impose pas de limiter les vols de nuit à leur niveau actuel ?

Marc LAMIDEY

Je ne suis pas totalement compétent pour répondre à cette question mais en ce qui nous concerne, nous sommes ouverts et nous ne voyons pas un très grand avenir au trafic de nuit. Il y a peut-être d'autres mesures à prendre : on pourrait par exemple utiliser plus intelligemment la structure des pistes afin de bloquer le trafic sur des pistes de décollage moins pénalisantes.

Michel TOURNAY, président de l'AREC

J'ai entendu dire que l'on pouvait envisager un arrêt du trafic entre minuit et 4 heures du matin. De son côté, Monsieur Lamidey a déclaré que l'activité nocturne d'Air France ne représentait que 5 % du trafic de nuit. Ne pourrait-on pas se concerter avec ADP et FEDEX pour réguler davantage et aboutir à un meilleur équilibre des vols de nuit ?

Marc LAMIDEY

Je n'ai pas dit qu'Air France représentait 5 % des vols de nuit ; j'ai dit que l'aéroport de Roissy tournait la nuit à environ 5 % de ses capacités, et pourtant le bruit est très gênant pour les riverains. Mais il est vrai que le développement de l'énergie sonore dépensée de nuit est principalement causé par les opérateurs cargo, qui se sont implantés à Roissy. Mais vous posez là une question qui dépasse mon statut d'opérateur, je vous engage donc à poser la question à ADP.

Emmanuel BERMOND, ACENAS

Vous avez dit être favorable à l'augmentation du trafic sur les aéroports de province. Etes-vous contre un troisième aéroport parisien ? Considérez-vous que les aéroports de province doivent être le déversoir du trafic parisien ?

Jacques MYARD

Posée dans ces termes, la réponse est bien sûr non. On sait que la croissance du trafic aérien est d'environ 10 % par an et que l'ensemble des aéroports parisiens fait à présent figure d'entonnoir. Il est néanmoins possible de créer des liaisons tout en respectant l'environnement et d'utiliser des plates-formes de province sans passer par Paris. Je demande donc qu'une véritable politique des transports soit instaurée et s'impose aux compagnies aériennes, sans que l'on oublie d'y intégrer le problème de l'environnement, notamment sur le trafic de nuit.

Henry BONNETAIN, ADEV

Que pense la commission de Bruxelles de l'intention française de sanctionner les avions qui émettent plus de 85 décibels à une certaine distance des aéroports ?

Michel AYRAL

Nous pensons que c'est une mesure légitime. Nous souhaiterions que tous les aéroports puissent se doter du même type d'instruments parce que, comme l'a dit Madame Robb, il faut éviter que des mesures strictes prises sur un aéroport ne déplacent le trafic sur un autre aéroport. Il faudrait également éviter que la disparité des règles entre les aéroports ne constitue une gêne pour les compagnies aériennes, afin qu'un même avion ne soit pas obligé de se conformer à des contraintes différentes. Notre approche est de développer un cadre commun pour l'adoption des mesures environnementales au niveau des aéroports.

Synthèse des travaux

Nicolas DUPONT-AIGNAN

Député de l'Essonne, maire de Yerres, Vice-président de l'association Ville et aéroport

J'aimerais vous faire part de quelques réflexions personnelles en tant que parlementaire concerné depuis quatre ans par ces questions aéronautiques, mais aussi en tant que maire d'une commune proche de l'aéroport d'Orly.

Je voudrais d'abord dire combien l'augmentation du trafic au cours des dernières années est un point qui a modifié en profondeur la réaction des opinions publiques aux alentours des aéroports, et notamment en Ile-de-France. Le secteur aéroportuaire considère en général que les protestataires sont de doux illuminés concentrés dans quelques zones particulières et qu'il suffira de passer en force, avec l'appui des différents gouvernements qui ont été davantage aux ordres de la compagnie Air France, d'Aéroports de Paris et des lobbies du secteur qu'à l'écoute de la population au cours des années passées.

Cela ne veut pas dire que je ne respecte pas la compagnie Air France, qui est une grande compagnie à laquelle les pouvoirs publics, ainsi que les contribuables, ont à juste titre su donner les coups de pouce nécessaires. En un mot, je pense que les pouvoirs publics n'ont jamais été chiches avec les acteurs du transports aériens, et cela est très bien puisque la France devenue une grande puissance en ce domaine. Pour autant, je pense que le véritable problème politique qui se pose aujourd'hui est de savoir si ce secteur va accepter d'être maîtrisé pour pouvoir concilier à la fois son développement et le respect des populations, qui n'en peuvent plus de la dégradation de leurs conditions de vie dans les zones urbaines. En somme, le pouvoir politique va-t-il pouvoir reprendre l'offensive face à un secteur économique qui n'a jamais été contrôlé et qui a imposé ses vues avec un gâchis financier souvent considérable ?

À cet égard, je souhaiterais que la DGAC soit aux ordres du gouvernement et non l'inverse. Je suis en effet choqué quand un directeur de cabinet du Ministre des transports déclare dans *Le Parisien* que la DGAC a fait n'importe quoi. Je doute que celle-ci fasse n'importe quoi sans l'autorisation du Ministre ou de son cabinet. Je pense donc qu'il faut arriver à réconcilier les acteurs du transport aérien, qui sont la fierté de notre pays, et les populations dont les impatiences de plus en plus fortes. On ne peut nier que la dégradation est réelle et qu'elle ne concerne plus seulement ceux qui sont sous les couloirs de décollage ou d'atterrissage, mais l'ensemble des habitants d'une région.

Nous allons d'ailleurs engager une étude avec l'association Villes et Aéroports pour chiffrer le nombre de personnes en Ile-de-France qui sont victimes de nuisances. Je crois que les acteurs du transport aérien devraient réaliser à quel point la protestation monte et que le pouvoir politique ne pourra pas éternellement passer en force. Je citerai pour preuve la décision récente de la DGAC de faire passer un troisième couloir aérien au sud de l'Essonne et qui a été bloquée grâce à une réaction politique. C'est pourquoi je crois que nous sommes aujourd'hui face à une véritable crise de confiance entre les acteurs du système et le population.

Il y a donc pour les élus deux attitudes à combattre. La première consiste à dire que le transports aérien ne pourra pas se développer davantage et qu'il faut trouver d'autres solutions comme le train ou les aéroports de province. Je pense au contraire que le transport aérien se développera encore et qu'il faut anticiper cette croissance. La deuxième attitude consiste, notamment chez les acteurs du transport aérien, à ne rien faire en attendant la période difficile qui va s'ouvrir à partir de 2002. Trois axes me paraissent devoir être explorés pour aller plus loin.

- Le premier est le respect des règles existantes. On peut en effet se demander si le transport aérien est au-dessus des lois ? La création de l'ACNUSA est une grande victoire mais force est de reconnaître qu'il y a encore beaucoup de dérives. Quant à Air France, je dois reconnaître que cette compagnie a fait des efforts mais qu'elle n'a toujours pas la volonté de changer ses avions les plus polluants. Je crois que la crédibilité du secteur aérien progressera lorsque les règles seront respectées.
- Le deuxième axe de la réconciliation est la redéfinition des routes du transport aérien, notamment en Ile-de-France. Ce sujet est très complexe mais il reste que l'agglomération s'est étendue (parfois, il est vrai, avec des excès de la part des municipalités). Les routes sont placées au-dessus de zones urbaines et il est nécessaire de sensibiliser davantage les contrôleurs aériens et les pilotes à cela. Il est aussi très important de développer les moyens techniques permettant de contrôler le survol des zones urbanisées. Un certain nombre de mesures concrètes ont déjà été étudiées et permettraient de réduire considérablement les nuisances aériennes si elles étaient mises en œuvre. Le pouvoir politique devra par ailleurs prendre ses responsabilités, notamment en ce qui concerne l'affaire des vols de nuit.
- Il y a enfin la question des investissements publics. Certes, le TGV permettra d'absorber une part de l'accroissement du trafic mais il ne faut pas y voir de solution miracle. Il en va de même pour les aéroports de province. Je suis particulièrement inquiet pour la période 2002-2010 quant aux capacités des futurs gouvernements à assumer la croissance du trafic et je crois que la question du troisième aéroport est vitale. Il serait illusoire de ne pas prendre de décision rapide sur ce problème car cela mènerait à une révolte des populations dont tous les gouvernements feraient les frais. Je forme donc le vœu que le gouvernement puisse prendre une décision rapide et faire accepter aux acteurs du transport aérien certaines décisions.

Clôture des travaux de la journée

Jean-Pierre BLAZY
Président de l'association Ville et aéroport

Je crois que ce premier colloque de l'association Villes et Aéroports nous aura permis d'apprécier les points de convergence et de divergence concernant la réconciliation du transport aérien et de l'environnement urbain. Nous mesurons aussi tout le travail qui est encore devant nous. Cette journée avait pour objet un traitement très général de la question et nous ne prétendons pas épuiser tous les aspects de la question. Nous poursuivrons cet échange d'idées certainement au-delà de nos frontières car ce sujet n'est pas particulier à la France.

Il apparaît évident que les aéroports sont l'un des plus importants générateurs d'emplois et de croissance économique, et personne ne peut nier que le transport aérien va continuer à s'accroître dans la période qui vient. Mais il est en même temps une source d'importants inconvénients environnementaux. C'est pourquoi les populations riveraines les accueillent à la fois avec espoir et avec crainte. Les débats que nous avons eus au cours de cette journée suggèrent l'existence d'une tension dynamique entre le développement du transport aérien et l'environnement urbain. Certains affirment que l'équilibre entre durabilité et compétitivité est impossible à atteindre, l'une ne pouvant être obtenue qu'au détriment de l'autre.

Au sein de ce débat, notre association contribue, à partir des missions qu'elle s'est données dans sa charte fondatrice, 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 acteurs publics et privés ont pendant trop longtemps ignoré ce qui apparaît aujourd'hui comme un impératif et ils ont aujourd'hui un rôle important à jouer dans ce processus de réconciliation. Je pense que les acteurs du transport aérien ont à présent compris que les populations sont devenues plus exigeantes et moins tolérantes vis-à-vis des aéroports. Pour ces raisons, il convient d'avoir une politique intégrée à la planification des aéroports qui englobe les considérations économiques, environnementales et sociales, afin que l'ensemble des conséquences puisse être identifié et que l'idée de réconciliation soit activement poursuivie. Je dirai que la largeur de vision nécessaire à cette réconciliation est devenue importante à long terme. Il a été rappelé combien la réglementation est la condition de l'acceptation du transport aérien. En France, la création d'une autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires impose un outil de régulation entre des intérêts conflictuels.

Nous nous situons, en tant qu'association d'élus, dans cette vision de la nécessaire régulation. Il faut aller au-delà des prises des positions ultra libérales ou pseudo-scientifiques de certains experts pour aujourd'hui voir les moyens de concrétiser cette réconciliation. C'est pourquoi :

- Une véritable gouvernance démocratique doit s'imposer et nous pensons que les élus doivent aujourd'hui être mieux associés à la définition de ce que l'on peut appeler les communautés aéroportuaires.
- Nous devons songer à une répartition plus équitable des retombées économiques générées par l'activité aéroportuaire. Notre association a sur ce sujet des propositions et les affirmera dans la période à venir.
- Le renforcement des mesures prises pour maîtriser les nuisances aéronautiques sur l'ensemble du territoire national doit être poursuivi. Je pense qu'il y a un déficit de réflexion au niveau européen sur l'environnement. La Commission européenne, qui parle de ciel unique et d'Agence de sécurité

européenne, doit aborder de façon plus concrète cette question. En ce qui concerne la réduction du bruit à la source, des progrès sont encore à attendre, notamment au niveau du bruit aérodynamique des futurs gros porteurs. On nous présente les gros-porteurs comme étant une solution d'avenir mais ceux-ci doivent aussi être le moins bruyant possible.

- Un autre point important abordé aujourd'hui est celui de la sécurité aérienne. Il est important de pouvoir maintenir un haut niveau de sécurité aérienne face à la croissance du trafic sans perdre de vue l'impératif économique.

Après la déréglementation du transport aérien et le développement des *hubs*, qui ont permis cette croissance du trafic depuis quelques années, ne faudrait-il pas aujourd'hui réglementer à nouveau ? Si l'on veut donner au concept de développement durable du transport aérien un contenu réel, on comprend que de nouvelles régulations soient nécessaires. La régulation se fera bien sûr au niveau mondial à travers l'OACI mais l'Europe doit aussi imposer ses vues dans ce cadre mondial.

Sur la question du troisième aéroport parisien, le débat public devra permettre au gouvernement de prendre une décision courageuse sans tarder. Je pense que dans le cadre d'une intermodalité active, c'est-à-dire d'une véritable complémentarité entre le train et le rail, il ne faut pas reproduire les erreurs du passé. L'aéroport est fait pour la ville mais ne doit pas être conçu contre elle. Il doit en être éloigné et relié à son centre par des moyens de transport performants tels que le TGV ou l'autoroute.

La position du Ministre de la Défense nous semble intéressante dans ce débat et je tiens à le remercier de sa présence. Nous sommes en effet intéressés par ses vues sur l'évolution du trafic aérien en France, la façon dont il prend en considération l'exigence environnementale ou encore le développement aéroportuaire de la France.

Conclusion

Alain RICHARD
Ministre de la Défense

Je voudrais dire l'intérêt particulier que suscite pour moi la participation à ce colloque, qui a réuni un grand nombre des acteurs impliqués dans le développement du transport aérien d'aujourd'hui. Le Ministère de la Défense et les forces armées dans leur ensemble sont à la fois un exploitant de l'espace aérien et des plates-formes militaires, et un organisme participant à la réglementation et au contrôle des mouvements aériens. Je me place donc dans une situation de partenaire et d'observateur privilégié des évolutions du transport aérien et des nouveaux équilibres qui doivent être trouvés.

La défense, qui est implantée sur la totalité du territoire national, est concernée par l'ensemble des questions qui ont été débattues aujourd'hui, qu'il s'agisse des atteintes à l'environnement, de la sécurité ou de l'impact économique. En termes de volume de trafic aérien, l'activité militaire représente une proportion infime en comparaison de l'activité commerciale mais elle met en œuvre 800 appareils de différents types, de l'avion de combat à l'hélicoptère en passant par le transport tactique.

Le Ministère de la Défense a pris conscience des enjeux auxquels la France et l'Europe sont aujourd'hui confrontés, et a lancé des actions, de sa propre responsabilité ou en liaison avec d'autres administrations publiques telles que le Ministère des Transports ou celui de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, et ce, dans le but de s'inscrire dans une politique de développement durable.

Deux points méritent d'être particulièrement décrits et justifient selon moi une participation du Ministère à toutes les concertations avec les partenaires engagés, et notamment les collectivités locales que vous avez choisi de représenter.

Le premier de ces sujets est celui de l'implantation d'une nouvelle plate-forme internationale. Nous sommes particulièrement impliqués dans l'analyse des conséquences et des choix de faisabilité de l'implantation de cette nouvelle plate-forme dans le Bassin Parisien. Cette question est en effet importante pour le Ministère de la Défense, puisque, suivant l'option d'implantation qui sera prise, il s'ensuivra la fermeture ou la réduction massive d'activités de plusieurs implantations des forces armées, qu'il s'agisse de bases aériennes de l'Armée de l'air, de régiments de l'aviation légère de l'Armée de terre ou de camps de manoeuvre dans lesquels les activités ne seront plus possibles. Le Ministère de la Défense a donc lancé depuis plusieurs années une étude pour apprécier les choix de préparation de l'avenir qui seront cohérents avec les options de la nouvelle plate-forme. Je crois que les conditions du choix sont maintenant connues et, suivant le calendrier qui a été défini par la commission nationale du débat public, et si les éléments du débat sont réunis à l'automne, il sera d'intérêt public que le gouvernement prenne sa décision dans la foulée.

L'autre préoccupation majeure du Ministère de la Défense est bien sûr l'étude des effets des activités aériennes militaires sur l'environnement, sachant que dans de nombreuses régions, les unités de la défense qui utilisent l'espace aérien représentent des employeurs et des pôles de développement économique tout à fait importants. Il faut souligner par exemple que, suivant les hypothèses de localisation du troisième aéroport, une base comme celle de Saint-Dizier, qui représente 3 000 emplois, peut voir son activité cesser. C'est un cas, mais la limitation d'activité, voire la remise en cause des activités d'entraînement militaire de certaines bases, représente à chaque fois un enjeu d'environ 2 000 ou 3 000 emplois dans des régions où elles sont l'un des éléments de l'équilibre

socio-économique. Nous avons donc ici un travail important de régulation pour améliorer la préservation de l'environnement et l'intégration des bases aériennes.

Un effort particulier a été fait pour limiter les nuisances occasionnées aux populations habitant les zones les plus proches des bases et nous souhaitons le poursuivre car il s'agit d'un élément essentiel du lien social et psychologique que les unités de la Défense doivent entretenir avec leur environnement régional. C'est aussi la condition indispensable à une adhésion de nos concitoyens au projet de défense que nous devons mettre en place. Le maintien au niveau opérationnel requis de nos unités est un autre centre d'intérêt vital pour nous. La France joue en effet l'un des rôles essentiels au sein de l'Europe et l'on ne peut se refuser des capacités militaires de haut niveau face aux responsabilités internationales.

Ceci signifie donc qu'il faut dans un même mouvement déléguer ces responsabilités à d'autres puissances. La capacité pour les forces européennes de mener une action de rétablissement de la paix sur un théâtre éloigné ne doit pas être soumise aux volontés de la puissance américaine. Il s'agit d'un enjeu d'indépendance essentiel pour les Européens. Nous avons donc cet impératif de maintenir un niveau d'activité aérienne militaire substantiel et nous cherchons à le rendre le plus cohérent possible avec les impératifs d'environnement. Madame Voynet et moi-même avons ainsi établi entre nos deux ministères un protocole relatif à la prévention et à la limitation des nuisances sonores dont les futurs développements vont prendre de l'importance. Une première charte de qualité de l'environnement sonore sera sous peu signée autour d'une base aérienne de l'Armée de l'air entre les autorités militaires et préfectorales, les élus et les associations représentatives des riverains. D'autres protocoles suivront sur le même modèle.

Nous souhaitons continuer l'ensemble de ce travail en relation avec le Parlement, qui est le lieu de synthèse entre les impératifs de défense nationale et les préoccupations des citoyens.

De manière à ce que ces différentes formes d'actions soient pérennisées, les services de l'Etat travaillent à inscrire dans la loi les principes durables de fixation des outils qui permettront de réglementer l'activité aérienne militaire et civile et d'en maîtriser les conséquences.

Je veux parler plus particulièrement des projets concernant les plans d'exposition au bruit, le plafonnement des activités nocturnes et le fonctionnement des instances qui garantissent la sécurité des vols. Là encore, la coordination entre les différentes parties prenantes, la transparence, la connaissance mutuelle des acteurs, seront les meilleures garanties d'aboutir à des décisions de progrès.

Je voudrais finir en disant que la création de cette association est aux yeux du gouvernement un outil de progrès tout à fait important. L'environnement local permet en effet de confronter des intérêts et des impératifs contradictoires, et à cet égard la collectivité locale peut être considérée comme un premier lieu de synthèse. Cet outil doit par conséquent permettre une amélioration de la situation et d'engager la recherche d'un nouvel équilibre.

La variété des propositions qui commencent à être élaborées reflète une volonté, chez des acteurs responsables, de saisir tous les enjeux de ces problèmes de cohabitation entre l'espace de vie et la fonction de transport aérien. Je voudrais donc vous transmettre les encouragements du gouvernement à la poursuite des activités de votre association.