



ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer



cabinet
du ministre

Paris, jeudi 25 juillet 2002

Pour un développement durable des aéroports parisiens

Discours

de Monsieur Gilles de Robien

ministre de l'Équipement, des Transports,
du Logement, du Tourisme et de la Mer

La région Ile de France est l'une des grandes régions économiques de l'Union européenne et Paris est l'une des grandes capitales culturelles et touristiques de notre monde. Elle se doit de disposer d'une desserte aérienne performante donc, d'une infrastructure aéroportuaire à la hauteur de ses ambitions et de ses besoins.

Mais cette infrastructure ne peut fonctionner et se développer n'importe comment, et surtout pas au détriment de la qualité de l'environnement des populations riveraines. Or il faut définir des perspectives pour le transport aérien dans la région Ile de France. En effet le plafond, pour Roissy, de 55 millions de passagers fixé par le précédent gouvernement n'est pas une mesure réaliste dès lors que ce seuil sera atteint à échéance de 2005-2006.

C'est pourquoi, depuis mon arrivée au Gouvernement, j' ai rencontré un grand nombre d'élus, d'associations et de professionnels.

De ces entretiens, plusieurs éléments m'ont semblé ressortir de manière très forte :

- d'abord la nuit : les plaintes et les exigences sont très fortes pour cette période et il faut y répondre par des mesures fortes ; les nuisances nocturnes sont insupportables et il n'est pas question de trouver des compromis avec le sommeil ; nos concitoyens ont droit au sommeil ;
- la rigueur : quand des mesures sont prises, elles doivent être appliquées avec rigueur, et les déviations doivent être sanctionnées ; c'est la base de la confiance et sans confiance, il n'est pas possible de discuter sereinement, de construire la moindre solution ou perspective. Les engagements doivent donc être fermes et leur tenue sans faille ;
- la gêne : il faut la reconnaître vraiment et agir en conséquence, sans mesquinerie, par exemple sur la taille de la zone donnant droit à insonorisation ;

Hôtel de Roquelaure
246, boulevard
Saint-Germain
75007 Paris
adresse postale :
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
mél : cabinet-equipement
@equipement.gouv.fr

- les compensations : nous vivons dans un monde où « toute peine mérite salaire » ; un aéroport crée des richesses, des emplois ; il en attire d'autres ; il est normal que ces richesses soient partagées de manière équitable sans oublier ceux qui subissent plus qu'ils ne profitent de l'aéroport ;
- la cohérence de l'action : il ne faut pas laisser construire dans des zones à gêne forte donc peu habitables . Il faut mieux maîtriser l'urbanisme autour des aéroports ;
- enfin l'ensemble des personnes rencontrées reconnaissent que la limitation en passagers n'est pas appropriée; c'est le bruit qu'il faut plafonner , avec des efforts tout particuliers la nuit.

Non seulement ces éléments ressortent fortement des entretiens mais leur légitimité est reconnue par tous, riverains aussi bien que professionnels, personnes s'exprimant à titre individuel aussi bien qu'élus .

C'est pourquoi les orientations que je propose aujourd'hui, s'appuient très largement sur ces exigences ou constatations partagées.

La situation d'**Orly** est stabilisée avec une limitation fixée à 250.000 créneaux horaires attribuables annuellement et un couvre-feu nocturne de 23 heures 30 à 6 heures. Je confirme qu'il n'est aucunement question de remettre en cause ce dispositif. Dans ce cadre, les riverains de cet aéroport bénéficient pleinement, et continueront de bénéficier, de la diminution de la gêne sonore résultant de la modernisation des flottes des compagnies aériennes.

En revanche, il faut éclaircir la situation de **Roissy** et définir sans ambiguïté ses perspectives de développement, préalable indispensable à toute réflexion sur la nécessité d'un nouvel aéroport.

1 - Le développement durable de l'aéroport de Roissy passe d'abord par un traitement volontariste des nuisances sonores générées par **les vols de nuit**. A cet égard, je me propose de prendre des mesures concrètes et significatives :

- supprimer les émergences sonores les plus fortes c'est à dire les évènements qui perturbent le sommeil des riverains . Cette mesure vise à atteindre l'objectif fixé par l'ACNUSA, de limiter en zone urbanisée, le bruit dû aux avions à un maximum de 85 dB ;
- réduire de manière substantielle le nombre de mouvements dans la plage de 0 à 5 h . Ainsi Air France a décidé, à ma demande, de supprimer d'ici 2003 tous ses vols entre 0 et 5h; de même, la Poste réduira, elle aussi d'ici 2003, de 30% ses vols de courrier postal pendant la même période. Enfin il n'y aura plus de tolérance pour reprogrammer, suite à des aléas d'exploitation, des décollages pendant cette période ;
- adapter l'utilisation des différentes pistes et des procédures de navigation aérienne pour minimiser la gêne : imposer les procédures qui limitent le survol des zones habitées, interdire celles qui ne peuvent éviter ce survol, et mettre en place une surveillance efficace de leur suivi afin de permettre de sanctionner les déviations ;

- taxer plus lourdement les vols de nuit et, plus généralement, les avions les moins performants au plan acoustique par exemple en affectant la taxe qui leur est applicable d'un facteur 10 ;

2 – Je propose de supprimer le plafonnement en passagers, peu réaliste compte tenu de l'évolution du trafic et du temps nécessaire pour envisager la création de capacités aéroportuaires complémentaires et de le remplacer par un **plafond directement lié aux nuisances sonores**. Et je propose de limiter le développement de Roissy au niveau de nuisances rencontré en 2000. Je rappelle que l'année 2000, avec l'indicateur actuellement utilisé pour mesurer le bruit, donnait une valeur de 82.7 par rapport à l'année 1997 prise comme référence 100.

3 – **Un nouvel indicateur global de gêne sonore** doit être mis en place, à la fois plus crédible et plus compréhensible que l'actuel indicateur. Il sera basé sur des bruits mesurés au sol et tiendra compte des pondérations – jour, soirée, nuit - préconisées par la réglementation européenne.

4 - Le développement de l'aéroport de Roissy sera possible grâce à **l'amélioration des flottes utilisées par les compagnies aériennes**. Les mesures réglementaires ou incitatives en ce domaine sont encadrées par des accords internationaux que la France entend respecter tout en utilisant au maximum leurs possibilités.

Le retrait des avions "chapitre 2" est réalisé depuis le 1er avril dernier. Le retrait, la nuit, des appareils des avions les plus bruyants du "chapitre 3" (ceux qui n'atteignent que marginalement- de moins de 5 dB- la limite du chapitre) a été initié par le précédent gouvernement. Il sera étendu progressivement à l'ensemble de la journée. De même les restrictions nocturnes qui touchent aujourd'hui les avions dont la marge de conformité est inférieure à 5 dB, seront progressivement étendues à ceux dont la marge est comprise entre 5 et 8 dB

5 - Par ailleurs, les nouveaux couloirs aériens, mis en service en mars dernier, doivent être suivis comme doivent être respectés les **volumes de protection environnementale** définis puis imposés aux exploitants sous peine de sanctions administratives. Je confirme que la nécessaire phase de rodage et de mise au point des trajectoires, et des volumes associés est désormais terminée et que la procédure « respect des couloirs ou sanction » sera mise en place dès cet automne.

6 - Trop souvent, la communauté aéroportuaire a donné l'impression d'opacité et de non-dit en ce qui concerne les mesures de bruit et l'information des riverains. Les trajectoires seront **rendues publiques** sur INTERNET. Je propose également **la constitution d'un observatoire du bruit aérien** réunissant les élus, les associations et les professionnels. La transparence sera ainsi garantie sans contestation sur les niveaux de bruit..

7 -Développer l'aéroport de Roissy suppose que l'on maîtrise **les zones exposées au bruit** ; cela signifie qu'on les définisse de manière cohérente, c'est à dire répondant aux attentes sociales d'aujourd'hui, qu'on en contrôle l'urbanisation et qu'on fournisse aux populations déjà installées une aide raisonnable pour insonoriser leurs habitations. Les révisions du Plan de gêne

sonore (PGS) et du Plan d'exposition au bruit (PEB) seront entreprises sans délais ; les surfaces donnant lieu à des contraintes d'urbanisation ou donnant droit à insonorisation devraient être largement accrues ; le nombre de logements concernés par le droit à l'insonorisation devrait être multiplié par 2.

8 - Enfin, concernant le **partage des richesses** générées par l'aéroport, je compte confier à un parlementaire une mission d'étude d'un mode de partage équitable.

Je souhaite que ces orientations se mettent en place rapidement. Il faut pour cela définir les mesures avec précision. Certaines d'entre elles relèvent de la directive européenne du 26 mars dernier. Celle-ci ne peut remettre en cause les objectifs ambitieux que je fixe, mais elle impose concertation, ce qui va de soi, et études d'impact, ce qui est nécessaire pour caler précisément les mesures proposées.

Celles-ci seront discutées au sein de la Commission Consultative de l'Environnement dès que possible et seront soumises ensuite à l'ACNUSA .