



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

aéroport de Roissy

Question orale n° 2

Texte de la question

M. Yves Cochet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur sa récente décision d'autoriser l'extension des pistes de Roissy. Le principal argument avancé a trait au développement de l'emploi. Or, le doublement des pistes n'équivaut pas au doublement des emplois. De ce point de vue, il serait utile que soit portée dès à présent à la connaissance de l'opinion publique une évaluation précise du nombre d'emplois induits par l'extension et de définir à quelle hauteur sera alimenté le fonds local de répartition des retombées économiques et fiscales. Le souhait exprimé par le ministre de voir intégrer les futures infrastructures aéro-portuaires à un aménagement du territoire plus équilibré apparaît antinomique avec l'extension de Roissy. Il lui demande comment le Gouvernement compte développer les transports en commun dans la zone, comment aménager les dessertes routières et ferroviaires, notamment le Trans-Val-d'Oise, de manière à maîtriser la saturation du trafic routier induit. Il lui demande de préciser comment seront mises en oeuvre des mesures suffisantes de lutte contre les nuisances sonores et quel sera le niveau exact du plafonnement du bruit. Il souhaiterait savoir si le délai de mise en oeuvre du plan de gêne sonore sera raccourci et comment s'effectueront les mesures réelles du bruit au sol. Enfin, il lui demande s'il n'envisage pas un couvre-feu total sur les vols de nuit.

Texte de la réponse

M. le président. M. Yves Cochet a présenté une question, n° 2, ainsi rédigée :

«M. Yves Cochet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur sa récente décision d'autoriser l'extension des pistes de Roissy. Le principal argument avancé a trait au développement de l'emploi. Or le doublement des pistes n'équivaut pas au doublement des emplois. De ce point de vue, il serait utile que soit portée dès à présent à la connaissance de l'opinion publique une évaluation précise du nombre d'emplois induits par l'extension et de définir à quelle hauteur sera alimenté le fonds local de répartition des retombées économiques et fiscales. Le souhait exprimé par le ministre de voir intégrer les futures infrastructures aéroportuaires à un aménagement du territoire plus équilibré apparaît antinomique avec l'extension de Roissy. Il lui demande comment le Gouvernement compte développer les transports en commun dans la zone, comment aménager les dessertes routières et ferroviaires, notamment le Trans-Val-d'Oise, de manière à maîtriser la saturation du trafic routier induit. Il lui demande de préciser comment seront mises en oeuvre des mesures suffisantes de lutte contre les nuisances sonores et quel sera le niveau exact du plafonnement du bruit. Il souhaiterait savoir si le délai de mise en oeuvre du plan de gêne sonore sera raccourci et comment s'effectueront les mesures réelles du bruit au sol. Enfin, il lui demande s'il n'envisage pas un couvre-feu total sur les vols de nuit.»

La parole est à M. Yves Cochet, pour exposer sa question.

M. Yves Cochet. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, votre gouvernement a décidé récemment l'extension de l'aéroport de Roissy. Cette décision rencontre une certaine opposition non seulement de la part des habitants de la région de Roissy, mais aussi parmi les personnes qui s'occupent de l'aménagement équilibré du territoire. Je suis d'ailleurs moi-même opposé à cette extension et vous l'ai fait

connaître, monsieur le ministre.

Plusieurs arguments sont avancés par le Gouvernement et par les partisans de cette extension.

Le premier concerne l'emploi. J'en suis évidemment préoccupé comme le Gouvernement et chacun des membres de cette assemblée, mais on ne sait pas exactement - des chiffres fantaisistes ont circulé de la part de certains opérateurs - quelle sera l'incidence sur l'emploi local et régional de l'extension de l'aéroport de Roissy.

Le second argument porte sur la répartition plus juste des retombées économiques et fiscales de cette extension. En effet, bien que l'aéroport de Roissy existe depuis de nombreuses années, ce sont surtout certaines communes très proches qui ont jusqu'à présent «bénéficié» du fonds local de répartition. Nous souhaitons que toutes les communes qui sont concernées par l'aéroport, et qui sont fort nombreuses, puissent avoir part à la discussion sur la manière dont seront réparties les retombées économiques et fiscales.

Le troisième argument concerne l'aménagement du territoire. Je crois qu'il eût été possible - il est encore possible - que d'étendre non pas Roissy, mais d'autres aéroports. Si ces pistes sont construites, non seulement il y aura à peu près doublement des mouvements d'avions pendant l'année et même minute par minute - j'en parlerai tout à l'heure - mais aussi sans doute augmentation de toutes les infrastructures terrestres de transports en particulier. Nous sommes évidemment favorables, comme la plupart des habitants du Val-d'Oise dont je suis élu, aux transports en commun, mais j'ai compris, lorsque vous avez annoncé cette décision, qu'il y aurait d'autres propositions d'augmentation des infrastructures de transports terrestres, notamment l'élargissement de l'autoroute A1. Une quatrième voie me paraît tout à fait impossible, mais sans doute allez-vous nous éclairer sur ce point.

Le quatrième argument qui touche directement les riverains des départements concernés porte sur les nuisances sonores. Le doublement des mouvements d'avions va gêner un plus grand nombre de personnes. Actuellement, à peu près 350 000 personnes entendent ce qui se passe à Roissy; il y en aura à peu près 500 000 demain. Les questions sont, sur ce point, beaucoup plus précises.

Vous avez indiqué qu'il était question de plafonner le bruit. Qu'est-ce que cela veut dire ? Est-ce un plafond global annuel ? Pouvez-vous nous éclairer ?

Ce que l'on appelle le plan de gêne sonore doit être de nouveau réétudié. Dans quels délais ?

S'agissant des mesures réelles de bruit au sol, on peut placer des sonomètres sur l'aéroport, mais les riverains n'habitent pas sur l'aéroport; ils habitent parfois à des dizaines de kilomètres. Plusieurs riverains qui sont venus me voir à ce sujet ont proposé de poser des sonomètres dans leur jardin pour vraiment mesurer la gêne sonore ressentie notamment la nuit. A ce propos, une question assez grave se pose: sur les aéroports parisiens, Orly n'a pas de vols de nuit; Roissy en a et en aura de plus en plus. De cinq heures du matin jusqu'à vingt-trois heures trente le soir, c'est vraiment intenable pour tout le monde. Nous proposons un couvre-feu total sur les vols de nuit. Quelle est votre intention ?

Enfin, le cinquième argument porte sur l'institution indépendante. Elle a été créée par un décret du 27 mars dernier. Nous pensons que sa composition n'est pas satisfaisante dans la mesure où les élus locaux, qui représentent les riverains, mais aussi les associations, n'en sont pas parties prenantes; nous souhaitons qu'ils le soient. Etes-vous favorable à un élargissement démocratique de cette institution indépendante ? Si oui, sera-ce par un décret ou par une loi, ce qui permettrait à la représentation nationale de s'en saisir, ce que nous préférierions ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je vous remercie de cette question qui me permettra de préciser à nouveau les dispositions qui sont prises.

Le site de Roissy est un pôle économique fort.

Le nombre d'emplois situés sur l'emprise de la plate-forme de Roissy s'élevait à près de 50 000 en 1996 avec plus de 500 entreprises implantées sur le site pour, avec les emplois indirects, un total d'environ 100 000 emplois en Ile-de-France.

La décision d'autoriser la réalisation de deux pistes supplémentaires a intégré, comme vous le savez, l'ensemble des enjeux posés aux plans à la fois de l'économie, de l'entreprise Air France, de la sécurité et de l'environnement.

Une étude précise sur l'évolution du nombre d'emplois générés par la plate-forme sur les dernières années montre que chaque million de passagers supplémentaires par an permet de créer autour de 800 emplois directs sur l'aéroport et autant dans la région.

Quelles décisions ? Quelles dispositions ?

Un observatoire de l'emploi sera mis en place afin de mesurer la croissance des emplois liés à l'activité aéroportuaire et d'identifier les besoins de formation liés à ces activités.

Un groupement d'intérêt public à l'image de celui qui fonctionne pour le stade de France sera créé afin de favoriser l'accès des demandeurs d'emploi habitant le Val-d'Oise, la Seine-et-Marne et la Seine-Saint-Denis sur la plate-forme.

Afin de redistribuer plus équitablement le produit des ressources fiscales liées à l'activité aéroportuaire, un fonds local de répartition sera créé. A cet égard, j'attends les conclusions du rapport que le sénateur Lachenaud doit me remettre dans les tout prochains jours et qui feront l'objet d'une concertation.

En prenant cette décision, j'ai aussi tenu à limiter la capacité de l'équipement, avec la réalisation des deux pistes, à 55 millions de passagers par an au maximum. Une limite est ainsi fixée. J'ai aussi rouvert le débat sur le troisième aéroport ou l'utilisation d'aéroports existants - Lyon-Satolas ou Vatry pour le fret - dans le souci à la fois de limiter le gigantisme et de veiller à l'aménagement du territoire.

L'accessibilité terrestre à la plate-forme est également nécessaire, notamment pour les personnes travaillant sur le site. Pour cela, divers aménagements routiers seront anticipés ou réalisés en sus de ceux inscrits au XIe Plan, ou encore examinés dans le cadre du XIIe Plan, facilitant ainsi l'accès à l'aéroport depuis le Val-d'Oise.

Les transports collectifs seront aussi améliorés, avec le renforcement et l'accélération de la desserte par RER, avec des transports par bus en site propre. La mise en place du système Centaure de transport collectif à la demande entre l'aéroport et huit communes proches répondra aux besoins des salariés travaillant sur l'aéroport, notamment en horaires décalés.

Concernant plus particulièrement la liaison RER Cergy-Pontoise-Roissy, l'aménagement de cette ligne de chemin de fer à grand gabarit sera accéléré. En 1998 et 1999, en accord avec la région, les études de réaménagement du noeud d'Ermont, ainsi que les acquisitions foncières entre Ermont et Stains seront accélérées. Au-delà, l'aménagement de cette ligne bénéficiera d'une inscription prioritaire au XIIe Plan.

Vous avez parlé des nuisances sonores. Je vous sais gré de ne pas avoir dit que le doublement des pistes allait doubler les nuisances, comme le prétendent ceux qui ne connaissent pas exactement les propositions.

Pour lutter contre les nuisances sonores, je propose un contrat de qualité de l'environnement sonore qui associera aux partenaires initialement prévus - pilotes, contrôleurs, Aéroport de Paris - les collectivités locales et les associations agréées de protection de l'environnement. Il sera négocié en large concertation dès l'automne 1997, pour aboutir dans le premier semestre de 1998.

La quantité globale de bruit engendrée par le trafic de la plate-forme ne dépassera pas le niveau atteint au cours de l'année 1997. De plus, la quantité globale de bruit en période nocturne sera également plafonnée au niveau atteint en 1997.

Le plan de gêne sonore - dont vous avez également parlé - sera élargi dès 1998. J'ai d'ores et déjà saisi le préfet du Val-d'Oise, notamment, afin qu'il anime la concertation préalable. Cela répond, je crois, à votre souci. Des mesures réelles du bruit au sol seront effectuées en continu, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sous le contrôle d'une autorité indépendante. Le Gouvernement a, en effet, décidé la création par la loi, et non par décret, d'une autorité indépendante - je veux dire par là d'un organisme indépendant de toutes les parties concernées, notamment de l'Etat et d'Aéroports de Paris.

Enfin, j'ai décidé de limiter plus fortement les nuisances sonores nocturnes.

En plus de l'interdiction des avions dits du « chapitre 2 » - avions anciens et bruyants - entre vingt-trois heures trente et six heures, déjà effectives depuis le 1er avril 1996, les mesures supplémentaires sont les suivantes.

A compter du 1er janvier 1998, les essais de moteurs seront interdits entre vingt-deux heures et six heures; les avions les plus bruyants du chapitre 3 - avions anciennement du chapitre 2, mais qui ont été munis d'atténuateurs de bruit - se verront systématiquement imposer la nuit des procédures et trajectoires particulières de décollage; ils seront totalement interdits de vol la nuit à Charles-de-Gaulle à la fin de l'an 2000.

La vocation spécifique de l'aéroport du Bourget pour l'aviation d'affaires a été confirmée - ce ne sera pas la cinquième piste de Roissy - et les avions à réaction et les avions à hélice de plus de neuf tonnes non classés chapitre 3 y seront interdits de vingt-trois heures à six heures du matin.

Un comité de suivi, comprenant les riverains et les élus, sera mis en place pour accompagner l'ensemble de ces mesures.

A compter du 1er janvier 1998, les infractions seront sanctionnées par des amendes pouvant atteindre 10 000 francs pour une personne physique et 50 000 francs pour une personne morale, c'est-à-dire les compagnies. Ainsi que vous pouvez le constater, monsieur le député, la concertation que j'ai décidé d'engager cet été a

permis la prise en compte de l'intérêt économique et social général et de l'intérêt particulier des populations riveraines. Je souhaite que, désormais, ce dialogue et cette concertation se poursuivent, pour appliquer efficacement les mesures proposées.

M. le président. La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Je remercie M. le ministre pour sa réponse, qui me donne pour partie satisfaction, parce qu'elle répond à l'attente de nombre de nos concitoyens, notamment dans les trois départements concernés.

Le fait que le préfet puisse, dans chaque département, oeuvrer plus sur le terrain me semble une très bonne chose.

Cela dit, je reste légèrement insatisfait, car il y a une ambiguïté sur l'institution indépendante et le comité de suivi.

Le fait que l'institution soit indépendante est une bonne chose, et il est heureux que les opérateurs directs, comme Air France ou ADP, ne puissent être à la fois être juges et parties. Ce n'est pas à eux de déterminer s'ils font ou non trop de bruit. C'est un peu comme dans le nucléaire: il faut séparer exactement qui fait et qui juge.

Vous dites qu'il y aura un comité de suivi. Cela signifie qu'il pourrait y avoir, en fait, deux regroupements de personnes intéressées. Je souhaiterais que ce soit la même entité, faute de quoi il risquerait d'y avoir des problèmes de communication et de coordination entre les deux.

Fort heureusement, nous pourrions en débattre puisque cela fera l'objet d'une loi. Nous proposerons, si le Gouvernement ne le prévoit pas dans son projet de loi, que les riverains représentatifs, ainsi que les élus, puissent participer à cette institution, de manière que chacun bénéficie de la même information et dispose éventuellement du même contrôle sur ce qui se passe sur la plate-forme.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il est très important que ce ne soit pas un décret mais une loi. Le débat sera ouvert et la discussion du projet de loi permettra aux parlementaires de donner leur point de vue et d'améliorer le texte autant que de besoin.

D'ores et déjà, je vous assure que je tiendrai compte des avis déjà émis, et je suis prêt à recueillir tous les avis à ce sujet pour la plus grande efficacité du texte, dans l'esprit que vous avez indiqué.

Un groupe de travail va se réunir pour faire des propositions soumises à la concertation et le projet de loi qui sera, si les députés en sont d'accord, adopté par l'Assemblée nationale sera le fruit de cette démarche.

Données clés

Auteur : [M. Yves Cochet](#)

Circonscription : Val-d'Oise (7^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 2

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er octobre 1997, page 3555

Réponse publiée le : 8 octobre 1997, page 3657

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 1er octobre 1997