



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question orale n° 184

Texte de la question

M. Jean-Pierre Blazy attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le problème du 3e aéroport parisien. Le site de Chaulnes, décidé par le précédent gouvernement, a été abandonné le 25 juillet 2002 et la question de l'opportunité d'un 3e aéroport international dans le grand bassin parisien a été confiée à une mission d'information parlementaire. Or, une note interne particulièrement choquante d'Aéroports de Paris, qui est quand même un établissement public, présentée lors de son dernier conseil d'administration, porte sur l'optimisation de Roissy CDG à 80, voire 90 millions de passagers annuels, soit plus de 700 000 mouvements annuels. Ainsi, parallèlement aux travaux de la mission d'information parlementaire et aux mesures de restriction d'exploitation, la direction d'ADP envisage déjà le déplafonnement de Roissy CDG. Afin d'éviter la politique du double langage, il lui demande de lui confirmer que l'objectif de ce gouvernement n'est pas d'optimiser les infrastructures aéroportuaires parisiennes mais de concilier leur développement avec le cadre de vie des riverains.

Texte de la réponse

PERSPECTIVES DES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES PARISIENNES

M. le président. La parole est à Jean-Pierre Blazy, pour exposer sa question, n° 184, relative aux perspectives des infrastructures aéroportuaires parisiennes.

M. Jean-Pierre Blazy. Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports, j'avais réagi plutôt vivement à la décision du Gouvernement de revenir sur le choix du gouvernement précédent qui, à la suite d'un débat public, avait retenu le site de Chaulnes pour l'implantation d'un troisième aéroport parisien. Cette décision suscite en effet beaucoup d'inquiétude en Ile-de-France, et pas seulement dans le Val-d'Oise, une inquiétude d'autant plus vive que le nouveau gouvernement a également considéré que le plafond annuel de 55 millions de passagers à Roissy - Charles-de-Gaulle était irréaliste, remettant ainsi en cause un autre engagement de son prédécesseur.

A ce sujet, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris, qui reste jusqu'à nouvel ordre un établissement public, a récemment diffusé une note interne indiquant que Roissy pourrait recevoir jusqu'à 80 ou 90 millions de passagers, ce qui correspond à plus de 700 000 mouvements annuels. Pour les riverains et en termes d'environnement, il convient en effet, nous en sommes d'accord, de s'exprimer en nombre de mouvements et non de passagers.

Dans le même temps, et à votre initiative, l'Assemblée nationale a constitué une mission d'information sur le développement aéroportuaire de la France, qui réfléchit à nouveau sur l'opportunité - à mon sens, déjà démontrée - de créer un troisième aéroport dans le Grand Bassin parisien. Alors que la

représentation nationale travaille sur la question, je trouve assez choquant que le conseil d'administration d'un établissement public annonce d'ores et déjà, comme si le débat était tranché, la capacité de Roissy - Charles-de-Gaulle d'accueillir jusqu'à 700 000 mouvements annuels. Comment expliquez-vous que, parallèlement aux travaux de la mission d'information parlementaire et aux mesures de restriction de l'exploitation prises par le précédent gouvernement et par vous-même, notamment les mesures les plus récentes concernant les vols de nuit qui vont être mises en oeuvre prochainement, la direction d'Aéroports de Paris envisage d'ores et déjà, de sa propre autorité, le déplafonnement de l'aéroport ?

Pouvez-vous nous rassurer en nous certifiant qu'il n'y a pas de double langage ? A quelle échéance le Gouvernement compte-t-il clarifier sa position quant à la création du troisième aéroport, au-delà de la remise en juin prochain du rapport de la mission d'information parlementaire ? A-t-il l'intention de desserrer le trafic de fret en le déplaçant pour partie sur Vatry, comme l'avait proposé le gouvernement précédent, afin de réduire réellement le nombre de mouvements la nuit et les nuisances que doivent supporter les riverains de Roissy et les habitants de l'Ile-de-France ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'Etat aux transports et à la mer*. Monsieur le député, c'est un sujet dont nous avons déjà longuement débattu ensemble. Une note interne d'Aéroports de Paris n'a pas, vous le savez bien, de valeur juridique. Certes, la possibilité existe, sur le papier, avec les deux pistes existantes et les deux autres pistes dont le gouvernement précédent a décidé la réalisation, de porter le trafic de Roissy à 80 millions de passagers. Cela va de soi puisque, avec deux pistes seulement, l'aéroport de Londres Heathrow atteint déjà ce seuil. Mais vous savez bien que la question n'est pas là et qu'elle se pose en termes de susceptibilité environnementale. Vous vous êtes souvent fait le porte-parole des défenseurs de l'environnement et le Gouvernement, dans ce domaine, n'a pas deux langages. J'ajoute que cette note n'a pas plus de valeur que l'engagement de fixer le plafond à 55 millions de passagers, parole verbale qui ne reposait sur aucun fondement juridique.

Depuis la mise en place du Gouvernement, Gilles de Robien a rencontré un très grand nombre d'élus - dont vous-même, naturellement -, d'associations et de professionnels. A l'issue de ces rencontres ont été présentées, le 25 juillet dernier, un certain nombre d'orientations pour un développement durable des aéroports parisiens.

Pour la plate-forme de Roissy - Charles-de-Gaulle un objectif clair a été fixé en termes de gêne sonore. Il est évident, en effet, que le critère pris en compte ne doit pas être le nombre de passagers, mais le bruit causé par les appareils. Un nouvel indicateur, fondé sur des bruits mesurés et pondérant le bruit des mouvements effectués en soirée et de nuit, sera donc institué. Le projet d'arrêté préparé en ce sens a reçu l'avis favorable de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle, instance dont vous faites partie, et de l'ACNUSA, autorité de contrôle à la création de laquelle vous avez activement participé. L'arrêté a été signé. Il plafonne le nouvel indicateur à sa valeur moyenne des années 1999, 2000 et 2001. Il a été publié au *Journal officiel* le 23 février.

Vous savez également que des mesures de restriction d'usage sont en cours de mise au point ; elles concernent le retrait des avions les plus bruyants et la réduction des vols de nuit. La Poste vient d'annoncer qu'elle renonçait à un certain nombre de ses vols de nuit à la suite des décisions prises par le Gouvernement, ce qui suppose l'utilisation d'autres plates-formes aéroportuaires. Vous avez cité Vatry et vous avez raison ; ce peut être aussi Châteauroux, aérodrome également spécialisé dans le trafic de fret, qui peut être organisé différemment.

S'agissant de l'opportunité d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire, vous avez rappelé que la commission des affaires économiques, sous l'égide de son président, Patrick Ollier, a mis en place une mission d'information parlementaire, présidée par François-Michel Gonnot et dont le rapporteur est Yannick Favennec. Elle remettra ses conclusions au Gouvernement au plus tard à la fin du mois de juin. Son rapport donnera lieu à un débat dans le pays et ici-même. Le Gouvernement prendra ensuite, le moment venu, ses responsabilités.

Vous savez très bien, monsieur le député, que l'on peut vouloir à la fois développer les aéroports parisiens et respecter les populations avoisinantes, dont vous vous êtes souvent fait le porte-parole. Mais l'on doit aussi, naturellement, développer les aéroports en région et les aéroports de fret. Il faudra trouver une solution qui, selon ce que proposera la mission parlementaire, reposera sur la complémentarité de l'ensemble des plates-formes aéroportuaires de notre pays.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de votre réponse. Nous sommes bien évidemment d'accord pour dire que le plafonnement du trafic doit être exprimé non pas en nombre de passagers, mais en nombre de mouvements. Il reste que si l'on veut donner un sens à l'expression « développement durable », s'agissant du transport aérien, on ne saurait développer un aéroport de façon illimitée et non maîtrisée. Cela vaut pour les aéroports parisiens, mais aussi pour d'autres en province. Des problèmes environnementaux se posent également à Nice, on vient de le voir, ou encore à Lyon. L'Ile-de-France en est au stade de la saturation environnementale. Mais comme personne ne songe à remettre en cause l'avenir du transport aérien, il faut arbitrer entre des nécessités contradictoires. C'est la raison pour laquelle je défends l'idée d'un troisième aéroport dans le Grand Bassin parisien, décision courageuse sur le plan politique et qui doit être prise sans plus tarder, car il faut du temps pour construire un aéroport. En même temps, une autre décision courageuse s'impose sur la question des vols de nuit. Et comme, la nuit, c'est le trafic de fret qui se développe de plus en plus, il faut envisager le développement d'aéroports situés à la campagne, comme celui de Vatry, afin de concilier l'exigence économique et l'exigence environnementale.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Blazy](#)

Circonscription : Val-d'Oise (9^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 184

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 mars 2003, page 1489

Réponse publiée le : 5 mars 2003, page 1510

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 3 mars 2003