



Vous êtes ici : [Travaux parlementaires](#) > [Comptes rendus](#) > [Compte rendu analytique](#)



Couloirs aériens en Ile-de-France

(Question orale avec débat)

M. LE PRÉSIDENT. – L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat de M. Gérard Larcher à M. le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer sur la réorganisation des couloirs aériens en Ile-de-France.

M. Gérard LARCHER. – La commission des Affaires économiques se préoccupe depuis longtemps des nuisances sonores aéroportuaires. M. Le Grand, qui a été membre de la mission Douffiagues sur le troisième aéroport, connaît bien cette question. Il a rappelé il y a quelques jours encore combien la question des nuisances sonores pèse sur le développement du transport aérien. J'ai souhaité revenir sur ce dossier, car je suis convaincu que la question du bruit est une préoccupation majeure de nos concitoyens, comme l'a rappelé un sondage très récent.

La nuisance ne se résume pas à un indice physique : elle est aussi fonction de facteurs psychologiques. Or ce qui rend la nuisance insupportable c'est le sentiment d'injustice, voire de tromperie, ressenti par celui qui en est victime. De ce point de vue, la mise en œuvre de la nouvelle circulation aérienne en Ile-de-France est, à tout le moins, contestable. M. Gournac le rappelle depuis des années aux gouvernements successifs.

M. Gayssot affirmait que cette réforme diminuerait l'exposition des populations au bruit. Les gains apparaissent bien maigres. M. Bussereau, estimait ici même vendredi dernier que cette réforme avait été menée dans un simulacre de concertation. Je ne souhaite pas polémiquer sur le passé, je me tourne vers l'avenir, et donc vers le gouvernement. Monsieur le Ministre, nous confirmez-vous que l'objectif de réduction globale des nuisances n'est pas atteint ? C'est ce que beaucoup d'entre nous ressentent en levant les yeux vers le ciel. Comment le gouvernement envisage-t-il de remédier à cette situation insatisfaisante ?

Le problème est double. Les trajectoires définies par Eurocontrol et mises en application depuis le 21 mars dernier sont inégalement respectées par les avions. Vos services et l'Acnusa évaluent à 20 % le taux de non-respect. L'insuffisante précision des définitions de trajectoires rend très difficile la sanction de leur non-respect. Vous aviez annoncé la mise en œuvre de volumes de protection environnementale avant la fin de l'année, pour permettre un meilleur contrôle et, le cas échéant, de vraies sanctions. Où en est-on ? Quel respect de trajectoires définies et quelles sanctions ?

Au-delà, je voudrais vous demander dans quelle mesure les trajectoires peuvent être améliorées. M. Gournac m'a tout expliqué sur le relèvement des trajectoires d'approche.

Aujourd'hui, la circulation aérienne en Ile-de-France s'inscrit dans une perspective où l'on considère qu'il faut avoir descendu les avions à 1 200 pieds le plus tôt possible pour atterrir. Il est évidemment impossible à un avion de ligne d'aborder sa descente sur l'aéroport avec une pente de plus de 5 %, sauf à remettre en cause la sécurité, laquelle demeure une priorité absolue. En d'autres termes, l'interception de l'axe de descente de l'I.L.S. (instrument landing system) doit se faire, selon les règles définies par l'O.A.C.I., à 3 000 pieds. Des progrès sont possibles. Je me contenterai de quelques exemples significatifs :

L'approche de la piste 07 d'Orly : lorsqu'ils survolent Ablis, les avions sont à 3 000 pieds. Or, Ablis est à 25 milles nautiques de la piste. Avec la pente à 5 %, on pourrait avoir une altitude théorique à Ablis de 7 500 pieds, théorique, parce que l'I.L.S. n'est pas certifié pour des altitudes supérieures à 5 000 pieds. Mais il y a une marge, de 1 000 ou 2 000 pieds, qui permet un gain appréciable pour les populations survolées. (M. Gournac le confirme.)

L'arrivée vers Roissy en provenance du Sud-Ouest par vent d'Est. Les avions amorcent leur descente finale au dessus de Saint-Léger-en-Yvelines et passent Thoiry à près de 4 000 pieds, avant de rester en palier à cette altitude sur 30 kilomètres. Thoiry est à 60 kilomètres de la piste 2 de Roissy ! Raccourcir ce palier inutilement long, améliorerait la situation de toutes les communes entre Thoiry et Achères.

Saint-Arnoult est devenu, depuis la réorganisation de mars dernier, un carrefour à avions ; y passent des charters gros porteurs qui décollent d'Orly face à l'ouest ; ces avions, souvent anciens sont à la limite de leurs capacités techniques et donc particulièrement bruyants.

Vous voyez la variété des situations. Le relèvement des trajectoires doit s'accompagner du retrait des avions les plus bruyants. Où en sont, les retraits d'exploitation de ces avions ?

L'idée de relever les trajectoires d'approche n'a rien d'extravagant, même si vos services y semblent réfractaires. Les habitants de l'Essonne ont bien obtenu un relèvement des trajectoires de la piste 26 d'Orly par vent d'est. Mais je crois qu'il s'agit surtout de moderniser notre conception des procédures d'approche. Aux États-Unis, on a mis en œuvre il y a déjà longtemps des profils de descente qui évitent aux avions de descendre trop tôt pour voler en palier. Ainsi a-t-on rendu acceptable le survol fréquent de villes comme Los Angeles ou San Francisco. Les volumes de protection environnementale ne pourraient-ils devenir de véritables profils d'approche contraignants ?

J'en viens au fond politique de ce dossier : la transparence. Il est de notre responsabilité d'élus de dire que les avions devront bien passer quelque part. Mais les riverains survolés doivent obtenir des gages. Tout ce que les techniques de navigation aérienne et de construction aéronautique peuvent faire pour réduire les nuisances doit être mis en œuvre. Retrait des avions les plus bruyants, relèvement des trajectoires d'approche et sanctions des infractions apaiseront nos concitoyens ; ils sont au bord de perdre toute foi dans la puissance publique sur ce

dossier.

On peut convaincre les gens d'accepter une part de contrainte au nom de l'intérêt général. Encore faut-il que le fardeau soit justement réparti, et qu'il soit inévitable. Sur ces deux points, l'État peut mieux faire.

J'en viens, à la raison pour laquelle j'ai souhaité que nous abordions ce dossier sous la forme d'une question orale avec débat. Je crois le débat absolument indispensable, sachant qu'il ne peut y avoir, sur une telle question, de clivages partisans. Tous ici, nous sommes confrontés à cette question de société. Il est essentiel que le Parlement se saisisse de ce débat et propose des solutions consensuelles. J'ai noté, monsieur le Ministre, que vous avez confié à la commission des Affaires économiques, de l'Environnement et du Territoire de l'Assemblée nationale une réflexion sur la nécessité ou non de construire un troisième aéroport en région parisienne mais je ne dis pas en Ile-de-France !

Il est bon que vous associiez le Parlement au choix du gouvernement. Notre commission s'est exprimée depuis plus de six ans et a fait part de grandes réserves que ce dossier lui inspire, tant en termes d'environnement, d'intérêt économique ou d'aménagement du territoire. Le Sénat prendra toute sa part au débat.

La nécessaire clarification de ce dossier ne sera pas un frein au trafic aérien, mais la condition de son développement harmonieux et sans à-coups. Ce secteur emploie nombre de nos concitoyens ; il génère une activité économique très appréciable. Il mérite que soient définies des règles du jeu claires et acceptées par tous. Nous avons une marge pour améliorer sensiblement la situation actuelle. (Applaudissements au centre et à droite.)

M. GOURNAC. – Je remercie tout d'abord Gérard Larcher de nous permettre d'aborder un dossier extrêmement important, sur lequel je travaille depuis 1995. Pourquoi m'y suis-je intéressé ? Parce que nous avons subi un beau jour un stockage d'avions au-dessus de nos têtes et que, à nos protestations, on répondait : « nous n'y pouvons rien, c'est MOSUD ! » Nous nous sommes tout de même battus et la route MOSUD a été fermée la nuit.

Ensuite on nous a parlé réorganisation et j'ai participé à toutes les réunions d'Eurocontrol : en fait des successions de monologues où après que le préfet et les experts se furent exprimés, nous nous taisions... parce qu'on ne nous donnait pas la parole. Fausse concertation !

«Nous avons obtenu des améliorations, pour vous ! » nous a-t-on alors annoncé ! Ces améliorations, nous les avons attendues en vain. D'où la déception des 71 maires de mon comité, devenu, depuis, association. Je suis membre de l'Acnusa (autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires). Elle peut vous le confirmer. M. Gérard Larcher a parlé d'une moyenne de 20 %, en réalité on arrive parfois jusqu'à 40 à 50 % de non-respect !

Notre association ACRENA est favorable à l'avion, nous sommes pour le développement de l'aviation en France. Mais encore faut-il

respecter les populations riveraines et survolées ! Il suffirait, en premier lieu, de remonter le point I.L.S. comme l'ont fait les Américains si bien que, comme j'ai pu le constater le mois dernier sur place, il n'y a plus de nuisances sonores à Los Angeles. Il faudrait ensuite doter nos pilotes et aiguilleurs du ciel d'une « culture antibruit ».

On nous a confirmé hier encore que des améliorations seraient possibles si on y travaillait sérieusement. Il faut aller jusqu'à infliger des contraventions. Elles sont d'ailleurs prévues par la loi, mais pas un pilote n'a été verbalisé. Je vous défie de m'en citer un seul exemple. Et quand des sanctions sont infligées, il faut que les compagnies les paient !

Et cessons de parler de concertation quand il n'y a pas de concertation. J'ai beaucoup de respect pour la D.G.A.C. (direction générale de l'aviation civile) et aéroports de Paris (A.D.P.). Mais qu'ils acceptent enfin de nous écouter ! Un avion nous réveille toutes les nuits et nous réveille tous à 0 h 25 du matin. À ma lettre on a répondu : « Non, monsieur Gournac, vous avez été réveillé par une mobilette qui passait dans la rue ». C'est inacceptable : la D.G.A.C. et A.D.P. doivent nous respecter ! Je n'exagère pas. Venez donc constater, monsieur le Ministre – je vous invite car vous m'êtes sympathique – venez donc constater si Alain Gournac ment !

Les Yvelines en ont assez ! La dernière réunion publique dans ma salle des fêtes aurait mérité d'être enregistrée : un festival de langue de bois ! Les gens n'ont même plus envie de venir à ces réunions. J'ai beaucoup de respect pour la D.G.A.C., pour A.D.P., pour les pilotes, pour les aiguilleurs, mais je réclame le même respect pour nous autres survolés.

Monsieur le Ministre, j'ai demandé, il y a quelques mois, un rendez-vous à votre cabinet pour mon association ACRENA qui regroupe 71 communes des Yvelines. Il faut nous rencontrer et parler à cœur ouvert ; nous avons des propositions à faire, tout à fait homologuées par l'Acnusa. J'ai préféré improviser plutôt que de lire le discours forcément plus convenu que j'avais préparé. (Applaudissements à droite et au centre.)

M. DE ROBIEN, *ministre de l'Équipement*. – Rien ne vaut la spontanéité.

M. BADRÉ. – « Je serai Chateaubriand, ou rien ». Vous avez reconnu Victor Hugo et, rassurez-vous, je ne me trompe pas de débat. Ce texte, déclamé par un très grand acteur de la comédie française, dans le cadre du bicentenaire de l'écrivain, lors d'un spectacle organisé dans le parc de la Vallée-aux-Loups, les spectateurs ne l'ont pas entendu, car il a été brutalement interrompu par le fracas infernal d'un avion.

Mme Marie-Claude BEAUDEAU. – Tous les jours !

M. BADRÉ. – Et non pas une seule fois ; vingt fois dans la soirée ! On ne tolère pas la sonnerie d'un portable dans un cinéma et l'on admet que des avions gâchent la soirée, non seulement des spectateurs de la Vallée aux Loups mais de dizaines de milliers d'habitants des Hauts-de-Seine qui, comme ceux des Yvelines, ne peuvent plus, après une dure

journee de labeur pretendre profiter chez eux d'un repos bien merite. C'est inadmissible. Et cela concerne non seulement les lignes regulieres, mais aussi les autres, les avions cargos par exemple, les avions d'affaires decollant du Bourget, les avions militaires de Villacoublay, les helicopteres d'Issy-les-Moulineaux, dont les pilotes n'en font qu'a leur tete.

La question est passionnelle, parce qu'elle touche a la mondialisation. On ne peut s'y opposer et je serai le dernier a m'insurger contre le developpement des echanges. Chacun connait le rapport que j'y ai consacre. Mais la mondialisation doit etre humanisee et, en l'occurrence, ne pas se developper au prix de la securite et de la sante de ceux que j'appellerai les survoles passifs.

Passionnelle aussi parce qu'elle touche a l'environnement, a la sante, a la securite : les politiques n'osent pas discuter les decisions des specialistes, lesquels pourraient pourtant imaginer d'autres solutions et admettre qu'on puisse amender les leurs et participer au debat.

Une certaine forme de centralisation est en cause car on conçoit mal qu'un long courrier atterrisse ou decolle ailleurs qu'a Paris. Au maximum, on va a 120 kilometres de Paris, a Vatry. Et Beauvilliers n'est pas commode : trois heures de correspondance. Alors on va a Chaulnes...

M. GERBAUD. – Il faut aller à Châteauroux !

M. BADRÉ. – Toutes les solutions doivent être étudiées, par exemple la dissociation entre le fret et les voyageurs. Chaulnes n'est pas une solution : trop près de Paris. Alors essayons de développer Lille ou Satolas, en liaison avec nos voisins belges et suisses. Car si le T.G.V. relie Lyon à Roissy, ce n'est pas uniquement pour que les Lyonnais viennent prendre l'avion à Paris, c'est aussi pour que les Parisiens se déplacent jusqu'à Satolas.

Le bruit des avions : nos constructeurs doivent intensifier leurs travaux en ce domaine et en faire une priorité afin d'améliorer leur position dans la concurrence internationale : c'est là un investissement d'avenir !

Quant aux couloirs aériens, ce sont des infrastructures comme les autres. Pourquoi ne feraient-ils pas l'objet d'une enquête publique, comme les lignes de T.G.V. ? En outre, il faut prendre en compte le redéploiement futur entre les différents modes et le développement probable du transport aérien.

On évoque le doublement du trafic d'ici 2015. Il nous appartient d'en tenir compte.

J'en viens à l'utilisation des couloirs aériens. Certains prétendent qu'ils ne sont pas respectés. J'ignore si le propos est exact, mais j'en appelle à la vigilance ! Et puis, monsieur le Ministre, faites appliquer le couvre-feu ! Il est inadmissible que l'aéropostale vole à toute heure du jour comme de la nuit ! Les militaires aussi pourraient faire un effort...

Le département des Hauts-de-Seine est concerné par les nouveaux

couloirs aériens desservant Orly et Roissy.

Eurocontrol a fait un travail extraordinaire pour Orly. Je demande qu'il en soit de même à Roissy, au Bourget, etc.

Nous ne sommes pas opposés au trafic aérien et nous ne pratiquons pas le «Not in my back-yard (NIMBY) ». Je rappelle toutefois que le survol de Paris a été interdit en 1945. Si on décidait une telle mesure aujourd'hui, elle s'appliquerait aussi à la petite couronne : le 11 septembre nous fait penser qu'il y a des tours à la Défense !

Nous devrions ouvrir à nouveau le débat sur la petite couronne.

Les maires des Hauts-de-Seine souhaitent le dialogue avec vous, car ils vous font confiance. Nous ne demandons qu'à croire les experts, mais nous voulons parler avec eux, afin de contribuer à une mondialisation humanisée.

Je sais que vous viendrez sur place. Nous aborderons cet échange dans le même esprit constructif qu'aujourd'hui, conformément à la tradition de l'Union centriste : un vrai travail, pour une vraie solution. (Applaudissements au centre et à droite.)

Mme CAMPION. – La question posée par notre collègue des Yvelines, Gérard Larcher, me donne l'occasion d'exprimer les inquiétudes des populations face à l'accroissement des nuisances aériennes. Depuis plus de deux ans, je suis très attentive à la réorganisation de la circulation aérienne en Ile-de-France, en tant que maire d'une petite commune au sud du département de l'Essonne, comme conseillère générale et comme parlementaire.

En effet, j'ai été sollicitée par les habitants, les associations et par d'autres élus, pour faire entendre leur voix.

Aujourd'hui, force est de constater que nous avons peut-être été écoutés, mais certainement pas entendus. Guère plus hier qu'aujourd'hui ! À l'été 2000, à la faveur d'une révélation dans la presse, les habitants de l'Ile-de-France ont découvert le projet de la D.G.A.C. tenu secret jusque-là, d'ouvrir un nouveau couloir de circulation aérienne dans le sud de la région parisienne, afin de desservir les nouvelles pistes de l'aéroport de Roissy.

En fait, la D.G.A.C. avait octroyé à Roissy, un couloir desservant l'aéroport d'Orly. D'où la nécessité pour ce dernier d'avoir une nouvelle voie d'accès !

Sommée de s'expliquer, la D.G.A.C. a révélé son projet : le nouveau couloir doit démarrer dans les Yvelines, survoler l'Essonne en son centre, tourner en Seine-et-Marne et déboucher dans le Val-de-Marne en direction d'Orly. Il est sensiblement parallèle à celui offert à Roissy.

Vous comprendrez la stupeur des Franciliens, mais aussi leur colère, à l'idée d'être survolés quotidiennement par plus de 300 avions supplémentaires ! De pétitions en réunions publiques, de campagnes d'information en manifestations, nos habitants ont réussi à en savoir davantage. Surtout, ils ont convaincu l'État de les entendre via une

consultation organisée par la préfecture de région au sein des commissions consultatives de l'environnement.

Formée à des questions qu'elle ignorait jusque-là, soutenue par des associations de défense de l'environnement et du cadre de vie, relayée par leurs élus, la population a exprimé sa volonté de voir les nuisances sonores et la pollution réduites au minimum.

Avec amertume et regrets, elle a fini par comprendre le besoin de cette réorganisation, même s'il est toujours révoltant d'entendre que l'Essonne, a été choisi pour supporter l'essentiel du couloir, car c'était le territoire le plus vierge de l'Ile-de-France et le moins habité ! Ce critère ne serait d'ailleurs pas confirmé d'après les premières conclusions du rapport de l'Acnusa, présentées la semaine dernière.

Je tiens à rappeler que la création de l'Acnusa répond à la volonté politique de M. Jospin, exprimée par la loi du 19 juillet 1999. Le gouvernement et le Parlement avaient souhaité mettre en place les conditions de la concertation et de l'arbitrage, en matière de transport aérien, c'est-à-dire l'écoute, le dialogue, la transparence des informations et l'impartialité. Il ne faudrait pas que ces objectifs soient perdus de vue aujourd'hui !

J'en reviens à la nouvelle réorganisation aérienne en Ile-de- France.

Après plus d'une année de combat, par solidarité avec des habitants déjà durement touchés par les nuisances aéroportuaires et faisant contre mauvaise fortune bon cœur, nous pensions avoir gain de cause, avec des garanties quant à l'altitude minimale de survol des avions, le respect par les compagnies aériennes et les contrôleurs aériens des trajectoires arrêtées après la concertation et les études menées par un organisme indépendant, Eurocontrol. Rien ne serait jamais plus comme avant, mais l'impression d'avoir été écoutés, l'espoir d'avoir été entendus et l'assurance que les garanties seraient tenues – par la D.G.A.C. et par Aéroport de Paris – faisaient mieux passer la pilule, si vous me permettez cette expression ! Imaginez le réveil brutal, dès le 21 mars 2002, avec la mise en service des nouvelles procédures aériennes !

Du jour au lendemain, chacun a eu le sentiment que les belles garanties obtenues d'arrache-pied étaient clouées au sol avec les premiers vols empruntant les nouveaux couloirs d'atterrissage pour Orly ! Les avions passaient là où on ne les attendait pas, à des hauteurs largement inférieures à celles indiquées par la D.G.A.C. Seuls 70 % des vols respectaient les procédures.

Sans compter le sentiment de vivre un cauchemar kafkaïen : les interrogations répétées des habitants, des associations et des élus auprès de la Maison de l'environnement d'Orly, ou de la D.G.A.C., recevaient des réponses floues ou angoissantes. Comment vivre les choses autrement quand il vous est répondu qu'au jour indiqué, à l'heure précisée, à l'endroit concerné, aucun avion n'a été recensé ? Là où nos concitoyens voyaient des avions, A.D.P. et la D.G.A.C. répondaient qu'il n'y en avait pas ! Finalement, la vérité sera révélée par la D.G.A.C. grâce aux réunions de travail mises en place par l'Acnusa : les avions ne respectaient pas les couloirs, ils n'étaient pas aux niveaux de vols attendus, ils survolaient des communes qui

n'auraient pas dues l'être, de nouvelles nuisances étaient créées par cette réorganisation aérienne ! Tout cela fut révélé six mois après la mise en service du nouveau couloir. Tout cela au nom de la sécurité, de ce si précieux principe de précaution, un peu facilement utilisé pour justifier n'importe quoi, au mépris de nos administrés !

Les élus doivent soutenir la colère de la population et demander des explications, c'est au nom de ce principe de sécurité que des élus ont été volontairement tenus dans l'ignorance par l'administration ! Lors d'une réunion à l'Acnusa, le 25 juin, donc trois mois après la mise en service du nouveau couloir « Eurocontrol », nous avons appris que les avions survolaient l'Essonne à 2 840 mètres d'altitude au lieu des 3 300 mètres promis par la D.G.A.C. Comment l'accepter sans broncher ? Comment ne pas s'estimer volontairement trompés de découvrir, après coup, les effets du nouveau couloir ? J'en citerai deux : le passage plus bas des avions au départ, en direction du Sud, car ils sont obligés de passer sous le nouveau couloir d'arrivée ; l'abaissement du couloir d'arrivée face à l'Est, malgré les engagements inverses pris par l'administration. Ce sont toujours des nuisances sonores supplémentaires pour les communes et les populations survolées, une dégradation de l'environnement et du cadre de vie. Le tout sans compensation ! En effet, tant que des décrets ne seront pas publiés, aucune sanction ne pourra être appliquée. Or, les amendes pourraient abonder un fonds destiné à soutenir les riverains contraints d'insonoriser davantage leur maison.

Rappelons que les mesures existantes concernent les seules communes inscrites dans les plans de gêne sonore et les plans d'exposition au bruit, élaborés autour des aéroports. Or, il s'agit aujourd'hui de localités situées à plus de vingt kilomètres d'Orly ! Elles ne bénéficient d'aucune retombée financière liée à l'activité aéroportuaire.

Le 24 octobre, lors de la discussion sur le budget du ministère des Transports à l'Assemblée nationale, vous avez déclaré qu'avec la mise en place des « volumes de protection environnementales », les vols y contrevenant pourraient être sanctionnés. C'est, une avancée. Dommage que, lors de la commission consultative de l'environnement d'Orly, le lundi 2 décembre, ils n'aient été adoptés par seulement quatorze voix « pour », contre treize « contre » et dix abstentions !

Dommage encore que ces « volumes » n'affichent pas des critères techniques analogues à ceux qui sont retenus à l'étranger. En France, les avions se mettent en position de descente 60 kilomètres avant d'intercepter le point I.L.S. de l'aéroport. À l'approche d'aéroports étrangers, ce palier est beaucoup plus proche, donc le survol des populations est moins bruyant. Espérons que les futures recommandations de l'Acnusa seront prises en compte ! Car il est indigne de notre pays, que des élus et des citoyens soient maintenus dans l'ignorance pour ne pas dire purement et simplement ignorés.

Il est inadmissible que les communes aujourd'hui directement concernées par la nouvelle circulation aérienne en Ile-de-France ne siègent toujours pas à la commission consultative de l'environnement d'Orly, malgré mes demandes répétées, comme celles de mes collègues maires. Il est inacceptable que le gouvernement n'entende pas cette demande légitime !

Que faire ? Vous alerter, monsieur le Ministre, comme je l'ai déjà fait par deux fois, sans réponse de votre part ; et comme je le fais à nouveau aujourd'hui, en espérant être entendue cette fois-ci !

Vous avez annoncé un plan de développement durable pour les aéroports parisiens visant à combattre les nuisances sonores la nuit et à limiter globalement la gêne sonore. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Quelles actions allez-vous engager pour les populations victimes des nuisances aéroportuaires ? Après les annonces, elles attendent des actes !

Vous avez parlé d'un retrait des avions les plus bruyants du chapitre 3 en 2003 : le confirmez-vous ? Ainsi que l'engagement de la France à interdire son survol par les avions du chapitre 2, les plus bruyants et les plus polluants, comme de nombreux pays l'ont déjà fait ?

Les populations ne se contentent plus de promesses, surtout quand on annonce une réorganisation du couloir de départ face à l'est d'Orly, et la relance du dossier pour un troisième aéroport parisien !

En 1996, M. Juppé, Premier ministre, avait retenu le site de Beauvilliers, en Eure-et-Loire, à quelques encablures de la partie sud de l'Essonne, puis ce choix a été remis en question. Cet été, vous avez décidé de relancer la consultation, et d'annuler le choix de Chaulnes, retenu en 2002.

Les habitants de l'Essonne n'accepteront pas d'être une nouvelle fois sacrifiés sur l'autel du développement de l'activité aéroportuaire !

Je ne comprends pas que, la mission d'information parlementaire sur le sujet, ne comprenne pas de sénateurs : nous sommes les représentants directs des collectivités locales, nous devons participer à la réflexion...

M. Gérard LARCHER. – Eh oui !

Mme CAMPION. – D'autant que certains d'entre nous ont participé à la concertation en 2001 !

Monsieur le Ministre, je vous ai écrit, le 26 juillet, ma surprise sur la composition de cette commission, mais vous ne m'avez pas répondu : le gouvernement prend-t-il en compte la demande de tous les parlementaires ?

Les habitants de l'Essonne, comme tous ceux de l'Ile-de-France, attendent des actes, j'espère qu'ils ne seront pas déçus ! (Applaudissements sur les bancs socialistes, au centre et à droite.)

Mme Marie-Claude BEAUDEAU. – Je vous remercie pour ce débat, monsieur Gérard Larcher. Vous aviez déjà posé une question écrite où vous interrogiez le gouvernement sur les impacts environnementaux de la réorganisation des couloirs aériens, en particulier pour les aires géographiques concernées, ainsi que sur le respect effectif de la remontée des trajectoires d'arrivée. Cette question orale est moins

précise, puisque vous ne parlez plus que d'évaluation.

M. Gérard LARCHER. – C'est volontaire !

Mme Marie-Claude BEAUDEAU. – Derrière la question, je comprends que vous condamnez les couloirs aériens : ai-je raison ? (M. Gérard Larcher fait signe que oui.) Le 5 décembre ici même, M. Bussereau a jugé que les couloirs aériens sont une erreur et il a reconnu qu'ils n'ont pas fait l'objet de la concertation préalable nécessaire ni études d'impact suffisantes : « Ces couloirs doivent être revus », a-t-il conclu.

Depuis leur mise en place, ces couloirs suscitent la réprobation unanime des riverains de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise, de Seine-Saint-Denis, de Seine-et-Marne : ils l'expriment par des manifestations de rue, que le groupe C.R.C. soutient et auxquelles certains d'entre nous participent.

C'est « couloirs » doivent être abandonnés, chacun le reconnaît, en particulier la presse à grand tirage.

Notre opposition aux couloirs aériens s'inscrit dans une réflexion d'ensemble. En 2001, le trafic aérien a progressé beaucoup plus pour le fret que pour les passagers, en Ile-de-France comme en province. À Bordeaux, il a augmenté de 8,4 % en 2000 et octobre 2002 ; Roissy a accueilli neuf millions de passagers en 2001, 2 % de plus qu'en 2000 ; à Limoges, le trafic a bondi de 18 % sur les dix premiers mois de l'année...

En Ile-de-France, c'est surtout le fret qui progresse, de 7 %, ce qui confine au monopole, bien contraire à tout aménagement du territoire.

Un aéroport neuf comme celui qu'on pourrait construire à Vatry, suffirait aux besoins nouveaux de fret en Ile-de-France. A.D.P. estime que dans les dix prochaines années, le trafic de passagers progressera de 2 % l'an et le fret, de 7 %.

L'aéroport d'Orly est saturé. Celui de Roissy le sera bientôt, qui accueille déjà 55 millions de passagers.

Devant cette situation, tout gouvernement soucieux de l'avenir doit, plutôt qu'accroître le trafic à Orly et à Roissy, créer un nouvel aéroport pour répartir le trafic.

Je suis favorable à un troisième aéroport. Notre collègue M. Legrand, lors du débat sur la navigation aérienne, a prétendu possible d'accroître de beaucoup le trafic de Roissy, rêvant de nouvelles pistes, et d'un trafic qui, à Orly, dépasse les 250 000 mouvements annuels, voire au rétablissement des vols nocturnes...

Monsieur le Ministre, je sais que vous êtes plus nuancé, mais vous affirmez que l'on peut encore accueillir un trafic supplémentaire. Si vous vous obstinez, vous compromettrez le développement de l'aviation civile.

Développer le trafic d'A.D.P., c'est renforcer les nuisances. Le

colloque, auquel vous avez participé le 21 novembre, organisé par Avenir transports, a démontré les enjeux et les bienfaits de la décentralisation du système aéroportuaire. À Cannes, le 11e forum Airlines Forum, a largement débattu d'une mutation profonde du transport aérien.

Le transport aérien ne se développera qu'en réconciliant l'avion en haut et la vie des populations riveraines en bas !

Au-delà du bruit il y a le problème de la pollution avec des taux parfois impressionnants de dioxyde d'azote ou de carbone, et celui de la circulation automobile, voyez les statistiques d'AirParif. Les études épidémiologiques font apparaître des maladies allergiques, l'asthme et l'emphysème notamment, ainsi que de l'angoisse, voire des dérèglements psychologiques. Dans mon département, un de vos amis, le docteur Enjalbert, maire-conseiller général de Saint-Prix, a publié des études probantes et inquiétantes.

Alourdir le trafic d'A.D.P., ce serait compliquer la circulation routière dans le secteur de Roissy et d'Orly, où les embouteillages sont déjà permanents, que s'efforcent de contourner parfois les gyrophares ministériels. Il faut une heure et demie de Sarcelle, où j'habite, au Sénat, le double d'il n'y a pas longtemps !

Choisir le développement de Roissy et d'Orly, ce serait renforcer les contraintes de réhabilitation, des bourgs anciens de la Plaine de France. Du temps qu'il était ministre, M. Pons s'en était ému et il avait installé une « mission Roissy » sur le devenir de ces bourgs, qui a réalisé une étude remarquable, sans lendemain faute de financements... Les plans d'exposition au bruit vont compromettre l'équilibre de régions entières. Comment répondre au besoin d'insonorisation, quand l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) subit une diminution de 10 % de ses crédits ? Garges et Sarcelles sont exclues du plan de gêne sonore, alors qu'elles sont en pleine zone de nuisance !

Il y a aussi la sécurité aérienne, les risques en zone urbaine. Malheureusement, l'accident se produit : j'en ai compté au moins cinq autours de Roissy, du bombardier américain B-52 au Concorde !

Le couloir aérien est né du refus du troisième aéroport et de l'accroissement du trafic. Pour permettre à un plus grand nombre d'avions d'atterrir et de décoller, il faut de nouvelles trajectoires, de nouvelles pistes parallèles, comme celle de Roissy, il faut utiliser des espaces encore vierges ou peu touchés comme la partie sud des Yvelines : Rambouillet, Dourdan, Étampes, Marcoussis, Brétigny et même Corbeil...

À une réunion de concertation, n'a-t-on pas entendu un responsable d'A.D.P. déclarer : « Votre commune est moins peuplée, c'est normal que plus d'avions vous survolent » ? On décide d'abandonner Creil comme pôle d'entrée, les effets se font sentir en Seine-Saint-Denis, en vallée de Montmorency, en Plaine de France, tout cela sans aucune concertation ! Les couloirs amorcent le quadrillage du ciel francilien, mais comme ils ne suffisent déjà plus, les volumes de protection de l'environnement sont mobilisés. Ils s'imposent aux avions, par couloir, et leur dépassement peut entraîner la saisine de la Commission nationale de prévention des nuisances sonores, pour une

sanction éventuelle. Un arrêté ministériel pour Roissy et Orly est en préparation, pour créer de tels volumes au départ. On pourrait s'en féliciter, au nom de la protection de l'environnement. Dans les faits, il s'agit surtout de permettre au plus grand nombre d'avions de se poser et de décoller !

Monsieur le Ministre, vous déclariez le 25 juillet : « Les nouveaux couloirs doivent respecter les volumes de protection environnementale. Il faut les définir avec précision puis les imposer aux exploitants. La procédure respect des couloirs avec sanctions sera mise en place dès cet automne ». Ainsi, ces volumes permettront l'occupation la plus rationnelle du ciel, dans un système fermé. Un véritable quadrillage est mis en place.

Les couloirs aériens en mars, les volumes de protection annoncés en juillet, les décrets d'application maintenant : on pourra augmenter les mouvements et concentrer les nuisances dans des régions déterminées, voire sélectionnées !

Que manquait-il ? Un ciel contrôlé au-delà de nos frontières, en Europe. C'est chose faite, puisque depuis le 6 décembre, et M. Bussereau l'a annoncé en « première » : le ciel européen est né...

Les ministres des transports des Quinze ont approuvé le projet de ciel unique européen qui doit « mettre fin à la diversité des systèmes de contrôle aérien sur le vieux continent en réalisant un espace aérien d'ici deux ans ».

Un délai de deux ans est mis en place pour, selon Le Monde « créer des capacités supplémentaires au sein de l'espace aérien européen afin de faire face à l'augmentation du trafic ».

Le compte rendu précise que « l'idée originelle était de réduire la fragmentation du ciel et de son contrôle organisé par chacun des États : en Europe occidentale, au total, soixante-treize centres de contrôle, trente-cinq systèmes différents prennent un appareil en charge à l'entrée de chaque zone pour l'accompagner à la suivante ».

Chaque État gardera le droit d'initiative en la matière. Pouvez-vous nous l'affirmer ? Il est vrai que la France a fait reculer la commission sur le choix des prestataires de services, y compris sur leur moyen propre de navigation et de surveillance. La délimitation des blocs fonctionnels d'espaces aériens relèvera des seuls États concernés par ces espaces.

Chacun a bien compris que les deux ans prévus pouvaient être utilisés pour lever de nouvelles difficultés ; et que l'État devra mettre à profit ce délai pour savoir s'il redistribue ou non une partie de l'espace qu'il réserve aux militaires. L'heure sera-t-elle aussi à l'abandon de notre potentiel aérien ?

Notre système de contrôle public – il a fait ses preuves – sera-t-il lui aussi privatisé avec Air France, voir A.D.P. ?

Quant à l'amélioration de la sécurité, la catastrophe survenue au-dessus du lac de Constance où deux avions se sont heurtés devrait nous inciter à plus de prudence.

Ciel unique européen, couloirs aériens, volumes de protection de l'environnement, le système est en place pour une supersaturation du ciel francilien. Plus que jamais, nous préférons le troisième aéroport en bassin parisien et le développement des aéroports de province. Lesquels et comment ? C'est à nos yeux la solution la plus sûre, la plus nationale et la plus conforme à l'idée généreuse de décentralisation, pour un développement de l'économie et des transports, plus de démocratie dans la décision, pour le progrès d'une aviation civile française conservant ses contrôles, ses contrôleurs de qualité avec un devenir pour chaque aéroport français.

Le débat était nécessaire, mais il ne fait que commencer. On en reparlera, et j'espère que le gouvernement aura plus d'ambition pour les ailes françaises et la vie des riverains.

M. BÉTEILLE. – Je me réjouis de cette occasion de parler des nuisances sonores auxquelles sont exposées les populations du département de l'Essonne dont je suis l'élu.

Longtemps, on a raisonné uniquement en termes de sécurité et de trafic aérien à augmenter sans cesse pour répondre à une demande toujours plus importante. Aucun cas n'était fait des nuisances subies par les populations survolées.

Sans nier l'importance des deux premiers facteurs, en particulier la nécessité absolue de sécurité, on ne peut plus omettre le respect de l'environnement qui doit être une exigence forte.

Mme Champion a rappelé comment nous avons appris dans la presse, sans concertation ni négociation, le nouveau projet de couloir aérien dans l'Essonne. Il a fallu la mobilisation des habitants du département et les manifestations que l'union des maires de l'Essonne que je préside a organisées, pour que le précédent gouvernement entrouvre la porte de la concertation. Sans aller jusqu'à dire qu'il y a eu transparence, une étude d'Eurocontrol a conduit à la mise en service d'un nouveau couloir aérien en Essonne pour lequel des engagements avaient été pris pour que les avions respectent une certaine altitude.

Bien qu'aucun dispositif de contrôle vraiment convaincant n'ait été mis en place, on constate que les nuisances dépassent largement ce qui avait été prévu, en particulier pour les avions au décollage qui passent sous le couloir d'atterrissage. Le secteur dont je suis l'élu au Nord-Est du département est actuellement survolé à basse altitude par des avions qui décollent d'Orly face à l'Ouest sans respecter la trajectoire qui leur est imposée. Des avions vétustes, en particulier les gros porteurs qui, lorsqu'ils décollent pour aller aux Antilles reperdent de l'altitude en effectuant un virage à l'Est et font un bruit infernal qui gêne plus de 170 000 habitants, puisqu'ils vont d'abord dans un sens puis dans l'autre.

Dans ces conditions, nous souhaitons que le respect de l'environnement et la recherche des nuisances les plus réduites possibles entrent dans les missions de la D.G.A.C. Les administrations travaillent dans un cadre qui leur est fixé par le gouvernement. Le précédent gouvernement s'était trop souvent retranché derrière la D.G.A.C. Ce n'était ni juste ni élégant. Si la mission de cet organisme est de toujours augmenter le trafic sans autre considération, elle le fait.

S'il entre aussi dans ses missions de tenir compte des populations concernées, elle devra s'y plier.

Plusieurs pistes sont possibles. D'abord, il convient de veiller au respect des acquis. Le respect du couvre-feu d'Orly entre vingt-trois heures et six heures du matin n'est pas négociable. Il convient ensuite de maintenir la limitation du nombre des mouvements annuels sur Orly. Il faut continuer la réflexion pour améliorer les trajectoires – le gouvernement s'y est engagé –, et étudier la possibilité de les remonter. Les élus et les populations doivent disposer d'outils qui leur permettront de contrôler objectivement le respect des trajectoires. Il faut sanctionner les écarts – ce qui n'est pas le cas actuellement.

Les sanctions doivent être prononcées par les autorités judiciaires, et non par les autorités aéroportuaires qui sont juge et partie.

MM. GOURNAC et GERBAUD. – Tout à fait !

M. BÉTEILLE. – Enfin, il faudra bien un jour tenir compte du fait qu'Orly est un aéroport urbain et se décider à interdire aux avions les plus bruyants d'y atterrir ou d'en décoller.

Nous attendons beaucoup de vous, car les populations en ont assez de subir toujours plus de nuisances.

M. DE ROBIEN, ministre de l'Équipement. – J'ai beaucoup de plaisir à venir plancher devant vous pour vous expliquer la politique du gouvernement.

Tous les élus que vous êtes sont soumis à des pressions très fortes, et on comprend bien pourquoi vous êtes si sensible au débat d'aujourd'hui en regardant la carte des couloirs aériens.

Le nouveau dispositif de circulation aérienne mis en œuvre le 21 mars dernier dans l'Ile-de-France, qui répondait à des impératifs de sécurité et de régularité des vols, visait à faire meilleur usage des quatre pistes de Roissy-Charles-de-Gaulle à répondre à la demande croissante de mobilité des Français et à réduire à l'échelle de la région le nombre de personnes survolées.

L'État, garant de l'intérêt général, se devait de prendre en compte la préoccupation environnementale, toujours plus forte, à l'échelle de la région Ile-de-France toute entière. En privilégiant le survol des zones moins urbanisées, avec le basculement de la trajectoire d'arrivée sur Orly du nord vers le sud de la plate-forme, le nouveau dispositif a été conçu de façon à réduire globalement d'un million le nombre de personnes survolées par des avions en dessous de 3 000 mètres.

Quel est le bilan ? Je constate d'abord une réduction substantielle des retards à Roissy-Charles-de-Gaulle, divisés par six.

Concernant la maîtrise des nuisances sonores : les conditions d'un suivi rigoureux et transparent des engagements souscrits à l'issue du processus de concertation sont réunies. L'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (Acnusa) a veillé à ce qu'Aéroport de Paris puisse rendre compte de leur respect.

Mme Champion a parlé des engagements. Je les rappelle : 2 500 mètres à Réau, interception de l'axe I.L.S. à 4 000 pieds, 3000 mètres à Livry- Gargan, contournement de Meaux, 2 000 mètres à Thoiry, et 1 200 mètres à Issy-les-Moulineaux.

À cet égard, les six points de contrôle définis par l'Acnusa, qui portent pour l'essentiel, sur des altitudes de survol, visent à garantir aux populations concernées la prise en compte de la dimension environnementale par la communauté aéronautique, pilotes et services de contrôle aérien. L'indicateur de performance environnemental ainsi établi s'élève à près de 80 % sur les premiers mois. Pour les 20 % restants ! Il ne s'agit pas de survols non réglementaires ; on peut cependant encore y améliorer les conditions de survol afin de maîtriser les nuisances sonores.

En ce qui concerne la réduction du nombre de personnes survolées, les premières analyses effectuées par Aéroports de Paris, sur la base des données relatives aux trajectoires réelles des avions, corroborent les estimations faites avant le 21 mars. Même si l'ensemble de ces données devra être consolidé dans les prochains mois, je confirme que c'est bien l'intérêt général qui a prévalu, conformément à la mission de l'État. Ce résultat masque des disparités locales, et dans certains cas, les conditions de survol ont été dégradées. Mes services engageront toutes les réflexions et actions nécessaires pour soulager les populations concernées, dans la limite, de ce qu'exigent la sécurité et le maintien de l'activité de transport aérien.

Ces résultats globalement positifs, ne permettent pas de suivre ceux qui voudraient que l'on fasse marche arrière. Cela ne serait pas raisonnable.

Afin d'assurer une plus grande transparence et la concertation nécessaire avec les élus et les associations de riverains concernés, le processus de concertation engagé par mon prédécesseur est allé au-delà des obligations qui résultaient des seuls textes législatifs et réglementaires, applicables notamment aux commissions consultatives de l'environnement et à l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

La mise en œuvre d'un comité de pilotage, à l'échelle de la région Ile-de-France, et la constitution de groupes départementaux de concertation dans chacun des départements de petite et grande couronne, sous l'égide des préfets, réunissant élus et associations de riverains, ainsi que le recours à l'expertise d'Eurocontrol, organisme international et indépendant de la Direction générale de l'aviation civile, ont permis de prendre en compte les avis et les projets alternatifs, en toute transparence et impartialité.

La saisine des organismes institutionnels, commissions consultatives de l'environnement et Acnusa, a parachevé ce processus de concertation élargie.

J'ai tenu, dès mon arrivée, à faire le point sur ce dossier.

Pendant des dizaines et peut-être même des centaines d'heures, j'ai été à l'écoute des inquiétudes, des préoccupations et des récriminations qui ont provoquées la mise en œuvre du nouveau dispositif.

J'ai consulté de nombreux élus de toute l'Ile-de-France, des associations de riverains par dizaines et des professionnels de l'aéronautique. Les mesures que j'ai annoncées le 25 juillet résultent de cette large consultation, et vont au-delà des seuls aspects liés à la circulation aérienne.

Ces mesures permettent de visualiser les trajectoires sur internet et de mettre en œuvre des volumes de protection environnementale (V.P.E.), et de poser les bases d'une concertation pérenne avec les franciliens et leurs représentants.

Au-delà des groupes de suivi institués par l'Acnusa au sein desquels mes services ont fait un effort de transparence et d'information salué par les différents acteurs, je veillerai à ce que les C.C.E., placées sous l'autorité du préfet de région, et qui réunissent, à parts égales, les professionnels, les élus et les associations de riverains, puissent être le lieu privilégié de concertation avec l'ensemble des élus et des associations de riverains concernés.

Monsieur Badré, le processus d'enquête publique obligatoire pour toute modification significative des procédures de décollage et d'atterrissage, et dont un décret définira très prochainement les modalités de mise en œuvre permettra d'engager la concertation avec les populations concernées sur la circulation aérienne.

Toutes les variantes y compris celles proposées par les associations devront être étudiées.

En ce qui concerne la transparence, il faut apporter à la population des réponses appropriées ; l'absence d'information ou le défaut de concertation ne peuvent qu'exacerber ses craintes. Les mesures que j'ai annoncées visent, s'agissant tant de la diffusion des trajectoires sur internet que de la mise en place de « volumes de protection environnementale », à faire de chaque citoyen d'Ile-de-France un riverain bien informé en matière de circulation aérienne et à prouver que les avions sont bien là où les pouvoirs publics avaient annoncé qu'ils seraient.

«Les avions ne sont pas là où ils devraient être » « Ils sont trop bas ». Combien de fois a-t-on entendu, ou lu, ces commentaires, désabusés, et souvent inquiets, de la part des populations survolées ?

Leur toute première revendication est de pouvoir disposer d'une information objective sur leurs survols. Les données globales des trajectoires radar réelles, présentées par Aéroports de Paris, constituent un progrès substantiel et méritent une diffusion plus large qu'auparavant. Pour aller plus loin, j'avais décidé de diffuser, d'ici la fin de l'année, sur internet et en temps différé, pour des raisons de sûreté, les trajectoires de chacun des vols à destination ou au départ des aéroports parisiens, afin que chacun puisse visualiser les trajectoires suivies. Ce dispositif est prêt sur le plan technique, mais vu la situation internationale, les services spécialisés ont demandé que, pour des raisons de sûreté, la diffusion de ces informations soit différée.

Ce dispositif sera mis en place dès que possible car il s'agit d'un outil indispensable pour instaurer un dialogue serein et constructif avec les populations survolées et restaurer leur confiance.

Les volumes de protection environnementale viendront alors parachever le triptyque information-contrôle-sanction.

Pour ce qui est des volumes, je prendrai des mesures réglementaires pour maîtriser les nuisances sonores afin d'assurer son caractère pérenne et transparent. Avant la fin de l'année, des « volumes de protection environnementale » que tous les vols devront respecter sauf pour des raisons de sécurité, seront définis par arrêtés pour les procédures de décollage et d'atterrissage à proximité des aéroports parisiens. En cas de non-respect de ces dispositions, des sanctions seront appliquées.

Cette mesure comme les autres, n'a de sens que si elle est respectée. Nous disposons d'un système de sanctions administratives efficace, comportant l'avis de la commission nationale de prévention des nuisances sonores (C.N.P.N.), et placé sous l'égide de l'Acnusa. Tous les manquements constatés seront sanctionnés rigoureusement, et le montant des amendes peut atteindre 10 000 euros.

En 2001, le montant cumulé des sanctions s'est élevé à plusieurs millions de francs mais elles sont contestées car mon prédécesseur n'a pas signé l'arrêté prévu.

Les premiers arrêtés relatifs aux départs initiaux et à l'approche finale seront publiés à la fin de l'année. Les commissions consultatives de l'environnement de Roissy et d'Orly ont émis un avis favorable.

L'Acnusa vient de me faire savoir qu'elle n'y était pas favorable. J'ai l'intention de savoir pourquoi. Il est néanmoins indispensable que ces textes soient adoptés le plus rapidement possible car il s'agit d'une première étape. Ils seront complétés par une seconde série d'arrêtés plus complexes à mettre en œuvre.

Le gouvernement veut ouvrir le monde complexe de la navigation aérienne aux non-initiés et débattre de l'ensemble des aspects du dossier.

Des discussions techniques et un dialogue constructif, doivent s'établir entre la direction générale de l'aviation civile, aéroports de Paris et les élus afin de rechercher des solutions aux problèmes. C'est dans ce cadre que pourraient être examinées les questions relatives aux procédures d'attentes, au relèvement des trajectoires, aux hauteurs d'interception des I.L.S. et aux conditions de survol de secteurs particuliers de la région parisienne comme celui de la boucle de Montesson, d'Ablis et de Thoiry. Les contraintes techniques de construction du système de circulation aérienne, et notamment celles qui permettent d'assurer la sécurité de l'écoulement du trafic, doivent être davantage expliquées et analysées.

Afin de maîtriser les nuisances sonores, il convient d'agir sur plusieurs leviers car seul un dispositif d'ensemble permettra d'obtenir un effet durable. C'est l'esprit de l'approche équilibrée des instances internationales, à l'organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) et l'Union européenne. En fonction de l'objectif environnemental fixé pour un aéroport et du contexte propre à celui-ci, les leviers disponibles seront la réduction du bruit à la source, la maîtrise de l'urbanisation, les restrictions d'exploitation de l'aéroport,

les incitations économiques et, les procédures de navigation aérienne.

Monsieur Béteille a demandé une modification des décollages d'Orly face à l'est. Malheureusement, la C.E.E., même, n'est par parvenue à un consensus. Je reste prêt à étudier toutes les propositions qui pourraient m'être faites.

Au-delà des mesures relatives à la circulation aérienne, j'ai tenu à traiter globalement la situation environnementale des plates-formes parisiennes et à clarifier leurs perspectives d'avenir en tenant compte de la demande de développement du transport aérien et de la qualité de vie des riverains.

Concernant Roissy, j'ai décidé de plafonner l'activité future de l'aéroport suivant un critère de bruit réel mesuré au sol ; critère beaucoup plus objectif que la prise en compte du nombre de voyageurs. Les stations de mesures commenceront d'être installées dans les prochaines semaines.

Pour faire diminuer les nuisances nocturnes, j'ai décidé, à titre conservatoire, par un arrêté du 17 octobre, de geler le nombre de créneaux attribuables entre 0 et 5 heures jusqu'à la fin de la saison aéronautique d'été 2003, en attendant une mesure définitive de limitation de l'activité nocturne qui sera mise en œuvre très prochainement.

D'autres mesures concernent les vols dans cette même tranche horaire : l'interdiction des avions qui provoquent des niveaux de bruit trop élevés, la taxation plus lourde au titre de la taxe générale sur les activités polluantes (la T.G.A.P.) que le Sénat vient d'adopter il y a deux jours alors que mon prédécesseur n'avait pas osé l'instaurer, l'optimisation de l'utilisation des pistes, l'interdiction des décollages de nuit non programmés et l'adaptation des trajectoires.

En outre, j'ai obtenu qu'Air France supprime la quasi-totalité de ses vols entre 0 et 5 heures et que La Poste réduise de 30 % ses vols postaux dans la même tranche horaire, ce qui n'a pas été facile pour elle.

Mme Marie-Claude BEAUDEAU. – Et Fedex ?

M. DE ROBIEN, *ministre de l'Équipement.* – Je les ai reçus déjà trois fois.

Mme Marie-Claude BEAUDEAU. – Il faut les faire payer !

M. DE ROBIEN, *ministre de l'Équipement.* – C'est le cas !

Mme Marie-Claude BEAUDEAU. – Ils ne payent pas de taxe professionnelle depuis 1995.

M. DE ROBIEN, *ministre de l'Équipement.* – Mais procurent un emploi à 3 000 personnes. (Applaudissements à droite.)

C'est avec plaisir, monsieur Badré, que je viendrais dans les Hauts-

de-Seine présenter ces mesures.

Au-delà du retrait des avions du chapitre 2 effectif depuis le 1er avril, le retrait total des avions les plus bruyants du chapitre 3 sera réalisé d'ici cinq ans sur la plate-forme de Roissy.

L'ensemble de ces mesures de restrictions est en cours de mise en œuvre, et sera formalisé dès le début de l'an prochain après concertation avec toutes les parties concernées et consultation, le 25 novembre et en janvier prochain de la commission consultative de l'environnement de Roissy.

Pour assurer le développement durable des aéroports, il faut aussi renforcer la maîtrise de l'urbanisation autour des plates-formes. Le 25 juillet, j'ai annoncé la révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Roissy. La démarche et son calendrier ont d'ores et déjà été présentés à la commission consultative de l'environnement de Roissy.

Les conditions d'exploitation d'Orly ne seront pas remises en cause. Le couvre-feu est maintenu et le nombre de créneaux horaires attribuables reste limité à 250 000 par an.

Vous m'interrogez également sur la création d'un nouvel aéroport parisien. Le débat organisé l'année dernière a posé de nombreuses questions sur les perspectives et les conditions de développement du transport aérien et des aéroports, sans apporter de réponses satisfaisantes. Le Président de la République a manifesté son irritation que cette concertation ait été si mauvaise ; j'ai donc remis à plat le dossier.

La commission des Affaires économiques de l'Assemblée nationale a créé une mission d'information sur « l'avenir du transport aérien français et de la politique aéroportuaire ». Cette mission d'information débattera de l'opportunité d'une nouvelle plate-forme, la recherche et le choix éventuel d'un site restant de la responsabilité du gouvernement, qui se prononcera après le dépôt des conclusions de la mission. Cette démarche prendra en compte les aspects liés au transport de fret. Elle intégrera les aéroports de province y compris Vatry. Ils ont un rôle important à jouer dans l'aménagement et la desserte internationale de notre territoire. Les gestionnaires de ces aéroports, les chambres de commerce dont je souligne le dynamisme, mettent en œuvre des programmes d'investissement ambitieux. La garantie de l'État leur permet d'adopter la vision à long terme que nécessite le développement de ces infrastructures.

La politique du gouvernement en faveur des aéroports de province s'articule autour de quatre axes majeurs : l'ouverture des droits de trafic pour permettre un accès élargi aux aéroports de province ; la préservation des possibilités d'extension des plates-formes avec l'adoption de plans d'exposition au bruit élargis et des avant-projets de plan de masse permettant la réservation des emprises futures comme à Lyon ; l'identification et l'étude de nouveaux sites aéroportuaires lorsque les perspectives de croissance risquent d'être incompatibles avec la configuration des sites existants. C'est le cas de Nantes où, en accord avec les collectivités locales, l'État va soumettre au débat public le projet de création de l'aéroport de Notre-Dames-des-Landes. Enfin, nous souhaitons développer l'intermodalité en promouvant une

meilleure connexion entre réseaux ferroviaires et plates-formes aéroportuaires.

Le développement des aéroports de province ne saurait se passer d'une implication accrue des collectivités locales. La question de la décentralisation du secteur aéroportuaire sera examinée avec elles.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion d'en parler ; je reviendrai quand vous le souhaiterez. (Applaudissements au centre et à droite.)

M. Gérard LARCHER. – Ce débat aura été utile à vous, pas seulement aux survolés et aux riverains. Il avait été engagé il y a longtemps, avec la mission Douffiagues et le rapport qu'en 1995 j'ai cosigné avec M. François-Poncet, sur l'aménagement du territoire. Nous espérons que ce gouvernement-ci acceptera une vraie concertation. Point d'aménagement ni d'équilibre du territoire sans donner aux aéroports régionaux un vrai rôle ! Des occasions n'ont pas été saisies. Lyon en avait une belle lorsqu'a été fermé le hub de Genève.

L'objectif global est atteint, dites- vous. Mais les problèmes demeurent et doivent être posés. La concertation doit ainsi pouvoir porter sur les règles de la D.G.A.C. Est-il vraiment impossible de relever le plafond à Thoiry ? Vous devez accepter que l'on aille au fond des choses. Qu'on ne nous oppose pas des ingénieurs qui nous clouent le bec à coups de certitudes mathématiques !

Le suivi de l'information est aussi une chose essentielle. Quand on sait les lire, les cartes radar sont intéressantes mais nous voulons avoir les résultats suivis des stations de mesure.

J'ai noté votre volonté de pérenniser le volume de protection environnementale.

La preuve que les problèmes demeurent, c'est que vous nous dites avoir obtenu une réduction des vols de fret – sur des avions généralement bruyants. Dans cinq ans, c'est loin. Il est vrai que les compagnies aériennes sont dans une situation difficile : la deuxième compagnie américaine a déposé son bilan. Mais le combat pour la qualité de la vie doit être pris en compte. Nous ne devons pas avoir pour seule logique celle des capitaux !

J'ai compris que le ministre ne voulait pas remettre en cause les couloirs. C'est une différence avec ce que souhaite Mme Marie-Claude Beaudeau. Nous tenons à ce que la concertation mérite son nom : rien ne serait pire que de repartir avec les mêmes certitudes qu'à l'arrivée.

On en reparlera lors des conclusions de l'audit. Ce sera un beau débat, où tous les points de vue s'exprimeront.

Nous avons le devoir de porter les préoccupations de nos concitoyens. L'intérêt général ne se construit pas sur les démarches de l'intérêt des populations riveraines et survolées ! (Applaudissements au centre et à droite.)

La séance est suspendue à midi cinquante- cinq.

*

La séance est reprise à quinze heures.

