

3^e aéroport, le site de Chaulnes choisi

Le Premier ministre a réuni le 15 novembre dernier l'ensemble des ministres concernés afin d'arrêter un plan global pour les aéroports français, dans le prolongement des orientations des schémas de services collectifs des transports. Les ministres concernés sont parvenus à quatre accords :

Le Gouvernement confirme la nécessité d'une nouvelle plate-forme internationale pour le grand bassin parisien, elle sera implantée autour du secteur de CHAULNES (Somme).

Le débat public a confirmé l'accroissement régulier de la demande en transport aérien. La demande spontanée de transport aérien pour le bassin parisien à l'horizon 2 020 est estimée à 140 millions de passagers. Même si par les mesures incitatives et volontaristes du Gouvernement une partie pourra être réorientée vers les aéroports régionaux et les TGV, il demeurera une demande insatisfaite d'environ 35 millions de passagers pour le bassin parisien.

Parmi les différents sites proposés pour accueillir, à l'horizon 2020, une nouvelle plate-forme internationale, les sites les plus au nord de l'agglomération parisienne, autour du secteur de CHAULNES, optimisent l'équilibre entre le développement régional et le développement de la France dans la dynamique européenne.

Le périmètre exact d'implantation de l'aéroport sera déterminé avec l'objectif de faire coïncider au mieux les contraintes de la navigation aérienne et l'impact sur l'environnement. Le processus conduisant à la création de la nouvelle plate-forme, qualifié de projet d'intérêt général, sera

mené dans la plus étroite concertation avec les collectivités locales concernées dans le souci permanent de faire du nouvel aéroport un vecteur important du développement local, de l'emploi régional et du respect de la qualité de vie des populations concernées.

Dans l'immédiat, le Préfet sera mandaté par le Gouvernement pour recenser l'ensemble des questions posées à court terme par la décision.

Le Gouvernement consacre une enveloppe de 5 milliards de francs pour soutenir le développement à court terme des aéroports régionaux.

Un plan de soutien au développement des dix grands aéroports régionaux, notamment Lyon Saint-Exupéry et Nantes Notre Dame des Landes, est arrêté, dans l'objectif de marquer une étape significative avant 2010 : élargissement des droits de trafic, amélioration de la desserte terrestre, développement durable de l'activité aéroportuaire et son inscription dans le développement local et régional. La France proposera à la Commission européenne la mise en place d'aides au démarrage pour de nouvelles lignes intercontinentales à partir des aéroports régionaux.

Une enveloppe de 5 milliards de francs de prêts à taux préférentiels d'une durée de trente ans sera réservée pour aider les investissements aéroportuaires nécessaires. Enfin, le développement du réseau TGV favorisera le report du trafic de l'avion vers le train par la mise en place d'une offre ferroviaire attractive et performante.

Un projet de loi sera déposé, début 2002, afin de garantir une meilleure protection des

populations riveraines.

Pour toutes les nouvelles plates-formes aéroportuaires, un projet de loi reprenant les recommandations de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA), sera déposé par le Gouvernement avant mars 2002, pour garantir une plus grande protection des riverains contre les nuisances sonores et une meilleure maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports.

Une concertation avec les collectivités locales et les commissions consultatives de l'environnement sera organisée pour définir les modalités d'application de ces mesures aux aéroports existants.

Le projet de loi prévoira également d'améliorer les conditions d'indemnisation des riverains de ces nouvelles plates-formes.

La création ou la modification des "couloirs aériens" donnera lieu à une concertation publique dont les modalités seront précisées prochainement, et qui feront l'objet d'amendements du Gouvernement lors de l'examen par le Sénat du projet de loi relatif à la démocratie de proximité. Des procédures publiques et transparentes seront recherchées, en tenant compte des contraintes de sécurité, pour en contrôler la mise en œuvre.

La gêne sonore étant particulièrement sensible la nuit, les mouvements nocturnes des grands aéroports seront mieux maîtrisés.

Le Gouvernement appuiera l'adoption et la mise en œuvre de la proposition de loi, adoptée en première lecture par l'Assemblée Nationale le 26 avril 2001, interdisant, sous peine de sanctions financières, le vol nocturne d'avions dont le bruit mesuré au sol dépasserait un niveau déterminé. Pour les aéroports concernés, l'État imposera, si nécessaire, des procédures aéronautiques particulières pour la période nocturne permettant de limiter

les nuisances.

L'État décide en outre de rechercher pour l'aéroport de Roissy, dans la plus large concertation, les moyens permettant de limiter voire de réduire, notamment pour le fret aérien, le nombre de mouvements sur une plage nocturne à définir. A cette fin, il examinera comment organiser le transfert d'activités de fret à Vatry.

L'ensemble de ces mesures permettra de valoriser chacun des grands aéroports

comme un vecteur du développement local. L'État examinera avec les collectivités locales les moyens concrets, notamment en matière de péréquation fiscale, d'emploi et de formation, susceptibles d'accompagner ou de soutenir ce développement. ■

n'intervenant qu'en dernière solution, y compris pour les appareils "hushkités". Ce texte, que la commission souhaite voir adopté rapidement, si possible avant le 1^{er} avril 2002, doit maintenant être examiné par les représentants des états membres et le parlement européen.

Le contexte...

Le Conseil a adopté le règlement "Hush-Kits" (CE) 925/1999 en avril 1999, comme réponse à l'impossibilité d'un accord au sein de l'OACI sur les mesures de lutte contre le bruit des avions. Les matériels d'insonorisation, "hushkits", sont des dispositifs installés sur moteurs d'aéronefs de conception plus ancienne ("chapitre 2"), pour réduire leur bruit de manière à permettre aux avions d'être recertifiés au niveau du "chapitre 3" entré en vigueur le 1^{er} mai 2000. Le règlement "hushkits" a gelé la flotte des avions recertifiés les plus bruyants, qui peuvent être enregistrés ou être exploités dans l'UE.

Le 14 mars 2000, les États-Unis ont déposé une plainte contre la législation européenne, aux termes de la convention de Chicago sur l'aviation civile. Le Conseil de l'OACI a désigné son président, le Dr Assad Kotaite, comme

Une nouvelle législation européenne pour lutter contre le bruit des avions

La Commission Européenne vient de rédiger une proposition de directive relative à l'établissement des règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la communauté (COM(2001) 695).

Ce texte est destiné à se substituer à l'actuel règlement "hushkits" (règlement n° 925/99), contesté par les États-Unis. Pourtant, et même s'ils poursuivent l'objectif commun de lutter contre les nuisances sonores autour des aéroports, le règlement et la proposition de directive ne se chevauchent pas et obéissent à des logiques différentes : le règlement 925/99 est de portée générale et gèle le nombre des avions munis de silencieux qui opèrent sur les aéroports européens, alors que la proposition de directive, qui reprend le mécanisme arrêté par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en octobre dernier fondé sur les pratiques américaines et approuvé par les États européens, préfère une "approche équilibrée" locale, aéroport par aéroport,

où toutes les solutions envisageables pour restreindre le bruit doivent être analysées afin ■ ■ ■

■ ■ ■ qu'apparaissent leurs avantages et leurs inconvénients propres, les restrictions d'exploitation partielles ou totales

