

A l'attention de Monsieur Jean-François MICHEL  
Président  
CIRENA  
Maison de quartier du Vieux Conflans  
4 place de l'église  
78700 Conflans Sainte Honorine

Paris , le 19 avril 2007

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre courrier m'exposant les demandes de votre collectif concernant votre refus des nuisances aériennes provoqué par l'aéroport de Roissy.

En premier, je veux rappeler la politique que j'ai défendue au ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement. Elle est d'ailleurs inscrite dans les schémas de services (abrogés par le gouvernement Raffarin), même si sa mise en oeuvre, il faut le reconnaître, n'a été que partielle :

- la création, conjointement avec Gayssot, de l'ACNUSA, autorité indépendante dotée d'un véritable pouvoir de contrôle ;
- le renforcement de l'aide aux riverains pour les travaux d'insonorisation de leur logement et accélération du traitement de leur dossier ;
- l'interdiction des vols de nuit (il y a eu en 2001 une proposition de loi des députés Verts – assez largement dénaturée lors de son passage au parlement, puisqu'elle s'est réduite à la fixation d'un niveau maximum de bruit – proposition d'ailleurs de l'ACNUSA ) ;
- le respect du plafonnement de Roissy à 55 millions de passagers (même si un plafonnement en nombre de mouvements paraît plus pertinent) ;
- l'interdiction des « hushkits » ;
- l'obtention d'un débat public sur le « troisième aéroport » -auquel je suis toujours opposée- que nous n'avons malheureusement pas totalement maîtrisé, ni dans son objet- puisque le débat sur l'opportunité a été bâclée-, ni dans sa conduite ;
- l'obtention que la création des nouveaux couloirs aériens, suite à l'ouverture de la 4ème piste de Roissy, fasse l'objet d'une véritable concertation.

Force est de constater que l'actuel gouvernement a abandonné toute velléité de contenir l'activité de la plate-forme de Roissy. Cette fuite en avant se fait au mépris de la tranquillité, de la santé - et de la sécurité- des riverains, elle est aussi incompatible avec la nécessité impérieuse de réduire de manière drastique les émissions de gaz à effet de serre et avec la fin inéluctable de la période du pétrole à bon marché. La France s'est engagée à les diviser par 4 d'ici 2050, mais aucune écotaxe n'a été mise en place par le gouvernement.



Le débat qui a eu lieu sur le PEB de Roissy -CDG a bien illustrer le dilemme devant lequel se trouvent placées les politiques de protection de l'environnement, face à au mode de développement clairement « insoutenable » du transport aérien : accompagner ce mode de développement, en cherchant à atténuer ses conséquences les plus inacceptables – ou le réorienter. Pour nous, les Verts, il serait irresponsable d'exposer un nombre plus important encore de nos concitoyens aux nuisances – c'est pourquoi nous défendons – comme d'ailleurs le préconise l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires) dans son avis du 10 juillet - un PEB qui retienne les seuils les plus bas pour les zones C (55) et la zone B(62), mais en même temps nous plaillons pour une autre politique du transport aérien, qui s'attaque à la source aux nuisances de ce mode de transport.

De plus, il ne suffit pas d'accompagner, il faut prévenir et nous en sommes bien loin aujourd'hui, avec une politique qui ressemble à une fuite en avant. Alors que les émissions de gaz à effet de serre liées au transport aérien représentent 3,5% des émissions mondiales, soit autant que les émissions totales d'un pays comme le Canada – elles ne sont pas comptées dans les contributions des Etats, dans le cadre des accords de Kyoto, ce qui montre le pouvoir de lobby de ce secteur. Il bénéficie aussi d'exonération de la taxe sur le kérosène – ce qui veut dire qu'une bonne partie des coûts du transport aérien sont payés par la collectivité. C'est l'inverse du principe « pollueur-payeur », pourtant inscrit dans notre Constitution à travers la charte de l'environnement – mais pas appliqué. Le développement des « low-costs » s'inscrit dans cette même logique, visant à casser les prix pour accroître la demande. Enfin, les aéroports sont parmi les principaux émetteurs de pollution, par leur activité propre et par les déplacements automobiles qu'ils entraînent pour y accéder et en sortir.

Le 14 novembre dernier, pour inciter les citoyens à se mobiliser lors de l'enquête publique sur le Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Roissy, je suis intervenue lors d'une réunion publique organisée par les Verts du Val-d'Oise à Sarcelles.

Je soutiens leurs revendications, car elles correspondent aux positions que j'ai pu déjà prendre lorsque j'étais ministre, même si, n'étant pas ministre des Transports, je n'ai pu les mettre en oeuvre :

- le choix des seuils les plus bas pour fixer les limites extérieures des zones du PEB : 62 dB pour la zone B et 55 dB pour la zone C, c'est ainsi que sera reconnue la plus grande surface possible comme subissant des nuisances aériennes.
- l'interdiction des vols de nuit. Je rappelle à ce sujet la proposition de loi en 2001 des députés Verts sur l'interdiction des vols de nuit – assez largement dénaturée lors de son passage au parlement, puisqu'elle s'est réduite à la fixation d'un niveau maximum de bruit – proposition d'ailleurs de l'ACNUSA ).
- le plafonnement du nombre de mouvements annuels, avec une perspective de réduire progressivement les nuisances sonores pour les riverains. La mesure prise par M. Gayssot, lorsque j'étais ministre, de plafonner à 55 millions le nombre de passagers n'est d'ailleurs pas respectée, même si un plafonnement en nombre de mouvements est nettement plus pertinent. Pour y parvenir, il faut, entre autres mesures, augmenter l'emport moyen pour réduire le nombre de mouvements.
- la répartition du trafic vers Vatry et les aéroports de province.



- l'abandon définitif de la construction d'un troisième aéroport en région Ile-de-France qui ne ferait que stimuler la croissance du transport aérien sans soulager les riverains de Roissy. Le leurre d'une nouvelle plate-forme dans le Bassin parisien qui s'inscrit dans la même fuite en avant de la croissance illimitée du transport aérien dont le coût – pharaonique - a été évalué, il y a quelques années (projet de Gayssot de plate-forme à Chaulnes) avec les infrastructures ferroviaires d'accès, aux environs de 7 à 8 milliards d'euros qui, de toutes façons, ne répond pas aux problèmes actuels des riverains de Roissy, vu les délais – 15 ans – de construction d'une telle plate-forme ni aux problèmes futurs : Londres a déjà son 3ème aéroport, et l'activité de Heathrow dépasse celle de Roissy – CDG. Un rapport commandé par la FNAUT et financé par l'ADEME et une mission parlementaire confirme l'inutilité de cet aéroport.
- l'arrêt des subventions cachées en faisant payer le transport aérien à son juste prix (TVA sur les billets et TIPP sur le kérosène).
- la prise en compte des coûts écologiques du transport aérien.
- le développement des modes de transport alternatifs, et notamment le ferroutage et le TGV, pour les court-courriers et moyen-courriers. Une politique volontariste est nécessaire pour réduire le transport aérien aux seuls domaines dans lesquels il est pertinent, c'est à dire l'international : aujourd'hui, la moitié de l'activité des aéroports des régions est concentrée sur la liaison avec Paris ! - en transférant sur le rail (TGV) une partie importante des trajets à courte et moyenne distance et pour rééquilibrer l'activité entre Paris et les régions.
- l'organisation des circuits économiques de façon à rapprocher les lieux de production des lieux de consommation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les meilleures.

