

Ville & Aéroport

Pour un schéma aéroportuaire national



Patricia Schillinger, vice-présidente de Ville & Aéroport, sénateur du Haut-Rhin, et Jean-Pierre Blazy, président de ville & aéroport, maire de Gonesse, ont entamé ce débat sur l'aménagement du territoire dans les zones aéroportuaires au Palais du Luxembourg le 2 octobre dernier. La concertation nationale peine à converger vers un consensus. En effet, d'un côté, la croissance mondiale du trafic aérien et l'économie florissante qu'il génère pousse ses acteurs vers des demandes d'expansion, alors que de l'autre, les riverains s'y opposent, redoutant l'augmentation implicite du bruit et de la pollution.

Jean-Pierre Blazy rappelle que le nombre de passagers transportés en avion va presque doubler d'ici à 2036 et flirter avec le milliard de voyageurs. Il faut évidemment anticiper cet accroissement de la demande mondiale. Ce challenge concerne tant les états et l'aménagement du territoire que les industriels. De leur côté, les populations des zones aéroportuaires comptent sur une activité commerciale régulée qui les respecte et ne porte pas atteinte à la nature. Pour être socialement acceptable, tout projet doit être encadré, et s'accompagner de compensations environnementales. En France, le trafic aérien a profité en 2017 de sa meilleure évolution depuis 2011 (plus de 6 %) avec 164 millions de passagers. Malgré cela, sur ce secteur en expansion, le pavillon bleu blanc rouge perd des parts de marché (42,1 % en France, soit 10 points de recul en dix ans). Roissy se fait rattraper par Schiphol. Les infrastructures existantes seront saturées dans une vingtaine d'années. L'équation du développement durable doit donc fournir rapidement un résultat qui concilie des parties économiques, sociales, et environnementales aux objectifs souvent opposés.

Le gouvernement a décidé d'abandonner le projet d'aéroport à Notre-Dame des Landes. Ce choix va automatiquement renforcer la concentration des

mouvements d'avion sur la région parisienne qui rassemble déjà la moitié du trafic en France. Il accentue le déséquilibre avec les régions. Personne ne veut d'un troisième aéroport international sur ses terres, mais tout le monde admet qu'il en manque un supplémentaire en France, indispensable à notre croissance.

LE PROJET NOTRE-DAME DES LANDES

Jacques Gillaizeau est vice-président de Nantes-métropole. À son avis, on est passé à côté du développement durable à Notre-Dame des Landes qui aurait dû devenir un schéma aéroportuaire régional modèle. Le projet, référence du grand ouest, a été conçu en tenant compte des développements du trafic futur. Il consistait à déplacer un aéroport enclavé entre Nantes et des communes périphériques. Dans le concept, les nuisances touchaient environ 900 foyers contre 40 000 aujourd'hui. Bien que porté par l'ensemble des élus, et de la population, le modèle ne sera pas construit. Ce déni de démocratie pète la concorde des élus locaux, plus de 180 décisions de justice favorables, l'approbation des instances européennes, et l'avis de la consultation populaire. Par ailleurs, la décision de cet abandon a des conséquences. Le contrat de concession est tombé. Il pourra réapparaître suite à une procédure qui dure trois ans en général. Pendant ce temps-là, sans délégataire connu, il y a peu de chance que des choix de poids soient faits. De même, des incertitudes planent sur le réaménagement de l'ancienne plateforme, Nantes Atlantique. Elle fonctionne au jour le jour, malgré l'augmentation considérable du flux. Les populations environnantes de l'aéroport se trouvent dans une situation d'autant plus révoltantes qu'elles croyaient à sa fin proche. L'évolution du marché s'est concrétisée à Nantes Atlantique en 1,9 millions de passagers en 2000, 3 millions en 2010, 4,3 millions en 2015, et 6 millions en 2018. Avec 1 million de passagers supplémentaires par an, le transfert du site s'imposera inévitablement. Pour Jacques Gillaizeau, le renoncement à Notre-Dame des Landes correspond à une stratégie d'apaisement envers une bande de casseurs qui s'adonnent au pillage, au racket, au vandalisme en toute impunité. Pourtant, l'infrastructure exemplaire aurait pu servir de référence pour l'ensemble des acteurs du transport aérien.



Patricia Schillinger

EN ÎLE-DE-FRANCE

Patrick Renaud, président de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France, demande l'aide de l'État. Il décrit des problèmes autres que les inconvénients directs du trafic aérien. Les emplois ne profitent pas aux populations à proximité, à l'est et à l'ouest de l'aéroport, parce que les transports en commun ne desservent que le nord et le sud. Un habitant du Val-d'Oise résidant à cinq kilomètres de Roissy y accède en 1h20 après avoir emprunté le RER D, changé à la gare du Nord, pour prendre le RER B. De plus, l'aéroport fonctionne jour et nuit toute l'année. Les transports en commun ne permettent pas un accès permanent. Le site se trouve pourtant en plein centre de l'agglomération Roissy Pays de France. La solution plus onéreuse de la voiture demande des aires de stationnement qui n'existent pas en zone rurale. Entre Gonesse et Aulnay, on dénombre 18 voies d'autoroute parmi les plus chargées de France. Cependant, la Francilienne ne sera achevée que dans quelques années, sans doute en 2024. Elle passera enfin à Roissy !

La population du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne est fière de travailler à l'aéroport, mais se voit octroyer les emplois les moins qualifiés. Air France est le premier employeur d'Île-de-France. Ses effectifs ont diminué de plusieurs



Jean-Pierre Blazy

