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 denier. 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.

Jean-Pierre Blazy

© JSS

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 piétine 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

© JSS

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

milliers de personnes sans que l'information ne soit diffusée. Le projet T4 apportera 40 millions de passagers, comme si un Orly bis venait s'ajouter à Roissy. Il faut renforcer la compagnie pour qu'elle profite de cette aubaine. Sinon, ce marché colossal et les emplois qui vont avec seront captés par des sociétés étrangères.

Brigitte Vermillet, vice-présidente du Conseil départemental de l'Essonne, égrène quelques chiffres sur Orly 3 pistes, 32 millions de passagers, 2e aéroport français, 11e européen, 157 000 emplois directs et indirects. Elle observe une demande en hausse vers Europe, le Maghreb, les DOM TOM et simultanément, une baisse du flux domestique.

Enclavé dans un tissu urbain dense, Orly respecte un couvre-feu nocturne entre 23h30 et 6h00 et un plafonnement à 250 000 créneaux par an pour une capacité de 446 000 mouvements. Le pôle d'Orly est un ensemble économique majeur. Il comprend le marché international de Rungis, des parcs d'activités, des centres logistiques, des zones industrielles, le premier site commercial d'Europe. Aujourd'hui, exactement comme à Roissy, l'aérogare souffre d'un déficit d'accessibilité. Un salarié sur sept y utilise les transports en commun contre sept sur dix à La Défense ou à la Plaine Saint-Denis. Pour cette raison, une partie importante de la population limitrophe n'a pas la possibilité de se rendre sur place facilement et donc de postuler aux emplois.

La qualification des demandeurs d'emploi locaux est inadéquate pour les postes proposés par la plateforme d'Orly, si bien qu'au sein d'un pôle économique impressionnant, le taux de chômage est un des plus élevé d'Île-de-France. La région réclame un effort sur les offres de formation et la responsabilité sociétale des entreprises.

Dernier point, concernant la santé, les études révèlent 55 mois de durée de vie en moins pour les riverains. L'économie inclusive actuellement en vogue devrait se pencher sur la pertinence d'un voisinage associé à ses propositions d'aménagement du territoire.

C2M

2018-4387

Club des juristes

Bernard Cazeneuve nommé président

15 novembre 2018

L'ancien Premier ministre Bernard Cazeneuve, avocat associé au sein du cabinet August Debouzy, a été récemment nommé président du think tank *Le Club des juristes, succédant ainsi à Alexandre de Juniac.*

Riche d'un parcours politique tant au niveau local qu'aux plus hautes sphères de l'État, Bernard Cazeneuve a été maire d'Octeville (1995-2000), puis de Cherbourg-Octeville de 2001 à 2012. Élu député de la Manche de 1997 à 2012, il est nommé ministre délégué auprès du ministre des Affaires étrangères, chargé des Affaires européennes (2012-13), puis ministre délégué auprès du ministre de l'Économie et des Finances, chargé du Budget (2013-14). ministre de l'Intérieur de 2014 à 2016 sous le gouvernent Valls, il a été Premier ministre de 2016 à 2017, à la fin du quinquennat de François Hollande. Juge titulaire à la Haute cour de justice et à la Cour de justice de la République (1997-2002), Bernard Cazeneuve exerce désormais en tant qu'avocat associé au cabinet August Debouzy et y intervient sur l'ensemble des domaines du droit des affaires.

Mi-novembre, ce dernier a été nommé président du Club des Juristes, lieu indépendant de débats et de propositions juridiques. Réunissant autour du droit des professionnels d'horizons divers, magistrats, avocats et notaires, professeurs et représentants d'entreprises y mènent ensemble une réflexion prospective autour des problèmes juridiques.

Outre le nouveau président, le Club accueille également deux nouveaux membres.

Bernard Cazeneuve D.R.

Monsieur Augustin de Romanet, président-directeur général du groupe ADP

Secrétaire général adjoint de la Présidence de la République, (2005-2006), il a également exercé de nombreuses responsabilités en cabinet ministériel directeur du cabinet d'Alain Lambert, ministre délégué au Budget, directeur adjoint du cabinet de Francis Mer, ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, directeur de cabinet de Jean-Louis Borloo, ministre de l'Emploi, du Travail et de la Cohésion sociale et directeur adjoint de cabinet du Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin. Directeur général de la Caisse des Dépôts et Consignations (2007-12) il préside le Groupe ADP depuis 2012. Il est parallèlement président de l'association Paris Europlace.

Monsieur Jean-Denis Combrexelle, président de la section du contentieux du Conseil d'État. Conseiller au tribunal administratif de Paris (1993-94), maître des requêtes au Conseil d'État (1994-2007), directeur adjoint des affaires civiles et du Sceau au ministère de la Justice (2000-01), directeur des relations du travail (2001-06), directeur général du travail (2006-14) au ministère du Travail, de l'Emploi et de la Santé, il a présidé la section sociale du Conseil d'État (2014-2018).

Le Club des juristes continue à faire entendre sa voix, notamment à travers les rapports issus des travaux de ses commissions, de la remise de Prix juridiques, et l'organisation de nombreux événements thématiques (Assises du Droit et de la Compétitivité, Salon du Livre juridique, Nuit de l'Éloquence, Pacte Mondial pour l'Environnement...).

2018-4340