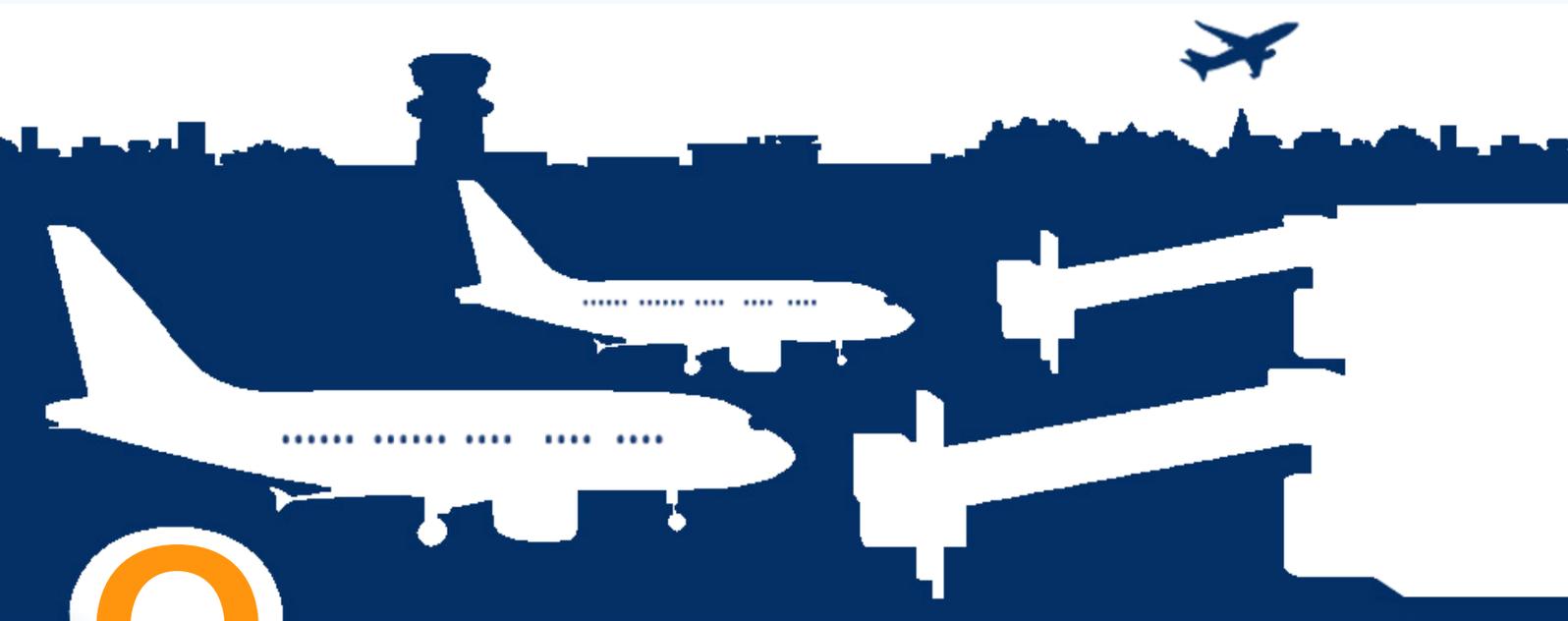


VILLE & AÉROPORT

Cahier d'acteurs



Quelle

politique aéroportuaire ?
pour la France après 2012

Contributions

ARF
Jean-Louis BAROUX
Guillaume FABUREL
Gérard FELDZER
UFCNA
Patrice VALENTIN
Nicolas ZVEGUINZOFF
VILLE & AÉROPORT



Éditorial

L'association Ville et Aéroport a tenu son colloque annuel "Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ?" en septembre 2011 à l'Assemblée Nationale.

L'ambition de cette journée était de relancer le débat sur la politique aéroportuaire française à 7 mois de l'élection présidentielle.

Aujourd'hui, le débat démocratique sur la politique aéroportuaire renaît et il s'agit de le faire vivre sans aucun tabou. Ce cahier d'acteurs propose une synthèse des différentes visions du développement aéroportuaire français et formule des propositions pour les années à venir. Il sera transmis aux candidats à l'élection présidentielle ainsi qu'à l'ensemble des acteurs du transport aérien.

Le Président,
Jean-Pierre BLAZY



L'Association des régions de France (ARF) est une association créée en décembre 1998 pour représenter les 26 régions de France. Elle est présidée depuis 2004 par Alain Rousset. L'ARF a été mise sur pied par les présidents des conseils régionaux qui ont voulu mettre en commun les expériences vécues dans les régions avec le transfert des compétences décidé par les lois de décentralisation. L'ARF cherche notamment à faire avancer les principes du développement durable, par exemple via ses contributions au Grenelle de l'environnement en encourageant la lutte contre le changement climatique (Plan climat), la protection et restauration de la biodiversité (Trame verte) du littoral et de la ressource en eau. Elle promeut aussi des transports propres, une agriculture durable et l'agriculture bio. Comme suite à la publication des premières préconisations de la Commission Balladur, l'Association des Régions de France a lancé une vaste consultation à travers le site internet, sauvons les Régions pour recueillir l'avis des citoyens sur cette question.

I. les aéroports et le transport aérien sont des leviers d'action essentiels aux collectivités territoriales

A l'instar de l'Aquitaine, les collectivités territoriales sont devenues incontournables dans le paysage aéroportuaire français

Aujourd'hui, l'échelon régional est le plus adapté à la mise en œuvre d'une politique aéroportuaire afin d'avoir une vision prospective coordonnée à un niveau territorial pertinent.

Dans un contexte récent d'évolution réglementaire, le Conseil Régional d'Aquitaine est devenu un acteur majeur du domaine aéroportuaire. Depuis 2007, il est ainsi actionnaire de la société aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac aux côtés de 4 autres collectivités territoriales, et chef de file du Syndicat Mixte propriétaire de l'aéroport de Pau-Pyrénées, après avoir fédéré, autour de lui, 18 autres collectivités territoriales.

Ces nouvelles compétences doivent s'intégrer, depuis 2009, dans le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports et de l'Intermodalité, qui constitue le cadre de référence pour la politique régionale des transports de la Région Aquitaine dont un des axes est précisément de « coordonner l'offre aérienne pour une meilleure desserte à longue distance ».

Seule une vision prospective coordonnée, à l'échelle d'un territoire dans lequel est localisé un aéroport à vocation régionale et plusieurs aéroports à vocation départementale, permettra d'éviter une concurrence destructrice. Cette évolution doit se faire en faveur du développement économique et touristique du territoire, et du développement durable.

Le rôle capital du transport aérien pour le développement économique et le rayonnement culturel des territoires aquitains

Une politique aéroportuaire régionale peut et doit s'articuler avec les compétences du Conseil Régional : aménagement du territoire, dessertes ferroviaires, développement économique, formation professionnelle

Les régions investissent énormément dans le développement économique, la formation universitaire et la recherche. Tout le monde est aujourd'hui convaincu que la connaissance est le principal levier de croissance de demain (stratégie de Lisbonne, etc...). Dans un monde de plus en plus globalisé, la mobilité des acteurs de cette société de la connaissance devient un facteur concurrentiel déterminant.

Il en va de même pour l'économie. L'Aquitaine, qui voit les chinois investir massivement dans les grands crus de Bordeaux, mesure bien l'importance d'offrir à de nouveaux partenaires commerciaux des possibilités de déplacement rapide, sûr, et confortable. A l'évidence, seul l'avion permet une telle souplesse et capacité de mobilité.

II. Vers des stratégies aéroportuaires cohérentes

Structurer et diversifier l'offre aérienne

Il est devenu primordial, depuis l'implication directe de tous les niveaux de collectivités locales, de raisonner selon un système aéroportuaire global et à une échelle régionale. Pour structurer et diversifier l'offre aérienne en faveur de la desserte des territoires, l'État doit ainsi vendre les parts de la SA de Bordeaux-Mérignac de gré à gré aux collectivités territoriales, qui deviendront alors garantes d'un développement en harmonie avec les territoires, les aéroports voisins et au profit d'une intermodalité efficace.

L'aéroport de Bordeaux –Mérignac est d'intérêt national mais à vocation régionale.

Sa constitution en société aéroportuaire lui a permis d'être plus compétitif et d'assurer un service de qualité adapté à son niveau de trafic. Cependant l'ouverture de son capital au secteur privé, envisagée par l'État, conduira à une gestion guidée par des ambitions financières et non par l'intérêt général. Il apparaît donc essentiel que la gestion et le développement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac restent maîtrisés par les institutions publiques, dans l'intérêt de la population, des entreprises et de la desserte des territoires aquitains. Un partenariat avec des organismes parapublics ou privés locaux, ayant un intérêt direct au développement de l'aéroport, en raison de leurs activités ou de leur rayonnement international, est une solution à retenir.

Les aéroports à vocation départementale (Biarritz, Pau, Bergerac, Agen, Périgueux), participent aujourd'hui activement à la desserte du territoire, à son désenclavement et au développement économique et touristique local.

Propriété de collectivités territoriales, souvent réunies en groupement, ces aéroports doivent composer avec plusieurs critères : spécificité du territoire desservi, éloignements respectifs, types de trafic, autres modes de transports. L'adaptation des aéroports au trafic est également en enjeu qui doit s'entendre en fonction des capacités d'accueil des autres aéroports. Il est ainsi devenu indispensable, depuis l'implication directe de tous les niveaux de collectivités locales, de raisonner selon un système aéroportuaire régional. En effet, ces aéroports doivent avoir un développement coordonné entre eux, en lien avec Bordeaux-Mérignac et avec les autres modes de transports disponibles, afin d'assurer une offre aérienne cohérente et non concurrente.

Favoriser les conditions d'une stratégie partagée par l'ensemble des acteurs

Pour mettre en application une stratégie partagée par l'ensemble des acteurs, l'Etat, après concertation avec les collectivités territoriales, doit inciter à l'émergence d'autorités organisatrices en matière aéroportuaire, qui deviendront alors les garantes d'une synergie positive.

Les aéroports, indispensables à l'aménagement du territoire, au développement économique et touristique, doivent être utilisés comme des infrastructures de transport complémentaires aux réseaux ferrés, routiers et maritimes.

Ainsi, parallèlement aux autorités organisatrices de transports traditionnelles, seule une de coordination ayant également autorité, à un niveau régional voire à l'échelle de deux régions, peut permettre de façon concrète une concertation et une synergie aéroportuaire positive. L'objectif sera de rationaliser les déplacements en fonction des besoins de la population et des entreprises, d'encadrer les coûts de fonctionnements et d'investissements des aéroports, et d'envisager leur évolution dans un cadre qui préserve l'environnement (synergie avec les autres modes, limitation des nuisances sonores et d'émissions de gaz à effet de serre).

Association des régions de France





Jean-Louis BAROUX débute sa carrière dans le transport aérien à Air Inter en 1970 où il occupe pendant 5 ans des postes de responsabilité au marketing. Il s'est ensuite occupé de la commercialisation des compagnies régionales à Paris avant de créer en 1985 sa propre entreprise de commercialisation de compagnies aériennes appelée APG (Air Promotion Group). En 1991 il crée APG Global Associates devenu le réseau leader mondial dans la fourniture de services commerciaux et financiers aux compagnies aériennes petites et moyennes dont il assure la présidence. Il crée le Cannes Airlines Forum transformé par la suite en APG World Connect qui réunit une fois par an les responsables de compagnies aériennes venant de tous les continents. Il est l'auteur du livre "Compagnies aériennes : la faillite du modèle" paru aux éditions de l'Archipel.

Libérez Orly !

Les travaux menés par l'Association Ville Aéroport sont très intéressants. Ils permettent d'échanger des points de vue opposés sur le même sujet. Je souhaiterais profiter de cette éminente tribune pour, une fois de plus, plaider pour la libéralisation de l'aéroport d'Orly.

Je sais bien qu'il s'agit d'une plateforme située en zone urbaine et qu'elle est la plus proche de Paris. Je sais bien que ses alentours ont été fortement urbanisés. Pour avoir été pendant plus de 20 ans l'un des riverains de cet aéroport, je suis bien conscient que les avions font du bruit, mais enfin que veut-on ?

Ou bien nous désirons une société à caractère pastoral où il ferait bon vivre au milieu des fleurs et des animaux domestiques, ou bien nous souhaitons une société industrielle qui permet un développement économique nécessaire à l'équilibre de notre société. Si c'est la dernière alternative que nous privilégions, il faut en payer le prix.

D'autant plus que ce prix est de moins en moins pénalisant. Les avions actuels : A 320 et B 737 font 5 fois moins de bruit que les appareils de la précédente génération : les B 727 et Caravelle. Alors que l'on arrête de nous seriner l'augmentation de la pollution sonore. Ce n'est tout simplement pas vrai.

Or sous ce faux prétexte, l'aéroport d'Orly est gelé à 250.000 mouvements par an pour seulement 210.000 réellement exploités, alors qu'il peut facilement en accueillir 400.000. Cette anomalie date de 1994. Il serait temps de la revoir d'autant plus que l'exploitation a été radicalement changée depuis lors. Il est parfaitement anormal de voir un tel outil inexploité alors que le Gouvernement souhaite par tous les moyens maintenir une croissance qui nous fait défaut. Pense-t-on vraiment y arriver avec des mesures malthusiennes comme celle-ci ?

Je suggère de gérer Orly comme on le fait pour Charles de Gaulle, c'est-à-dire avec des quotas de bruit. En clair peu importe le nombre de mouvements pour autant que le niveau de bruit non seulement n'augmente pas, mais qu'il diminue. Est-ce une décision si difficile à prendre ?

Jean-Louis BAROUX





Guillaume FABUREL est Maître de conférences à l'Université Paris Est Val-de-Marne, et coordinateur du Bureau de recherches Aménités : Aménagement, Environnement, Territoires. Ses travaux portent sur les effets territoriaux des pollutions et nuisances urbaines ainsi que des politiques d'environnement et de développement durable sur les vécus environnementaux et leurs inégalités en ville ou encore sur les conflits d'environnement autour des projets d'équipement. Il a effectué en 2001-2002 un séjour de recherche pour le CNRS et le MAE au Massachusetts Institute of Technology (M.I.T.) sur les Conflits aéroportuaires pour cause environnementale, de même que, depuis, co-écrit notamment : *Environmental effects around airports. Towards new indicators?* pour Eurocontrol (2007) ; *Impacts des trafics aériens sur la santé. Etat des connaissances scientifiques et recommandations pour l'action, pour Ville et Aéroport* (2008) ; ou encore pour la DDEA/DDT du Val-d'Oise *Diagnostic territorial de la zone C du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Roissy CDG* (2010). Il est à ce jour membre du conseil scientifique Ecoquartiers du MEDDTL, et expert pour l'ANSES.

Mettre les territoires aéroportuaires et leurs devenir en véritable débat... politique

Cette année électorale marque le retour sur l'avant-scène politique et médiatique des problématiques aéroportuaires, particulièrement sous l'angle du développement durable des territoires. Retour, car ces problématiques connaissent cycliquement (tous les dix ans) un regain d'intérêt, dont la densité des rapports parlementaires, projets de loi et colloques, commissions d'étude, séminaires... atteste à chaque reprise. Quelles ont été les avancées réalisées, notamment pour le développement durable des territoires aéroportuaires ? Quel pourrait en être le profit tiré pour les années à venir ? Mon point de vue se situe dans cette perspective évaluative, nourrie de plusieurs années de recherches sur les liens entre aéroports et territoires, sous l'angle environnemental, territorial et politique (conflits et gouvernances) ¹.

Le premier élément qui frappe est, justement, la récurrence cyclique, alors même que les travaux menés à l'étranger (15aine d'aéroports européens, américains et australiens) montrent assez souvent une certaine continuité de la volonté et de l'engagement des pouvoirs publics et privés, que ce soit dans le domaine de l'environnement, de la gouvernance aéroportuaire ou encore de la planification territoriale et de l'économie locale (ex : partenariats de projets urbains). Et ce avec certains effets remarquables (remarquables ?).

Certes, l'herbe ne saurait être toujours plus verte ailleurs. De même, quelques avancées sont également à noter en France. Toutefois, deuxième fait saillant, en référence aux 3 familles d'actions que tous les pays ont progressivement mis en œuvre sur les 30 dernières années (d'abord mesures technico-économiques, puis réglementations spatiales des pourtours et, enfin, dispositifs dialogiques : forum, médiation, chartes...), notre contrée souffre d'un tropisme technique et normatif, d'essence réglementaire. Ce tropisme constitue une véritable ornière, interdisant à ce jour une réelle mise en débat politique avec les territoires d'accueil des fonctions économiques, utilités sociales et pressions environnementales de la mobilité aérienne et des aéroports.

Pour beaucoup liée au centralisme de notre arrangement politico-administratif et au poids du modèle économique défendu (l'aéroport comme pôle structurant), cette particularité fait de notre point de vue barrage :

¹ Réalisées pour Eurocontrol, l'ACNUSA, la DGAC, le ministère de l'Ecologie, des opérateurs aéroportuaires, des collectivités territoriales ou encore des associations de défense de l'environnement.

- ▶ à la construction de réelles gouvernances socio-politiques des territoires aéroportuaires (et non strictement d'essence institutionnelle), impliquant autrement que par des commissions, autorités et autres injonctions les territoires d'accueil (élus, professionnels, associations, riverains) ;
- ▶ à l'amélioration tangible de l'environnement et de la qualité de vie des pourtours plus ou moins immédiats, non pas seulement sous l'angle de l'accessibilité locale ou des types d'emplois proposés, ou encore des seules initiatives centrées sur l'acoustique, mais également sous celui du cadre de vie en général (types de logement, offres de nature, qualité des paysages...) ;
- ▶ ou encore à la remédiation de situations alarmantes autour de certains aéroports (iniquités territoriales, injustices environnementales, fragmentation des tissus résidentiels...) non pas par les rares et seuls dispositifs dédiés (parfois stigmatisant), à l'exemple de l'aide à l'insonorisation, mais par de véritables projets de territoire, mêlant toutes les fonctions et tous les attributs.

Et c'est ainsi que, malgré le foisonnement cyclique des initiatives, appels à recommandations... tous les sondages d'opinions relayent sans relâche depuis 30 ans que le bruit des avions est l'une des toutes premières sources de déqualification environnementale dans les espaces urbains (avec pourtant des trafics bien moindres que ceux de la route). C'est ainsi que malgré des actions précurseurs, telles les CCE il y a plus de 20 ans (mais leur fonctionnement pose question), ou encore malgré la création d'une autorité indépendante, la mise en place d'un débat public pour un nouveau aéroport dans le bassin francilien (tout ceci il y a plus de 10 ans), voire plus récemment celui sur Notre Dame des Landes, les rapports entre acteurs demeurent tendus et les choix, lorsqu'il y en a, font l'objet d'oppositions marquées.

C'est ainsi que, récemment, dans les chartes de développement durable de Roissy CDG (qui demeure dans la veine des chartes apparues dès la fin des années 90) ou encore d'Orly (quant à elle élaborée par quelques forces vives territoriales, y compris associatives)... la vision technique et normative prévaut globalement (de même que dans le DTA). Enfin, c'est ainsi que, dernier exemple parmi d'autres, dans les différents projets (d'architectes !) du Grand Paris, les aéroports ne sont pas un sujet pour l'exercice de prospective stratégique. Au mieux, c'est pour proposer de vastes forêts autour des aéroports (au détriment de l'habiter de ces territoires), ou encore faire de Roissy un pôle structurant dans la seule logique réticulaire du maillage des clusters (dans la logique de la Silicon Valley ou encore la Route 128... de la fin des années 70), ou des liaisons et gares ferroviaires (comme catalyseurs de richesse... avec pourtant un très grand nombre de contre-exemples à la clef).

Au final, alors même que la crise climatique, les défis énergétiques et plus largement les épreuves écologiques et économiques invitent plus que jamais à faire des aéroports de véritables sujets socio-techniques, à les mettre pleinement en débat politique, ils globalement en France encore considérés comme des non-lieux et des non-dits démocratiques, par-delà la somme des points de vue et prises de position qui peuplent les discours, et ce malgré quelques évolutions étrangères parfois riches de sens (ex : transition socio-écologique des villes dans certains cas allemands).

Même si la déclinaison thématique du Grenelle peut parfois laisser perplexe, une telle initiative, au long cours, centrée sur les devenir aéroportuaires aideraient sans doute à dessiner des devenir plus acceptables pour les plates-formes et leurs trafics.



*Ingénieur aéronautique, **Gérard FELDZER** a été commandant de bord-instructeur à Air France, président de l'Aéroclub de France, directeur du musée de l'Air et de l'Espace. Il est depuis 2010, conseiller régional d'Île-de-France « Europe Écologie-Les Verts », président du comité régional du tourisme et chroniqueur à France Info. Il est également organisateur d'événements (Champ d'aviation aux Champs-Élysées, Fête des transports) et titulaire de nombreux records aériens.*

Aéroports, chiffre d'affaire et emplois

Nous devons opter pour une croissance raisonnée, afin de ne pas avoir à gérer une décroissance subie. C'est par rapport à cet objectif que nous devons aborder la problématique des aéroports. Ceux-ci génèrent plus de 250 000 emplois directs et indirects non délocalisables. Les passagers qui arrivent par avion dépensent 8 milliards d'euros, les voyageurs qui arrivent par le train n'en dépensent que 3.

Il faudra bien infléchir cette spirale du « toujours plus ! ». Quel est l'objectif d'Aéroports de Paris à l'horizon 2030, 1 million de mouvements ? La construction d'une 5e et d'une 6e piste ? J'aimerais connaître le palier du développement... Il va falloir apprendre à raisonner en termes d'équilibre en étant aussi attentifs aux nuisances sonores et aux émissions dangereuses.

Prenons l'exemple actuel de l'**aéroport de Notre-Dame-des-Landes** : nous ne pouvons apporter de réponse systématique à la question de savoir s'il vaut mieux construire ou aménager l'existant. Europe Écologie les Verts s'oppose à ce projet. Non seulement à cause de l'empiètement sur les terres agricoles, mais aussi du pari risqué sur des hypothèses de marché non démontrées, de la non-fermeture des aéroports environnants auxquels se superposerait l'aéroport régional supplémentaire alors qu'il serait moins coûteux d'étendre l'aéroport de Nantes.

Les infrastructures disproportionnées de Notre-Dame-des-Landes seraient financées selon un « PPP », c'est-à-dire qu'en cas de non-rentabilité, le contribuable payera. Et on n'attend même pas la décision sur le futur 3e aéroport parisien : si c'est l'ouest, Notre-Dame-des-Landes serait condamné avant de recevoir son premier avion.

Ce 3e aéroport (Vatry ou l'Ouest parisien) est lui-même lié à la question de savoir si nous comptons nous développer par le Hub et à ses retombées économiques sur le territoire (qui restent à chiffrer). L'aéroport d'Atlanta, implanté au milieu d'un champ en 1909, est le 1er du monde avec un million de mouvements et 90 millions de passagers. Il assure 80 % de son trafic à travers le Hub. Pouvons-nous, devons-nous envisager un équivalent d'ici 20 ou 30 ans ?

La politique environnementale

Contrairement à ce que l'on entend, des mesures simples peuvent être étudiées et appliquées très rapidement pour alléger l'impact des aéroports sur l'environnement.

L'intermodalité entre l'avion et le train développerait les synergies entre Paris et la province en créant, avec le TGV, des correspondances intelligentes, Roissy-Charles-de Gaulle devenant un Hub air/fer. La SNCF ne permet toujours pas l'enregistrement dans l'avion avec son bagage à partir d'une gare. L'intermodalité doit dépasser le discours et s'étendre aux faits.

Les trajectoires : nous avons relevé de 300 mètres l'intersection de la pente d'approche (ILS). Quant aux approches continues tout réduit, je les pratiquais comme pilote sur Caravelle dès 1974 ! J'ai proposé à la DGAC l'augmentation de l'angle de descente des approches qui permettraient une réelle amélioration, avec mesures de bruit. Nous devons envisager les conséquences d'une fermeture nocturne de CDG en termes d'emploi et de délocalisation, le sujet mûrit, y compris auprès des compagnies aériennes concernées.

La qualité de l'air aux environs des aéroports : les avions qui roulent dépensent entre 300 et 1 000 litres à chaque décollage. Un milliard de litres est dispensé dans l'atmosphère sur les aéroports parisiens par les seuls mouvements au sol. Nous devons inventer des solutions : tracter les avions moteurs arrêtés, munir le train d'un moteur électrique auxiliaire. Ce type de mesure réduirait sensiblement la pollution atmosphérique.

La répartition des recettes : les taxes et retombées financières doivent par ailleurs s'équilibrer davantage entre les bénéficiaires et les communes plus éloignées concernées par le bruit même à plus de 20 km ; une solidarité et un rééquilibrage des ressources seraient bienvenus.

Gérard FELDZER





L'UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs) est une union d'associations apolitiques qui a pour objet de défendre les intérêts des populations contre l'ensemble des nuisances générées par l'activité aérienne ou aéroportuaire et leurs conséquences, notamment sur l'environnement, l'urbanisme, la santé publique, la qualité de vie. L'UFCNA a également pour mission de défendre les intérêts des associations membres, de faire la synthèse des problèmes dont elle est saisie par ces dernières, d'organiser et d'harmoniser principalement les actions sur le plan national et /ou européen et de représenter les intérêts nationaux et /ou européens,

voire internationaux, et cela dans l'objectif de lutter contre les pollutions et nuisances de tous les aéronefs.

Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ?

L'UFCNA souhaite que les pouvoirs publics aient une vision stratégique de l'avenir du transport aérien en France. Malgré les baisses conjoncturelles, chocs pétroliers, SRAS, 11 septembre 2001, crises économiques... la tendance lourde est à l'augmentation structurelle du trafic, que les spécialistes estiment se poursuivre à terme à un rythme moyen annuel de 3,5 %, soit un doublement en 2 décennies.

Les gouvernements successifs de droite comme de gauche ont opté pour le laisser-faire, voire pour accompagner l'augmentation du trafic liée à la libéralisation du secteur fortement soutenue par la commission européenne. La France concentre 60 % du trafic aérien national sur l'Ile-de-France, région la plus peuplée. Pour calmer la grogne des riverains, les responsables politiques ont fait régulièrement des promesses de délocalisation du trafic aérien (le serpent de mer du 3e aéroport).

Lors du Grenelle de l'Environnement, les pouvoirs publics se sont même faits les complices du lobby aérien en cautionnant ses grossiers mensonges ; pour 2020, c'est-à-dire demain, le niveau de bruit et d'émissions de gaz à effet de serre serait réduit de moitié et les émissions d'oxydes d'azote divisées par 5. Résultat inatteignable, même en combinant les progrès technologiques des moteurs avec l'optimisation des routes aériennes. Les spécialistes s'accordent plutôt pour dire que les gains notables obtenus durant les décennies passées sont en forte régression. Nous sommes sur des améliorations de l'ordre de 1 % par an, tant pour le bruit que pour la pollution chimique. Sans politique volontariste, les millions de personnes vivant sous les couloirs aériens sont condamnées à subir une augmentation régulière des nuisances puisque la croissance du trafic annoncée sera bien supérieure aux gains environnementaux restant marginaux.

Le projet de délocalisation de la plate-forme d'Orly offre plusieurs avantages : répondre à la croissance prévisible du transport aérien, permettre aux compagnies d'assurer leur développement sur la région capitale, réduire fortement les nuisances sonores et chimiques en Ile-de-France sans les reporter sur les aéroports de province. Une plate-forme non contrainte en zone non urbanisée desservant l'Ile-de-France permettrait aux Franciliens du nord souffrant de la croissance du trafic (Roissy CDG, Le Bourget, Beauvais...) comme aux aéroports de province d'espérer un plafonnement en mouvements du trafic ainsi qu'un couvre-feu sur une période de 8 heures consécutives (préconisations OMS).

À l'heure où l'Europe vit sa crise économique la plus importante depuis les années 30, où les déficits grèvent lourdement les finances publiques, où tous les gouvernements rognent les services aux citoyens et recherchent de nouvelles rentrées fiscales, n'est-il pas indécent que le transport aérien bénéficie d'un carburant détaxé, d'une TVA réduite sur les vols domestiques, y compris les vols d'affaires, d'une absence de TVA sur les vols internationaux ? Par ailleurs il est indécent que beaucoup de plates-formes de province n'équilibrent leur budget que grâce à des subventions publiques, et ne parlons pas des compagnies low cost qui non contentes de cumuler l'ensemble de ces avantages offrent des prix défiant toute concurrence en extorquant des subsides aux collectivités locales grâce à un chantage à l'emploi et à la menace de délocalisation.

Pour conclure, les riverains attendent des pouvoirs publics qu'ils reprennent leur rôle d'arbitre équitable guidé par l'intérêt général afin de rechercher le juste équilibre entre les intérêts économiques et la protection des populations survolées. Les riverains ne peuvent plus continuer à subir une dégradation de leur cadre de vie et de leur santé unique en Europe et sans précédent dans l'histoire. Ils attendent des mesures fortes et convaincantes pour réduire notablement les nuisances des aéroports des régions les plus urbanisées de notre pays, faute de quoi les pouvoirs publics auront à répondre de leur négligence coupable.

Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs





*Patrice VALENTIN est maire d'Esternay depuis 2001. Président du centre de gestion de la fonction publique territoriale de la Marne, puis **Conseiller général du département de la Marne depuis 1997**, il est **Vice-président en charge de l'intercommunalité, des TIC et grands projets type LGV Est et VATRY**. Il est membre de la commission des finances, et censeur en qualité de représentant du conseil général de la société d'exploitation de l'aéroport international Paris-Vatry.*

Contribution du Conseil général de la Marne : Aéroport de Paris-Vatry

Le Grenelle de l'Environnement a placé le transport au cœur de la problématique du développement durable. La nécessité de concilier l'exigence économique, la préoccupation environnementale, et l'impératif de sécurité a désormais une valeur constitutionnelle.

L'aéroport Paris-Vatry est une parfaite réponse face à la problématique du transport, aux contraintes environnementales, et aux enjeux du développement durable ; il constitue donc une alternative immédiatement opérationnelle.

Situé à 150 km à l'est de la région parisienne, l'Aéroport Paris-Vatry est une plate forme multimodale (air/fer/route), opérationnelle 24h/24, 7 jours/7, gérée par la Société d'Exploitation de Vatry Europort (SEVE), dans le cadre d'une délégation de service public mise en place par le Conseil Général de la Marne.

Ses installations de tout premier ordre (aéroport de catégorie A, 2 aérogares de fret, 1 aérogare passagers, parkings, dessertes routière et autoroutière,...) et la disponibilité de ses équipes, lui permettent de traiter de nombreuses opérations à la demande tout au long de l'année.

Les Parcs d'activités économiques (deux déjà existants et un troisième en cours de création) le jouxtant, associés à une maîtrise du foncier, lui confèrent également la potentialité d'un développement immédiat.

L'impact réduit des nuisances sonores compte tenu de la faible densité de population à proximité (toutes les habitations étant situées en zone C du PEB), et de la maîtrise de l'urbanisation ne font que renforcer son attractivité.

De plus, son emplacement géographique lui consent de pouvoir prétendre à se présenter comme une échappatoire immédiate à l'enclavement des aéroports parisiens.

S'appuyant sur une diversification de ses activités (Fret, Passagers...), mais également sur ses initiatives menées dans le cadre d'un développement d'activités avec des pays émergents porteurs, à fort potentiel, l'aéroport Paris-Vatry ne peut que devenir dans les années à venir, un acteur stratégique au sein du système aéroportuaire européen, tout en faisant partie des éléments de réponse du Grand Paris.

Patrice VALENTIN





Nicolas Zvéguintzoff est directeur de NZ Consulting. Il a débuté sa carrière chez Aérospatiale puis comme responsable des contrats dans une société de leasing. Il a ensuite représenté les intérêts des compagnies aériennes auprès des institutions européennes et de ses états membres, en particulier en vue d'améliorer la performance des prestataires de service de navigation aérienne et des grands aéroports. Consultant, il assiste depuis 2004 les entreprises et institutions dans les domaines de l'aéronautique, de la navigation aérienne et de la gestion aéroportuaire. Il a joué un rôle actif dans la réalisation de plans aéroportuaires (Allemagne, Maroc, Turquie) et de technologies de navigation aérienne (datalink,

GNSS) ; la rationalisation des services (Coopération des états centre européens, Bloc Fonctionnel d'espace Franco-suisse) ; la mise en œuvre du Ciel Unique Européen et la convergence réglementaire; la fixation des redevances aéroportuaires et la rémunération de la qualité du service rendu.

Nouvel aéroport parisien

L'avant-projet révisé de Schéma National d'Infrastructure de Transport (SNIT) publié par le ministère de l'Écologie est sans équivoque : tandis que les engagements de développement du ferroviaire (essentiellement la grande vitesse) seraient de l'ordre de 103 milliards d'ici 2020, seulement 1 milliard serait consacré au transport aérien, ce qui exclue tout nouvel aéroport pour Paris et sa région.

Cette position n'affronte pas la réalité : il faudra des pistes supplémentaires, les dispositions auraient dû être prises depuis longtemps. Sur la base d'une hausse (mesurée) du trafic de 3 % par an il sera de 135 millions de passagers en 2025.

En 2001, la nécessité de créer un nouvel aéroport, déjà reconnue en 1995 avait été confirmée sous le gouvernement Jospin puis rejetée suite à l'alternance politique dès 2002. Il avait été décidé que cet aéroport serait construit au nord, à Chaulnes, suscitant l'incrédulité : bien trop éloigné de Paris (120km, contre 27 pour Roissy) ; et à la croisée de deux axes de trafic très denses (Allemagne - Grande Bretagne ; Scandinavie – Espagne) ce qui aurait compliqué encore le travail de contrôle aérien.

Le nord de Paris est bien desservi. Avec 4 pistes et une emprise de 3000 hectares Roissy pourra opérer à terme plus de 130 mouvements par heure et traiter 110 millions de passagers par an (60 millions aujourd'hui) sa limite pratique étant la somme de multiples défis à relever : gestion de l'espace sur une plateforme construite au fil de l'eau ; liens routiers et ferroviaires avec Paris à repenser entièrement, etc.

C'est au Sud que la capacité fera défaut : les attaques contre l'aviation à Orly ont abouti à bloquer les mouvements à 250.000 par an dès 1994. EASYJET s'était ainsi vu refuser la reprise des créneaux horaires libérés par la faillite d'AIR LIBERTE.

Évidemment on peut toujours en plus de Roissy au Nord, un aéroport au sud de Paris, doté progressivement de 4 pistes indépendantes et pouvant traiter 100 millions de passagers à son maximum de développement en 2050 suffira. Orly pourra être fermé dès les premières années d'exploitation du nouvel aéroport. L'économie d'Orly saura se redéployer autour d'un grand centre d'affaires, ce à quoi ADP s'emploie avec succès (projet de centre « Cœur d'Orly ») et grâce à une réaffectation judicieuse de sa réserve foncière (1500 hectares).

C'est maintenant qu'il faut agir pour geler les réserves foncières du nouvel aéroport, lancer les enquêtes publiques et se préparer à lutter contre les stratégies dilatoires. 10 ans seront nécessaires avant de commencer de grands travaux, 15 ans avant l'entrée en service, nécessaire à l'horizon 2025.

L'état s'apprête à lancer un métro autour de Paris. Pour 30 milliards il va créer une boucle reliant les aéroports. Avant de figer le trajet Sud de ce futur métro, il sera avisé de définir lesquels relier : Orly, bloqué depuis 1994 ou l'aéroport placé plus au Sud et dont Paris a besoin vers 2025 ?

Un développement maîtrisé commande de rouvrir en urgence le dossier du nouvel aéroport de Paris et décider en connaissance de cause, sans faux débat : ni dans le grand est, ni évidemment au Havre, encore moins à Lyon qui ne saurait être qualifié de « hub secondaire » de Paris.

La Grande-Bretagne aurait renoncé à construire une nouvelle piste à Heathrow, mais pousserait un projet alternatif de nouvel aéroport dans l'estuaire de la Tamise, desservant ainsi l'Est londonien : un défi osé, mais Londres resterait une grande destination et continuerait de se développer. Sans un remplacement d'Orly au Sud, Paris renoncerait à tenir son rang.

Nicolas ZVÉGUINZOFF



L'Association Ville et Aéroport a été créée en février 2000 à l'initiative de parlementaires et d'élus des communes riveraines des principaux aéroports français. Elle a pour objet de promouvoir le développement durable autour des aéroports, d'améliorer la qualité de vie des populations soumises aux nuisances aéroportuaires, et de favoriser une plus juste répartition des retombées économiques générées par l'activité aéroportuaire. Les élus regroupés au sein de Ville et Aéroport, représentant la diversité des situations géographiques comme la diversité des opinions et des idées, considèrent qu'il convient d'agir ensemble et en concertation avec les pouvoirs publics et les acteurs économiques, en France et en Europe, pour concilier l'enjeu économique et l'enjeu environnemental du transport aérien désormais étroitement liés.

Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ?

Un débat sur la politique aéroportuaire à rouvrir en 2012

L'impact prévisible de l'augmentation du trafic aérien sur la gestion des aéroports français a été l'objet d'études techniques et de débats politiques abondants et passionnés depuis la déréglementation du transport aérien dans les années 1990 et la montée des revendications des populations riveraines. Ville et Aéroport est satisfait d'avoir provoqué le débat sur le développement aéroportuaire de la France à l'occasion de son colloque 2011. En effet, ce débat qui avait tant animé la période allant du milieu des années 1990 jusqu'à 2001 avait disparu de nos « écrans radars ».

Bilan 2000-2010 : le transport aérien français en pleine mutation

La décennie 2000-2010 a été caractérisée par plusieurs crises du transport aérien (attentats du 11 septembre, SRAS, guerre en Irak, crise économique et financière depuis 2008), un changement juridique du statut des grands aéroports régionaux avec la loi de 2005 relative aux aéroports qui a créé les sociétés aéroportuaires et transformé Aéroports de Paris en société anonyme, la privatisation d'Air France (loi du 9 avril 2003), la compétition renforcée entre les grandes compagnies et l'essor du modèle low cost, enfin l'intermodalité qui favorise la concurrence air-rail. Enfin, il faut noter l'émergence d'une nouvelle concurrence qui n'est pas fondée sur le modèle économique du hub, celle des aéroports des émirats qui deviennent des intermédiaires de taille pour circuler entre l'Occident et l'Asie.

L'affrontement des trois thèses en matière de politique aéroportuaire

On observe un affrontement de trois logiques répondant à trois scénarios de développement :

► une thèse économiste défend une optimisation des capacités des aéroports existants hors d'une contrainte environnementale estimée excessive par rapport à la logique économique. Cette logique a conduit à remettre en cause le projet de troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien. C'est le scénario d'un développement aéroportuaire au fil de l'eau qui conduit à reporter les décisions d'avenir à prendre.

► Une thèse d'inspiration écologiste réfute toute augmentation de la demande du transport aérien et prévoit un déclin de ce mode de transport compte tenu du renchérissement puis de la raréfaction de l'énergie à terme. Elle s'oppose à la création de tout nouvel aéroport et prône le développement du train.

► Une troisième conception propose le meilleur compromis possible entre les différentes exigences économique, environnementale et de sécurité. Il s'agit d'appliquer le principe de développement durable au transport aérien en promouvant la constitution d'un système aéroportuaire national et francilien plus équilibré. Ce qui suppose un développement maîtrisé des grands aéroports régionaux, une meilleure protection des populations riveraines des aéroports, une plus grande concertation publique, un renforcement de la fiscalité écologique du transport aérien. La création d'un troisième aéroport et/ou d'un véritable réseau aéroportuaire du grand Bassin Parisien pourra être envisagée dans le cas d'un transfert d'activités pour raisons environnementales conformément aux termes de l'article 12 de la loi Grenelle I.

Le constat : le double déséquilibre de notre système aéroportuaire national et francilien s'est aggravé

Notre système aéroportuaire national et parisien est doublement déséquilibré. Le modèle économique du hub a aggravé la concentration du trafic à Paris essentiellement à Roissy sans contrainte hormis le plafonnement à 22 500 créneaux annuels entre 0 h et 5 h qui a entraîné une aggravation des nuisances nocturnes en dépit de l'effort consenti par les compagnies aériennes en faveur du renouvellement des flottes. Les recommandations répétées de l'ACNUSA ont été peu entendues par les pouvoirs publics. À Orly le trafic est doublement plafonné (plafond de 250 000 créneaux annuels soit environ 200 000 mouvements + couvre-feu entre 23h30 et 6h). D'autre part, l'installation du hub d'Air France à Roissy CDG équipé de deux doublets de pistes a provoqué le déclin relatif de l'aéroport d'Orly. Le modèle low-cost s'est imposé largement sur les aéroports régionaux d'autant plus que le développement du réseau TGV concurrence efficacement l'avion sur une distance-temps inférieure à trois heures. Si bien qu'Air France corrige sa stratégie et crée ses bases de province low-cost à Marseille et à Lille (octobre 2011).

Comment corriger le déséquilibre du système aéroportuaire national ?

D'abord comment faire en sorte que les sociétés aéroportuaires ne soient pas déstabilisées par le retrait de l'État ? Le calendrier de privatisation des aéroports de Montpellier, Bordeaux, Lyon et Toulouse a été repoussé après l'élection présidentielle de 2012. Sur ce dossier, et afin d'éviter une prise de contrôle majoritaire à partir de 2014 par des capitaux privés qui seraient volatiles, il est urgent de constituer un noyau stable de l'actionnariat public à l'échelle des sociétés aéroportuaires.

L'intérêt manifesté par ADP dans le cadre de la privatisation de la société aéroportuaire lyonnaise relève-t-il de la seule rentabilité de l'activité ou pourrait-il concourir à favoriser un certain rééquilibrage entre Paris et les régions ? De même, la nouvelle stratégie d'Air France avec l'installation des bases low cost de province a-t-elle pour seul objectif de reprendre des parts de marché aux compagnies aériennes low cost ou peut-elle également contribuer au rééquilibrage des trafics entre Paris et les régions ? Dans cette hypothèse de rééquilibrage Paris-régions, on pourrait assister à une diminution des vols nationaux à Paris, à Roissy, mais aussi à Orly sans pour autant voir se développer en régions les vols internationaux et surtout intercontinentaux même à Lyon.

Comment le fret centralisé à Paris peut-il se redéployer en partie en province ?

Sur ces questions l'État doit s'investir dans son rôle de régulateur et d'incitateur en matière d'aménagement du territoire. Si l'on peut se satisfaire des orientations du SNIT (Schéma National d'Infrastructures de Transports) pour le transport ferroviaire et routier et des engagements annoncés à hauteur de 100 milliards d'euros, on peut s'inquiéter du seul milliard d'euros consacré au transport aérien.

Comment corriger le déséquilibre du système aéroportuaire parisien ?

Plusieurs hypothèses existent :

1) optimiser le déséquilibre constaté consisterait à ne rien faire : Roissy hypertrophié, étouffé par le gigantisme et par la saturation des accès terrestres avant celle des capacités.

En 2002, le gouvernement Raffarin décide immédiatement la suppression du projet de nouvel aéroport à Chaulnes en Picardie décidé sous le gouvernement Jospin (novembre 2001) suite à plusieurs mois de débat public.

Cette décision entraîne la constitution d'une mission d'information parlementaire « Quelle politique aéroportuaire à l'horizon 2020 ? » présidée en 2003 par le député Gonnot. Elle faisait déjà le constat d'une situation « explosive » autour de Roissy CDG et d'Orly et jugeait l'état des lieux en région parisienne « dramatique ». La mission Gonnot a conforté le statu quo, car elle a proposé la création de deux pistes supplémentaires à Roissy avec pour seul argument un développement encouragé du hub de la compagnie nationale et de FedEx. Les 21 propositions des parlementaires ont été peu suivies d'effets et en décembre 2003 à l'occasion d'un CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire), le gouvernement Raffarin annonçait la constitution d'un troisième réseau aéroportuaire fondé sur le développement des plates-formes secondaires du grand Bassin Parisien telles que Beauvais, Vatry, Châteauroux ou Évreux. Mais ce troisième réseau est resté largement virtuel et depuis aucune décision n'a été prise hormis celle d'implanter un nouvel aéroport pour le Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes.

2) fermer Orly après avoir construit un nouvel aéroport au sud de Paris

Une commission stratégique sur l'avenir d'Orly vient d'être confiée au préfet Viau. Il s'agit d'envisager l'avenir de cette plateforme dans un contexte de croissance du trafic. La discussion doit être la plus libre possible et n'exclure aucun scénario.

La proposition de loi de D.Gonzales sur la desserte aérienne du Grand Paris fait la proposition d'une « délocalisation des plateformes les plus insérées dans un tissu urbain dense comme celle d'Orly et le plafonnement de Roissy CDG et son couvre-feu ». L'enjeu est de compléter la loi du Grand Paris. Il s'agit de faire face aux enjeux de sa desserte aérienne avec comme objectif de limiter au maximum les nuisances dans les parties urbanisées du territoire francilien et de penser autrement l'aménagement du sud de la région-capitale. La délocalisation d'Orly supposerait la création d'un nouveau site aéroportuaire au sud de l'Île-de-France type Beauvilliers.

3) Ville et Aéroport souhaite que la réflexion stratégique relative à la création d'un complément d'infrastructure aéroportuaire dans le grand Bassin Parisien soit posée de nouveau.

Si l'on veut rompre avec un système qui privilégie Roissy au détriment d'Orly, il faut ou contraindre Roissy ou « libérer » Orly. Comme personne ne propose de déplafonner Orly et comme il faut prévenir la saturation de Roissy, il convient dans le cadre de l'article 12 du Grenelle 1 de rouvrir la question du « 3e aéroport » ou de réaliser le réseau aéroportuaire du grand Bassin Parisien.

En France, les décisions politiques ont trop souvent été prises sous le poids de l'émotion provoquée par le risque aérien aux abords des aéroports. À Orly l'incident du vol de la Taron a conduit E. Balladur en 1994 à prendre l'arrêté instaurant le plafonnement du trafic à 250 000 créneaux annuels soit environ 200 000 mouvements. À Roissy il a fallu le crash du Concorde à Gonesse en 2000 pour que L. Jospin lance le débat public sur la création d'un troisième aéroport parisien au terme duquel le choix de Chaulnes en Picardie a été décidé.

La Cour des comptes dans un rapport publié en 2008 dénonce avec raison l'absence de politique d'anticipation de la saturation des aéroports parisiens.

Après 2012, le statu quo n'est plus possible

L'État pourrait faire le choix de la création ex nihilo d'un aéroport comme le proposait le gouvernement Balladur dans le cadre du rapport Douffiagues en 1995 à Beauvilliers ou le gouvernement Jospin en 2001 à Chaulnes. C'est le troisième aéroport qui ne peut plus être un sujet tabou. Il pourrait également faire le choix de Paris-Vatry, car cet aéroport existe déjà et que ce serait moins coûteux et plus rapidement opérationnel. Mais pour que Paris-Vatry « décolle », il faut favoriser le développement de l'intermodalité avec les transports terrestres sinon l'effet Mirabel persiste. Il faut juger de cette faisabilité de Paris-Vatry non pas a priori, mais après une étude sans a priori. Il faut également regarder les potentialités inexploitées de l'aéroport Châteauroux-Centre en matière de fret et de vols charters. C'est le réseau aéroportuaire du grand Bassin Parisien qui ne peut rester un objet virtuel.

En 2012 il conviendra de sortir de la pensée unique et de l'immobilisme des experts qui fondent les prévisions de trafic en évacuant les contraintes pour favoriser l'indispensable rééquilibrage du système aéroportuaire français afin de mieux concilier la logique économique avec les exigences de sécurité, d'aménagement du territoire et d'environnement.

Une décision politique est nécessaire et urgente au lendemain de l'élection présidentielle.

Association Ville & Aéroport



REMERCIEMENTS

L'association nationale d'élus "Ville et Aéroport" remercie l'ensemble des acteurs dont les communications ont contribué à la qualité de ce cahier. Chacun a pu s'exprimer librement et présenter synthétiquement sa vision du développement aéroportuaire français pour les années à venir. Ce cahier d'acteurs s'inscrit au cœur du débat démocratique sur la politique aéroportuaire. Celui-ci renaît et il s'agit de le faire vivre sans aucun tabou à quelques mois de l'élection présidentielle.

**Le Président,
Jean-Pierre BLAZY**

