

Gonesse, le 10 septembre 2003

NOTE CRITIQUE SUR LE RAPPORT D'INFORMATION PARLEMENTAIRE
« Quelle politique aéroportuaire à l'horizon 2020 ? »
21 propositions pour un nouvel envol

Le 25 juillet 2002, Gilles de ROBIEN, Ministre des Transports, présentait son plan de mesures à court et moyen terme contre les nuisances aériennes et annonçait le « développement durable des aéroports parisiens ». Il considérait qu'il fallait par ailleurs donner la priorité au développement des aéroports régionaux et de l'intermodalité air-rail.

De plus, après avoir remis en question le choix du site de Chaulnes (Somme) décidé sous le gouvernement Jospin pour l'implantation du 3^{ème} aéroport, il demandait à l'Assemblée Nationale de se saisir de la question de l'opportunité d'une nouvelle infrastructure aéroportuaire dans le cadre de ses commissions. Plus globalement, c'est l'avenir du transport aérien français à long terme qu'il fallait préparer.

Après lecture du rapport, quelle analyse critique peut-on tirer sur la base des propositions présentées ? Vont-elles dans le sens d'un meilleur équilibre entre développement économique des aéroports et respect des contraintes environnementales ? Constituent-elles réellement une avancée pour les élus et les milliers de riverains concernés ? Contribuent-elles à la promotion d'une véritable politique de développement durable du transport aérien sur le long terme ?

Les adjectifs utilisés pour qualifier la situation actuelle de l'Ile-de-France sont appropriés. Les parlementaires parlent de « situation **explosive** », d' « état des lieux **dramatique** », de franciliens « **sacrifiés** ».

Pourtant, les réponses apportées ne sont pas du tout satisfaisantes. On peut même dire qu'elles sont pour certaines inadaptées aux enjeux en présence.

La mission s'est donnée trois priorités auxquelles doivent répondre en principe les 21 propositions formulées :

- 1) **réduire radicalement les nuisances autour des aéroports parisiens ;**
- 2) **desserrer la contrainte qui pèse sur ces aéroports en rééquilibrant le développement du trafic au profit d'aéroports secondaires du bassin parisien et des aéroports régionaux ;**
- 3) **jouer au maximum sur la complémentarité entre le transport aérien et le transport ferroviaire à grande vitesse.**

Avant d'en venir à l'analyse critique proprement dite des propositions, les pourcentages avancés (p.163) relatifs aux perspectives de croissance du trafic et notamment l'évolution de l'emport moyen sont très contestables. Comment, en effet, prévoir cette évolution d'ici 2020 et avancer +31% par rapport à 2002, soit environ 930 000 mouvements sur les aéroports parisiens ? Tout ce que l'on sait c'est que cet emport est aujourd'hui très faible (autour de 100 par avion) compte-tenu de la logique du hub et de la mise en place de la navette Air France. Les mouvements s'additionnent à cause du « hub » et s'il y a un plafond à définir pour les aéroports comme Roissy CDG c'est bien à ce niveau là et non sur la base d'un indicateur global de gêne sonore. D'ailleurs, pour Orly, le plafond est fixé à 250 000 créneaux annuels.

1) Premier objectif : la réduction des nuisances de Roissy CDG et Orly

➤ Le contrat avec les franciliens (proposition 1)

Comme c'est le cas à Amsterdam, qui a beaucoup inspiré les parlementaires de cette mission, la première proposition vise à instaurer un contrat Etat-régions-riverains animé par un délégué interministériel et financé par une autorité aéroportuaire. Il serait bon en effet que le politique reprenne la main dans le processus de décision et puisse peser sur la technocratie DGAC, ADP et les services déconcentrés de l'Etat. Cette proposition reprend celle que nous avons émise d'instauration d'une « Communauté aéroportuaire ».

Cette proposition est pleine de bonnes intentions mais difficilement réalisable en pratique au niveau des moyens de financement du contrat : les moyens actuels alloués par le Ministère de l'Environnement (volet « bruit » de la TGAP) à l'ADEME dans le cadre du dispositif d'aide à l'insonorisation sont très nettement insuffisants. On enregistre une baisse de 12,5% au budget 2003 par rapport à 2002, ce qui contredit clairement les ambitions affichées par le Ministre des Transports de voir le nombre de logements pouvant bénéficier de ce dispositif doubler sur la prochaine période.

En effet, avec l'entrée en vigueur du nouveau PGS révisé en 2004 sur la base d'un nouvel indice de gêne plus représentatif, le Lden, le périmètre du PGS va être très significativement élargi et donc la zone de gêne sonore va couvrir un nombre conséquent de logements entrant dans le dispositif d'aide à l'insonorisation. A partir de là, l'équation semble impossible à résoudre : comment insonoriser plus de logements avec moins d'argent ?

A l'heure actuelle, l'ADEME n'a pas obtenu la rallonge budgétaire réclamée à ses ministères de tutelle. Pour poursuivre le plan d'aide à l'insonorisation, il aurait fallu à l'ADEME un complément budgétaire de 15 millions d'euros mais le ministère n'en a accordé que 6 ! L'ADEME souhaitait raccourcir les délais d'instruction des dossiers à six mois (actuellement il faut compter un an et demi entre le dépôt d'une demande d'indemnisation et le versement de l'aide) mais faute de moyens elle ne peut le faire. Pire, elle se voit contrainte de donner la priorité aux logements sociaux pour continuer à financer l'insonorisation de quelque 2200 logements par an en Ile-de-France. Et les propriétaires de pavillons qui réclament des aides à l'insonorisation depuis des années seront priés d'attendre encore ! Pour 2003, aucun dossier de particulier ne sera plus traité cette année et les plus fortes incertitudes sont à redouter pour l'année prochaine.

Autre conséquence : il est vraisemblable que cette mauvaise nouvelle va une fois de plus apporter un correctif négatif sur l'évaluation des biens immobiliers. C'est la question émergente du coût social dû au bruit des avions.

Comme le souligne le rapport, ce n'est pas la réévaluation du taux de base de la TGAP, bientôt transformée en taxe affectée, sur le modèle qui existait antérieurement à la TGAP, transformation pourtant nécessaire, qui suffira à financer l'ensemble du dispositif. L'ACNUSA, préconise, en s'appuyant sur la révision des 10 PGS au 31 décembre 2003 et pour les années à venir un total de 1,1 milliard d'euros pour insonoriser les 150 000 logements potentiellement concernés. Cette facture devrait être payée par une taxe perçue sur les compagnies aériennes.

➤ **Sur le contenu du Contrat, une information transparente (Proposition 2)**

Nous ne pouvons qu'être satisfait du renforcement proposé des pouvoirs de l'ACNUSA (article L227-6 du code de l'aviation civile).

Sur la « solution » de diffuser via Internet les trajectoires des avions en temps différé voulue par le Ministre de ROBIEN, et qui certes est simple dans sa mise en œuvre, il n'en demeure pas moins que bon nombre de riverains (notamment les personnes âgées) ne maîtrisent pas cet outil de communication.

Les requêtes des responsables associatifs par exemple sur les trajectoires non respectées et les survols à basse altitude sont justifiées et il est tendancieux de poser la question de leur formation. Toutes les explications techniques sur le non respect des trajectoires apportées par les autorités gestionnaires des aéroports ne suffisent pas toujours face à ceux qui supportent les nuisances.

Il faut remédier aux difficultés de fonctionnement des instances de concertation existantes : les CCE ne se réunissent pas assez souvent tout comme les comités permanents.

➤ **Sur l'internalisation des coûts environnementaux et la bonne modulation des taxes aéroportuaires (proposition 3)**

Le rapport s'appuie sur la position de la Commission européenne (Livre blanc) à l'horizon **2010**. Nous ne pouvons qu'être en accord avec l'application du principe pollueur-payeur et la nécessaire taxation du kérosène (protocole de kyoto). Toute mesure dissuasive en terme de coût pour les compagnies qui ne répondent pas aux contraintes environnementales (sonores et atmosphériques) va dans le bon sens. La bonne modulation des taxes aéroportuaires est légitime afin d'éviter des périodes de trop forte concentration de mouvements à certaines heures en journée **et la nuit (ce que ne dit pas le rapport)**. **Par exemple, sur Roissy l'exploitant FedEx qui a installé son hub européen concentrent ses mouvements à 1h et 4h du matin. Cette gêne est durement ressentie par des milliers de riverains. Il s'agirait d'instaurer une taxe passager (visible sur chaque billet) et une taxe par tonne de fret.**

- **Sur les procédures de moindre bruit réellement innovantes (proposition 4)**

LE RAPPORT PROPOSE LA CREATION D'UNE PISTE ALTERNATIVE VOIRE D'UN DOUBLET DE PISTE A ROISSY CDG ET ABANDONNE LE PROJET DU 3^{ème} PARISIEN. PIRE, ON TENTE DE NOUS DEMONTRER COMMENT CETTE ALTERNATIVE QUI REVIENT A UN MARCHÉ DE DUPES POURRAIT « SOULAGER » LES RIVERAINS DES DEUX AEROPORTS PARISIENS !!!

Quels arguments nous opposent-on pour démontrer la non-justification d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire dans le grand Bassin Parisien ?

Il faut repartir du chapitre précédent (IV) intitulé « La nécessité d'élargir le débat au niveau européen ». Le rapport justifie ses arguments en citant plusieurs exemples aéroportuaires notamment européens à Londres, Amsterdam ou Francfort.

Les arguments économiques et environnementaux

Un transport aérien européen libéralisé. L'argument de la concurrence européenne et la mise en garde contre toute prise de décision unilatérale, c'est-à-dire la décision de créer un nouvel aéroport.

C'est la question de l'impossibilité à délocaliser une compagnie aérienne sur un nouvel aéroport. Celle-ci peut refuser du fait d'une Europe du transport aérien libéralisée.

L'argument fort repose sur la critique d'un fonctionnement en bipôle qui serait « une contrainte imposée à l'entreprise » du fait de la saturation des capacités sur la plate-forme existante.

C'est à partir de là que le rapport glisse vers une conception purement économique et gestionnaire du problème en faisant une erreur grave : transposer les solutions de nos voisins européens en région Ile-de-France qui arrive à saturation environnementale au niveau de son réseau transports.

Toute cette logique reprise par le rapport fait le jeu de la compagnie nationale Air France. En effet, on veut nous démontrer qu'au lieu d'un fonctionnement en bipôle du hub d'Air France avec le 3^{ème} aéroport qui l'affaiblirait du fait de la concurrence, il faut favoriser l'optimisation de l'existant, c'est-à-dire le hub principal d'Air France à Roissy CDG.

Cf. p. 156. C'est évidemment la solution préconisée par le BIPE et la création d'une piste voire d'un doublet au nord de l'actuel doublet nord de Roissy CDG. **C'est le 6 pistes d'Air France à Roissy CDG comme modèle d'optimisation de l'existant !!! Et le comble est qu'on nous précise que c'est LA solution environnementale !!!** La première option du BIPE reprend le cas d'Atlanta ou d'Amsterdam : « cette piste permettrait de diminuer les nuisances environnementales liées aux doublets existants (...) Au total, comme à l'aéroport d'Amsterdam-Schipol, la création d'une ou deux pistes au nord de l'aéroport devrait permettre de limiter l'impact sonore global de l'aéroport sur les populations riveraines ».

Mais les conséquences catastrophiques de cette fausse alternative au 3^{ème} aéroport apparaissent très clairement. C'est le BIPE lui-même qui recense les nouvelles populations touchées suivant les deux options proposées pour Roissy CDG. Si l'on tient compte de la première option, **à laquelle la mission est favorable**, il faudra raser les villages environnant (Chennevières les louvres, Epiais les louvres, ...). Si l'on retient la seconde option, la construction d'une piste à l'est dans l'axe des deux doublets existants, il faudra racheter de la même façon toute la zone proche et rayer de la carte Le Mesnil Amelot.

Le raisonnement économique prôné par la mission qui oublie les milliers de riverains déjà touchés depuis l'extension de l'aéroport est le suivant :

3^{ème} aéroport = affaiblissement de la position concurrentielle d'Air France = gestion du trafic à partir d'un hub en bipôle.

Le BIPE préconise la concentration du transport aérien en Europe par la réduction des hubs principaux et l'augmentation de la taille des quelques uns qui restent. Pour la France, il est clair qu'on annonce l'optimisation du hub principal d'Air France à Roissy CDG : « compte tenu de la concentration inévitable du secteur du transport aérien en Europe, le nombre de hubs principaux va se réduire et ceux qui resteront augmenteront nécessairement de taille. D'où le besoin de préserver les capacités de développement du hub principal » (p. 156).

La mission s'est engouffrée dans cette spirale sans pouvoir en sortir. A partir de là, elle avance masquée en essayant de nous faire croire que la construction de nouvelles pistes, non seulement constitue une solution économique mais aussi et surtout environnementale. L'équation qu'on tente de nous faire avaler est la suivante : **optimisation de l'existant = réduction réelle des nuisances (CF. Amsterdam-Schipol).**

L'absence de site viable à moins de 100 km de la capitale

La mission DUCSAI avait pourtant présenté huit sites potentiels à plus de 100 km de la capitale mais il s'agissait de penser un complément d'infrastructure performant au niveau de la desserte terrestre (raccordement au réseau TGV et réseau autoroutier).

Christian ROGER, Président de l'Observatoire des Nuisances Aériennes (ONA), démontre que Montdidier pourrait fonctionner en bipôle avec Roissy CDG du fait d'une connexion de 20 mn par le réseau TGV. Nous sommes partisans de la solution opérationnelle immédiate qu'est Vatry dans un premier temps pour accueillir le trafic fret de Roissy CDG et les vols charters. Dans un second temps, Vatry peut être le 3^{ème} aéroport même s'il est plus éloigné. La mission estime une distance temps de 45 mn entre Vatry et Roissy par le TGV Est. C'est possible.

D'après nos sources, le site de Montdidier sud a les faveurs d'Air France dans un document officiel.

Cet argument vient contredire l'exemple allemand de l'aéroport de Francfort pourtant défendu par le rapport : c'est la mise en valeur d'un fonctionnement du hub Lufthansa en bipôle avec Munich. Ces aéroports sont pourtant à 300 km l'un de l'autre. Le pari d'une spécialisation d'un des deux est judicieux comme il est judicieux de spécialiser Vatry sur le trafic de nuit et charters.

Le rapport reprend l'exemple de Mirabel à Montréal (p.151) pour démontrer l'échec d'une plate-forme trop éloignée de la ville. Mais dans ce cas précis on ne peut pas dire que les dessertes terrestres étaient suffisamment performantes (distance-temps).

Le coût environnemental et financier du 3^{ème} aéroport

Nous pensons que ce coût est moindre comparé aux conséquences désastreuses d'un 6^{ème} piste à Roissy CDG sur le plan environnemental. La zone aéroportuaire serait plus étendue et avec elle la zone de gêne et les populations soumises aux nuisances aériennes. Raser des villages n'est pas acceptable !!!! Les nuisances sonores seront amplifiées avec une répétition du bruit plus fréquente. Il ne faut pas éluder la question des gros porteurs qui aggraveront de façon significative les nuisances (bruit aérodynamique) du fait de leur masse. Sur le plan atmosphérique, la pollution due aux avions est encore difficile à évaluer mais elle est certaine. Combinée aux autres modes de transport, la région Ile-de-France sera bientôt saturée (bruit et air). Il faut absolument tenir compte de la contrainte environnementale. Les seuls progrès au niveau des moteurs d'avions ne suffiront pas.

On se propose de concentrer toujours plus d'avions dans une zone soumise aux contraintes environnementales. Cela aura des répercussions aussi sur la sécurité. Le risque de collision sera plus important et le contrôle aérien se trouvera dans une situation impossible à gérer.

La création de nouvelles pistes, donc de nouveaux aérogares (le 2 E dédié à Air France a coûté 750 millions d'euros), c'est un coût financier aussi très important. Par ailleurs, comment peut-on croire qu'on va sacrifier le doublet sud ? « Neutraliser » ces pistes et ce trafic et concentrer le trafic au nord n'a aucun sens et ne résout rien. Neutraliser les pistes existantes du doublet sud, cela aura un coût financier. Air France a réalisé ses investissements sur l'Aérogare 2 sur le doublet sud. Air France n'aura-t-elle pas de réticences pour aller sur le doublet nord même si le temps de roulage est plus long ?

Le rapport, reprenant les estimations de la mission DUCSAI, avance le chiffre de 1292 millions d'euros si l'on se base sur une hypothèse de trafic annuel de 15 millions de passagers (p.152).

Ne faut-il pas se donner les moyens de préparer l'avenir, c'est-à-dire d'accueillir de façon raisonnée la demande structurelle de transport aérien qui va doubler à long terme ? Le politique ne peut plus différer sa décision, il en va de son autorité. C'est sa responsabilité.

Peu d'exemples de construction d'une nouvelle plate-forme

Le rapport souligne le peu d'exemples de construction d'un nouvel aéroport aux Etats-Unis comme en Europe depuis 50 ans pour justifier sa position. Il oublie de parler du nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes qui vient de faire l'objet d'un débat public. Il oublie le cas toulousain et les discussions sur un 2^{ème} aéroport toulousain.

Un autre volet de la proposition 4 reprenant la logique de l'optimisation : la navigation aérienne.

Il faut souligner le bilan catastrophique du nouveau dispositif de circulation aérienne en Ile-de-France mis en place en mars 2002 et qui devait réduire le nombre de populations survolées. Une récente étude à l'initiative de l'ACNUSA et de l'IAURIF. L'impact du nouveau dispositif est très négatif pour les survols à moins de 1000 mètres quelles que soient les configurations de vent : +139% à Roissy CDG (soit + 261 000 personnes) et +67% à Orly (soit + 44900 personnes). En outre, l'ACNUSA a émis un avis défavorable sur les Volumes de Protection Environnemental (VPE) qui s'apparentent plus à des zones de concentration des nuisances.

➤ Sur un meilleur contrôle du respect des procédures (proposition 5)

L'association est favorable à cette proposition qui prévoit de mieux sensibiliser les pilotes et les contrôleurs aux implications environnementales de leurs décisions (application des procédures de moindre bruit). Il est regrettable que le séminaire sur l'environnement qui devait se tenir début 2003 à l'initiative de la DGAC n'est toujours pas eu lieu.

Réviser la procédure de sanction est nécessaire. Les délais sont trop longs avant que les sanctions soient prononcées. Il faut enfin améliorer le recouvrement des amendes car l'ACNUSA a parfois des difficultés pour recouvrer certaines d'entre elles.

➤ Sur l'amélioration du dispositif d'aide à l'insonorisation (proposition 6)

Le rapport se propose de redéfinir le rôle de l'ADEME. Nous émettons une réserve sur les missions d'accompagnement qui sont proposées auprès du nouveau gestionnaire administratif et financier ADP. L'idée d'un interlocuteur unique est bonne. **Pourquoi ne pas confier à la région Ile-de-France la gestion administrative et financière du dispositif d'aide à l'insonorisation.** Nous sommes d'accord sur l'assouplissement du périmètre d'intervention. Nouveau tracé des PGS révisés délimite une zone de gêne plus importante. Il convient parallèlement d'élargir la liste des locaux éligibles. Il est en effet important d'insonoriser un plus grand nombre de bâtiments publics (les établissements d'enseignement, les locaux à caractère sanitaire ou social).

Enfin, nous sommes favorables à la révision du taux de l'aide et de son plafond. Ce taux porté à 100% pour tout le monde est difficilement compatible avec les moyens actuels de l'ADEME.

➤ **Sur la limitation de l'urbanisation à proximité des aéroports, le rachat des logements les plus exposés et le développement d'une politique d'aménagement du foncier autour des aéroports (propositions 7, 8 et 9)**

Il est nécessaire d'empêcher une urbanisation des villes et des villages situés dans les PEB. Il faut permettre le renouvellement des tissus urbains existants. C'est la seule façon de prévenir la spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale qui avait été analysée dans un rapport précédent en 1999 par la mission « Roissy » et intitulé « Etude d'ensemble du devenir des vieux pays soumis aux nuisances de l'aéroport Charles de Gaulle ».

La proposition 8 qui porte sur le rachat des biens immobiliers les plus exposés est contestable. Mesure-t-on l'étendue des zones dans lesquelles il faudrait procéder à ces rachats ? Avec quels moyens financiers et dans quels délais, forcément très longs ? Tout cela est infaisable. L'expérience du passé autour d'Orly et à Goussainville suffit à le démontrer. Ce serait un énorme gâchis humain et social que nous ne pouvons cautionner.

La proposition 9 prépare la zone aéroportuaire de Roissy CDG adaptée au projet d'un 3^{ème} doublet de pistes. C'est proprement inacceptable. Il est dit explicitement qu'il convient « d'acheter tous les terrains disponibles autour de Roissy CDG (...) notamment autour de la nouvelle piste, mais plus largement autour de l'aéroport ». Evidemment le rapport se garde bien de préciser le périmètre concerné par la nouvelle zone aéroportuaire projetée et ses conséquences au niveau des villages directement concernés (Cf. Etude du BIPE qui fait preuve de plus de transparence).

On ne peut comparer aujourd'hui Roissy et Vatry pour justifier un tel aménagement du territoire, c'est démagogique. On continue avec ce projet de nouvelles pistes à Roissy dans la logique du pire et l'on ne fait que répéter les erreurs du passé : l'extension de l'aéroport et l'aggravation des nuisances pour les milliers de riverains. De plus, c'est faire le jeu d'ADP que de les présenter comme source de financement des rachats via une taxe aéroportuaire affectée et relevée. ADP pourra déterminer comme bon lui semble le cadre du contrat de maîtrise de développement de la plate-forme.

➤ **Sur une meilleure répartition des retombées économiques et fiscales (proposition 10)**

La mission aurait pu reprendre certaines de nos propositions qui lui ont été soumises. Ville et Aéroport a consacré un colloque spécialement sur cette question en octobre 2002. La mission a néanmoins compris l'enjeu d'une meilleure répartition des retombées économiques et fiscales pour les populations riveraines qui subissent les nuisances à la fois à Paris et en Province.

Nous avons proposés d'étendre notamment le système des fonds de compensation des nuisances sonores aéroportuaires, qui a été mis en place depuis 1999 pour Roissy et Orly, aux principaux aéroports régionaux. La mission renvoie simplement à la mission temporaire confiée au sénateur Le Grand à qui l'on a écrit pour demander une entrevue. Nous attendons les propositions qui seront formulées allant « dans le sens d'une équité fiscale accrue, y compris au bénéfice direct des riverains lorsque leur condition le justifie ». Comment concrètement peut-on faire bénéficier directement un riverain ?

2) **Deuxième objectif : Redéployer les trafics afin de développer les synergies entre plates-formes parisiennes et les plates-formes de province**

➤ **Sur la préservation de l'équilibre actuel d'Orly ou l'optimisation de l'activité sur les plages horaires les moins gênantes (proposition 11)**

On ne peut être d'accord sur la redéfinition du rôle aéroportuaire d'Orly telle qu'elle est posée. La mission mise sur « la décroissance du trafic métropolitain grâce à la montée en puissance du réseau ferré à grande vitesse ». Elle a tort. On y reviendra mais l'on sait que le TGV ne pourra absorber que de façon très modérée l'excédant de la demande de transport aérien à l'horizon 2020.

➤ **Sur la délocalisation de certains trafics (proposition 12)**

Ces délocalisations vont dans le bon sens même si elles concernent une part limitée du trafic en Ile-de-France.

■ Les vols militaires

Nous sommes d'accord sur le choix de l'aéroport de Châteauroux qui a vocation à accueillir les vols militaires.

■ L'aviation d'affaire

On aimerait avoir plus de précisions sur un éventuel transfert d'une partie de l'activité du Bourget sur les aérodromes proches des grandes entreprises dans l'ouest et le sud parisien. Où exactement ? La mission ne fait que proposer le développement de l'aviation d'affaire dans toute l'Ile-de-France.

■ Les low-costs et les charters

Il convient de ne pas gêner Air France dans son développement au niveau de son hub principal à Roissy CDG. C'est pourquoi on prévoit une délocalisation des compagnies low-cost sur des plates-formes secondaires mieux adaptées à recevoir ce type de trafic. L'analyse est identique pour les charters qui représentent 21 000 mouvements à Roissy et 8700 à Orly. La mission recommande les plates-formes de Beauvais-Tillé et Evreux pour ces trafics.

■ le trafic tout cargo

Il faut encourager la mise en place d'un couvre-feu partiel dans un premier temps à Roissy CDG. Ainsi la délocalisation du trafic tout cargo doit être sérieusement étudiée : volonté de surtaxer ces vols de fret nocturnes sur Paris et d'encourager parallèlement le redéploiement de ces vols de nuit à Vatry en proposant une politique tarifaire beaucoup plus attractive aux entreprises de fret.

➤ **Sur le rôle de Vatry au sein du système aéroportuaire français (proposition 13)**

L'ambition est d'attirer une entreprise de fret express (type FedEx) qui en ferait son hub européen. Vatry est une alternative économique viable et immédiatement opérationnelle qui viendrait soulager et réduire, notamment la nuit dans un premier temps, les riverains de Roissy CDG. Cf. nos propositions sur Vatry et les perspectives de voir Vatry devenir le 3^{ème} aéroport.

➤ **Sur le maintien d'un hub domestique à Clermont-Ferrand (proposition 14)**

Cette proposition fait le jeu d'Air France. Nous sommes dans l'esprit d'un rapport taillé sur mesure pour la compagnie nationale. Il est vrai que Clermont-Ferrand peut contribuer à réduire dans une moindre mesure le trafic de correspondance sur les plates-formes parisiennes.

- **Sur le développement à Lyon d'un hub vers l'Europe élargie et le Maghreb (proposition 15) ; Sur le hub ibérique à Bordeaux (proposition 16) ; Sur le partenariat avec Amsterdam (proposition 17)**

Le développement à Lyon d'un hub vers le Maghreb risque de déséquilibrer la demande notamment au détriment de l'aéroport de Marseille. Lyon connaît déjà des contraintes environnementales liées à son développement et on ne peut recommander d'étendre sans concertation sa zone de chalandise et accueillir un nombre de passagers trop importants. Les projets de la direction de l'aéroport concernant le deuxième doublet de piste figurant sur les documents du futur PEB révisé sont irréalistes.

Le hub ibérique sur Bordeaux est plus rationnel même si il faut se montrer vigilant notamment sur l'extension maîtrisée de la zone de chalandise.

Sur le partenariat avec Amsterdam, la mission fait le pari d'une alliance entre Air France et KLM au sein de Skyteam et une mise en réseau concertée des deux hubs. Et de conclure de façon hypothétique : « Si les capacités aéroportuaires devenaient insuffisantes à Roissy Charles-de-Gaulle, l'alliance KLM-Air France pourrait se développer en faisant porter la croissance de ses capacités sur Amsterdam ».

3) Troisième objectif : miser sur les lignes à grandes vitesse (LGV)

Le TGV, comme l'avait démontré la mission DUCSAI, n'est pas en mesure du fait d'un doublement du trafic d'ici 2020 en Ile-de-France de constituer une réelle alternative à la création du 3^{ème} aéroport. Il pourra à terme concurrencer l'avion sur certaines lignes mais cela représente 15 millions de passagers en report modal, ce qui est insuffisant comparativement à la demande prévisionnelle.

- **Optimiser le fonctionnement du réseau existant (proposition 18), développer les LGV transversales pour interconnecter les aéroports (proposition 19), développer l'intermodalité (proposition 20), favoriser la substitution modale dans une perspective d'aménagement du territoire (proposition 21)**

De telles propositions vont dans le bon sens. Cela a un coût important. Surement plus important que la seule réalisation du 3^{ème} aéroport...

- **Sur la « proposition 22 » ou proposition OLLIER**

On peut lire une dernière proposition ajoutée in extremis par le Président de la Commission des Affaires Economiques, de l'environnement et du territoire, M. Ollier. C'est une close de révision que s'accorde le Parlement tous les 5 ans. Cf. le § « Si les évaluations (...) plates-formes aéroportuaires complémentaires ». Cela permet aux responsables politiques de se dégager de leur responsabilité si les conséquences des propositions formulées s'avèrent catastrophiques au niveau économique, environnemental et social.