

**« QUEL AÉROPORT POUR LE 21<sup>ème</sup> SIECLE ? »**

*Pour ou contre le 3<sup>ème</sup> aéroport ?  
Comment concilier les exigences économiques et environnementales ?*

**3<sup>èmes</sup> rencontres de l'Association Ville et Aéroport**

*Colloque présidé par*

**Jean-Pierre BLAZY**

Président de l'Association « Ville et Aéroport »  
Député-Maire de Gonesse

*Sous le haut patronage et en présence de*

**Jean-Claude JOUFFROY**

Directeur de cabinet de Dominique BUSSEREAU,  
Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer

*Sous le haut patronage de*

**Roselyne BACHELOT-NARQUIN**

Ministre de l'Ecologie et du Développement durable

**Jean-Paul DELEVOYE**

Ministre de la Fonction Publique, de la Réforme de l'Etat et de l'Aménagement du Territoire

*Partenaires*

**Aéroports de Paris**

**Comité d'Actions Pour la Mise en Place de Sociétés Aéroportuaires  
UCCEGA**

## **Ouverture du colloque**

**Jean-Pierre BLAZY**  
**Député-Maire de Gonesse**

Mesdames et messieurs, je voudrais tout d'abord remercier l'Assemblée Nationale et son Président, Jean-Louis Debré, d'accueillir ces 3<sup>èmes</sup> Rencontres de l'Association Ville et Aéroport, ainsi que les personnalités qui ont bien voulu que ce colloque soit placé sous leur haut patronage, à savoir Jean-Claude Jouffroy, Directeur de cabinet du Secrétaire d'Etat aux transports et à la Mer, Roselyne Bachelot-Narquin, Ministre de l'Ecologie et du Développement durable, et Jean-Paul Delevoye, Ministre de la Fonction Publique, de la Réforme de l'Etat et de l'Aménagement du Territoire. Remercions également l'agence Agora Europe, qui a pris en charge son organisation, ainsi que les différents partenaires qui ont bien voulu prendre part à cette journée, dans un contexte difficile pour le transport aérien. Je remercie enfin tous les intervenants et vous tous, dans la salle, qui avez répondu présent et dont la contribution permettra d'enrichir les débats de cette journée.

Pour la troisième année consécutive, nous sommes réunis pour débattre et formuler des propositions sur le thème suivant : « Quel aéroport pour le XXI<sup>ème</sup> siècle ? Pour ou contre le 3<sup>ème</sup> aéroport ? Comment concilier les exigences économiques et environnementales ? ». Nous sommes convaincus que la perspective d'un troisième aéroport doit en effet se concilier avec l'exigence du développement durable. A nos yeux, l'implantation de cet aéroport doit faire l'objet d'un choix raisonné et d'un débat public : il ne s'agit plus de concevoir une infrastructure « contre la ville » mais pour celle-ci, en évitant de reproduire les erreurs du passé.

La réflexion gouvernementale sur les infrastructures de transport à l'horizon 2020 en France touche à son terme. En termes d'infrastructures aéroportuaires, le gouvernement a remis en question, dès sa nomination, le site de Chaulnes, choisi par le précédent gouvernement à la suite du débat public organisé préalablement. Une mission parlementaire sur l'avenir du transport aérien et la politique aéroportuaire a ensuite été mise en place par Gilles de Robien, Ministre des Transports. Elle doit rendre son rapport au mois de juillet prochain, après avoir entendu tous les avis des personnes intéressées par ce projet. J'en profite pour saluer au passage la richesse et l'importance du travail réalisé par cette mission parlementaire, qui a œuvré dans un esprit d'écoute et de dialogue. Pour notre part, nous lui avons remis nos réflexions et nos propositions il y a quelques jours.

La question du 3<sup>ème</sup> aéroport ne peut être posée sans évoquer également celle des aéroports régionaux. Ce débat, dans ses différents volets, servira de fil conducteur à cette journée, avec pour enjeu de dégager une politique de développement durable du transport aérien. Il s'agit sans doute moins aujourd'hui, dans ce débat, de démontrer l'opportunité d'un 3<sup>ème</sup> aéroport, qui semble acquise (notamment au regard des perspectives de doublement du trafic aérien d'ici 2020), que de rechercher et d'identifier un site possible pour son implantation. Rappelons que huit sites avaient été proposés au débat public en 2001 : trois au Nord de l'Ile-de-France, quatre à l'Est de cette région et un au Sud. Sur ce dossier du choix du site, la décision reviendra bien sûr à l'Etat. Il ne pourra sans doute différer longtemps cette décision. La Mission parlementaire n'a pour mission que d'éclairer son choix à travers les enjeux en présence, mais ne doit certainement pas formuler la proposition d'un site en particulier.

La décroissance annoncée des vols de nuit à Roissy ne nous paraît pas suffisante. Certains créneaux horaires, sur la plage minuit-5heures, ne seront pas réattribués, ce qui constitue une avancée. Cependant, l'un des principaux utilisateurs de la plate-forme de nuit, FedEx, n'est pas concerné par ces mesures, dont l'impact s'en trouve limité. De plus, la possibilité de transférer à l'aéroport de Vatry du trafic de fret de nuit n'a pas encore été réellement explorée. Il semble que l'on pourrait aussi s'inspirer de l'expérience de « couvre-feu » mise en œuvre à l'aéroports de Francfort, où des solutions de transfert du trafic de nuit ont été identifiées. Par ailleurs, en Ile-de-France, dans le cadre des nouveaux plans de circulation, on observe des survols à très basse altitude (moins de 1 000 mètres) qui concernent 300 000 Franciliens de plus que ce qui avait été annoncé initialement. Rappelons qu'à moins de 1 000 mètres, un Airbus ou un Boeing de conception relativement ancienne émet une nuisance sonore de près de 90 dB, soit un niveau difficilement tolérable pour les populations. Dans ce contexte, pourquoi ne pas envisager de plafonner le nombre de mouvements annuels sur Roissy-Charles de Gaulle ? Le ministre des Transports a choisi, comme son prédécesseur, de plafonner à partir d'un indicateur global, calculé à partir des moyennes d'un certain nombre d'années. Il y a là une avancée, mais encore insuffisante.

Parallèlement, la question pendante de l'extension des aéroports des grandes métropoles régionales (Lyon, Nantes, Toulouse...), dont on parle depuis longtemps, impose de poursuivre et d'approfondir le dialogue avant qu'une décision, quelle qu'elle soit, soit prise. L'environnement et les contraintes liées au bruit doivent en tout cas avoir aujourd'hui toute leur place dans ce débat, que l'on parle des aéroports régionaux ou du 3<sup>ème</sup> aéroport francilien. Or, le transport aérien connaît aujourd'hui une passe difficile, et nous devons profiter de cette conjoncture défavorable pour prendre le temps nécessaire à la réflexion afin d'être en mesure de répondre, le moment venu, à l'inexorable reprise de la croissance du trafic aérien. A l'échelle européenne, l'interdiction du vol de nuit autour des aéroports de grandes agglomérations, est en discussion, à l'initiative de plusieurs députés européens. Nous avons également pris connaissance des travaux de l'ARC (*Airport Regions Conference*), association de 28 collectivités locales européennes voisines d'aéroports internationaux. Le but de cette Association est d'œuvrer pour un développement durable des infrastructures aéroportuaires, en veillant à l'équilibre des bénéfices et des nuisances qui peuvent en résulter. Ses promoteurs considèrent, par bien des points, leur travail comme complémentaire du nôtre. Le Secrétaire général de l'ARC aura l'occasion d'intervenir dans nos débats cet après-midi. Pour notre part, nous nous rendrons le mois prochain à Bruxelles afin d'y rencontrer des parlementaires ainsi que la DG Environnement et la DG ayant en charge le transport aérien.

L'enjeu de ces 3<sup>èmes</sup> Rencontres est d'apporter des réponses sur un débat dont les enjeux sont majeurs, comme nous venons de le voir. Je souhaite que cette journée soit fructueuse pour tous.

## **Exposés introductifs**

### **I. L'avenir du transport aérien face aux défis environnementaux. Vers un développement durable ?**

**Roger LERON, Président de l'ACNUSA**

Mesdames et Messieurs, en tant que Président de Rhône-Alpes Energie Environnement, il me semble que la notion de développement durable est aujourd'hui quelque peu galvaudée dans notre pays. La notion de durabilité peut en effet faire l'objet de nombreuses interprétations. L'expression «développement soutenable» serait certainement moins propice aux confusions. Un développement soutenable peut être compris, ainsi que l'affirme la fiche de préparation de la Charte pour l'environnement, comme un développement «à même de répondre aux besoins du présent, sans compromettre la capacité des générations futures à assurer les leurs», étant entendu qu'il repose sur un pilier économique, un pilier social et un pilier environnemental, dont les enjeux sont complémentaires. La fiche de préparation de la Charte pour l'environnement affirme également qu'il faut «repenser notre modèle de développement», dès lors que, «s'il était utilisé par les pays du Sud, il conduirait à un épuisement rapide des ressources naturelles et pourrait conduire à des conflits graves», notamment. Le principe de Droit de l'Homme à vivre dans un environnement sain est également affirmé avec force dans ce document.

Comme chacun le sait, les transports sont responsables pour 28 % des émissions de gaz à effet de serre, devant l'industrie, le résidentiel, l'agriculture et la production et la distribution d'énergie. Si l'industrie a produit des efforts considérables au cours des dernières années, les transports ainsi que le résidentiel et le tertiaire continuent de produire de façon croissante des gaz à effet de serre. En outre, nous savons tous que les engagements pris à Kyoto ne seront pas tenus. De façon plus précise, concernant la situation du transport aérien, le rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques démontre clairement la croissance forte du transport aérien à laquelle on peut s'attendre, à savoir un doublement dans les vingt prochaines années, comme nous le soutenons depuis plusieurs années. Cette hypothèse est aujourd'hui retenue par une majorité d'observateurs. Par ailleurs, si le transport aérien contribue aujourd'hui à hauteur de 3 % des émissions totales de CO<sub>2</sub>, ce chiffre pourrait passer, d'après l'Office, à 8 % en 2050. La nécessité d'engager des recherches afin de disposer d'une connaissance plus précise des nuisances environnementales créées par le transport aérien est largement partagée.

Le problème du bruit constitue une problématique à part dans ce panorama, mais à l'évidence une grande importance doit lui être attachée. Si la notion de gêne est souvent mise en avant, c'est parce qu'elle met en jeu des questions sanitaires ainsi que les problèmes des atteintes à l'environnement. La sensibilité croissante des populations à l'environnement doit également être prise en compte : c'est l'un des facteurs permettant de comprendre l'augmentation sensible des plaintes déposées pour nuisance sonore. Un autre de ces facteurs réside dans la fréquence de la gêne sonore, au-delà même du niveau sonore mesuré en dB. L'étude que nous avons demandée à l'IAURIF afin d'identifier le nombre de personnes subissant le survol d'avions, à différentes altitudes précisément définies, fournira des éléments d'information précieux. Si la réorganisation des plans de survol a eu des effets bénéfiques pour environ 1,3 million de personnes, il apparaît, de façon plus précise, que

ces améliorations sont toutefois inférieures à celles qui étaient escomptées. Elles doivent en outre être examinées de façon précise afin de mesurer leur étendue. Des améliorations nouvelles restent donc possibles, par exemple en ce qui concerne le fonctionnement « doublé » des pistes de Roissy, qui n'est pas encore opérationnel.

## **II. Quels projets d'aménagement aéroportuaire pour le territoire d'ici 2020 ?**

**Michel VERMEULEN, Chargé de mission à la Délégation de l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale**

### **1. La géographie aéroportuaire**

Le secteur aérien est marqué par des enjeux de long terme, comme le montre par exemple le délai de réalisation des infrastructures terrestres, souvent compris entre 14 et 17 ans (parfois davantage encore). Il en résulte deux conséquences : la nécessité d'anticiper les décisions et l'impératif consistant à les prendre dans une logique prospective, tournée vers les enjeux de demain.

A l'échelle du continent européen, l'examen de la cartographie des aéroports montre d'abord une concentration allant de Manchester à Milan, le long de ce qu'on appelle la « banane bleue ». Deux lignes peuvent également être distinguées, regroupant d'une part des aéroports de tourisme et d'autre part, à l'Est de l'Europe, des aéroports utilisés comme interface vers les pays de l'Est. Cette géographie est aujourd'hui amenée à changer, en raison de plusieurs facteurs.

En effet, les compagnies aériennes, depuis quelques années, ont une forte propension à s'allier et à se concentrer, conformément aux exigences d'un secteur fortement capitalistique, bousculé régulièrement, de surcroît, par des crises pouvant avoir des causes géopolitiques ou économiques. Ce regroupement va changer la donne de façon importante parmi les compagnies internationales, en particulier en favorisant l'émergence de compagnies intégrées au niveau européen, par opposition aux « champions nationaux », qui existaient jusqu'à présent. Des hubs pourront s'en trouver sacrifiés, les stratégies étant définies au niveau international.

L'apparition des compagnies *low cost* constitue un autre facteur important d'évolution du secteur aérien. Leur impact se fait déjà sentir sur les aéroports régionaux français, et leur influence n'a pas vocation à rester marginale : l'objectif affiché de ces compagnies est de capter environ 25 % du trafic d'une liaison entre deux villes d'importance significative.

La SNCF va également avoir une influence forte sur le transport aérien. Le réseau TGV français, tout d'abord, pourra être considéré comme quasiment achevé en 2030, moyennant 400 millions d'euros investis, à travers les projets qui devraient voir le jour d'ici cette échéance. Toulouse et Nice, notamment, font partie des nouvelles liaisons envisagées à cette date. De plus, le développement du transport par TGV ne sera pas seulement radial, mais se déploiera à l'échelle européenne, sans toujours délaisser les zones périphériques du continent. Ceci ne sera bien sûr pas sans effet sur la géographie aéroportuaire. Enfin, l'évolution de la banane bleue, étudiée par la DATAR au cours des dernières années et de nouveau en 2002, montre clairement une « dilution » de ses effets : elle n'est plus aussi perceptible qu'auparavant, et elle a laissé place à un système plus diffus de « grappes de villes ». Les villes de l'Est de l'Europe montent également en puissance, en particulier Berlin et Vienne.

## 2. Les projets aéroportuaires régionaux en débat

Dans cette géographie globale, trois projets existent, à différents stades, à l'échelle de notre pays : à Lyon, à Nice et à Toulouse. Est-ce l'occasion de revoir la géographie aéroportuaire française ? La question se pose en tout cas, sachant que la France compte sans doute un trop grand nombre d'aéroports. Peut-être ne faudrait-il plus raisonner sur le binôme Ville-Aéroport mais plutôt sur le binôme « région-aéroport », voire « ensemble de régions-aéroport ». Aucune réponse universelle ne semble se dessiner cependant. A Nice, par exemple, la recherche d'un nouveau site, rendue difficile par la topologie, risque d'éloigner le site d'implantation pour le rechercher plutôt dans le Var, avec en conséquence de nouvelles questions d'interconnexion avec le TGV à envisager (Marseille-Nice). Le TGV Côte d'Azur risque bien sûr d'avoir, dans un premier temps, un effet de cannibalisation sur le trafic aérien arrivant à Nice. Les effets à long terme de la coexistence des infrastructures devront en tout cas être étudiés.

A Toulouse, le TGV devrait relier la ville à Bordeaux en une heure. La question de l'opportunité de construction d'un nouvel aéroport à proximité de cette ville peut dès lors être posée, sa situation étant différente de celle de Nice : les contraintes géographiques n'existent pas et Toulouse sera toujours plus éloignée de Paris (3 heures) que Bordeaux (2 heures). Pour ma part, l'interconnexion me semble souhaitable. Les aéroports doivent également avoir la possibilité d'étendre leur zone de chalandise.

### **Roger LERON**

Vous avez commencé votre exposé par un point qui me semble très important : la question des opérateurs – compagnies aériennes et SNCF pour le transport ferroviaire. Leur stratégie aura en effet, à l'évidence, un impact important sur la distribution des nouvelles liaisons envisagées, et de plus en plus la question de la rentabilité des liaisons détermine les conditions et l'opportunité de leur ouverture.

# **Croissance du trafic et capacités aéroportuaires en France** **(2003-2020)**

## **Table ronde n° 1**

### **PRESIDENT**

*Bernard GARANDEAU, Premier adjoint au Maire de Mérignac*

### **RAPPORTEUR**

*Pascal BOUREAU, Adjoint au Maire de Blagnac*

### **INTERVENANTS**

*Michel CORSET, Directeur général de la CCI de Nantes et Saint-Nazaire, Membre du comité d'action pour la mise en place de sociétés aéroportuaires ;*

*Guillaume FABUREL, Chercheur à l'Université Paris-XII Créteil ;*

*Pierre FAYNOT, Vice-Président du Conseil général de la Marne ;*

*Didier HAMON, Directeur de l'Environnement et des Relations territoriales de ADP ;*

*Jean-Luc LESAGE, Sous-directeur des études économiques et de la prospective à la DGAC ;*

*Etienne-Christian VILLEMAGNE, Vice-Président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais.*

### **Bernard GARANDEAU**

La question des infrastructures nouvelles à envisager doit bien sûr être reliée aux besoins identifiés. Si l'extrapolation du passé peut être d'un secours précieux, la démarche prospective doit également être menée pour explorer de telles questions, et ceci sur des horizons lointains. L'échéance de 2020 est généralement retenue comme réaliste pour tenir compte des délais nécessaires à la réalisation éventuelle de ces infrastructures.

Faut-il envisager la création de nouvelles infrastructures aéroportuaires ou privilégier le développement optimal des capacités physiques des aéroports parisiens et des grands aéroports régionaux ? Comment répondre à l'exigence économique et à l'exigence environnementale ? Quel serait le coût économique d'un nouvel aéroport parisien ? Quel pourrait être le coût social et environnemental du développement de Roissy et d'Orly ? Telles sont certaines des questions auxquelles nous allons tenter de répondre.

## **I. Le point de vue d'ADP : concilier exigence économique et exigence environnementale**

**Didier HAMON**

Le caractère récurrent de nos débats permet à la pédagogie et au niveau de culture générale de progresser sur ces questions. Reconnaissons d'emblée que nul ne connaît le niveau de croissance que nous connaissons, sur le plan économique, dans vingt ou trente ans. Les prévisions, aussi fragiles soient-elles, tablent néanmoins sur une croissance annuelle comprise entre 3 % et 5 %. Sur le plan environnemental, les solutions en présence pour relever les défis qui se posent à nous sont de plusieurs ordres :

- ?? des solutions technologiques : même si aucune solution « miracle » ne devrait se faire jour dans les vingt ou trente prochaines années, qu'il s'agisse des nuisances sonores des avions ou de la pollution de l'air, des progrès réguliers en matière de performance environnementale de la plupart des technologies devraient continuer à être enregistrés ;
- ?? les procédures, qu'elles soient normatives (lois, règlements, Codes...), de nature contractuelle ou de l'ordre de la recommandation émanant d'autorités indépendantes ;
- ?? les « meilleures pratiques », identifiées par la comparaison des pratiques des acteurs de premier plan au niveau international, avec des voies de progrès potentiels notamment en matière d'indemnisation des victimes ou d'internalisation des coûts environnementaux.

Au sein d'ADP, nous plaçons notre responsabilité au niveau des efforts environnementaux au sol, mais aussi sur le plan de la transparence et de la validité de l'information, notions qui revêtent une importance croissante. Au-delà de la fiabilité et de la disponibilité de l'information, des efforts de pédagogie doivent sans doute être poursuivis. Globalement, c'est en fait une logique de fonctionnement des aéroports dans une perspective de développement durable qui se dessine. Il s'agit d'une nouvelle façon d'appréhender les systèmes d'interaction au sein de la société, avec une importance nouvelle donnée à la vérité et à la transparence, en faisant entrer le citoyen dans nos processus de concertation voire de décision.

## **II. Le point de vue du Comité d'action pour la mise en place de sociétés aéroportuaires – L'exemple de l'aéroport de Nantes**

**Michel CORSET**

Le Comité d'action pour la mise en place de sociétés aéroportuaires, partenaire de cette manifestation, s'est lancé dans la voie d'élaboration d'une proposition d'évolution des aéroports régionaux à l'échelle mondiale. Un Livre Blanc, regroupant ces propositions, vous sera remis à l'issue de cette journée. Pour quelles raisons avons-nous besoins d'aéroports en province ? Chacun a conscience que le transport aérien devrait doubler dans les vingt ans qui viennent. Au même horizon se dessine de plus en plus la perspective de l'existence de trente grandes villes européennes. Derrière ces enjeux transparait un redécoupage de nos territoires. Strasbourg est aujourd'hui plus près de Prague que de Nantes, et les territoires sentent de plus en plus cette interconnexion à



l'échelle du continent. En France, se mettent en place des Directions interrégionales dans la plupart des grandes entreprises.

Les besoins des métropoles concernent d'abord le développement du « point à point », et cet enjeu se posera en Europe comme il s'est posé en France. L'aéroport de Nantes a une fonction de liaison entre l'Ouest de la France et la plupart des grandes villes européennes, de point à point. Il peut ainsi tabler sur une capacité de 5 à 8 millions de passagers, sans nécessairement passer par Paris.

### **III. Le coût social d'un aéroport**

**Guillaume FABUREL, Chercheur à l'Université Paris-XII Créteil ;**

Cet exposé a vocation à livrer des informations au débat, à partir de travaux que nous avons réalisés, centrés sur la question du coût social du bruit. La question de départ est simple : on constate une sensibilité au bruit des avions, alors que les études sur leur « coût social » est rare. Cette pauvreté d'évaluation serait liée au manque de robustesse des méthodes, et au principe d'internalisation d'un coût social, quel qu'il soit, qui existe en principe au sein de la société.

Examinons de plus près ces idées reçues. Les méthodes d'évaluation du coût social du bruit sont plus robustes qu'on ne le dit généralement. S'il est difficile d'affecter une valeur monétaire au bruit, il devient indispensable, de façon schématique, de faire appel à des notions d'externalité, permettant d'évaluer le coût social (non marchand) du bruit. Des moyens d'évaluation de ce coût existent, à partir de la notion de « préférences individuelles » ou à partir de marchés liés à la notion du bruit, permettant d'en exprimer la valeur. La valeur de l'immobilier situé à proximité des aéroports constitue un des éléments permettant d'approcher une telle valeur marchande, en tenant compte des autres facteurs influant sur la valeur de ces logements. Un autre exemple de marché connexe capitalisant le bruit est constitué par les coûts de protection contre le bruit ou par les coûts de médicalisation du bruit.

L'étude des préférences révélées ou, de façon plus simple, des préférences « déclarées » (basées sur la sollicitation d'une réponse directe, par des questionnaires soumis directement à des individus), étant admis que ces méthodes présentent des limites, connaît une application en développement important depuis quatre ou cinq ans, avec pour objectif de rendre ces méthodes plus robustes. Or certains résultats commencent à converger, notamment grâce à une étude réalisée en 2002 pour la Commission européenne. Il en ressort trois éléments. En premier lieu, l'évaluation du coût social du bruit d'avion est beaucoup moins fréquente, dans les études, que l'évaluation du coût social du bruit routier. En deuxième lieu, il apparaît, de façon convergente, que les ménages sont généralement disposés à payer entre 100 et 300 euros par an, pour une réduction des nuisances de 10 dB. Enfin, concernant le bruit des avions, il apparaît là aussi, à travers plusieurs études, un taux de décote immobilière pour cause de bruit, compris entre 0,5 % et 0,6 % du prix du logement, pour chaque dB au-delà de 60 dB (toutes choses égales par ailleurs).

On peut, dans un deuxième temps, comparer ces consentements à payer avec les montants des taxes liées au bruit, en vigueur dans plusieurs pays, payées pour chaque mouvement d'avion. Deux études, dont l'une réalisée par une équipe de la London School of Economics, mettent en évidence, de façon convergente entre les situations de Londres et d'Amsterdam, que la taxe appliquée ne couvre environ qu'un tiers du coût social du bruit.

## **IV. La solution de l'aéroport de Vatry**

### **Pierre FAYNOT**

Il a été dit tout à l'heure qu'environ trente ans étaient nécessaires à la construction d'un aéroport. Pour notre part, nous avons réalisé l'aéroport de Vatry en à peine dix ans. Cette performance est en partie due au fait que l'Etat, s'il était partenaire du projet, n'y était pas engagé sur le plan financier. Le coût de cet aéroport s'élève à 203 millions d'euros.

Certes, le contexte était favorable, notamment sur le plan environnemental : aucun habitant en zone A ou en zone B ne se trouve autour de l'aéroport. 350 habitants résident en zone C. Surtout, l'aéroport de Vatry connaît un succès qui ne se dément pas pour son activité, le fret. Il a encore enregistré une progression du trafic de 17 % au cours des derniers mois. On parle souvent du droit à l'environnement. Mais la création de Vatry s'appuie sur une autre notion tout aussi importante : le droit au travail, avec 800 emplois créés. En outre, la qualité de vie des personnes travaillant dans cet équipement sont exceptionnelles. L'aéroport occupe 730 hectares environ, et le Conseil général s'est porté acquéreur de terrains bien plus vastes encore (environ 900 hectares). Il ne se pose donc aucune difficulté sur le plan foncier, ce qui constitue un autre atout indéniable. Bien sûr, des vols de nuit continuent, et l'on ne pourra s'en passer.

Vatry est un modèle en matière de délégation de service public. Il dispose d'un personnel compétent et mobilisé et ses perspectives de développement dans le fret demeurent importantes, ce secteur étant moins touché que le transport de passagers par la crise que connaît actuellement le transport aérien. Tous les élus sont décidés à faire vivre cet aéroport pour qu'il continue de se développer. Un dernier élément me semble important à souligner : le transport de marchandises doit être apprécié en « porte à porte ». A cet égard, la proximité immédiate de plusieurs autoroutes offre des atouts supplémentaires à l'aéroport de Vatry. Enfin, le TGV va libérer de nombreuses voies ferroviaires, par exemple sur l'axe Paris-Strasbourg ou sur l'axe Paris-Bâle. Vatry devrait donc prendre encore plus d'importance dans l'avenir.

## **V. Le point de vue de la DGAC**

### **Jean-Luc LESAGE**

Les perspectives de croissance du trafic aérien dans les vingt prochaines années ne semblent faire de doute pour personne. La demande de mobilité de la population s'avère en effet en constante croissance. Ainsi, l'indicateur de demande de transport aérien par la population dans son ensemble a vu son niveau multiplié par cinq au cours des vingt dernières années. Aujourd'hui, environ 25 % de la population prend l'avion au moins une fois dans l'année. Mais ce sont certainement 75 % des Français qui prennent l'avion au moins une fois dans leur vie. Le niveau de cet indicateur varie fortement suivant le niveau de développement des pays. Il est ainsi proche de 1 % en Inde, mais atteint 40 % aux Etats-Unis.

En France, le trafic aérien domestique connaît une crise profonde, due au ralentissement économique, à la disparition d'Air Lib ou aux événements géopolitiques, avec une baisse de 15 % du nombre de passagers transportés sur les quatre premiers mois de l'année par rapport à la même période l'année 2001. La croissance de la demande adressée aux aéroports parisiens a donc été

relativement modérée au cours de la période récente (+ 3 %). Elle devrait toutefois continuer de croître, pour plusieurs raisons.

En premier lieu, la demande « point à point » devrait continuer à augmenter, sachant qu'elle émane principalement de la population francilienne, nettement plus utilisatrice du transport aérien que la moyenne nationale, tant pour des raisons professionnelles que pour les loisirs. Un autre facteur de soutien important de la demande « point à point » en Ile-de-France réside dans l'attraction exercée par Paris au plan international (notamment sous l'effet du tourisme). Une troisième raison du poids des aéroports parisiens réside dans leur fonction de hub, permise par l'existence d'un marché local important (par opposition à la situation des aéroports régionaux). A cet égard, la poursuite escomptée de la croissance du trafic international, d'environ 5 % par an sur les prochaines années, devrait laisser une place particulièrement favorable au long courrier.

La question du 3<sup>ème</sup> aéroport peut être éclairée à la lumière de l'exemple d'Amsterdam, dont l'aéroport a semblé un temps menacé, il y a quelques années. La question de l'opportunité de son maintien avait alors été examinée par le Parlement néerlandais. Il est ressorti de ce débat que l'aéroport d'Amsterdam était aussi important pour l'économie du pays que le port de Rotterdam. La limite de 440 000 mouvements pouvait (et devait) ainsi être revue, ce qui a conduit à des décisions d'extension, en réduisant, par la construction d'une nouvelle piste, le nombre de logements fortement exposés. L'alternative d'un nouvel aéroport en Mer du Nord a été écartée, tant pour des raisons économiques que pour des raisons environnementales. Son coût risquait en effet de s'avérer exorbitant (180 milliards de francs). Merci de votre attention.

## **VI. Le point de vue d'une grande métropole française : l'exemple lyonnais**

### **Etienne-Christian VILLEMAGNE**

Certains veulent faire de Lyon, à travers l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, la deuxième porte d'entrée en France. Cette perspective mérite d'être discutée. En effet, les prévisions des autorités tablent sur une croissance du nombre de passagers, qui passerait de 7,5 millions en 2002 à 9 millions en 2010 et 14 millions en 2020. Pour autant, on peut se demander s'il est raisonnable de proposer aux compagnies aériennes étrangères de débarquer leurs passagers à Lyon-St Exupéry après 12 à 14 heures de vol et les acheminer par TGV à Paris, ce qui demandera 3 heures compte tenu des délais de transfert vers la gare TGV.

D'autres raisons permettent de douter de l'opportunité d'un tel projet. La création d'un doublet de pistes supplémentaires sera en effet à l'évidence une source de nuisances importantes pour de nombreuses habitations déjà implantées sur ces parcours. De surcroît, les schémas de survol prévus devraient se traduire, selon les simulations que nous avons réalisées, en tenant compte des contraintes techniques des appareils, par un survol dont la hauteur pourrait varier entre 630 mètres pour les décollages et 160 mètres pour les atterrissages au-dessus des habitations.

Il me semble, pour ma part, que l'on s'est fourvoyé. Un autre projet était en effet concevable, en particulier par la création d'une piste située à 1 400 mètres à l'Ouest de la piste Est, qui aurait pu être prolongée à chacune de ses extrémités. Les nuisances sonores s'en seraient trouvées considérablement réduites, et ce projet aurait également eu un impact favorable sur le trafic, en raison de l'écartement suffisant des pistes, chacune de celles-ci pouvant dès lors être exploitée de

façon totalement indépendante de l'autre. L'écartement des deux pistes existantes est de 360 mètres, ce qui ne permet pas de les exploiter indépendamment l'une de l'autre. On constate que de nombreux aéroports, notamment Heathrow à Londres, ont été conçus dès l'origine avec deux pistes suffisamment écartées et des dégagements pour faciliter les mouvements des avions.

## **VII. Conclusion**

### **Bernard GARANDEAU**

Si cette table ronde a illustré différents points de vue et thèmes de préoccupation (le 3<sup>ème</sup> aéroport et son opportunité, la place des aéroports en région...), plusieurs constats en sont ressortis de façon indiscutable, en particulier quant à la croissance attendue du trafic aérien dans les deux prochaines décennies.

La part accordée à Paris dans le transport aérien français peut-elle être mise en cause ? La centralisation des infrastructures de notre pays est connue ; elle peut notamment être vérifiée en observant que dans la plupart des pays, le 2<sup>ème</sup> aéroport du pays représente plus de la moitié du poids du premier, ce qui n'est pas le cas en France. La part prédominante du transport aérien devrait ainsi continuer de se trouver en région parisienne, quelles que soient les ambitions décentralisatrices que l'on puisse avoir. Des voies d'amélioration des dessertes, notamment au travers de l'intermodalité, existent bien sûr, comme le montre l'exemple nantais. Toutes les réponses qui existent aujourd'hui montrent cependant qu'aucune d'entre elles ne pourra absorber de façon satisfaisante le surcroît de trafic attendu pour la région parisienne. Les freins sont notamment de nature environnementale, pour les aéroports de région, compte tenu de l'impact et des effets de rupture que pourrait avoir une hausse massive du trafic supporté.

Le meilleur équilibrage des territoires et de la répartition des trafics aériens – avec l'économie qui le sous-tend – peut sans nul doute être recherché. Mais qui peuvent en être les décisionnaires ? La réalité des faits contredit parfois les visions stratégiques élaborées par exemple par la DATAR. Les compagnies aériennes seront parmi les premiers acteurs des changements à l'œuvre, et elles se dirigeront avant tout là où des gisements de trafic sont détectés. La créativité locale et le droit de réfléchir à l'avenir d'une région doivent être encouragés, mais la réflexion ne doit pas coller de trop près au terrain. C'est sans doute dans la convergence de ces différentes vues – auxquelles s'ajouteront les travaux de la Mission parlementaire – que nous devons chercher les vérités de demain.

## **VIII. Débat avec la salle**

### **Pierre EELSEN, Conseiller du Président, Vinci Airports**

En tant qu'ancien Président d'Air Inter, j'ai hélas été aux premières loges du désastre qu'a connu, à une époque, l'aéroport de Lyon. Vous avez insisté notamment, au cours de la table ronde, sur « l'effet TGV » et sur l'importance croissante de l'échelle européenne. Dans ce contexte, les perspectives offertes à Orly Ouest (aujourd'hui utilisé à peine deux tiers de ses capacités) semblent moribondes. Dès lors, la question du 3<sup>ème</sup> aéroport doit-elle vraiment être posée dans les termes que nous avons entendus et ceci vous semble-t-il réaliste ?

**Bernard GARANDEAU**

J'ai reçu de la part de la Fédération de l'environnement de l'Eure-et-Loir une contribution à notre débat, dont le point de vue est proche de celui qui vient d'être exprimé. Je tenais à le signaler.

**Joseph CAILLAUD, Président de l'ACIPA**

Je tiens à souligner que le nombre d'habitants compris dans l'ensemble des trois zones (A, B et C) du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Notre-Dame des Landes est de 36 000 personnes. Ce chiffre est à rapprocher des 350 habitants évoqués par Monsieur Faynot concernant l'aéroport de Vatry. Si le projet de Notre-Dame des Landes a été retenu, c'est en fait parce que nombre des personnes appelées à se prononcer sur cette décision étaient peu concernées par le projet. En outre, il paraît aujourd'hui évident que le « débat public » organisé sur cette question ne visait en fait qu'à entériner une décision déjà prise. Il faut véritablement donner aujourd'hui une nouvelle dimension au débat public dans notre pays et, à un autre niveau, envisager de façon plus paisible la question de l'aéroport du Grand Ouest français.

**Henry BONNETAIN, Président de l'ADEV**

Je souhaiterais ajouter un aspect au débat de ce matin, car il n'a pas été évoqué : la position des associations en Ile-de-France. Deux grands aéroports se trouvent dans notre région, et des limitations strictes ont été fixées, notamment en termes de nombre de mouvements annuels. Nous tenons beaucoup à ces dispositions, qui permettent en outre, comme l'ont montré plusieurs études, une croissance du trafic pour les prochaines années. En ce qui concerne Roissy, il serait également souhaitable de raisonner en nombre de mouvements, et en y appliquant les restrictions déjà appliquées à Roissy (y compris le couvre-feu).

**Luc OFFENSTEIN, OYE 349**

Je suis Président d'une association de riverains de la zone de l'aéroport d'Orly. Un intervenant a évoqué la sous-utilisation de l'aéroport d'Orly. Ce type de propos me semble aujourd'hui difficilement acceptable. 251 000 mouvements totaux (commerciaux et non commerciaux) avaient déjà été enregistrés en 1996, selon les chiffres d'ADP, en conséquence de quoi nous subissons le survol d'un avion environ toutes les trois minutes. Accroître le nombre de mouvements à Orly serait donc, à nos yeux, du suicide, au regard d'une zone fortement urbanisée de longue date. La construction d'un 3<sup>ème</sup> aéroport sera inéluctable si la croissance du trafic aérien en Ile-de-France se révèle inévitable.

**Michel TOURNAY, Président AREC Plaine de France**

Je suis également Président d'une association de riverains. La question de l'opportunité d'un 3<sup>ème</sup> aéroport francilien n'a pas été tranchée ce matin. Cela dit, il me paraît important de souligner que les problèmes et difficultés rencontrés par des dizaines de milliers de riverains en Ile-de-France ne seront pas résolus immédiatement si la Mission parlementaire apporte une réponse positive à la question de l'opportunité de ce 3<sup>ème</sup> aéroport, en raison de la longueur des travaux.

En lien avec cette question, la DGAC peut-elle dès aujourd'hui faciliter les attributions de créneaux à l'aéroport de Vatry ?

**François PELLE TANT, Maire de Linas, Conseiller général de l'Essonne**

Un coût social réel est ressenti par nos populations à propos du transport aérien. Mais nous percevons aussi de fortes désillusions et même une crise de la confiance de ces populations face aux pouvoirs publics et aux administrations. La montée en puissance et la multiplication des associations de riverains, qui s'efforcent de porter la contradiction sur le plan technique et environnemental aux pouvoirs publics, l'illustre clairement.

Plus largement, un élément qui sera certainement pris en compte par les politiques en vue de la décision relative au 3<sup>ème</sup> aéroport, sera celui des obstacles que pourront représenter les citoyens et les associations. Il me semble important d'en tenir compte. A nos yeux il sera beaucoup plus aisé de miser sur les infrastructures existantes pour faire face à la croissance du trafic aérien. On entend de plus en plus que Vatry pourrait résoudre un grand nombre des difficultés qui se posent. Il faut certainement examiner de plus près ces idées, parfois un peu préconçues.

**Chantal DEMANDER, Présidente du collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine**

Nous subissons actuellement les nuisances de l'aéroport de Blagnac, qui ne cessent de croître. Aussi, il serait fort malvenu d'imaginer développer fortement le trafic de cet aéroport dans les années à venir. Vous semblerait-il raisonnable d'envisager la création d'un 2<sup>ème</sup> aéroport sur la région toulousaine, si les perspectives de croissance du trafic évoquée par la DGAC devaient se concrétiser ?

**Pascal MACHURON, Administrateur, ADVOCNAR**

Je représente également une association de défense de riverains contre les nuisances aériennes et force est de constater, depuis quelque temps, un changement de langage dans les discours des autorités, des experts et des représentants des pouvoirs publics. Désormais, les questions environnementales sont de plus en plus mises en avant et il faut s'en réjouir. Cela dit, si cette question semble systématiquement posée pour les projets de nouveaux aéroports, elle est beaucoup moins évoquée pour les aéroports existants – alors que l'acuité de la question est tout aussi forte. Aussi, au regard de la question du 3<sup>ème</sup> aéroport (auquel nous tenons), quelles sont les mesures concrètes à envisager dès aujourd'hui, en termes de nombre de mouvements, de procédures d'approche... ?

**Michel GRENOT, Président Alerte nuisances aériennes**

Je suis Président d'un collectif d'associations. Je suis globalement d'accord avec ce qui vient d'être dit. Une tendance lourde du point de vue des associations semble se dessiner depuis quelques années. La notion de riverain a fortement évolué, depuis les premiers « historiques » d'Orly. On peut en effet être aujourd'hui gêné par des « trajectoires », à 40 km d'un aéroport, ce qui est relativement nouveau. Une deuxième tendance lourde réside dans l'amélioration du conseil

technique et de l'expertise dont bénéficient les associations afin d'éclairer leurs prises de positions. Enfin, il convient de souligner un fait sociologique : les principaux collectifs d'Ile-de-France s'unissent aujourd'hui et ont rédigé un manifeste afin de demander l'abaissement du niveau des nuisances sonores en Ile-de-France, notamment au moyen de la construction d'un 3<sup>ème</sup> aéroport.

### **Yann GOUPIL, Secrétaire national du SNCTA**

J'ai entendu ce matin de nombreuses interventions très intéressantes. Mais une question n'a pas été posée : un nouvel aéroport ne peut avoir de viabilité si les trajectoires de vol indispensables n'ont pas été définies préalablement. Le nouveau dispositif de trajectoires élaboré récemment permet aujourd'hui d'envisager un accroissement des capacités de trafic en Ile-de-France. Cette croissance ne sera pas, cependant, extensible, à l'infini. Plus précisément, les conditions entourant l'aéroport de Vatry ne permettent pas d'envisager d'en faire le 3<sup>ème</sup> aéroport francilien.

### **De la salle**

Les PEB ne sont pas toujours respectés autour des aéroports français. Vatry constituant un aéroport prometteur, les pouvoirs publics ont-ils enfin l'intention de faire respecter les interdictions de construction autour de cette infrastructure ?

### **Jean-Pierre BLAZY**

Vous faites là référence à une compétence de l'Etat. Celui-ci a fait respecter la servitude que constituent les PEB. Mais une erreur est apparue peu à peu, en ce qui concerne les périmètres, qui ont été définis initialement de façon trop étroite. Pour l'avenir, existe désormais une loi prévoyant la délimitation d'un périmètre étendu autour de chaque nouvel aéroport, dans lequel tous les habitants éventuels devront systématiquement être indemnisés. Ceci constitue l'un des moyens devant permettre de ne pas reproduire les erreurs du passé.

## **Ouverture de l'après-midi**

**Georges MOTHRON**

**Député du Val d'Oise**

**Membre de la Mission d'information parlementaire sur  
« l'avenir du transport aérien et la politique aéroportuaire »**

J'ai répondu à l'invitation qui m'a été faite aujourd'hui principalement en tant que député du Val d'Oise, mais également à titre personnel. Il est vrai, pour autant, que j'ai participé au travail de la Mission d'information parlementaire sur « l'avenir du transport aérien et la politique aéroportuaire », dans le cadre de laquelle nous avons auditionné de très nombreux acteurs et usagers du transport aérien ou de la politique aéroportuaire. Ces travaux m'ont personnellement convaincu de la nécessité du fameux « 3<sup>ème</sup> aéroport », dont on ne pourra vraisemblablement se passer, même s'il conviendra d'étudier avec soin les conditions dans lesquelles il sera amené à être réalisé. Sur ce point, les précédents gouvernements, de droite comme de gauche, ont peut-être péché par précipitation au cours des dernières années. Les travaux de la Mission m'ont également appris que le transport de fret était fortement lié à celui des voyageurs, ce qui limite, hélas, les solutions consistant à disjoindre totalement ces deux secteurs.

Sur le plan économique, l'ouverture ou non des aéroports de nuit doit à nos yeux faire l'objet d'interdictions. Toutefois, de telles restrictions ne peuvent être mises en œuvre qu'au niveau européen, sauf à risquer de voir les activités aéroportuaires concernées quitter notre pays pour s'implanter à Francfort ou Londres afin d'y bénéficier d'une réglementation plus favorable aux opérateurs. Force est de constater en effet que certaines plates-formes, à l'échelle de l'Europe, n'attendent que de telles décisions de fermeture de nuit, pour récupérer le trafic ainsi abandonné par d'autres plates-formes. Sur un autre plan, les nuisances sonores doivent bien sûr être comptabilisées de façon plus fiable et plus fidèle à la réalité, en raisonnant en termes de pics sonores, et non en termes de moyenne. Sur ce point, la Mission parlementaire a pu constater que des expériences très intéressantes avaient été mises en œuvre, notamment outre-Atlantique ou dans certains pays du Nord de l'Europe.

**Chantal DEMANDER, Présidente, CCNAAT**

Vous n'avez pas évoqué la question d'un éventuel aéroport supplémentaire pour l'agglomération toulousaine.

**Luc OFFENSTEIN, OYE 349**

Vous êtes favorable à la construction d'un 3<sup>ème</sup> aéroport mais vous n'avez indiqué aucune échéance. De votre point de vue, à quel horizon pourrait-il voir le jour et comment le trafic devrait-il évoluer dans les quinze prochaines années ?



**Henry BONNETAIN, Président, ADEV**

Nous avons constaté, ce matin, que les capacités des aéroports régionaux étaient relativement limitées. La SNCF, pour sa part, a fait état d'une possibilité de capacités supplémentaires de transport de 10 millions de voyageurs pour les dix années qui viennent. Avez-vous d'autres données à avancer face à ces chiffres ?

**Georges MOTHRON**

Je laisserai au Président de la Mission parlementaire le soin de présenter les travaux de celle-ci, dans une dizaine de jours. Au sujet de Toulouse, je rappelle que le cadre fixé par le gouvernement à notre Mission visait clairement à émettre un avis au sujet d'un éventuel 3<sup>ème</sup> aéroport d'envergure nationale, en envisageant également la possibilité de dégager une partie du trafic supplémentaire vers certaines plates-formes régionales.

Il est regrettable que le ministère des Transports n'ait pu être traversé d'un esprit de synthèse suffisant pour que soit rendu possible l'intermodalité entre les transports ferrés et aériens.

En ce qui concerne les capacités de la SNCF, je crois que le chiffre de 10 millions de voyageurs était valable à un moment donné, mais est aujourd'hui en dessous de la réalité du fait des projets de construction de voies de TGV.

Il ne faut pas nécessairement attendre de grand « scoop » du rapport de la Mission parlementaire. Cette dernière a cependant travaillé pendant plusieurs mois dans un esprit de concertation, en vue de rechercher les meilleures voies d'avenir pour le 3<sup>ème</sup> aéroport, projet qui n'aboutira qu'à l'horizon de 20 ou 25 ans.

## **Quel aéroport pour le XXI<sup>ème</sup> siècle ?**

### **Table ronde n°2**

#### **PRESIDENT**

*Yves BUR, Député-Maire de Lingolsheim*

#### **RAPPORTEUR**

*Jacques MYARD, Député-maire de Maisons-Laffitte*

#### **INTERVENANTS**

*Jean-Marie GOURDIN, Président de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs*  
*Olivier GALIANA, Directeur de cabinet de Jean-Paul Huchon, Président du Conseil Régional d'Ile-de-France*

*Richard MEAD, Secrétaire général de l'ARC (Airport Regions Conference)*

*Christian ROGER, Président de l'Observatoire des Nuisances Aériennes*

*Jacques SABOURIN, Secrétaire général de l'UCCEGA*

### **I. Le point de vue du Conseil régional d'Ile-de-France**

#### **Olivier GALIANA**

Le Conseil régional d'Ile-de-France estime, comme l'a souligné M. Blazy, qu'un 3<sup>ème</sup> aéroport d'envergure nationale situé en dehors de l'Ile-de-France est nécessaire. Il constitue à nos yeux à la fois un enjeu économique et un enjeu de développement durable. Nous étions très favorables à la décision du gouvernement Jospin visant à implanter cette plate-forme à Chaulnes : ceci offrait un moyen de favoriser le développement aéroportuaire de la région Ile-de-France, tout en évitant un accroissement trop important des nuisances sonores pour les riverains. Ceux-ci considèrent en effet, avec quelque raison, que le trafic a atteint dans notre région un niveau qui ne peut plus être dépassé. Ce point fait d'ailleurs l'objet d'un consensus sur le plan politique.

Si la parole de l'Etat a été remise en cause, nous espérons que l'orientation en faveur du 3<sup>ème</sup> aéroport ne sera plus remise en cause. Ceci ne doit pour autant, nuire au développement de la plate-forme d'Orly. Les deux aéroports franciliens figurent en effet aujourd'hui parmi les objectifs prioritaires du Contrat de Plan, et l'aéroport d'Orly connaît de sérieuses difficultés, appelant une réflexion de fond. Des synergies doivent être identifiées notamment avec le secteur d'Orly-Rungis ou avec le pôle de Massy-Saclay, et des complémentarités entre plusieurs modes de transport tels que le fer et la route, doivent être recherchées. Nous avons déjà eu l'occasion de longuement débattre de ces questions avec le groupe Air France, afin de s'assurer notamment d'un plan de charge satisfaisant sur la plate-forme d'Orly. Celle-ci, qui représente de très nombreux emplois, doit en tout cas être sauvée. C'est pourquoi il nous semble qu'il serait dangereux d'implanter la troisième plate-forme aéroportuaire dans l'Ouest ou dans le Sud d'Ile-de-France.

Rappelons également que 450 000 personnes en Ile-de-France sont concernées par des mesures d'insonorisation de leur logement, dans un contexte rendu difficile par l'érosion des crédits de l'ADEME. Les Plans d'Exposition au Bruit et les Plans de Gêne Sonore doivent sans doute être complétés par une réflexion beaucoup plus large sur ces questions.

Il sera également indispensable, de notre point de vue, d'améliorer la desserte de Roissy, de même que celle d'Orly. Ceci devrait fournir l'occasion d'améliorer le service offert à la clientèle de ces plates-formes aéroportuaires.

## **II. L'action des Chambres de Commerce et Gestionnaires d'Aéroports**

### **Jacques SABOURIN**

L'intitulé de cette table ronde ne se résume pas à la problématique du 3<sup>ème</sup> aéroport destiné à desservir l'Ile-de-France. La France dispose d'un réseau dense d'infrastructures aéroportuaires, qui est né entre les deux guerres et a été modernisé dans les années 60 avec l'essor du transport aérien. Ces aéroports appartiennent pour la plupart à l'Etat et seront, dans les prochaines semaines, décentralisés : les collectivités locales seront pleinement impliquées dans leur gestion, sachant qu'elles participent déjà depuis longtemps à leur financement. D'autres aéroports demeureront la propriété de l'Etat, leurs modalités de gestion étant cependant appelées à évoluer pour s'adapter à un contexte nouveau.

Tous les aéroports du pays n'ont pas la même vocation. Ceux que l'Etat conserve ont vocation à jouer un rôle primordial dans l'aménagement du territoire du pays. Faisons d'abord un constat de carence : les aéroports de province ne sont pas reliés par des liaisons intercontinentales, ce qui constitue une anomalie au regard de nombreux autres pays.

Cette situation a une conséquence factuelle qui les distingue, là aussi, des aéroports étrangers : le faible volume de fret traité. Mais ce constat de carence vaut également pour l'intermodalité. Si celle-ci est de plus en plus évoquée, force est de constater qu'il est peu de lieux en France où elle est devenue une réalité. La France semble par exemple incapable de relier l'aéroport de Roissy au transport ferroviaire. Les pays voisins (Belgique, Royaume-Uni, Allemagne) savent le faire, mais non la France. Dans ce contexte, doit-on parler de complémentarité ou de concurrence des modes de transport ? Des initiatives sont aujourd'hui à l'étude et deviennent de véritables projets, par exemple à Strasbourg, avec un projet de gare et une passerelle autour de l'aéroport. L'aéroport du XXI<sup>ème</sup> siècle devra pourtant être doté, à l'évidence, d'une telle interconnexion.

En termes de développement durable, si les avions commerciaux font désormais moins de bruit, il convient de s'assurer de l'acceptabilité du transport aérien par les populations. Les PEB sont en cours de révision et les autorités de contrôle (au premier rang desquelles l'ACNUSA) mettent en place des stations de mesure. Ces mesures participent à la meilleure acceptabilité du transport aérien car elles permettent d'améliorer le dialogue avec les riverains et les associations.

S'agissant de l'insonorisation des habitations, 3 000 logements seulement peuvent être traités aujourd'hui chaque année. La taxe « bruit », mise en œuvre par Madame Voynet dans le cadre de la taxe générale aux activités polluantes, génère 55 millions d'euros de recettes. Malheureusement, son produit est largement utilisé pour le financement des 35 heures.

Le transport aérien fait également face à un alourdissement des charges externes. Les missions régaliennes de l'Etat sont assumées par le transport aérien au travers de la taxe d'aéroport, prélevée par l'Etat et reversée aux aéroports qui mettent en œuvre certaines mesures pour le compte de l'Etat. Le transport aérien participe donc aujourd'hui lui-même à son sauvetage, sans contribution du budget général de l'Etat. Sachons le préserver et ne pas tuer la poule aux œufs d'or. L'insonorisation des logements peut sans doute gagner en efficacité, dans le traitement des dossiers, dans le cadre d'un dialogue regroupant tous les partenaires, dans un esprit de sérénité et de responsabilité. L'aéroport du XXI<sup>ème</sup> siècle est une plate-forme de vie liée aux autres modes de transport, acceptée par son environnement et par son cadre économique.

### **III. Le point de vue des associations de riverains et d'usagers**

#### **Jean-Marie GOURDIN**

Dans le domaine de l'intermodalité, rappelons que la LOADT évoquant ce sujet mettait en avant trois types de mesures à prendre en compte : l'augmentation du prix des carburants terrestres (dont l'application est toutefois sujette à caution), l'harmonisation de la réglementation communautaire sur les circulations et la réduction des consommations spécifiques (de façon évidente pour les véhicules terrestres). Le texte de la LOADT contient également des hypothèses de rééquilibrage, qui tablent notamment sur une croissance du trafic aérien qui serait réduite de 4,2 % à 3 % grâce à la mise en œuvre de mesures incitatives. Selon cette hypothèse, la croissance du trafic serait réduite de 30 %. Toutefois, la croissance du trafic aérien – et les nuisances qui y sont associées – n'en serait que retardée, décalée dans le temps.

La limitation du trafic aérien ne peut donc constituer une solution satisfaisante. Il faut donc envisager d'autres voies, et d'abord celle des liaisons pouvant faire l'objet d'une mise en œuvre du TGV. L'examen des perspectives offertes par ces liaisons, au regard du niveau de trafic actuel, montre que l'on peut agir sur environ 20 % du trafic global, par une amélioration de l'intermodalité. Celle-ci n'offre donc guère de solution de remplacement permettant de supprimer les nuisances.

S'agissant de la définition d'une politique d'aménagement du territoire en concertation avec la « communauté aéroportuaire », la LOADT elle-même évoque la possibilité et l'intérêt de l'utilisation de l'aéroport de Vatry. Cette perspective doit bien sûr être relativisée au regard de la proportion du fret dans l'ensemble du trafic aérien : le bruit lié au fret ne représente que 0,1 % du bruit causé par l'ensemble du fret, même si autour de Roissy la nuisance est tout de même importante, dans la mesure où ce trafic est effectué de nuit. L'idée émise par la LOADT sur ce point consisterait à transférer une partie du fret concerné sur le rail et la route.

En ce qui concerne les riverains et les retombées économiques des plates-formes, des péréquations doivent être mises en œuvre d'urgence pour des zones de « quart-monde » qui se sont peu à peu constituées. Il est également indispensable d'élaborer des PBE mesurant la gêne réelle, faute de quoi les plans définis seront d'emblée invalidés.

#### **IV. Le point de vue de l'Airport Regions Conference**

##### **Richard MEAD**

Originaire du West Sussex, au Royaume-Uni, comté de 750 000 habitants disposant d'un aéroport régional, l'idée de création d'une Conférence d'aéroports au niveau européen a vu le jour il y a une dizaine d'années, à partir d'une initiative reliant notre région à une région des Pays-Bas. Des contacts ont été établis avec l'Association Ville et Aéroport pour faire naître une collaboration entre nos deux organismes.

L'ARC, fondée en 1994, travaille au niveau politique et au niveau technique, sur une échelle européenne. Notre mission est de constituer un partenariat actif avec des associations de même qu'avec l'industrie aéronautique, dont il nous paraît important de comprendre les enjeux. Nous publions des études et travaux disponibles sur le site web de l'Association ([www.airportregions.org](http://www.airportregions.org)).

L'ARC est constituée exclusivement de collectivités publiques dont les représentants ont été élus de façon démocratique, à l'exclusion de tout acteur privé et à l'exclusion des infrastructures aéroportuaires elles-mêmes. Il faut préciser que, contrairement à ce qu'indique son nom, l'ARC a également vocation à inclure dans ses adhérents des aéroports de premier plan tels que les hubs qui existent en Europe (parmi lesquels Roissy-Charles de Gaulle). L'ARC regroupe aujourd'hui 26 collectivités publiques de l'ensemble de l'Europe. L'ARC organisera l'an prochain la conférence de son dixième anniversaire, qui se tiendra à Bruxelles.

En termes d'actions, l'ARC a développé des actions de lobbying auprès du Comité des Régions, du Parlement européen, ainsi qu'auprès de trois DG de la Commissions européennes. Des contacts ont été pris, plus récemment, avec Eurocontrol. Si l'on se tourne vers l'avenir, il est clair que les aéroports tendent à devenir un marché, dont les frontières sont de plus en plus larges, dans le cadre d'une économie décentralisée, marquée par toujours davantage d'incertitude.

#### **V. Le point de vue de l'Observatoire des Nuisances aériennes et la problématique du 3<sup>ème</sup> aéroport**

##### **Christian ROGER**

La problématique du 3<sup>ème</sup> aéroport doit naturellement être mise en regard de la saturation inéluctable et relativement proche de la plate-forme de Roissy. Celle-ci a connu une accélération régulière de son utilisation, à hauteur d'environ 8% par an depuis une vingtaine d'années. La saturation de Roissy ne sera pas liée aux infrastructures de l'aérogare mais aux contraintes pesant sur les mouvements d'avions, qui devraient plafonner à environ 800 000 mouvements annuels (à partir de 500 000 mouvements actuellement), c'est-à-dire à un niveau insuffisant au regard de la croissance du trafic escompté. Certes, le secteur aérien connaît aujourd'hui une crise. Celle-ci connaîtra cependant une fin, qu'Air France prévoit pour la fin de l'année 2004, et que j'estime, dans le cadre de travaux qui se veulent prudents, à la fin de l'année 2006.

En retenant l'hypothèse tout aussi prudente d'une croissance des trafics d'environ 4,3 % pour Roissy au cours des prochaines années, le niveau de 800 000 mouvements annuels serait atteint en 2016. Si la croissance des trafics demeure au niveau de 8 % par an, ce seuil de blocage prévisible

sera atteint dès 2012. Les pouvoirs publics ne peuvent donc rester indifférents face à des perspectives aussi prévisibles. Si certains plaident pour le développement de la plate-forme d'Orly, il est évident qu'elle ne constitue pas la solution d'avenir.

Une autre voie est évoquée par certains : le transfert de la croissance intercontinentale de Roissy sur les régions. L'échec est pourtant assuré, car les compagnies aériennes ne se rendront pas sur des infrastructures où elles perdraient de l'argent. De plus, le hub de Roissy est aujourd'hui le meilleur d'Europe et peut conforter cette position si on ne lui coupe pas les ailes. Il est possible, en revanche, d'imaginer de construire six pistes à Roissy. Mais il est clair qu'avec 1,2 million de mouvements, soit un avion à l'atterrissage ou au décollage toutes les 17 secondes, les riverains vivraient un véritable « enfer environnemental ». Les élus qui accepteraient cette situation devraient ensuite en assumer la responsabilité politique.

La seule perspective viable semble donc être celle d'un 3<sup>ème</sup> aéroport. Mais celui-ci, pour connaître le succès, devra être assorti de conditions d'exploitations satisfaisantes, en particulier pour les compagnies aériennes et pour les passagers. Il sera par exemple nécessaire de veiller à ce que le temps de correspondance imposé aux passagers n'excède pas 20 minutes (ce seuil résultant de divers travaux d'étude). Un seul site semble réunir les conditions nécessaires sur le Bassin parisien : celui de Montdidier, dont la DATAR a montré qu'il constituait en quelque sorte le barycentre du transport de fret et de passagers du Bassin parisien, du Nord de la France et du Benelux.

## **Débat**

### **Chantal DEMANDER, Présidente, CCNAAT**

Le fait que les avions feront moins de bruit dans l'avenir a été présenté comme une réalité avérée. Or, l'A380 actuellement en test à Toulouse ne semble pas du tout prendre cette voie. Il faut donc tordre le cou à cette idée reçue.

### **Jacques SABOURIN**

Il est vrai que les essais de l'A380 ont lieu à Toulouse. Pour le reste, cet avion ne devrait atterrir qu'à Paris. Le reste de la France devrait donc être peu concerné par l'exploitation de cet appareil, en raison de sa trop importante capacité. Plus largement, il est clair que le transport aérien fait du bruit : on voit mal comment faire abstraction, pour l'heure, de cette nuisance. La question des programmes d'insonorisation doit sans doute être posée, et les gestionnaires d'aéroports ont vocation à participer à ces discussions. Cet examen pourrait aller jusqu'à se poser la question de la prise en charge de la climatisation des habitations.

### **Yves EGAL, FNAUT**

De nombreuses choses claires ont été dites. Cela dit, une chose n'a pas été évoquée : si la croissance du trafic aérien est annoncée comme certaine, il faut également avoir conscience que le renchérissement des conditions économiques offertes aux compagnies comme aux passagers pourrait freiner la croissance du trafic aérien. On peut même voir là une évolution souhaitable, qui se traduirait par de moindres nuisances à l'environnement et qui tiendrait compte de l'intérêt général en permettant de financer les travaux nécessaires pour pallier les gênes sonores chez les riverains.

### **Christian ROGER**

On peut bien sûr « casser » le transport aérien. Je souhaite pour ma part promouvoir une vision plus optimiste de ce débat. Il s'agit en tout cas d'un problème de société, dont la réponse n'appartient ni à vous ni à moi.

### **Marc PAGANO, Vice-Président du CORIAS (comité des riverains de l'aéroport de Lyon-Satolas)**

Le débat de cet après-midi, devait porter notamment sur l'intermodalité, enjeu fondamental en termes d'aménagement du territoire. L'intervention des riverains dans ces questions constitue à cet égard un droit, et une nécessité. Les associations de riverains se sentent de plus en plus concernées, notamment en région lyonnaise autour de Satolas. Elles ont notamment demandé que soit créé un « statut des riverains », qui seraient ainsi habilités, dès les premières étapes d'un projet, à être associés aux différentes phases d'avancement d'un projet.

**Pascal MACHURON, Vice-Président, ADVOCNAR**

Je suis d'accord avec les prévisions de M. Roger. Mais à l'évidence, les riverains n'accepteront pas les niveaux de trafic, qui provoqueraient des nuisances sonores insupportables mais aussi une forte augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Enfin, l'augmentation du nombre d'avions en circulation au-dessus de zones d'habitation fait peser un risque direct d'accident, dont le risque ne peut être négligé, étant admis qu'une erreur humaine peut toujours se produire.

**Henry BONNETAIN, Président, ADEV**

Est-ce le marché et la demande qui fait le succès d'un aéroport ou est-ce une autorité locale et une compagnie qui créent le besoin avec une offre particulière ?

**Yves BUR**

Nous constatons aujourd'hui des approches nouvelles des compagnies aériennes, notamment de la part des « *low cost* », qui exigent souvent que les collectivités paient pour utiliser leurs infrastructures. La question des suites à donner à de telles exigences n'est pas encore tranchée et il est vrai qu'il y a sur ce point une interrogation.

La question de la participation des riverains à la gestion des infrastructures a également été soulevée. Ce me semble pourtant là une disposition complexe à mettre en œuvre, à laquelle on peut sans doute préférer le principe des « comités de voisinage », plus souple et traitant directement les questions concernant les riverains. Concernant l'agglomération strasbourgeoise, ceux-ci ont par exemple pu se demander et obtenir l'interdiction de certains vols que souhaitait le club de football de Strasbourg par dérogation aux règles qui avaient été définies. Les droits des riverains peuvent donc véritablement être défendus et préservés dans ce type de structure.

**De la salle**

Je suis membre du Forum et nous estimons, au sein de celui-ci, que chacun doit rester dans son rôle : l'élu doit négocier un cahier des charges avec l'industriel et au politique revient la responsabilité de prendre les grandes décisions. Nous ne sommes pas en faveur d'une cogestion qui a été évoquée par certains. Nous sommes également assez réticents quant aux modalités de climatisation évoquées par M. Sabourin.

**Yves BUR**

On peut comprendre votre point de vue sur ce point, même si le réalisme impose de considérer que la situation des habitants vivant à proximité des grands aéroports parisiens ne changera pas radicalement du jour au lendemain. L'indemnisation constitue dès lors une réponse qui va sans doute conserver une certaine actualité.



## **Synthèse des rapporteurs**

**Jacques MYARD**  
**Député-Maire de Maisons-Laffitte**

Un avis de recherche de l'aéroport idéal a été lancé cet après-midi. Force est de constater que nous n'avons pu mettre la main dessus, même si un certain nombre de critères de choix ont été dégagés. Cet aéroport de demain doit servir les enjeux du territoire sur lequel il est implanté, en s'efforçant de satisfaire à la fois les passagers, le fret (trop souvent concentré en région parisienne et porteur de nombreux emplois), les compagnies, tout en s'avérant compatible avec les exigences de préservation de notre environnement.

Le problème des dessertes est clairement apparu comme un enjeu majeur, et a mis en évidence une spécificité française : l'absence de connexion du rail et du transport aérien. L'aéroport idéal devra également être en symbiose avec son environnement social et économique, en constituant un lieu de vie dont les paramètres risquent pourtant de s'avérer, parfois, antagonistes. On nous dit que la ville de Montdidier serait le barycentre des différents éléments à prendre en compte, mais cette affirmation appelle, me semble-t-il, quelques clarifications...

**Pascal BOUREAU**  
**Adjoint au Maire de Blagnac**

La première table ronde, sur le thème de la croissance du trafic aéroportuaire en France, avait, elle, permis de dégager plusieurs lignes de force, en particulier une tendance lourde de croissance de 3 % à 5 % par an du trafic pour les prochaines années. La place à part de la capitale, notamment en raison du facteur touristique, devrait contribuer à concentrer en Ile-de-France une part prédominante de cet accroissement de trafic. Pour autant, si le risque de saturation des capacités franciliennes a été rappelé, les solutions de « déchargement » sur des plates-formes telles que Lyon ou Toulouse, ont été jugées peu réalistes, tant pour des raisons économiques qu'au regard de facteurs environnementaux.

## **Clôture des travaux de la journée**

**Jean-Pierre BLAZY**  
**Député-Maire de Gonesse**

L'Association Ville et Aéroport partage largement le constat de la nécessité d'un 3<sup>ème</sup> aéroport destiné à la desserte de l'Ile-de-France, et souhaite que le dossier passe aujourd'hui à une phase nouvelle de décisions de mise en œuvre. Pour autant, au cours de la journée, aucune solution miracle n'a été trouvée, alors que certains voyaient auparavant dans le développement des plates-formes de province, telles que Lyon ou Toulouse, la panacée. En outre, il est apparu nécessaire, de façon tout aussi nette, de ne pas opposer, dans un débat parfois peu fécond, les villes de province aux collectivités d'Ile-de-France sur le choix de la localisation de cette nouvelle plate-forme parisienne.

Pour autant, la question de la saturation des capacités franciliennes doit être posée sans faux-semblant. Or, de ce point de vue, en faisant l'hypothèse de mise en œuvre d'un couvre-feu sur l'aéroport de Roissy, hors de toute contrainte environnementale, sa capacité pourrait être portée à 120 mouvements/heure, soit plus de 750 000 mouvements annuels. En l'absence de couvre-feu, la perspective de saturation de Roissy peut être perçue pour un horizon de dix ans. En termes de nombre de passagers, des études ont montré qu'il serait nécessaire de pouvoir accueillir en Ile-de-France 140 millions de passagers à l'horizon 2020, soit 35 millions de passagers sur une nouvelle plate-forme. Mais un aéroport requiert 12 à 15 ans à partir de la date de décision de sa construction. Cette décision ne peut donc être longtemps différée, d'autant plus que les perspectives de report modal du trafic aérien sur le rail nous semblent modérées, et en tout cas sans comparaison avec l'accroissement de la demande de transport aérien des vingt prochaines années. Le TGV ne semble donc pas à même d'offrir une solution d'absorption de la demande structurelle nouvelle de transport aérien.

L'Association Ville et Aéroport regroupe des élus pour lesquels la nécessité d'un 3<sup>ème</sup> aéroport n'exclut nullement l'exigence d'un développement maîtrisé pour les aéroports régionaux : nous voyons là deux exigences à concilier, et qui pourront l'être, dès lors qu'on place d'emblée les projets à mener dans une perspective de développement durable. L'aéroport du XXI<sup>ème</sup> siècle ne pourra que s'inscrire dans ce cadre, tant en France qu'en Europe. C'est l'une des raisons pour lesquelles l'aéroport de Vatry doit à nos yeux être considéré comme digne d'intérêt, étant entendu qu'il ne s'agit pas de rechercher un site idéal, mais celui offrant le moins d'inconvénients, en prenant en compte de multiples contraintes. Dans un premier temps, Vatry est une solution immédiate pour le desserrement du trafic fret de Roissy-Charles de Gaulle, même si cela posera un problème de redéfinition de la circulation aérienne dans le grand Bassin Parisien. Dans un second temps, on peut faire de Vatry le 3<sup>ème</sup> aéroport, à partir du moment où les conditions d'une intermodalité active seront réunies avec le rail et la route, permettant un fonctionnement en système avec Roissy-Charles de Gaulle.

## **Clôture du colloque**

**Jean-Claude JOUFFROY**

**Directeur de cabinet de Dominique BUSSEREAU,  
Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer**

Mesdames et messieurs, la question de l'aéroport du XXI<sup>ème</sup> siècle est au cœur même des enjeux liés aux infrastructures de transport de notre pays. Il convient de rappeler que tout projet d'infrastructure dépend d'abord des prévisions de trafic qui peuvent être établies. Si un consensus semble se dégager pour estimer la croissance du trafic à 3% ou 4% par an au cours des vingt prochaines années, il ne faut pas non plus oublier que la crise qu'il subit actuellement n'est que l'une des nombreuses périodes difficiles qu'il a traversées depuis cinquante ans, et dont il est toujours sorti dans de bonnes conditions. Ce relatif optimisme peut être conforté par un lien aujourd'hui bien établi entre croissance économique et croissance du transport aérien. De plus, une nouvelle clientèle vient au transport aérien depuis quelques années, en réponse à l'offre des compagnies à bas coût et sous l'effet de l'accroissement du temps de loisir, qui découle de la réduction du temps de travail et de l'allongement de l'espérance de vie. La part de la population prenant l'avion augmentera donc régulièrement à l'avenir, et l'on peut estimer que les compagnies à bas coût représenteront 25 % du trafic d'ici quelques années, sachant que ce trafic ne résultera pas d'une cannibalisation de l'offre des compagnies traditionnelles mais plutôt du trafic « neuf », créé par une offre innovante.

La politique aéroportuaire française tente d'accompagner ces changements et surtout de préparer l'avenir, en particulier à travers trois volets. Le premier porte sur l'implantation des aéroports. Dans ce domaine, nous misons à la fois sur la complémentarité des aéroports, entre l'Ile-de-France et les régions, mais aussi par la recherche d'une plus grande intermodalité (même si les effets de celle-ci ne doivent sans doute pas être surestimés). Une fois que le rapport de la Mission parlementaire aura été remis, le gouvernement examinera avec soin les propositions qui y seront formulées et il sera conduit à prendre des décisions dans les mois qui viennent.

Un deuxième axe de la politique aéroportuaire française vise la décentralisation des plates-formes, aujourd'hui au nombre de 150 environ dans notre pays. Une centaine d'entre eux ne sont pas encore gérés par des collectivités locales mais devraient l'être prochainement, au travers du projet que nous allons soumettre au Parlement dans les semaines qui viennent.

Enfin, le troisième volet de cette politique que nous avons l'intention de proposer au Parlement porte sur la modernisation de la gestion des aéroports. Nous préparons un projet de loi devant répondre à cet objectif, dont les grands axes consistent à donner aux aéroports la possibilité d'être gérés par une société de droit commun, afin de gagner en souplesse et en compétitivité. Il sera présenté au Parlement avant la fin de l'année.

Je vous remercie de votre attention.