

## COLLOQUE

# Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ?

*Colloque présidé par*

**Jean-Pierre Blazy**

*Président de l'association Ville et Aéroport*

**ASSEMBLÉE NATIONALE \* PARIS**

**Le 26 septembre 2011**



## Remerciements

Jean-Pierre BLAZY, président de l'Association « Ville et Aéroport », maire de Gonesse, et les élus membres de Ville et Aéroport remercient l'ensemble des intervenants et des participants aux 8es rencontres Ville et Aéroport : « Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ? ». Leurs communications ont contribué à la qualité et à la réussite de ces échanges.

Sa reconnaissance s'adresse au groupe Aéroports de Paris ainsi qu'à l'Union des Aéroports Français : leur partenariat et soutien ont permis l'organisation de ce nécessaire débat à la veille de l'élection présidentielle de 2012.

Ville et Aéroport salue également le travail d'organisation de l'agence Agora Europe et remercie Julien Delannay (chargé de mission) et Richard Goussies (chargé de la communication) qui ont assuré la finalisation des actes.



# Sommaire

p. 9 **Ouverture du colloque**

Jean-Pierre Blazy

Président de l'association « Ville et Aéroport »

Maire de Gonesse

p. 17 **Table ronde 1**

**Regards croisés sur les politiques  
aéroportuaires étrangères**

Président : Jacques-Alain Bénisti

Vice- président de « Ville et Aéroport »

Député-Maire de Villiers-sur-Marne

p. 23 **Exposé introductif**

Jean-Louis Baroux

Président d'APG Global Associates

p. 27 **Interventions**

Léa Bodossian

Secrétaire générale de l'ARC

(Airport Regions Conference)

Patric Kruissel

Président de l'UFCNA,

Président de l'ADVOCNAR

Emmanuelle Maire

Chef de l'unité « Aéroport » de la direction générale mobilité et transport (MOVE) de la Commission européenne

p. 39 **Débat Table ronde 1**

p. 47 **Table ronde 2**

**Quel bilan de la politique aéroportuaire française depuis 20 ans ?**

Président : Didier Gonzales

Secrétaire général de « Ville et Aéroport »,  
Député-Maire de Villeneuve-le-Roi

p. 51 **Exposé introductif**

Jean-Louis Beaud de Brive

Conseiller maître à la 7<sup>e</sup> chambre  
de la Cour des comptes

p. 57 **Interventions**

Patrick Gandil

Directeur général de l'aviation civile

Jean-Michel Vernhes

Président de l'Union des Aéroports Français

Isabelle Wallard

Directrice de la Stratégie d'Aéroports de Paris

Patricia Lemoyne de Forges  
Présidente de l'ACNUSA

Patrice Valentin  
Vice-Président du Conseil général de la Marne  
chargé de Vatry

Jean-Jacques Kogan  
Vice-Président de la Communauté de communes  
Erdre et Gesvres

p. 85 **Débat Table ronde n°2**

p. 93 **Table ronde n°3**

**La politique aéroportuaire en France après  
2012 : quelles propositions ?**

Président : Pascal Boureau  
Vice-Président de « Ville et Aéroport »,  
Adjoint au maire de Blagnac

p. 97 **Exposé introductif**

Guillaume Faburel  
Maître de conférences à l'Université Paris-Est  
Val-de-Marne - Bureau de recherches Aménités :  
Aménagement, Environnement, Territoires.

p. 105 **Interventions**

Yves Albarello  
Député-Maire de Claye-Souilly, rapporteur  
du projet de loi relatif au Grand Paris

Didier Gonzales  
Secrétaire général de « Ville et Aéroport »,  
Député-Maire de Villeneuve-le-Roi

Jacques Jean-Pierre Martin  
Président de Paris-Métropole,  
Maire de Nogent-sur-Marne

Charles de Courson  
Député de la Marne, rapporteur spécial du  
budget transports aériens

Gérard Feldzer  
Conseiller régional d'Ile-de-France  
(Europe Ecologie-les Verts)  
Président du Comité régional du tourisme  
d'Ile-de-France

Christian Hervy  
Conseiller général du Val de Marne, Maire de  
Chevilly-Larue. Co-président du groupe de travail  
« Métropoliser les dynamiques aéroportuaires »  
(Paris-Métropole)

p. 133 **Débat Table ronde n°3**

p. 141 **Discours de clôture**

Jean-Pierre Blazy  
Président de l'association Ville et Aéroport  
Maire de Gonesse

## Jean-Pierre Blazy

**Président de l'association « Ville et Aéroport »**  
**Maire de Gonesse**

*Agrégé d'histoire et géographie de formation, Jean-Pierre BLAZY est président de l'association nationale d'élus depuis sa création en février 2000 et maire de Gonesse (95) depuis 1995. Il a été député de la 9e circonscription du Val-d'Oise de 1997 à 2007, président du Conseil national du Bruit et rapporteur de la loi portant création de l'ACNUSA en 1999.*

Je tiens tout d'abord à vous remercier d'être venu nombreux participer au colloque annuel de l'association Ville et Aéroport. L'an passé, nous avons organisé dans ses murs un colloque sur la question de la gouvernance des territoires aéroportuaires. Cette année, à 7 mois d'une échéance électorale importante, celle de l'élection présidentielle, Ville et Aéroport a pensé qu'il était opportun de débattre et de confronter les points de vue autour du thème de la politique aéroportuaire en posant cette question : quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ?

Le rapport thématique de la Cour des comptes de 2008 intitulé « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien ? », auquel le rapporteur M.Beaud de Brive fera référence, a critiqué l'absence d'une politique d'anticipation de la saturation du transport aérien notamment en Ile-de-France. En ce sens, il est indiqué en conclusion du rapport « qu'en dépit de l'incertitude sur l'horizon de saturation de Roissy CDG, l'État ne peut s'abstenir de prendre dès à présent les dispositions

préservant sa capacité d'offrir, le moment venu, un complément à Roissy CDG ».

Depuis les années 90 avec la déréglementation du transport aérien et la montée des revendications des populations riveraines, l'impact prévisible de l'augmentation du trafic aérien sur la gestion des infrastructures aéroportuaires françaises à l'horizon de vingt ou trente ans a été l'objet d'études techniques et de débats politiques abondants et passionnés. La politique aéroportuaire de la France a aussi été victime des alternances politiques.

On peut brièvement rappeler en 1993-1994 la menace d'une troisième piste à Roissy annoncée par Bernard Bosson, projet finalement gelé au profit d'une étude sur la pertinence d'un troisième aéroport international dans le Bassin Parisien confiée à Jacques Douffiagues. Le rapport Douffiagues (1995) conclut à la création de deux nouvelles pistes à Roissy et l'hypothèse d'un troisième aéroport à Beauvilliers en Eure-et-Loir en 2015. Dans le même temps, FedEx implante son hub européen à Roissy (1996) et Air France fera de même en 1999.

Durant l'été 1996 à Strasbourg, 12000 à 15000 manifestants s'opposent à l'implantation d'un autre géant du fret aérien express, DHL. Devant cette levée de boucliers, la maire de Strasbourg retire son soutien au projet. À l'été 1997, la quasi-décision du gouvernement Juppé de localiser le 3e aéroport parisien à Beauvilliers est annulée par Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports de Lionel Jospin. Celui-ci confirme l'extension de Roissy CDG (2e doublet de pistes) pour une livraison en 1999 et annonce une série de mesures d'accompagnement qui portent notamment sur la maîtrise des nuisances. Pendant cette période plusieurs

manifestations contre les nuisances aériennes de Roissy CDG réunissant élus et associations de riverains sont organisées à Paris.

Une Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est ainsi créée : l'ACNUSA (1999). Le ministre prend l'engagement de limiter le trafic de Roissy à 55 millions de passagers et à 495 000 mouvements par an (soit 100 000 de plus qu'en 1997).

À la fin 2001 après plusieurs mois de débat public sur l'opportunité d'un troisième aéroport parisien (mission DUCSAI), Lionel Jospin décide de créer un nouvel aéroport à Chaulnes en Picardie. Décision immédiatement annulée en 2002 par Gilles de Robien nouveau ministre des Transports et élu picard. Le gouvernement Raffarin annonce alors en substitution un troisième réseau aéroportuaire (CIADT, 2003) articulé autour des plateformes secondaires du grand Bassin Parisien telles que Vatry, Beauvais ou Châteauroux.... réseau qui reste largement virtuel.

Dans le même temps, on a assisté à la réforme du secteur aérien (2004-2005) avec dans un premier temps la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales. Elle a transféré aux collectivités territoriales ou à leur groupement la propriété et la gestion de 150 aérodromes civils appartenant à l'État et ne présentant pas d'intérêt national ou international.

Le second temps de la réforme a concerné Aéroports de Paris qui à la suite de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports est devenue une société anonyme dont le capital a été ouvert de manière minoritaire aux investisseurs privés en 2006. Cette même loi a créé les sociétés aéroportuaires destinées à établir le cadre de

gestion des grands aéroports régionaux. Ces derniers, qualifiés d'aéroports à vocation nationale ou internationale et listés par décret du 24 août 2005, sont restés en dehors du processus de décentralisation. Enfin il faut ajouter durant cette période la privatisation d'Air France.

Où en sommes-nous fin 2011 ?

Force est de constater que depuis 20 ans la concentration géographique du trafic en France et en Europe est corrélative à la concentration financière des compagnies, conséquence de la déréglementation organisée par l'Europe qui favorise également l'intermodalité Air-Rail (Avion- TGV).

Aujourd'hui la concurrence est plus rude entre Londres, Paris, Francfort ou Amsterdam pour jouer le rôle de « gateway » ou porte aérienne du continent. Parallèlement à cela, il existe une certaine crainte du déclassement des pays européens par rapport aux pays « émergents » tels que les émirats arabes ou les pays asiatiques.

Cette réalité renforce la pensée unique et l'immobilisme des experts. En effet, leur nouveau credo prétend limiter la création de nouveaux aéroports aux transferts d'activité pour des raisons environnementales selon les termes de l'article 12 de la loi Grenelle 1.

En France, le déséquilibre du système aéroportuaire national et parisien s'est aggravé. Le modèle économique du hub a engendré une concentration du trafic en Ile-de-France qui accueille 80 % du trafic national ! En se fondant sur une croissance de trafic de l'ordre de 3 % par an, Aéroports de Paris prévoit 100 millions de passagers en 2030 à Roissy CDG et 35 millions à Orly, sans remise

en cause du double plafonnement des mouvements et du couvre-feu nocturne. Si l'on raisonne en nombre de mouvements, l'ACNUSA annonce en 2030 680 000 mouvements sur Roissy CDG tandis que la DGAC table sur 750 000 mouvements ; sur Orly, les prévisions de trafic varient entre 200 000 et 250 000 mouvements.

Dès lors, quelles sont les causes du déséquilibre de notre système aéroportuaire national et parisien ?

Jean-Louis Baroux évoquera sans doute « la faillite du modèle économique des compagnies aériennes » qui conduit à un trou d'air de 4 milliards d'euros par an. Son livre démontre que plus les compagnies aériennes fusionnent afin de conquérir des parts de marché, plus elles perdent de l'argent. Dans le même temps, les compagnies low cost poursuivent leur ascension. Selon son auteur, le modèle qui a fait vivre et s'enrichir les compagnies aériennes a vécu.

Il est vrai que depuis plusieurs années on observe l'essor d'un autre modèle économique, celui du low cost, malgré les grandes compagnies aériennes et leur système d'alliance. La part du trafic de ces compagnies est en constante augmentation avec la création d'aérogares low cost (ex. de Paris-Beauvais). Si bien qu'Air France vient de revoir sa stratégie et entend créer ses bases de province low cost pour concurrencer ce marché.

On assiste donc à cette opposition entre Paris CDG (modèle du hub d'Air France) et les aéroports régionaux (modèle low cost) mais aussi entre Orly et Roissy CDG, puisque l'un est réglementé l'autre pas ce qui conduit au déséquilibre du système aéroportuaire francilien.

Aujourd'hui trois scénarios peuvent s'affronter ou se confronter en matière de politique aéroportuaire : l'optimisation des aéroports existants en dépit de la contrainte environnementale jugée excessive par rapport à la logique économique ; le refus de toute augmentation de la demande de transport aérien et l'opposition à la création de tout nouvel aéroport y compris celui de Notre-Dame-des-Landes ; la recherche du meilleur compromis possible entre les différentes exigences économique, environnementale et sécuritaire.

Cette dernière vision proposée par Ville et Aéroport consiste à demander l'application du développement durable au transport aérien dans une approche territoriale afin de permettre la constitution d'un système aéroportuaire national et parisien plus équilibré nécessitant la création des compléments d'infrastructure indispensables pour des raisons environnementales. Ville et Aéroport défend cette conception depuis sa création en février 2000. Dans sa charte constitutive où il était notamment question d'une politique aéroportuaire à mettre en œuvre à l'échelle parisienne et nationale, il était demandé « une décision rapide concernant la création d'un troisième aéroport (...) et les possibilités de développement des aéroports de province (...) qui permettraient le redéploiement d'une partie du trafic parisien ».

Après 2012 le statu quo n'est plus possible.

On ne doit plus décider sous le poids de l'émotion provoquée par le risque aérien aux abords des aéroports. À Orly, l'incident du vol de la Tarom a conduit Edouard Balladur en 1994 à prendre l'arrêté instaurant le plafonnement du trafic à 250 000 créneaux annuels soit environ 200 000 mouvements. À Roissy il a fallu le crash

du Concorde à Gonesse en 2000 pour que Lionel Jospin lance le débat public sur la création d'un troisième aéroport parisien au terme duquel le choix de Chaulnes en Picardie a été décidé.

Il est nécessaire aujourd'hui d'ouvrir un véritable débat national sur l'avenir aéroportuaire de la France en Europe. Dans ce cadre, nous aurons trois tables rondes : la première portera sur l'état des lieux et la comparaison des politiques aéroportuaires étrangères ; la seconde traitera du bilan de la politique aéroportuaire en France depuis 20 ans ; enfin la troisième fera l'examen des différentes propositions à formuler en matière de politique aéroportuaire après 2012.

Ce colloque doit être l'occasion de confronter les différentes conceptions avec la volonté de favoriser l'indispensable rééquilibrage du système aéroportuaire français pour mieux concilier la logique économique avec les exigences de sécurité, d'aménagement du territoire et d'environnement.

\*\*\*\*\*



Table ronde n°1 :

**Regards croisés sur les politiques  
aéroportuaires étrangères**



# Jacques-Alain Bénisti

**Vice-Président de « Ville et Aéroport »  
Député-Maire de Villiers-sur-Marne**

*Chef-d'entreprise, Jacques-Alain BÉNISTI est maire de Villiers-sur-Marne depuis 1995 et député de la 4e circonscription du Val-de-Marne depuis 2002. Membre de la Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République de l'Assemblée nationale, il est également membre du groupe d'études sur les vols de nuit et les nuisances aéroportuaires et Vice-président de l'association " Ville & Aéroport ".*

Tous les débats sur le sujet sont vifs et passionnés. Chacun de nos intervenants ont une position différente, ce qui fera l'intérêt de ces débats.

Tout d'abord, nous écouterons Jean-Louis Baroux qui est l'auteur d'un livre intitulé « Compagnies aériennes, la faillite du modèle » publié l'année dernière. C'est un livre très critique envers les compagnies traditionnelles dans lequel il livre un réquisitoire au vitriol contre le modèle économique des compagnies aériennes. Le secteur aérien a selon lui réalisé le tour de force de perdre cinq milliards de dollars en 2009 avec une croissance de 5%. Cela fait 40 ans qu'il travaille dans le milieu du transport aérien. Après avoir débuté chez Air Inter, il crée en 1983 la société Air Promotion Group et par la suite le World Air Forum. En 1991, il fonde l'APG Global Associates, premier réseau global de services commerciaux pour le transport aérien. Avec 145 pays couverts et 240 compagnies aériennes clientes, ce réseau est le meilleur observateur des pratiques commerciales du transport aérien.

Ensuite nous entendrons Léa Bodossian qui est la secrétaire générale de l'ARC (Airport Regions Conference), une organisation basée à Bruxelles et qui regroupe les collectivités locales ayant sur leur territoire un aéroport international et ce sur l'ensemble du territoire européen. Le rôle de l'ARC est de promouvoir les positions et les politiques des collectivités membres de manière à leur permettre d'être actives et entendues dans le débat aéroportuaire. Ville et Aéroport a d'ailleurs noué un partenariat actif avec l'ARC pour traiter des sujets sensibles tant économiques qu'environnementaux du transport aérien pour les collectivités territoriales impactées.

En suivant interviendra Patric Kruissel, Président de l'Advocnar, association de défense contre les nuisances aériennes créée en 1986 pour réduire les nuisances de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle et défendre les populations survolées. Depuis avril 2008, il est également Président de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA) et membre du Conseil national du Bruit (CNB).

Pour terminer, nous aurons Emmanuelle Maire qui dirige l'unité « Aéroport » de la direction générale mobilité et transport (MOVE) de la Commission européenne. Cette direction est notamment chargée de la politique aéroportuaire afin d'assurer la régulation économique européenne en matière de redevance aéroportuaire et d'attribuer des créneaux horaires et des services d'assistance en escale. Elle a précédemment travaillé dans les domaines du contrôle des aides d'Etat aux compagnies aériennes, des négociations dites « Ciel ouvert » (Open Sky) entre l'Union européenne et les Etats-Unis. Elle a enfin assisté le directeur du transport aérien à la Commission européenne entre 2005 et 2010

pour la coordination générale de la politique européenne dans le domaine de l'aviation.

Vous allez nous présenter les politiques aéroportuaires menées par nos voisins européens en comparaison à celle menée sur notre territoire dans un contexte où l'équation qui est posée et qu'il faut tenter de résoudre est la suivante : réussir à la fois l'aménagement du territoire autour des aéroports tout en assurant une juste répartition des retombées économiques et fiscales, et en réduisant les nuisances sonores et atmosphériques pour les riverains.

\*\*\*\*\*



## Jean-Louis Baroux

### Président d'APG Global Associates

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

Le continent européen est composé d'aéroports vieillissants. La plupart des plates-formes du continent ont été construites entre 1960 et 1980 avec une technologie très différente de celle que nous avons aujourd'hui et des politiques de compagnies aériennes très différentes elles aussi. Depuis 1980 seules trois grandes plates-formes ont été construites que sont Munich, Athènes et Milan Malpensa. Les améliorations ont été apportées par la création de nouveaux terminaux parmi lesquels ceux des aéroports de Madrid (très grand), Barcelone (exceptionnel), Londres Heathrow, Francfort ou encore Roissy-Charles-de-Gaulle.

Le plus grand aéroport du monde est à Atlanta. Compte tenu de son architecture simple, conçue dès le départ par Delta Airlines sous forme de hub, il n'a pas été modifié depuis sa création. Paris Charles-de-Gaulle, en comparaison, suscite une difficulté. En effet, il est composé de terminaux tous différents les uns des autres.

On peut dire malgré tout que les 2A-2B sont à peu près pareils et 2C-2D également. Dans ce cas, comment aboutir à une exploitation aérienne convenable lorsque tous les terminaux de Roissy sont différents les uns des autres ?

En face de nous, il y a l'Asie. Du fait de leur construction récente, les aéroports asiatiques ont bénéficié d'innovations techniques et architecturales ; l'environnement, toutefois, n'a pas été réellement considéré. Les aéroports ont été construits près des villes (ex : Hong-Kong, Delhi, Bangkok, Pékin qui est devenu le 2<sup>ème</sup> aéroport du monde et puis Dubaï, celui dont tout le monde doit se méfier un petit peu) en intégrant la liaison ville-aéroport contrairement aux aéroports français. Rappelez-vous le cas d'Orly ! En 1960, les promoteurs d'Orly ont fait une gare mais jamais la SNCF n'a relié la ville à cette gare-là. On arrête les gens à pont de Rungis à 2km pour leur faire prendre une navette. On me dit bien sûr que l'on a fait un Val, c'est bien si vous allez à Antony mais si vous allez à Paris c'est plus compliqué !

Les aéroports européens, quant à eux, perdent des parts de marché (Londres-Heathrow a perdu 2 positions en un an, CDG en a perdu une, Francfort est resté à sa position, Madrid en a perdu une, etc.) tandis que les aéroports asiatiques connaissent un développement exceptionnel. Pékin a fait 13% de croissance, Hong-Kong 10%, Dubaï 15%, Djakarta 18%, Bangkok 5% en dépit des émeutes, Singapour 13%, Shanghai 26%. Ainsi, 17 aéroports asiatiques, parmi lesquels 6 aéroports chinois, se classent dans les 50 premiers aéroports mondiaux, tandis que seuls 9 aéroports européens font partie de la liste. Par ailleurs, seules 9 plates-formes européennes comptent plus de 30 millions de passagers.

Or l'attractivité des aéroports pour les compagnies aériennes nécessite une taille minimum.

Le manque de séduction des aéroports français est ainsi manifeste. La croissance des aéroports parisiens est très faible. Elle s'élève à 0,4 % par rapport à l'an dernier. Nice, deuxième aéroport français, a perdu sept places par rapport à son classement mondial de l'an dernier et 2,3% de ses clients. Or les demandes des nouvelles compagnies sont très peu nombreuses. Tous les mouvements d'avions que l'on perd en France c'est un morceau de l'économie qui s'en va à l'étranger. De plus, les standards internationaux sont devenus très élevés. Des liaisons extrêmement performantes sont dès lors nécessaires entre les villes et les aéroports, ce dont la France est dépourvue.

Comment a-t-on pu construire l'aéroport de Roissy CDG sans mettre une gare dans le terminal ? Il y a 9 terminaux à CDG. Quand vous arrivez au terminal 2G comment allez-vous vous rendre en ville ? Vous prenez le taxi, celui-ci étant très mal embouché à Paris. Il convient dès lors de repenser toutes ces liaisons et de s'intéresser aux clients. Le niveau d'accueil des passagers offert par les aéroports asiatiques fait en effet apparaître le nôtre comme insuffisant. Les aéroports récents ont été construits avec une architecture simple qui facilite le transit des compagnies aériennes. Leur offre de services est foisonnante.

La privatisation n'est pas une solution prouvée. Cependant, la mise en concurrence constitue le point important. En effet, elle va de pair avec la compétition et la volonté d'améliorer les choses. Paris pourrait avoir de nombreux atouts si Orly et Roissy étaient en concurrence à travers la vente d'une des deux plates-formes à un autre

opérateur. Orly pourrait être géré selon des quotas de bruit afin de respecter les populations environnantes, entraînant la mise en place d'appareils plus performants et moins bruyants. Roissy est déjà cadré par un quota de bruit pendant la nuit.

Enfin, si le marché a été autrefois déterminant ce n'est plus le cas compte tenu des politiques du Golfe. Les alliances n'ont ainsi pas développé les aéroports de façon prouvée mais tendraient même à les appauvrir. Pour ma part, je ne vois pas d'avenir pour l'exploitation des grands hubs car elle s'est avérée onéreuse. Par ailleurs, la taille moyenne des avions tend à se réduire pour développer les liaisons point à point. Enfin, les compagnies low cost ont un impact positif sur les aéroports car elles opèrent des appareils modernes.

\*\*\*\*\*

## Léa Bodossian

### Secrétaire générale de l'ARC (Airport Regions Conference)

*Léa BODOSSIAN est la secrétaire générale de l'ARC (Airport Regions Conference), une organisation qui regroupe les collectivités locales ayant sur leur territoire un aéroport international, et ce dans toute l'Europe. Le rôle de l'ARC est de promouvoir les positions et les politiques des collectivités membres de manière à leur permettre d'être actives et entendues dans les débats aéroportuaires. Elle a débuté sa carrière en tant qu'administratrice territoriale, et l'a poursuivie en dirigeant des représentations régionales à Bruxelles. Elle a, par la suite, travaillé dans le domaine de l'aviation, plus particulièrement à la Commission européenne et au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA). Elle est diplômée en aménagement du territoire, sciences politiques et affaires européennes.*

Voici 20 ans, j'étais aspirante chercheuse en aménagement du territoire et urbanisme et je voulais travailler sur les espaces aéroportuaires. Cela étonnait mes enseignants qui considéraient que le sujet n'appelait pas de nombreux commentaires ou qu'il était à tout le moins une terra incognita. La situation a évolué. Merci à « Ville et Aéroport » d'avoir aidé à cette prise de conscience en France.

L'ARC associe 33 collectivités territoriales réparties dans 18 pays européens qui ont un aéroport international sur ou à proximité de leur territoire. Notre réseau européen regroupe actuellement des collectivités qui accueillent de grandes plates-formes au bord de la saturation voir même d'ores et déjà saturées, qui doivent gérer les nuisances et en tirer le meilleur parti économique. Il réunit également des collectivités qui accueillent de plus petites plates-formes et qui doivent tirer le meilleur parti

économique tout en évitant d'arriver à une situation de saturation. Les collectivités territoriales réunies au sein de L'ARC représentent plus de 67 millions de personnes. Le trafic des territoires concernés pèse pour un peu plus de 600 millions de passagers par an, soit une part substantielle du trafic européen (environ 800 millions de passagers par an).

Existe-t-il une politique aéroportuaire en Europe ? De mon point de vue, l'Europe n'a pas encore de politique aéroportuaire définie en tant que telle qui s'adresserait directement aux collectivités territoriales ou qui prendrait en compte leurs spécificités. Qu'est-ce qui définit l'existence d'une politique publique ? En général les politologues utilisent deux critères : un problème à résoudre / une situation à aborder et l'action plus ou moins coordonnée d'autorités publiques par rapport à ces situations. La problématique des collectivités territoriales aéroportuaires est comme je l'ai dit en introduction, récente et les autorités publiques européennes ont certes une politique aéroportuaire, mais elle est à destination des aéroports, des compagnies aériennes, du milieu du transport. Le lien avec les collectivités locales est en émergence, mais il n'est pas encore totalement fait. Par exemple, il n'existe pas d'instrument financier spécifique. Est-ce un bien ou un mal ? Je ne suis pas sûre que quiconque ici souhaite qu'une politique soit établie dogmatiquement.

Il y a peut-être les bonnes bases pour l'application d'une politique aéroportuaire au niveau européen en direction des collectivités territoriales. Tout d'abord, il y a une prise de conscience qui est réelle et vous tous aujourd'hui en êtes la preuve. Le deuxième aspect est que l'ARC existe et qu'au cours de vingt années d'existence on a eu l'occasion d'échanger entre nos membres les bonnes

pratiques mais également les mauvaises car il arrive qu'on puisse se tromper. On a réuni l'ensemble de nos réflexions sous un programme intitulé Qlair (Quality of Life in Airport Regions). En effet, la volonté des collectivités de s'investir dans la politique aéroportuaire s'enracine dans celle de défendre la qualité de vie de leurs résidents. Il est essentiel de prendre en compte cette notion de qualité de vie car le territoire européen est fini (au sens géographique, ce qui veut dire que c'est un territoire circonscrit) et la place est restreinte.

Même si la notion de qualité de vie suscite des débats, de notre point de vue, elle s'articule autour de la notion de gouvernance. Celle-ci implique, selon l'ARC, une bonne communication entre les différentes parties prenantes du milieu aéroportuaire. Nous sommes les fervents défenseurs d'une bonne communication avec les compagnies aériennes, avec les aéroports, avec les régulateurs, avec les gestionnaires du trafic aérien. Un autre axe important pour une bonne gouvernance, c'est le développement des connaissances pour optimiser les bases de la négociation et nous permettre d'être entendus. Nous favorisons ce type d'apprentissage parmi nos membres et apportons à nos partenaires des connaissances sur les collectivités territoriales. Par exemple, des représentants d'une compagnie aérienne ont été très surpris le jour où je leur ai dit « Vous vous rendez compte que les zones de bruit, pour importantes qu'elles soient, sont également une contrainte opérationnelle pour une collectivité territoriale. Vous me dites qu'on n'a pas le droit de survoler tel endroit la nuit. Oui, je vous réponds que nous n'avons pas le droit de construire toute l'année ».

La qualité de vie s'articule pour nous autour de six pivots théoriques différents : aménagement du territoire et

gestion du trafic aérien, l'un et l'autre pris ensemble ; programmes de mitigation et de compensation pour le bruit, ce qui nécessite une bonne gouvernance ; prise en compte du bruit, notamment au sol car celui-ci n'est pas pris en compte en Europe de la même manière ; investissements, pour canaliser le développement économique de façon à favoriser l'acceptation des citoyens ; l'optimisation de l'espace. Telle est pour nous la base de l'élaboration d'une politique aéroportuaire à l'échelle européenne.

En toute franchise, je ne pense pas que tous les membres de l'ARC travaillent sur les six axes avec la même efficacité, mais notre expérience a démontré qu'une bonne gouvernance autour de ces points permet des améliorations substantielles de la situation.

Nous menons des actions de lobbying pour expliquer le point de vue des collectivités territoriales. Nous participons par exemple à des comités d'experts sur le bruit : comment calcule-t-on le bruit ? Comment peut-on le prendre en compte ? etc.

J'ai constaté une fantastique volonté tant de la part des collectivités que de l'industrie, le but étant de créer le lien entre les deux. Nous travaillons également sur l'intermodalité, qu'il s'agisse soit de la grande vitesse sur les aéroports soit du transport public efficace à proximité des aéroports. Nous favorisons également la coopération économique entre les différents acteurs. Enfin, nous travaillons sur les centres de médiation et les questions d'information (ex : aéroport de Vienne). Les résidents, tout comme l'industrie, sont prêts à entrer dans des démarches coopératives, mais il reste nécessaire de construire des ponts, des liens, et de faire preuve de part et d'autre d'une vraie bonne foi.

## Patric Kruissel

**Président de l'UFCNA**  
**Président de l'ADVOCNAR**

*Titulaire d'un diplôme d'ingénieur, Patric KRUISSEL est depuis novembre 2007 Président de l'ADVOCNAR (Association de Défense contre les Nuisances Aériennes créée en 1986, comme force d'information et de proposition pour réduire les nuisances de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et défendre les populations survolées). Depuis avril 2008, il est Président de l'UFCNA (Union Française contre les nuisances des Aéronefs) et également membre du CNB (Conseil National du Bruit).*

Je vais ouvrir mon intervention en détaillant les différents mensonges des pouvoirs publics et du lobby aérien. La promesse de 1997 de limiter le trafic de Roissy à 55 millions de passagers en est un premier. En effet, ce trafic représente aujourd'hui plus de 60 millions de passagers. La promesse de réduire les vols de nuit est un deuxième mensonge. Roissy est ainsi toujours le premier aéroport européen en termes de nuisances nocturnes, avec plus de 160 vols par nuit en moyenne. La population comprise dans les plans d'exposition au bruit (PEB) continue à augmenter, ce qui nous fait douter de leur utilité. Les promesses répétées à chaque d'élection présidentielle de construire un troisième aéroport en Ile-de-France sont reportées à chaque fois. Enfin la loi sur la communauté aéroportuaire, votée en 2004 par l'Assemblée Nationale, n'a jamais été appliquée.

Le lobby aérien a proféré également des propos mensongers. En effet, nous entendons dire que les gaz à effet de serre (GES) émis par le trafic aérien se limitent à

2 %. Or ce pourcentage ne concerne que le CO<sub>2</sub>. Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a rectifié ce pourcentage, qui doit être multiplié par 2,7 pour intégrer les autres GES (oxydes d'azote, trainées de condensation, etc.) et l'impact plus important des émissions en haute altitude par rapport aux émissions en surface. Par ailleurs, l'augmentation du trafic aérien dans les prochaines années doit être prise en compte. L'aviation continue à augmenter ses GES, ce qui n'est pas le cas d'autres secteurs tel que le secteur automobile. Donc on aura dans les années à venir un impact beaucoup plus important que ce qui est annoncé. Deuxième mensonge : le lobby aérien prévoit une réduction de 80 % des oxydes d'azote d'ici 2020. Or à chaque fois que l'on demande à un motoriste comment ils vont y arriver ils ne savent pas. En effet, ce type de recherche est à mener durant des décennies. Une fois les technologies mises en place, le renouvellement de la flotte prendra 40 ans.

Troisième mensonge sur la création d'emplois. Nous entendons que chaque million de passagers supplémentaires crée 1000 emplois. Ce sont peut-être des chiffres qui étaient vrais il y a trente ans. Or aujourd'hui ce qui fait l'essentiel de l'augmentation du trafic aérien ce n'est pas le modèle des grandes compagnies Lufthansa, British Airways ou Air France mais le modèle low cost. Ce dernier modèle économique fait qu'on n'est plus à 1000 emplois créés par million de passager mais plutôt à 300 emplois supplémentaires par million de passagers. Ainsi, les chiffres officiels sont caducs. Ex : à Manchester quand la nouvelle piste a été créée ils ont promis 50000 emplois. Sur les 50000 emplois annoncés, seulement 6000 ont été créés...

Nous constatons par ailleurs un déséquilibre du trafic aérien entre la province et l'Ile-de-France, aussi bien qu'entre Roissy et Orly. On s'aperçoit qu'on met le trafic aérien à l'endroit où la densité de population est la plus forte. Le trafic aérien, et partant les nuisances, se concentre sur Roissy, soit la région la plus peuplée. Partant de ce constat, la tentation peut être forte d'équilibrer le trafic des deux principaux aéroports parisiens, ce qui signifierait supprimer le plafonnement de la plate-forme d'Orly, voire le couvre-feu. La tentation également forte de remédier au déséquilibre Ile-de-France-Province en développant les aéroports régionaux comme le proposait le rapport Gonnot en 2003.

On ne peut en tant qu'association se satisfaire d'une solution de transfert de nuisances, surtout que la concentration du trafic aérien en Ile-de-France correspond à un intérêt économique des compagnies aériennes. L'UFCNA a donc voté une motion de soutien à la proposition formulée par le député Didier Gonzales visant à délocaliser certaines pistes franciliennes légèrement hors d'Ile-de-France. Ceci afin de répondre aux besoins qui motivent cette concentration tout en diminuant le nombre de riverains lésés.

Le trafic aérien se développe avec une fiscalité qui est très attractive compte tenu de l'absence de taxation sur le kérosène et l'absence de TVA sur les vols internationaux et sa réduction sur les vols court-courrier. On pourrait créer des emplois en imaginant une fiscalité écologique qui taxerait davantage la pollution et allégerait les taxes sur le travail.

En tant que responsables associatifs, nous acceptons les idées de gouvernance, de coopération et de transparence tant que la négociation ne se fonde pas sur des

mensonges. Nos associations souhaitent mettre la planète, la qualité de vie et la santé des citoyens au moins au même niveau que le développement économique. Or ce dernier est aujourd'hui roi.

\*\*\*\*\*

## Emmanuelle Maire

### **Chef de l'unité « Aéroport » de la direction générale mobilité et transport (MOVE) de la Commission européenne**

*Depuis 2001, Emmanuelle MAIRE travaille à la Commission européenne où elle dirige actuellement la Direction générale "Mobilité et Transports", l'équipe chargée de la politique aéroportuaire qui a pour mission d'assurer la régulation économique européenne en matière de redevances aéroportuaires, d'attribution des créneaux horaires et de services d'assistance en escale. Elle a précédemment travaillé dans les domaines du contrôle des aides d'État aux compagnies aériennes, des négociations « Ciel ouvert » entre l'Union européenne et les États-Unis et assisté le directeur du Transport aérien à la Commission européenne entre 2005 et 2010 pour la coordination générale de la politique européenne dans le domaine de l'aviation.*

La France, en tant que grand État membre de l'Union européenne et en tant que grande nation de l'aviation, a pleinement participé à la réalisation du marché intérieur de l'aviation au niveau européen. L'Union européenne réunit 500 millions d'habitants et 800 millions de passagers annuels sur les aéroports européens. Le marché européen de l'aviation constitue non seulement un marché, mais également une zone extrêmement intégrée en termes de régulation du transport aérien. Nos tentatives pour faire converger les règles de sécurité aérienne, de sûreté, de modernisation de l'infrastructure de notre ciel, de droit des passagers et de recherche, ou nous essayons de promouvoir des avions plus propres, ont énormément progressé.

Cependant, l'Union européenne ne mène pas de politique aéroportuaire spécifiquement européenne. L'aménagement du territoire, sensible en France comme en Allemagne ou en Autriche, demeure une compétence

nationale, régionale et locale. Les défis européens en matière de politique aéroportuaire, tels que nous les discernons, rejoignent ceux que Monsieur BAROUX a pointés. Le premier est relatif à la congestion et à la capacité des aéroports européens. D'ici 2030, selon nos prévisions, 2 millions de vols ne pourront être accueillis dans les aéroports européens, ce qui correspond à 10% de la demande. 19 aéroports européens seront quotidiennement saturés 8 heures par jour, là où 5 aéroports étaient concernés en 2007. En conséquence, la moitié des vols subira des retards au décollage, à l'atterrissage, voire aux deux, alors qu'en 2007 cela concernait 17% des vols.

Notre réseau de transport aérien européen risque d'être plus vulnérable aux perturbations. On l'a vu au moment de l'éruption du volcan islandais (crise des cendres) et à l'hiver dernier avec les perturbations neigeuses qui ont affectées de nombreux aéroports et nos aéroports principaux. Cette congestion représente un véritable défi d'autant que l'Europe perd du terrain dans le contexte mondial : aujourd'hui deuxième région d'aviation mondiale, elle risque de devenir troisième d'ici 2012 ou 2013, derrière l'Asie-Pacifique et les États-Unis. Les chiffres rendus public par ACI-Monde cet été montrent la montée en puissance de la région Asie-Pacifique. Quand on regarde également la liste des aéroports qui croissent, nous voyons un aéroport européen sur 25 aéroports concernés, c'est Charleroi. Tous les autres aéroports en croissance sont des aéroports de la zone Asie-Pacifique et d'Amérique latine.

La politique aéroportuaire européenne est également confrontée à un défi de qualité, à un enjeu d'accessibilité des aéroports, à un challenge en termes de ponctualité et à une gageure de qualité de service au sein des aéroports.

La Commission européenne planche sur une initiative, qui devrait être finalisée à la fin de l'année pour aider à la résolution de problématiques importantes. Parmi les propositions que nous envisageons, nous voulons repenser la manière dont nous allons attribuer les créneaux horaires des aéroports de l'Union européenne, afin de réorganiser l'accès aux plates-formes les plus embouteillées. 89 aéroports européens sont coordonnés, c'est-à-dire sur lesquels on ne peut accéder sans avoir de créneau. 62 d'entre eux sont coordonnés en permanence. Nous avons essayé de modéliser la manière d'utiliser une capacité restreinte. Ainsi, nous avons tenté de déterminer si le système actuel d'allocation selon les règles IATA était le meilleur ou si l'utilisation de mécanismes de marché optimiserait l'utilisation des infrastructures aéroportuaires saturées, en permettant aux compagnies aériennes de vendre et d'acheter des créneaux horaires. Or l'introduction de ces mécanismes de marché, selon notre étude, permettrait l'accueil de 28 millions de passagers supplémentaires annuels sur les aéroports communautaires, à paramètres infrastructurels et environnementaux égaux.

Nous souhaitons par ailleurs développer une initiative sur les services d'assistance en escale. Nous avons observé que le cadre juridique européen est perfectible. Nous voulons offrir aux compagnies aériennes un plus grand choix de prestataires d'assistance en escale et renforcer le rôle de l'aéroport pour mieux coordonner ces activités. En effet, de notre point de vue, la réforme de la directive de 1996 sur les services d'assistance en escale améliorerait leur qualité.

\*\*\*\*\*



## Débat - Table ronde 1

### Regards croisés sur les politiques aéroportuaires étrangères

#### Claude Carsac

Forum sud francilien contre les nuisances aériennes

Je veux remercier M. Baroux de ce qu'il a dit car il va nous aider à délocaliser Orly. Il ne se rend pas compte que la moitié de la population essonniennne est exaspérée par les trajectoires d'Orly !

#### Jean-Claude Marcus

Consultant GAIA

(Gestions des Améliorations et Ingénieries Alternatives)

On était dans la phase du constat et j'ai remarqué deux grands absents. Le premier c'est l'atmosphère. Qui a parlé pour l'atmosphère, à part le bruit qui est un état transitoire ? Les particules sont absentes et il serait nécessaire que Roissy est un développement qui l'amène en ZAPA (Zone d'Action Prioritaire sur l'Air) ou éventuellement en Low Emission Zone...puisque vous savez que la pollution sur Roissy est équivalente à celle du périphérique.

Il y a un deuxième grand absent qui n'a pas été cité par Léa Bodossian ou Emmanuelle Maire : le ratio entre ceux qui sont survolés et ceux qui les survolent est de 1 sur 100. Ceux qui sont survolés sont la plupart du temps ceux qui ne prennent pas l'avion. Et on a grosso modo 10 à 100 fois plus de survols qu'il y a d'habitants...

Sur la base de ce constat, quelles sont les marges de progression ? Nous devons progresser pour préserver l'atmosphère respirable. Vous savez que l'évolution des technologies aéronautiques ne diminueront pas mais augmenteront les Nox. Nous avons une marge de progression également dans l'atmosphère vivable (GES). Deuxièmement, nous avons une marge de progression en terme d'égalité devant la mobilité et ses nuisances.

## **Jean-Baptiste Cervera**

**Président de l'association ADERA (Aéroport Beauvais-Tillé)**

C'est une question pour Mme Emmanuelle Maire. L'ADERA n'a jamais eu de réponse à sa proposition, formulée en 2006, d'installer un aéroport en fronton de mer, où les décollages et les atterrissages auraient lieu sur la mer, sans plus de nuisances pour les riverains. C'était l'idée d'avoir un aéroport européen pour toutes les capitales du Nord de l'Europe avec la mise en place de couvre-feu la nuit. Nous n'avons pas eu de réponse de l'Europe.

### **De la salle (intervenant)**

La France est déjà désindustrialisée et le tourisme représente encore un secteur important pour l'économie française. Par ailleurs, nous ne perdons rien lorsque l'aéroport de Pékin devient le deuxième mondial. Soyons un peu plus positifs.

## **Jean-Louis Baroux**

Ancien habitant de Chilly-Mazarin, je suis encore essonnien et suis soumis aux mêmes bruits. Je me borne à remarquer que 60 % de la clientèle de la région

parisienne est située au sud de la Seine. Or les voyageurs sont transportés au Nord, à Roissy, avec des nuisances considérables au sol compte tenu du déséquilibre entre les deux plates-formes. Par ailleurs, du fait que je connais le bruit, je suggère que nous travaillions sur des quotas en amenuisant le bruit des plates-formes grâce à des appareils plus modernes.

## **Emmanuelle Maire**

Sur les questions environnementales, il est important de rappeler que l'Union européenne a décidé d'instaurer un système d'échange de quotas d'émissions de CO<sub>2</sub>, qui est d'ailleurs contesté par nos partenaires étrangers, dont la Chine, les États-Unis et la Russie. Il reflète néanmoins la véritable volonté des européens de lutter contre l'impact environnemental de l'aviation autant que possible.

La taxation du kérosène, question connexe, est extrêmement complexe du fait de la Convention de Chicago et des accords de service aériens entre l'Union européenne et/ou ses États membres et les États tiers. De nombreux États membres de l'Union européenne taxent lourdement les vols (ex : taxes passagers au Royaume-Uni ou en Allemagne), ce dont les compagnies souffrent (ex : Air Berlin en difficulté en partie à cause de cette taxation). Dans ce contexte, on ne peut pas dire que le secteur de l'aviation soit particulièrement avantagé par rapport à d'autres modes de transport.

C'est la première fois que j'entends parler d'un projet d'aéroport européen sur la mer. Permettrait-il réellement aux européens de se déplacer facilement ? Serait-il accessible ?

## Jean-Baptiste Cervera

Les vols de nuit seraient supprimés sur les aéroports autour des grandes capitales du Nord de l'Europe. Personne ne veut nous écouter bien que ce projet soit réalisable. Il faut se mettre autour d'une table. On avance le sujet depuis 2006 !

## Michel Grenot

**Président d'Alerte Nuisances Aériennes  
(Aéroport d'Orly, collectif qui regroupe  
16 associations du sud Francilien)**

J'aimerais opposer les propos de Madame Maire à ceux de Monsieur Baroux. La première a affirmé à raison que la saturation des aéroports européens et donc des aéroports français nous guettait dans un avenir plutôt proche. Monsieur Baroux, suivant un raisonnement d'homme d'affaires mais non d'un stratège, nous propose de dispatcher les 500 000 vols des années à venir sur Orly et Roissy. Mais que fera-t-on lorsque Roissy sera saturé et Orly aussi ?

Or, la question est d'envisager une vraie solution pour les 30 ans à venir. Je reprends les propos de mon collègue Kruissel sur la délocalisation d'Orly qui est un projet « visionnaire » qui permettrait un développement extraordinaire de la recevabilité du trafic aérien sur la région parisienne et donc en France. Donc M. Baroux vous raisonnez comme un affairiste mais pas comme un stratège. C'est votre métier d'être affairiste mais pas stratège !

**Luc Offenstein**

**Président de l'association OYE 349  
(Aéroport d'Orly)**

Je remercie Patric Kruissel d'avoir souligné les nuisances suscitées par les deux plates-formes parisiennes. Madame Maire, nous aimerions connaître les détails des créneaux attribuables sur la plate-forme d'Orly. Aéroports de Paris nous a envoyé ce document une fois. Nous voudrions récupérer ces données annuellement à chaque période de planification pour l'ensemble des années à venir. Enfin, Monsieur Baroux, nous ne pouvons pas vous laisser dire que vous souhaitez augmenter le nombre de passagers d'Orly alors que la zone survolée comprend 3 500 habitants au kilomètre carré. Vous risqueriez l'émeute !

**Daniel Mouranche**

**FNAUT (Fédération Nationale des Associations des Usagers  
des Transports)**

Les aéroports européens comptent chaque année 800 millions d'usagers européens. La Commission européenne étudie-t-elle l'impact d'une éventuelle taxation généralisée et homogène sur la congestion en 2030 ? Quelle est l'élasticité des prévisions par rapport au prix du transport aérien ?

**Henri Martre**

**Président d'honneur du GIFAS**

Le tableau que vous avez dressé est terrifiant. A l'évidence, ni l'Europe ni la France n'auraient de politique aéroportuaire. Nous arrivons à saturation et l'Europe serait asphyxiée. Cependant la nécessité du transport

aérien pour le développement économique n'a pas été longuement traitée, alors même que nous avons évoqué la rapidité des autres pays et continents. Ils n'ont pas les mêmes scrupules que nous. En 2050, l'Europe sera écrasée. C'est pourquoi une politique aéroportuaire est vitale pour l'Europe.

### **Geneviève Lebouteux**

Conseiller régional Pays de la Loire

Vous avez passé sous silence la question des impacts respectifs de l'évolution du prix du pétrole et de la mise sous marché des quotas d'émissions de GES à partir du 1er janvier 2012 sur l'évolution du trafic. Comme vous avez parlé de modélisation j'aimerais savoir si cela a été étudié aussi ?

### **Léa Bodossian**

Au risque d'être impopulaire, j'aimerais signaler que la moitié du CO<sub>2</sub> émis autour d'une plate-forme aéroportuaire provient des voitures des personnes qui déposent des passagers à l'aéroport. Les collectivités ont là une marge de progression potentielle, ainsi que sur la capacité environnementale et sociétale. En effet, il est tragique de penser que les zones d'accueil des aéroports ne sont pas forcément riches ni habitées par des populations qui prendront l'avion. De la sorte, si l'aéroport apporte d'abord des bénéfices économiques (emplois) aux riverains alentours, le progrès sera énorme. Par ailleurs, la situation n'est pas toujours aussi négative que les Français veulent l'affirmer.

## Emmanuelle Maire

Voici quelques années, les 27 États membres de l'Union européenne ont tenu un débat de principe pour établir le meilleur moyen de lutter contre les émissions de CO2. S'agissait-il de taxer l'aviation? Le kérosène ? L'Union européenne a opté pour le système d'échange de permis de CO2 dit « ETS » qui entrera pleinement en vigueur le 1er janvier 2012. Il n'est pas question d'instaurer une taxation du kérosène ou des billets d'avion au niveau communautaire.

Une littérature abondante a traité de l'impact du système ETS sur les entreprises et les compagnies aériennes. Le système ETS coûterait plus d'un milliard de dollars alors que les compagnies aériennes feraient quatre milliards au niveau mondial. Ce système ETS incite donc les compagnies à moderniser leur flotte. Vu la difficulté de remplacer le kérosène et en dépit des nombreux programmes de recherches européens en œuvre dans les biocarburants, la solution n'est malheureusement pas pour demain.

La question de la transparence et de l'allocation des créneaux horaires est à l'examen. Nous avons rendu un rapport public en mai sur notre site Internet sur les créneaux horaires, qui traite de l'importance en insistant sur la transparence.

\*\*\*\*\*



## Table ronde 2

**Quel bilan de la politique  
aéroportuaire française  
depuis 20 ans ?**



## Didier Gonzales

**Secrétaire général de « Ville et Aéroport »  
Député-Maire de Villeneuve-le-Roi**

*Secrétaire général de l'association « Ville et aéroport » et président de l'Association des Élus Riverains d'Orly (A.E.R.O.), Didier GONZALES est maire de Villeneuve-le-Roi depuis 2001. Il est actuellement chargé d'une mission par la ministre de l'Écologie visant à améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation. Il est également l'auteur d'une proposition de loi sur la desserte aérienne du Grand Paris. L'objectif est d'étudier toutes les solutions permettant de répondre à l'augmentation constante du trafic, y compris le transfert de l'aéroport d'Orly.*

Le très vaste sujet de notre table ronde fondera nos réflexions sur les propositions à formuler pour une politique aéroportuaire en France après 2012. Nous aurons un exposé introductif de M Jean-Louis Beaud de Brive qui est Conseiller maître de la 7e chambre de la Cour des comptes. Il nous présentera le rapport public thématique en 2008 intitulé « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien ». Nous entendrons ensuite M. Patrick Gandil qui est le Directeur général de l'aviation civile (DGAC), suivi de M. Jean-Michel Vernhes qui est le Président de l'Union des Aéroports Français (UAF). Nous aurons ensuite Mme Isabelle Wallard, Directrice de la stratégie d'Aéroports de Paris (ADP), Mme Patricia Lemoyne de Forges, Présidente de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). Enfin nous terminerons avec M. Patrice Valentin qui est Vice-Président du Conseil général de la Marne chargé de l'aéroport de Vatry et M. Jean-Jacques

Kogan, Vice-Président de la Communauté de communes  
Erdre et Gesvres.

\*\*\*\*\*

## Jean-Louis Beaud de Brive

### Conseiller maître à la 7e chambre de la Cour des comptes

*Conseiller maître, Jean-Louis BEAUD de BRIVE est magistrat de la Cour des comptes depuis 1979 où il a occupé des fonctions de rapporteur comme auditeur puis conseiller référendaire avant d'exercer les responsabilités d'avocat général puis de premier avocat général au sein du Parquet de la Cour entre 1987 et 1998. Rapporteur général de l'enquête des juridictions financières sur les personnes âgées dépendantes conclue par un rapport public thématique en 2005, il a ensuite assuré la présidence de la Chambre régionale des comptes de Midi-Pyrénées entre 2005 et 2010 avant de rejoindre la 7e chambre de la Cour dont il est le doyen, ayant notamment en charge le secteur aérien au sein de la section « transports ».*

Le rapport thématique de 2008 s'inscrit dans une démarche programmatique qui doit être gérée très rigoureusement. En effet, une politique de ce type intéresse aussi bien l'État central que les collectivités territoriales. Un travail de pilotage puis de synthèse a été mis en place, en respectant l'organisation collégiale des juridictions financières, garante de la qualité et de l'indépendance des travaux de la cour.

Le choix du thème fut décidé en 2006, après deux réformes législatives. La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a transféré la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion de près de 150 aérodromes civils appartenant à l'État aux collectivités territoriales ou à leurs groupements. La seconde étape, intervenue avec la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, a transformé Aéroports de Paris (ADP) en société anonyme (SA) et ouvert la voie à son introduction en Bourse. Cette loi a parallèlement engagé une transformation profonde des 12 grands aéroports régionaux non décentralisés en permettant la création de

sociétés aéroportuaires au capital desquelles peuvent entrer les collectivités territoriales, les chambres de commerce et d'industrie et l'État, ainsi que des intérêts privés par la suite. J'ai compris que c'était un sujet d'actualité.

L'ambition des réformes de 2004 et 2005 n'était pas tant d'apporter une réponse à l'ensemble des problèmes résultant des mutations du secteur aérien. Elles visaient essentiellement à modifier la gouvernance et le cadre institutionnel des aéroports.

En publiant son rapport en juillet 2008 après cette réforme d'ampleur, la Cour, les juridictions financières jetaient donc leur regard et apportaient leur contribution à l'analyse des premiers effets de ces formules. Le rapport a procédé à une analyse de l'impact et des résultats de ces réformes et formulé un certain nombre de recommandations. La Cour des comptes a examiné les comptes et la gestion d'Aéroports de Paris (deux contrôles successifs menés à l'époque). 25 chambres régionales des comptes ont contrôlé la gestion de 57 aéroports de métropole et d'outre-mer, soit dans le cadre des 12 grands aéroports régionaux, soit dans le cadre des aéroports décentralisés. L'enquête englobait un éventail diversifié de situations financières et modes de gestion. Elle couvrait environ 90 % du trafic passagers et la qualité du fret en France.

### **Le rapport était composé de six chapitres :**

- les défis et contraintes de l'adaptation des aéroports français aux transformations du secteur aérien ;

- les modifications prévues par les réformes de 2004 et 2005, pour mieux répartir les rôles entre un état régalien et des acteurs locaux responsabilisés ;
- la performance financière d'ADP ;
- la performance financière des aéroports de province ;
- la conciliation des préoccupations environnementales et de la logique économique ;
- la difficile optimisation de l'infrastructure aéroportuaire française.

Le manque de fiabilité des comptes des grands aéroports régionaux et des aéroports décentralisés nuisait à l'appréciation de leurs performances et à l'exercice efficace de leur tutelle. Ceci dit, la quasi-totalité des aéroports décentralisés est chroniquement déficitaire. Ils poursuivent essentiellement leur activité grâce aux subventions des collectivités territoriales qui concernent essentiellement la partie investissement et qui, rapportées au nombre de passagers, suscitent des interrogations sur le caractère viable de certaines plates-formes. Le bien-fondé du financement public n'est pas toujours prouvé. D'autre part, les comptes des grands aéroports régionaux sont tout juste à l'équilibre financier malgré un nombre de passagers qui devait leur permettre de dégager des profits.

J'en viens maintenant au sujet qui nous occupe plus particulièrement : la difficile optimisation de l'infrastructure aéroportuaire française. La carte des aéroports français est bien davantage le produit de l'histoire et d'initiatives dispersées beaucoup plus que

d'une politique affirmée. Il n'y a pas de réseau au sens d'organisation structurée répartissant la demande de transport aérien, celle-ci ne correspondant pas ni à l'organisation du transport ni à la gestion de ses flux.

Pour autant, la mise en place d'une certaine cohérence dans le maillage des aéroports français apparaît nécessaire pour utiliser rationnellement les deniers publics et mener une approche soutenable de l'aménagement du territoire. Les obstacles rencontrés résident dans le manque de concertation entre les gestionnaires de plates-formes parfois très proches l'une de l'autre et le maintien en activité de petits aéroports à très faible trafic. Elle constatait que la décentralisation fait désormais reposer la responsabilité principale de la rationalisation des infrastructures sur les collectivités territoriales. Leurs interventions multiformes ne procèdent pas pour l'heure d'une démarche coordonnée. Au surplus, le risque de requalification en aides d'État de certaines subventions doit inciter à la prudence et à la rigueur.

Sur l'intermodalité, la Cour a constaté que l'État a fait preuve d'une certaine constance en maintenant une priorité au réseau ferré par rapport au réseau aérien pour les liaisons courtes. Toutefois, l'intermodalité entre les réseaux ferrés et aériens reste encore très en deçà de ses possibilités et en particulier à Lyon et Paris.

Sur la question de la planification des capacités aéroportuaires qui fait intervenir des critères de long terme liés au taux de croissance du trafic aérien, aux évolutions technologiques des aéronefs, à la navigation aérienne ainsi que les considérations relatives concernant des nuisances sonores et environnementales acceptable pour un aéroport donné, la Cour constatait que cette

complexité s'observe particulièrement pour l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. Sur ce constat, la Cour disait prudemment qu'« en dépit de l'incertitude sur l'horizon de saturation de Roissy envisagé aux alentours de 2025, l'État ne peut s'abstenir de prendre dès à présent des dispositions préservant sa capacité d'offrir le moment venu une réponse aux besoins du trafic en région parisienne ».

Enfin, concernant les recommandations formulées par la Cour, il faut retenir que celle-ci demandait à l'État d'améliorer son rôle d'État régulateur plus que d'opérateurs. Ainsi, les contrats de régulation économique passés entre l'État et les gestionnaires d'aéroports doivent être plus précis et contraignants notamment en termes de gains de productivité. Les méthodes de fixation des redevances et d'encadrement de leur évolution à moyen terme sont à perfectionner. C'est la question du rapport avec les compagnies aériennes. En matière de qualité de service, les objectifs poursuivis devraient être beaucoup plus exigeants. Les indicateurs pris en compte pour la qualité de service devraient être plus orientés vers les résultats tels que perçus par les passagers et les compagnies, et moins vers la réalisation d'obligation de moyens. Ils devraient donc s'accompagner également de clauses de bonus-malus beaucoup plus significatives.

En matière d'environnement, la Cour des comptes invite l'État à étudier une adaptation des dispositifs de prévention et de réparation des nuisances imputables aux aéroports (réduction des nuisances sonores à la source, restriction effective des constructions en zone sensible, prise en compte plus marquée du principe pollueur-payeur, simplification de l'accélération des aides à l'insonorisation des logements existants). Elle l'incite à

assurer sa fonction régaliennne de sûreté-sécurité, avec une attention particulière à l'efficience de la dépense et des prestations des sociétés cocontractantes.

La juridiction financière fait des recommandations à l'État, aux collectivités territoriales et aux gestionnaires des plates-formes. Il s'agit notamment de promouvoir la qualité de service d'ADP. Elle souhaite notamment que la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) définisse précisément le contenu du rôle de coordination dévolu à ADP par la loi du 20 avril 2005 et mette en œuvre les moyens nécessaires à sa concrétisation. Elle incite ADP à renforcer la gestion de ses marchés de sous-traitance en appliquant plus systématiquement des modalités de bonus-malus. À l'intérieur de la société, il s'agit de renforcer la sensibilisation et la mobilisation aux objectifs de qualité de service à tous les niveaux hiérarchiques de l'entreprise. La Cour des comptes recommande en outre aux collectivités territoriales et aux gestionnaires d'aéroports de recourir à une expertise juridique externe lors des négociations avec les compagnies low cost compte tenu du déséquilibre entre les compagnies aériennes et les gestionnaires des petites plates-formes, de la concurrence que ces derniers se livrent et des investissements qu'ils engagent.

La Cour des comptes recommande enfin la valorisation des atouts de l'infrastructure. Les différents choix doivent être clarifiés face aux perspectives de saturation des aéroports parisiens. De même, des synergies d'exploitation doivent être recherchées entre plates-formes de province géographiquement proches.

## Patrick Gandil

### Directeur général de l'aviation civile (DGAC)

*Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, ingénieur diplômé de l'État Polytechnique, Patrick GANDIL est directeur général de l'Aviation Civile depuis 2007. De 1984 à 1988, il est directeur de l'enseignement à l'École Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC), puis devient successivement de 1988 à 1994, chargé de mission sur la décentralisation, sous directeur des services et de la décentralisation et chargé de mission pour la stratégie des services, à la direction du personnel et des services du ministère de l'Équipement. Il assure de 1995 à 1997, le poste de directeur adjoint du cabinet de Dominique PERBEN au ministère de la Fonction publique, de la réforme de l'État et de la décentralisation. Il devient en 1997, chef du service des Bases aériennes à la Direction générale de l'Aviation Civile (DGAC), jusqu'en 1999, puis occupe la fonction de directeur des routes au ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. De 2003 à 2005, il assure le poste de directeur du cabinet de Gilles de ROBIEN, puis devient en 2005 le secrétaire général du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. Il est également vice-président de la Communauté européenne de l'Aviation Civile et président d'Eurocontrol.*

Parler du déséquilibre du réseau aéroportuaire français, question-clé de notre débat, est relatif. En effet, notre réseau urbain n'est pas équilibré. Paris, ville de rang mondial, côtoie plusieurs métropoles régionales à une échelle bien plus réduite de l'ordre du million d'habitants. Nous n'avons pas de situation intermédiaire comme on peut le trouver ailleurs en Europe avec des cités de 2 à 5 millions d'habitants. Notre tissu urbain diffère de celui de l'Espagne (Madrid et Barcelone), de l'Allemagne (Francfort, Munich et Berlin) et de l'Italie (Milan et Rome), et cela influe nécessairement sur l'organisation de notre trafic aérien. Le transport aérien tel qu'il s'organise est une résultante de cette situation.

Durant les 20 ans qui se sont écoulés depuis 1990, le trafic aérien a doublé, passant en France de 60 à 125 millions de passagers. La croissance du trafic aérien français a été comparable à celle du trafic mondial (+3,5 % en France contre +4 % pour le trafic mondial) pendant toute la période même si elle a connu un décrochage ces dernières années (+2 % contre +4 % au niveau mondial).

Il faut noter également que la part du trafic assurée par les aéroports régionaux a été remarquablement constante durant ces 20 dernières années. 40 % de ce trafic est fait dans les aéroports régionaux. En revanche, les proportions ont radicalement changé entre les deux principales plates-formes parisiennes. En 1990, le trafic d'Orly représentait 30 % du total du trafic parisien. Sa part ne représente plus que 18 % aujourd'hui, car la croissance du trafic s'est faite essentiellement sur Roissy Charles-de-Gaulle compte tenu des restrictions apportées à Orly. Cet aéroport est plafonné depuis 1994 sur la base du nombre de créneaux annuels. Si le trafic a doublé en 20 ans en Ile de France, il s'est reporté principalement sur l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. La nature du trafic en province a par ailleurs elle aussi considérablement évolué durant ces 20 dernières années.

En effet, en 1990, le trafic était principalement métropolitain : 25 millions de passagers restaient en métropole, 6 millions dans l'Union européenne et 4 millions voyageaient dans le faisceau international (2 millions dans le Maghreb et 2 millions hors Maghreb). Le court courrier était dominant ; le moyen-courrier apparaissait, mais ne représentait qu'une moitié et il y avait très peu de long courrier.

En 2010, on a 28 millions de passagers pour le trafic national, 22 millions de passagers sur l'Union européenne, il y a donc eu une explosion du faisceau Union européenne dans les aéroports régionaux ; enfin, on est passé de 4 à 9 millions de passagers pour le faisceau international (4 millions hors Maghreb et 5 millions pour le Maghreb).

La partie européenne a clairement explosé, parallèlement à l'europanisation de notre économie, de notre enseignement, de notre culture, du tourisme. Tous nos grands aéroports régionaux ont des liens européens très importants. Lyon est marqué par ses deux hubs européens, celui d'Air France, mais aussi celui d'EasyJet. À Lyon le trafic vers Paris est devenu un trafic second, ce qui est un changement très important dans le paysage aéroportuaire. C'est bien sûr dû à l'effet TGV, mais c'est aussi dû à la croissance de ce trafic européen.

La structure du trafic des aéroports de province comporte beaucoup de vols moyen et court courrier qui, soit desservent des destinations nationales, européennes ou nord-africaines, soit alimentent le « hub » parisien en vue de vols long-courriers. Cela est directement lié à la taille des villes. La zone de chalandise autour des villes de province ne justifie pas forcément des vols long-courriers directs depuis les aéroports de province ce qui explique la force du modèle d'organisation en « hub » de Roissy. On pourrait bien sûr techniquement imaginer des vols long-courriers effectués avec des avions petit ou moyen-porteur, mais cela générerait des coûts d'exploitation considérables rendant ce modèle économique non viable. Certes, le développement du marché fera apparaître des longs courriers à Lyon, de façon régulière. Il y en a déjà à Nice, et probablement bientôt à Marseille et à Toulouse. Cependant, la perspective du paysage aéroportuaire

français ne variera pas dans ses grandes lignes. Ainsi, 2000 vols quotidiens transitent par Paris, dont un quart de longs courriers. Une dizaine de longs courriers supplémentaires en province ne changera pas l'économie globale du transport aérien, mais bénéficiera aux villes de province. À ce titre, cette évolution est économiquement souhaitable. Macroéconomiquement, la taille de notre réseau urbain et le développement de l'Europe induisent un trafic de plus en plus européen très marqué par ailleurs, par le développement du low cost qui a joué un rôle primordial sur l'évolution des aéroports de province.

S'agissant du rapport de la Cour des comptes, il est clair qu'il y a des points de convergence. Cependant, en dépit de leur défaut de rentabilité, les petits aéroports assurent un rôle essentiel, par exemple en termes d'aménagement du territoire ou pour des missions d'accessibilité rapide d'une région donnée. Il suffit par exemple d'évoquer le transport d'organes. Ils ne sont pas plus ni moins rentables que ne l'est une route départementale. Quant aux aéroports régionaux, je ne déplore pas qu'ils ne soient pas fortement bénéficiaires. Mon métier est de faire en sorte qu'ils soient à peu près à l'équilibre et c'est en partie le rôle des contrats de régulation économique. Les aéroports sont en situation de monopole géographique. Il est important que celui-ci ne se traduise pas par des systèmes tarifaires abusifs au détriment des compagnies aériennes. C'est pourquoi même si les redevances sont amenées à couvrir les investissements et les dépenses d'exploitation, il convient de garder raison sur les autres charges.

Dans ce panorama aéroportuaire, le rôle de Paris est majeur, car il s'agit de l'ouverture de la France sur le monde. En effet, le trafic parisien est composé à 40 % de passagers étrangers. Mais ce chiffre passe à 60 % sur les

lignes avec l'Union européenne et à 50 % sur les lignes internationales. Paris dessert 115 pays et près de 360 villes (en majorité en vol sans escale), dont 117 destinations sont en long courrier (plus de 5 500 km), et l'ensemble du monde pour les passagers qui acceptent une escale. Peu de capitales proposent une telle ouverture au monde. Ainsi, l'opposition entre Paris et la province n'a pas de sens, car les deux zones possèdent des caractéristiques peu substituables. Aujourd'hui, nous accédons à toute l'Europe via toutes les grandes plateformes provinciales. Cependant, compte tenu de nos techniques actuelles, le long courrier ne peut être organisé que de façon centralisée.

Quel sera le développement ultérieur de cette situation ? Nous serions ravis de capter l'effet économique et celui en terme d'emplois de la croissance du trafic aérien. Cependant, la construction de nouveaux aéroports et la gestion de l'existant s'avèrent difficiles. Un certain équilibre est à trouver. Les aéroports éloignés des villes n'ont pas de passagers.

Ils représentent empiriquement des gouffres économiques et des exemples existent dans le monde d'aéroports construits loin des villes et qui n'ont pas de trafic. À l'inverse, l'aéroport d'Heathrow est géré à saturation ; ceci représente un pis-aller, mais qu'il convient de ne pas forcément rejeter. Il y aura à un certain moment un équilibre de la décision politique qui conduira à un choix. On l'a vu dans l'exposé introductif de M Blazy. Il y a eu des vagues de hésitation autour de la façon de faire ou de ne pas faire un troisième aéroport parisien, de l'endroit où le faire. Il est fondamental de choisir aussi un endroit permettant d'y aller en avion. Il faut donc tenir compte de la saturation du ciel au-dessus de l'aéroport. De ce point de vue, la Picardie n'était pas

forcément le meilleur choix, mais ça ne veut pas dire que c'est impossible ailleurs. La raison principale de cette valse- hésitation est qu'il est difficile de réussir à faire un grand aéroport à une assez grande distance de la zone de chalandise. Si l'on prend par exemple un aéroport de la taille d'Orly, 25 millions de passagers, et si l'on prend le chiffre usuel des emplois directs, on voit que ça fait une petite ville uniquement pour les emplois de l'aéroport. Il y a aussi les emplois indirects et induits. Les emplois indirects ne peuvent être très éloignés. On arrive assez vite à 100 000 habitants concernés autour de l'aéroport. Donc l'expérience faite avec Montréal, Milan et même Tokyo d'un aéroport créé ex nihilo nous montre que dans des circonstances différentes et sur trois continents différents, c'est extrêmement difficile à réussir.

\*\*\*\*\*

## Jean-Michel Vernhes

### Président de l'Union des Aéroports Français (UAF)

*Directeur de l'Aéroport Toulouse-Blagnac depuis 1999, Jean-Michel VERNHES a mené auparavant sa carrière à la Direction générale de l'Aviation Civile (DGAC). De 1993 à 1998, il occupe les postes de directeur adjoint de la Navigation, et de responsable des Ressources humaines à Paris. Il est ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts (IPEF). En 2002, il est nommé directeur général des Services de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse. En parallèle, il poursuit sa mission de président du Directoire, dans la société Aéroport Toulouse-Blagnac, créée le 23 mars 2007. En 2009, il quitte ses fonctions de directeur général de la CCIT, pour assurer exclusivement ses missions de président du Directoire. Jusqu'en octobre 2011, il est président de l'Association des Aéroports de Langues françaises (ALFA-ACI). Le 18 mai 2011, Jean-Michel VERNHES est élu à la présidence de l'Union des Aéroports Français (UAF).*

Notre réseau aéroportuaire est certainement le plus dense d'Europe quantitativement (155 aéroports métropole + outre-mer), avec un trafic commercial relativement regroupé. Les aéroports de province représentent 58 millions de passagers. En totalisant les principaux aéroports régionaux (huit aéroports métropolitains et quatre d'outre-mer), nous comptons une cinquantaine de millions de passagers. 38 aéroports métropolitains et 16 aéroports outre-mer traitent plus de 100 000 passagers. 16 aéroports métropolitains transportent plus de 500 000 passagers. Cette concentration est encore plus importante sur le fret puisque là les aéroports de province sont très petits par rapport à Paris. On parle de 50 000 tonnes de fret pour le premier aéroport de province contre plus d'un million et demi de tonnes pour la capitale. En outre, nos aéroports de province sont petits à l'échelle de l'Europe. Nice qui

fait 10 millions de passagers en 2010 est le 37<sup>e</sup> aéroport européen. Seuls 6 aéroports français (en comptant le franco-suisse Bâle-Mulhouse) font partie des 100 premiers aéroports européens. Ainsi, nous constatons de grandes disparités entre Paris et la province et une concentration importante en province.

La part du faisceau Union européenne au sein du trafic international est de plus en plus importante. Ainsi, le trafic européen et périméditerranéen a développé celui des aéroports français et régionaux. L'arrivée du low cost et sa part croissante a en outre représenté une seconde évolution majeure pour les aéroports français. Les aéroports régionaux et locaux ont ainsi profité à plein de cette croissance du trafic des compagnies low cost (30 % du trafic contre 20 % sur Paris), qui ont favorisé le développement de plates-formes secondaires partout en France (Beauvais, Carcassonne, Bergerac). Il correspond à une logique de point à point européen et allège quelque peu le poids relatif des grands aéroports.

Voici dix ans, la quasi-totalité des aéroports était gérée par les chambres de commerce et d'industrie et appartenait à l'État sous la forme de concessions. Aujourd'hui, neuf aéroports sont gérés par des sociétés aéroportuaires, avec une part majoritaire de l'État et cela n'évoluera pas à court terme, et la présence des chambres de commerce et des collectivités territoriales dans leur capital. Les acteurs privés sont montés en puissance en termes de gestion des aéroports, notamment ceux qui ont été décentralisés. Tous les aéroports qui ont donné lieu à une délégation de service public sont désormais gérés par des sociétés privées (Vinci Airport, SNC Lavalin, Veolia et Keolis). Force est de constater que la quasi-totalité des collectivités territoriales a confié la gestion des aéroports à des acteurs privés à partir du

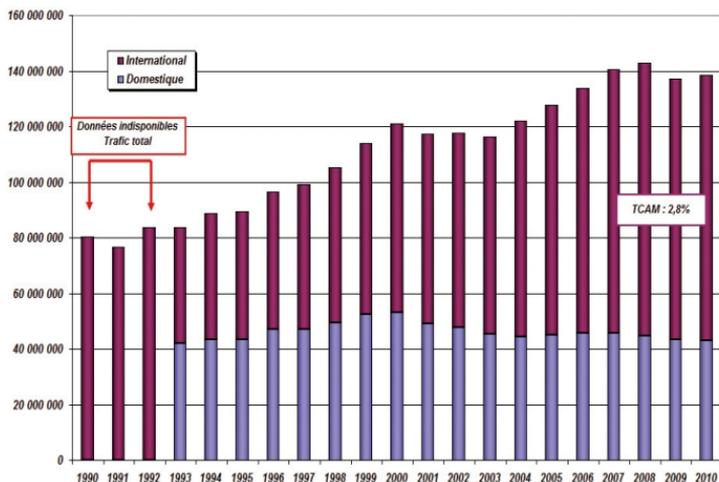
moment où elles ont eu la propriété de ces plates-formes aéroportuaires. Le rapport de la Cour des comptes a ainsi été suivi d'effets, puisque cette évolution est postérieure aux conclusions de la juridiction financière.

En outre, l'arrivée des compagnies low cost et l'évolution de l'économie des transports aériens ont stabilisé, voire diminué les mouvements aériens globaux depuis 10 ans, car les compagnies aériennes ont augmenté la taille de leurs modules.

En ce qui concerne l'impact économique, le transport aérien en France, hors constructeurs, influe fortement sur l'économie, car il suscite plus de 600 000 emplois, directs, indirects, liés à tous les métiers aéroportuaires. Même si le personnel des compagnies low cost est moins nombreux et leurs structures installées à l'étranger, elles développent davantage les emplois périphériques de services. Il faut rappeler que la mission première des aéroports de province est le développement économique de la région qu'ils desservent.

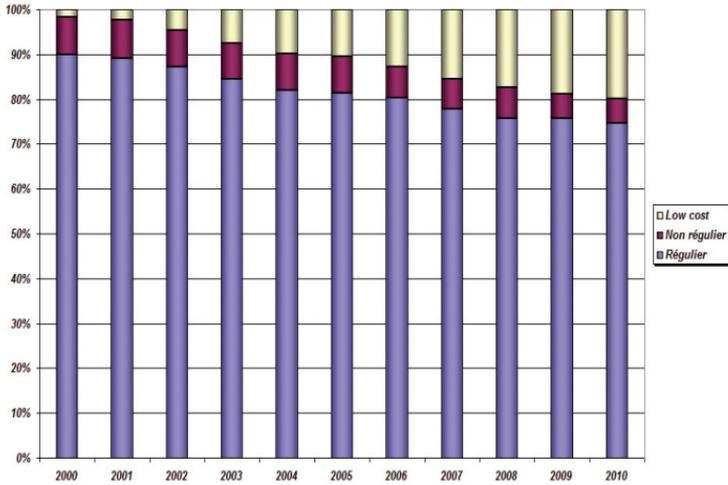
*(graphiques pages suivantes)*

Evolution du trafic métropolitain (hors Bâle-Mulhouse) de 1990 à 2010



Trafic 1993	Trafic 2010 :
— Part du trafic domestique : 50,3 %	— Part du trafic domestique : 31 %
— Part du trafic international : 49,7 %	— Part du trafic international : 69 %

Evolution de la répartition du trafic français par segment de trafic



### Part du trafic des compagnies à bas-coûts (2010)

— Sur l'ensemble des aéroports métropolitains : 19,6%

— Sur l'ensemble des aéroports Régionaux (Hors Paris) : 29,2%

\*\*\*\*\*



## Isabelle Wallard

### Directrice de la Stratégie d'Aéroports de Paris (ADP)

*Depuis son arrivée au sein du Groupe Aéroports de Paris en 1992, Isabelle WALLARD a assumé des responsabilités opérationnelles et fonctionnelles. Depuis 2009, elle occupe la fonction de directeur de la stratégie. En charge des relations commerciales avec les compagnies aériennes de 2000 à 2003, elle a été ensuite directeur des terminaux 2A, 2B, 2C, 2D de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle jusqu'en 2004, puis adjoint au directeur de l'aménagement et des programmes.*

ADP gère un système aéroportuaire efficace au service de l'économie nationale. Nous gérons en effet trois aéroports complémentaires.

Au Nord-est, Roissy assure les vols moyens et long-courriers et la correspondance pour le trafic passagers et le fret. C'est le hub d'Air France-KLM et de Fedex. En 2010, il est le premier aéroport européen pour le trafic fret et poste, le deuxième en transport de passagers derrière Heathrow. Orly, situé au Sud, a pour spécificité d'être un aéroport origine/destination. Ainsi, neuf utilisateurs sur dix viennent ou se rendent en région parisienne. Il assure les vols courts et moyen-courriers. D'ores et déjà, en 2010, près d'un quart de ses passagers (23 %) a été transporté par des compagnies low cost (EasyJet, Transavia, Vueling, etc.). Le Bourget est la première plate-forme européenne d'aviation d'affaires.

Les modalités d'exploitation sont très encadrées pour limiter l'impact sur l'environnement et les riverains. Ainsi, l'aéroport de Roissy est sujet à un plafonnement du niveau des créneaux nocturnes, depuis 2004. Les

créneaux aeroportuaires inutilisés par les compagnies ne sont pas réattribués. Dès lors, le mouvement réel de vols nocturnes ne peut que décroître au fil des ans. Un couvre-feu a par ailleurs été instauré à Orly en 1968. Depuis 1994, le nombre de créneaux attribués aux compagnies aériennes était plafonné à 250 000. Depuis son instauration ce plafond n'a jamais été dépassé.

Ces trois aéroports sont également des pôles dynamiques de création d'emplois. En 2010, Roissy-Charles-de-Gaulle regroupe 86 000 emplois directs, Orly 26 745 et Le Bourget 3 000, hors intérimaires et salariés pour travaux de rénovation et de construction.

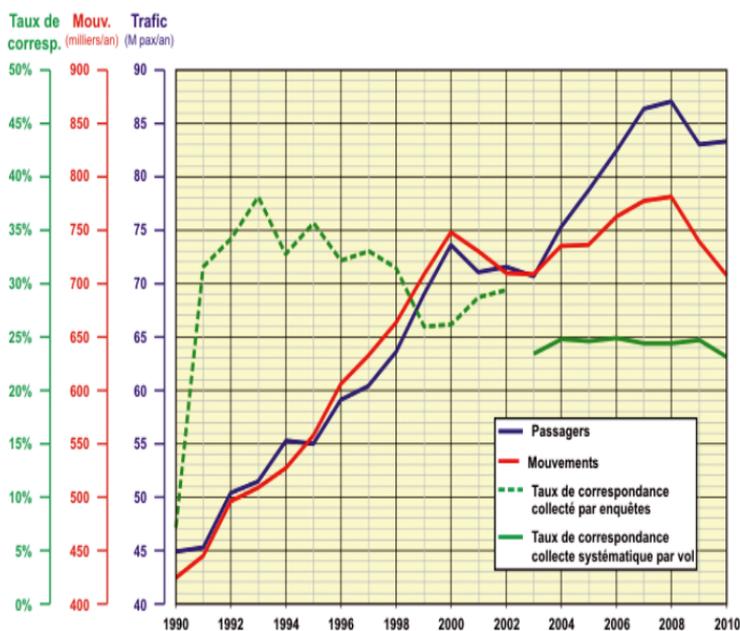
Une véritable compétition se fait jour entre les aéroports européens, chacun ambitionnant de devenir la porte d'entrée des trafics de demain aussi bien pour les passagers que pour le fret. Nous luttons avec Londres, Francfort et Madrid pour être la porte d'entrée des trafics en provenance des pays en fort développement (l'Inde, la Chine, le Brésil, la Russie, l'Afrique du Sud). L'enjeu de la création de liens aériens est l'accélération des relations commerciales et la mise en place de flux touristiques. Cette compétition européenne s'appuie nécessairement sur le hub international de la compagnie nationale, Roissy-Charles-de-Gaulle pour Air France et Heathrow pour British Airways.

Dans ce contexte européen, les deux aéroports parisiens tiennent leur rang. Roissy CDG (58 millions de passagers en 2010) derrière Heathrow et devant Francfort (50 millions de passagers) ; Orly (25 millions de passagers) se positionne entre Gatwick (31 millions de passagers) et Stansted (19 millions de passagers).

Entre 1990 et 2010, le trafic de passagers à ADP a été multiplié par 1,9, tandis que le nombre de mouvements a été multiplié par 1,7. La courbe de croissance d'ADP a connu une rupture entre les deux décennies (taux de croissance annuel moyen de 5,1 % entre 1990 et 2000 et seulement 1,2 % entre 2000 et 2010), coïncide avec l'évolution de l'économie française, les attentats de 2001, la crise financière de 2008 et l'augmentation conséquente et continue du coût du pétrole et donc du kérosène. La croissance du nombre de mouvements connaît elle aussi une rupture avec un net décrochage entre 2000 et 2003, plus lente que celle du nombre de passagers, s'explique par le fait que les avions sont plus gros et transportent davantage de passagers. Quant au taux de correspondance d'ADP, il s'est stabilisé autour de 25 % à partir de 2003.

*(graphiques pages suivantes)*

\*\*\*\*\*



— Un nombre de mouvements d'avion multiplié par 1,7 entre 1990 et 2010.

— À partir de 2003, après les événements du 11 septembre, en pleine augmentation du coût du brut, les mouvements d'avion décrochent : plus de passagers dans des avions plus gros.

— Un taux de correspondance stable autour de 25 % depuis au moins 2003, date de sécurisation de sa mesure.

— Ces 10 dernières années, un ralentissement du taux de croissance des passagers en phase avec l'évolution de la croissance économique française.

## Patricia Lemoine de Forges

### Présidente de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA)

*Docteure d'État en droit public, Patricia LEMOYNE de FORGES occupe les fonctions de président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) depuis mars 2006. Après quelques années passées à l'Université où elle enseigne le droit public, elle intègre en 1988 le corps des conseillers de tribunaux et cours administratives d'appel. En 2001, elle est nommée présidente-rapporteuse à la cour administrative d'appel de Douai puis présidente de la 8e Chambre du tribunal administratif de Versailles de 2003 à 2006.*

L'ACNUSA - seule autorité administrative indépendante (AAI) en matière de transport aérien, sans équivalent en transport routier et ferroviaire - a été créée en 1999, consécutivement à trois éléments-clés :

- le rapport Douffiagues de 1995, qui avait préconisé " la négociation d'un contrat de réduction et de contrôle de l'évolution des nuisances, tant pour le bruit instantané que, progressivement, pour la gêne globale " dont le contrôle de réalisation des objectifs pourrait être assuré avec l'aide d'une autorité indépendante ;
- le rapport de la mission de concertation du préfet Carrère sur l'aéroport Charles de Gaulle ;
- l'engagement par le ministre des Transports lors du lancement des travaux des 2 nouvelles pistes de CDG pour la création d'une autorité réellement indépendante.

L'ACNUSA, d'abord créée pour répondre au climat de défiance d'alors par une politique de transparence et de

concertation, a acquis une dimension réellement environnementale. L'environnement est passé avant la capacité et après la sécurité. Elle s'est attachée à définir des indicateurs de mesure de bruit et à homologuer les réseaux de mesure de bruit des aéroports relevant de son autorité, afin d'informer de façon fiable, transparente et homogène les riverains, but qui me semble atteint, dix ans après.

Parallèlement, l'ACNUSA a favorisé l'édiction depuis 1999 des arrêtés de restriction, d'usage ou d'exploitation sur la plupart des plates-formes acnusées. La loi de 1999 a conféré à l'AAI des pouvoirs de sanction à l'encontre des compagnies aériennes pour faire respecter ces arrêtés, pouvant aller jusqu'à une amende de 20 000 euros. En usant de ce pouvoir, elle a su faire évoluer les comportements qui n'étaient pas spontanément vertueux (ex. : sur le respect des volumes de protection environnementale).

Enfin, la concertation a repris. Le rôle des commissions consultatives de l'environnement avait par ailleurs été renforcé en 1999. Depuis dix ans, la volonté de dialogue, quoique variable selon les plates-formes et les gestionnaires, me semble assez forte, notamment sur les aéroports régionaux. La situation a été lacunaire et insatisfaisante en région parisienne pendant plusieurs années, mais depuis trois ans, elle s'est améliorée. Néanmoins la CCE à elle seule ne suffit pas pour favoriser l'échange d'informations entre les 3 collèges, il faut comme c'est déjà le cas sur certaines plateformes, créer des groupes de travail, des comités de suivi. De son côté, l'ACNUSA organise des réunions annuelles sur toutes les plateformes acnusées où elle invite les membres des CCE pour un faire un point d'ensemble de la situation. Le gouvernement a apprécié le rôle de

l'ACNUSA et lui a confié le soin de faire signer la charte de l'environnement de l'aéroport de Cannes et d'être présente dans le débat local de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

L'évolution s'est également marquée dans les textes de loi. Ainsi, la loi de 1999 conférait à l'ACNUSA « le pouvoir d'émettre des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit et notamment à la définition d'indicateurs de mesure adéquats, à l'évaluation de la gêne sonore, à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, et à la limitation de leur impact sur l'environnement, en particulier par les procédures de moindre bruit pour le décollage et l'atterrissage ». Depuis la loi de 2010, les choses ont évolué, car « elle peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports ». Le terme « environnemental » apparaît désormais.

À ce qu'il me semble, on a changé de registre. L'autorité a désormais la responsabilité de s'assurer que le développement du transport aérien ne nuise pas à l'environnement. C'est l'esprit du Grenelle de l'environnement et ses compétences ont été ainsi étendues à la question de la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports. Par ailleurs, elle contribue à une meilleure prise en compte des préoccupations environnementales par les acteurs du transport aérien (la généralité de la descente continue, l'amélioration des trajectoires, la formation des pilotes et des contrôleurs aériens à l'environnement). Elle s'intéresse également aux effets du bruit sur la santé. C'est l'objet de l'étude DEBATS qui commence en fin d'année (étude individuelle longitudinale d'une durée de quatre ans) avec

des mesures et des indicateurs de santé autour de Roissy CDG, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac.

Enfin, la question de l'urbanisation autour des aéroports ne doit pas être passée sous silence. En effet, les PEB (plans d'exposition au bruit) n'ont pas suffi à maîtriser l'extension de population alors que dans le cadre de l'approche équilibrée c'est un des points importants. De même, la question de l'aide à l'insonorisation n'est pas réglée et mérite un coup d'accélérateur. Il resterait 50 000 logements éligibles à insonoriser en région parisienne autour d'Orly et de Roissy Charles-de-Gaulle. L'ACNUSA s'interroge sur ce point de la pertinence de la délimitation actuelle du PGS.

Dernier point très sensible : la question des vols de nuit qu'il convient de régler à l'avenir à travers la planification et l'accompagnement du renouvellement des flottes. Certaines plates-formes ont pris des arrêtés de restriction, mais à mon sens elles ne sont pas allées assez loin puisque l'Autorité souhaite que seuls les avions les plus performants du chapitre 4 volent la nuit. De même, il faut regarder la question de l'allongement de la plage horaire de nuit qui devrait correspondre à huit heures de sommeil consécutives.

\*\*\*\*\*

## Patrice Valentin

**Vice-Président du Conseil général de la Marne  
chargé de l'aéroport de Paris-Vatry**

*Après un parcours de près de 20 ans dans le conseil et la formation auprès des entreprises, en particulier de groupes à vocation mondiale comme Essilor, Johnson et Johnson, notamment à la direction de production, qualité et méthode, Patrice VALENTIN est maire d'Esternay depuis 2001. Président du centre de gestion de la fonction publique territoriale de la Marne, puis conseiller général du département de la Marne depuis 1997, il est vice-président en charge de l'intercommunalité, des TIC et grands projets type LGV Est et VATRY. Il est membre de la commission des finances, et censeur en qualité de représentant du conseil général de la société d'exploitation de l'aéroport international Paris-Vatry. Il assure également la présidence du Pays de Brie et Champagne et celle d'un syndicat de déchets ménagers et assimilés.*

Tandis que les précédents exposés ont traité d'enjeux mondiaux et de grands aéroports, en ce qui concerne Paris-Vatry, voici déjà vingt ans, un réseau d'industriels et de commerçants avait tenté de créer des activités complémentaires sur le bassin de Châlons-en-Champagne, afin de rééquilibrer le département de la Marne et la région en regard du poids que représentait et représente le bassin sur et autour de Reims.

Cette réflexion, appuyée par divers stratégies, a conduit à penser que la plate-forme de l'OTAN située à 20 km au sud de Châlons-en-Champagne pouvait être le support d'un développement d'activités représentant quelques milliers d'emplois. C'est ce qui fut décidé et ce réseau d'industriels a fini par passer la main à un développeur territorial comme peut l'être un Conseil général. Le Président de l'époque Albert Vecten a pris le parti avec son équipe de se lancer dans cette aventure qui était celle du déploiement d'une plate-forme.

On se dit toujours : est-ce le marché qui crée le produit ou l'inverse ? Le développement des flux de marchandises année après année et sa courbe prospective militait pour créer un aéroport entièrement dédié au fret. Le parti pris d'estimer que le produit créait le marché était sous-jacent dans cette décision, sans que cela soit clairement identifié, les études et hypothèses conduisaient à donner la place à une nouvelle plateforme sur le territoire français appuyée sur cette spécificité fret.

La délégation de service public sur une durée de 20 ans est aujourd'hui à mi-parcours. A l'époque, ce choix de DSP permettait au Conseil Général de la Marne de s'adosser à des compétences en matière de développement aéroportuaire. La SEVE en charge de cette DSP est par ailleurs présente aujourd'hui en auditeur de notre colloque.

Nous avons le même souci de qualité de vie qu'en région parisienne, même si l'espace « ne compte » que 7 habitants au kilomètre carré. Les plans d'exposition au bruit portent sur un peu moins de 200 habitations à protéger. Nous devons conforter la population. Nous avons mené un travail de fond avec les agriculteurs utilisateurs d'un foncier de qualité pour leur production. Vatry a pris son essor début 2000. Nous devons trouver, intéresser et appuyer des clients sur une vocation uniquement de fret à l'origine. L'opérateur a ensuite cherché à élargir la palette. L'intelligence locale a permis au fil des années des rapprochements en matière prospective du Conseil Général de la Marne et du Conseil Régional de Champagne Ardenne et les différentes chambres de commerce se sont intégrées au projet.

Nous avons maintenant un réseau de partenaires, articulé dans et autour de APVP, Association PARIS VATRY PROJECT qui prospecte pour apporter des activités complémentaires en synergie avec notre opérateur. Notre bassin compte aujourd'hui 1 000 emplois et un périmètre de développement de 1 850 hectares, dont 400 occupés par la zone aéroportuaire. Nous lançons actuellement les études préliminaires à une nouvelle ZAC sur plus de 300 hectares.

Par ailleurs, nous disposons de surfaces disponibles et d'une petite densité de population, favorables à notre développement. Le bassin d'emplois peut ainsi fournir la main-d'oeuvre nécessaire, même si un développement trop rapide peut poser problème à ce niveau. Notre défi est en effet de nous développer dans la complémentarité sur le jeu aéroportuaire francilien.

\*\*\*\*\*



# Jean-Jacques Kogan

## Vice-Président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres

*Informaticien, Jean Jacques KOGAN est 1er adjoint en charge des Finances, du Personnel et du Service à la Population de Sucé-sur-Erdre et vice-président de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres en charge des infrastructures et des TIC, depuis mars 2008. La CCEG est le territoire d'accueil du projet d'aéroport du Grand-Ouest plus connu sous le nom d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Au titre de sa vice-présidence, il gère pour l'intercommunalité l'opposition à ce projet. Il est, par ailleurs, administrateur de l'association « Ville et Aéroport ».*

Notre communauté de commune Erdre et Gesvres doit accueillir le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Il y a 24 aéroports en région Bretagne et Pays de la Loire. Le département de Loire-Atlantique compte quatre aéroports, dont un qui accueille 4 millions de passagers, soit un territoire bien desservi en aéroports. Certains aéroports de la région Bretagne-Pays-de-la-Loire (Angers et Ancenis) ne participent pas au développement économique et sont coûteux pour les habitants.

Rééquilibrer le trafic entre Paris et la Province je suis d'accord sur le principe. Si nous n'avions pas déjà un aéroport international dans les Pays de la Loire, nous pourrions nous interroger sur le désenclavement de la région et envisager le transfert d'un aéroport. Cependant, nous disposons déjà d'un aéroport qui fonctionne très bien et qui est plébiscité par les utilisateurs. Par ailleurs, dans le cadre de ce transfert, l'activité économique et les emplois seraient transportés d'un bassin à l'autre, sans création d'activité et de richesses supplémentaires pour le

territoire d'accueil. Celui-ci comporte douze communes représentant 50 000 habitants pour 50 000 hectares. C'est un territoire rural très dynamique qui se passe très bien du projet qui lui est imposé, voire s'y oppose.

Les décisionnaires ont argué de la saturation de l'aéroport de Nantes, justifiant par là le transfert à Notre-Dame des Landes. Or cet aéroport occasionne 39 000 mouvements et transporte 4 millions de passagers. Le nombre de mouvements a diminué depuis 10 ans, car les avions ont un emport nettement supérieur à ce qu'il était par le passé.

À titre comparatif, l'aéroport de Genève accueille 10 millions de passagers et prend 170 000 mouvements par an en charge, sur une surface de 340 hectares, sur une seule piste. L'aéroport de Nantes-Atlantique fait 320 hectares. À San Diego, sur 270 hectares, l'aéroport accueille 17 millions de passagers pour 280 000 mouvements annuels. Enfin à Gatwick sur une seule piste et 270 hectares, on enregistre 31 millions de passagers.

Les porteurs du projet Nantes-Atlantique prévoient 9 millions de passagers à horizon 2050, ce qui est loin du phénomène de saturation par rapport à des aéroports précités qui traitent bien plus de passagers et de mouvements. Ils ont argué de problèmes de sécurité. Or Nantes-Atlantique n'a connu aucun accident depuis sa mise en service et la sécurité qui est bonne pourrait encore être améliorée par sa mise en place de l'IFR.

Nous, élus de ce territoire, ne considérons donc aucune raison aéronautique de créer un nouvel aéroport ou de transférer l'aéroport existant. Nous pourrions agrandir l'aérogare s'il y a une perspective de saturation, car la zone autour de l'aéroport comporte de nombreuses

friches et d'espaces disponibles. Économiquement, un aéroport doit être au minimum rentable et desservi par des transports en commun. Cela dit, l'aéroport Nantes-Atlantique constitue sa rentabilité sur le chiffre d'affaires des parkings, alors même qu'une voie ferrée en provenance de Nantes traverse l'aéroport. Ainsi, le projet pose un problème d'adéquation entre la logique économique qui poussera les opérateurs privés délégataires de service public à construire des parkings, et les perspectives environnementales, qui pousseraient, quant à elles, à développer des transports en commun.

C'est pourquoi les élus préconisent de conserver l'aéroport Nantes-Atlantique, en l'agrandissant et le modernisant éventuellement, sans détruire des hectares bocagers et agricoles dans un territoire qui n'en a pas besoin.

\*\*\*\*\*



## Débat - Table ronde 2

**Quel bilan de la politique aéroportuaire française depuis 20 ans ?**

### **Chantal Beer-Demander**

**Présidente du Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac (CCNAAT)**

Monsieur Beaud de Brive, nous regrettons que vous ne vous soyez pas penché sur la santé des riverains, qui a un prix et un coût. En outre, nous, représentants de la province, frissonnons à vous entendre évoquer l'idée de développer les aéroports de province. En effet, nous ne voulons pas d'un transfert en province des calamités connues par les aéroports de Paris. Enfin, sur la fable des avions qui font de moins en moins de bruit nous n'avons pas constaté l'exceptionnelle discrétion sonore de l'A380 pourtant vertueux.

### **Michel Grenot**

**Président d'Alerte Nuisances Aériennes (Aéroport d'Orly)**

Monsieur Gandil banalise le fonctionnement des aéroports à saturation. Cependant, ce dernier implique également un fonctionnement à saturation pour le bruit, la pollution et l'environnement. D'ici dix ou douze ans, d'autres pays auront pris leurs dispositions pour éviter la saturation. Ainsi, nous serons perdants tant sur le tableau économique que sur le plan environnemental. À saturation, quel sera le nombre de mouvements pour Paris-CDG et pour Paris-Orly ?

## **Régis Bergounhou**

**Vice-Président de la FNAUT, Membre du collectif opposé à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes**

J'invite les intervenants à m'apporter des précisions sur la notion de transfert, abordée par Jean-Jacques Kogan. En effet, la question d'un nouvel aéroport a été soulevée en 2003 lors d'un CIADT. Or le Grenelle de l'Environnement demandait qu'une présentation du projet soit faite au groupe des cinq collèges, ce qui n'a jamais été fait. Monsieur Beaud de Brive, la Cour des comptes envisage-t-elle, au vu de son rapport, de s'intéresser aux suites du projet de Notre-Dame-des-Landes et notamment à l'appel d'offre qui a abouti à la désignation de Vinci ?

## **Jean-Baptiste Cervera**

**Président de l'association ADERA (Aéroport de Beauvais)**

Nous avons un dossier à porter auprès de M Beaud de Brive. Monsieur Beaud de Brive, l'association depuis dix ans dénonce 100 millions d'euros de détournements fiscaux à l'aéroport de Beauvais. Nous espérons pouvoir dialoguer ensemble.

## **Luc Offenstein**

**Président de l'association OYE 349 (Aéroport d'Orly)**

Tandis que M. Beaud de Brive pointe la sous-utilisation des aéroports de province, M. Valentin nous fait un appel du pied en nous dressant l'état des lieux de l'aéroport de Vatry. Je remercie M. Gandil de l'honnêteté de sa présentation. Je ne partage pas son constat sur l'évolution d'Orly. Elle n'est pas réduite à néant puisqu'on est passé

de 200 000 à 240 000 mouvements. Par ailleurs, je n'admets pas que la décision économique prime sur l'environnement pour aller jusqu'à la saturation des aéroports. C'est complètement inadmissible ! Et j'espère que vous avez conscience de l'impact de vos propos sur les populations survolées !

Mme Wallard, même si les créneaux attribuables à Orly n'ont pas été dépassés depuis le décret de 1994, le nombre de mouvements a été largement supérieur. Comment expliquez-vous les 252 600 mouvements de 1996 sur la plate-forme d'Orly ? Soit il y a eu des dérogations ou des créneaux attribués sans transparence.

## **Nicolas Zveguintzoff**

**Directeur NG Consulting**

J'ai une question pour M. Beaud de Brive. J'ai tenté de comprendre quelle avait été la politique aéroportuaire française de ces dernières années en écoutant vos exposés. Vous avez traité de l'équilibre des comptes des différents aéroports en disant que les petits n'étaient pas rentables et n'avaient pas vocation à l'être. J'ai eu l'impression que la privatisation d'ADP représentait un des sujets pivots depuis ces dernières années.

Cependant, ce n'est pas la seule question. Qu'envisagez-vous pour Paris au vu de ces perspectives de croissance ? Nous avons entendu qu'il était impossible de transférer en province le trafic aérien, car les zones de chalandise et les bassins de population sont moins importants. Il faut donc envisager d'augmenter la capacité aéroportuaire dans le grand Bassin Parisien. Quelle sera l'action en pratique ? Le gel des réserves foncières (2000 hectares) va-t-il être décidé au sud de Paris afin d'installer un

aéroport à la place d'Orly permettant d'accompagner la croissance du transport aérien en région parisienne ? Si nouvel aéroport il y a il faut le mettre au sud. M.Gandil a parlé des difficultés à l'envisager au nord du fait de la saturation du ciel et des difficultés pour le contrôle aérien.

### **Alain Péri**

Vice-Président de l'ADVOCNAR (Aéroport de Roissy CDG)

Mme Wallard les restrictions de nuit entre 0 et 5 heures, telles que vous les évoquez ne correspondent pas à une vraie nuit qui doit durer huit heures consécutives. Même si les vols n'ont pas augmenté entre minuit et cinq heures, leur nombre a crû de 48 % en 4 ans entre 5 heures et six heures.

### **Alain Robic**

Délégué syndical USAC-CGT

La DGAC, sans mener d'étude technique et sans concertation, a décidé de fermer à terme quinze services de contrôle dans les aéroports français. Cette décision est-elle réellement compatible avec la volonté d'accompagner l'équilibre économique d'un certain nombre de petites et moyennes plates-formes avec l'aménagement du territoire et la gestion de la dégradation du service public ? Ne craignez-vous pas la création de déserts aéronautiques ?

### **Patrick Gandil**

Je n'ai jamais affirmé que la gestion à saturation signifiait installer le plus d'avions possible sur une infrastructure.

Un exemple d'aéroport géré à saturation aujourd'hui c'est Orly. Un aéroport est saturé quand tous les créneaux sont attribués. Le nombre de créneaux dépend de la capacité physique de l'espace et des pistes et de la capacité environnementale. À Orly c'est la capacité environnementale qui a fixé les limites. Ma définition de la gestion à saturation suppose qu'aucune compagnie ne peut prendre de créneaux à Orly tant qu'une autre compagnie n'en a pas libéré. Personne n'envisage d'accroître le nombre de mouvements à Orly. J'anticipe que le total des créneaux sera prédéfini un jour ou l'autre pour répondre à des questions environnementales ou de saturation de l'espace aérien.

### **Jean-Louis Beaud de Brive**

La Cour des comptes établit un contrôle a posteriori dans le cadre des rapports thématiques. Elle n'a pas vocation à élaborer des projections, mais à formuler éventuellement des recommandations. Par ailleurs d'autres contrôles sont en cours. Ils sont soumis à la confidentialité qui garantit la qualité et la sérénité de l'instruction jusqu'à l'achèvement des procédures contradictoires et à l'éventuelle publication des rapports décidée par les instances collégiales de la Cour. Nous élaborons une réflexion programmatique sur les contrôles à venir. Ils porteront peut-être sur des questions que vous avez posées. Je vous invite à consulter le rapport que j'ai synthétisé en 15 minutes.

### **Isabelle Wallard**

1996 est l'année record de mouvements commerciaux à Orly. 245 000 mouvements commerciaux ont été constatés.

**Patrick Gandil**

Le nombre de créneaux aéroportuaires concerne les mouvements commerciaux qui ne peuvent se faire sans créneau. Le différentiel entre le plafond et les chiffres évoqués à un moment par la salle repose sans doute sur le mouvement des avions d'Air France Industries.

**Luc Offenstein**

M Gandil, je vous rappelle que pour le riverain un mouvement est un mouvement qu'il soit commercial ou non. Et en 1996 ça faisait plus de 250 000 mouvements sur la plate-forme !

**Patrick Gandil**

Je ne dis pas que ce que vous dites est faux. J'expliquais seulement le différentiel entre les données d'ADP et qui correspondent aux mouvements commerciaux, le plafond qui correspond à 250 000 créneaux dans les textes et votre affirmation.

**Didier Gonzales**

Il y a peut-être confusion du fait que le texte dit deux choses : il fait état d'une part de 250 000 créneaux annuels et d'autre part en équivalence 200 000 mouvements environ.

## Un représentant de la FNAUT

M.Gandil dit que le trafic a doublé entre 1990 et 2010. Ce doublement est essentiellement dû à l'explosion des vols européens. En 2009, les usagers des gares TGV d'Ile-de-France ont dépassé en nombre ceux d'ADP. Je voudrais savoir si l'on a une idée de la captation du trafic européen par un réseau européen de ligne à grande vitesse à l'horizon 2030.

### Patrick Gandil

Le basculement du passager de l'avion vers le TGV se produit lorsque le trajet en TGV dure 2 heures 30 à 3 heures. À l'échelle européenne, cet effet s'atténue à mesure de l'éloignement de la destination. Il ne concerne que la proche Europe. Si vous prenez le cas de Strasbourg, cet aéroport enregistrait plus de 2 millions de passagers avant la mise en service du TGV Est. Après la mise en service de la ligne TGV Paris-Strasbourg, il compte moins d'un million de passagers par an...

\*\*\*\*\*



## Table ronde 3

**La politique aéroportuaire en France  
après 2012 : quelles propositions ?**



## Pascal Boureau

**Vice-Président de « Ville et Aéroport »**  
**Adjoint au maire de Blagnac**

*Prévisionniste au Centre Départemental Météo-France de la Haute-Garonne, Pascal BOUREAU est adjoint au maire de Blagnac depuis 2001, et délégué à l'Environnement, au Cadre de Vie et aux relations sociales. Il est membre du conseil de surveillance de la société aéroportuaire de Toulouse-Blagnac. Depuis 2004, il assure les fonctions de vice-président de l'association « Ville et Aéroport ». Il siège également depuis plusieurs années au Conseil National du Bruit et assure la vice-présidence du Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit depuis 2007.*

La politique aéroportuaire est au cœur de la politique de développement durable. C'est le rôle de notre association de formuler des propositions afin de concilier le développement économique et social avec les contraintes environnementales et le meilleur être des populations survolées.

Nous aborderons plusieurs questions notamment sur la répartition de l'activité des aéroports sur le territoire : faut-il ou ne faut-il pas construire de nouvelles plates-formes ? Quelles sont les propositions environnementales de nature à réduire les nuisances ? Nous examinerons également les impacts sociaux et urbains autour des aéroports.

\*\*\*\*\*



## Guillaume Faburel

**Maître de conférences à l'Université Paris-Est Val-de-Marne  
Bureau de recherches Aménités (Aménagement,  
Environnement, Territoires)**

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

En préambule, il faut savoir d'où l'on part pour traiter de ce sujet et livrer un constat. Je pars de la question des impacts environnementaux sous l'angle du bruit, du vécu et des effets sur la santé à partir d'études ou de recherches empiriques (enquêtes, entretiens, groupes de discussion). Il y a un deuxième angle qui concerne les impacts économiques et sociaux (marché immobilier et la question des décotes, les formes d'urbanisation et la composition sociale des populations, la problématique des injustices environnementales autour des aéroports). Enfin je vois un troisième angle, celui de la question des conflits autour des aéroports ou des tensions à minima entre les systèmes d'acteurs aéroportuaires avec quelques observations sur l'état de la participation et des structures de gouvernance dans le champ de l'action

publique (étude des dispositifs participatifs au niveau des aéroports étrangers et les nouveaux types de mesures pouvant en découler).

En effet, même si nos systèmes aéroportuaires des grandes villes et des régions du monde diffèrent les uns des autres, nous sommes globalement sortis de l'ère de la construction nouvelle d'équipements que ce soit en France ou ailleurs. La seule nécessité d'accroître les capacités d'accueil correspond à une période globalement révolue. La période est globalement à la gestion de l'existant. Il est convenu de plus en plus de réfléchir à capacités constantes, tout comme la raréfaction des ressources pétrolières et des moyens budgétaires, et surtout les enjeux planétaires du dérèglement climatique invitent également à repenser la meilleure gestion de l'existant.

C'était ce que par exemple livrait dès 2001 le General Accounting Office aux USA dans un rapport remarqué : il serait quasiment impossible de projeter tout nouvel aéroport aux États-Unis à compter de cette date. Ce rapport invitait les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes à réfléchir à capacités constantes, proposant alors quelques pistes autour non pas de la régulation, mais d'autres gestions de flux en portant attention sur la densité existante des systèmes aéroportuaires et sur leur synergie (tout comme le fit également en France le rapport de la Cour des comptes en 2008). C'est également l'idée que développait Richard de Neufville (MIT) en 2005 dans un numéro spécial des Cahiers scientifiques du Transport sur les questions aériennes et aéroportuaires : la nécessité dorénavant admise outre-Atlantique de travailler à l'échelle les systèmes aéroportuaires existants. Nous avons là d'ailleurs également explication d'une mission d'étude de

la Banque mondiale en 2008... sur le thème des transferts d'aéroports.

Il est vrai que dorénavant, les aéroports et les trafics aériens sont de moins en moins acceptés socialement. Tous les pays développés rencontrent des difficultés croissantes pour porter ce type de projet (ex. : médiation organisée à Schiphol en 1997 ; le régional forum à Francfort ; l'interminable T5 d'Heathrow à Londres, etc.). Or, force est de remarquer que du fait des mobilisations et contestations, des questionnements de moins en moins « localistes » se font jour sur les questions aéroportuaires.

Dans le domaine environnemental, la seule problématique sonore s'est ouverte aux effets sur la santé, aux enjeux du bien-être et de la qualité de vie.

Dans le cadre de l'aménagement du territoire, la question de la desserte routière et de l'accessibilité locale s'est élargie aux problématiques d'intermodalité qui ont encore du mal en France à venir rythmer le débat. On est aussi au cœur de questions qui concernent l'urbanisation, c'est-à-dire les impacts territoriaux des fonctionnements aéroportuaires que cela découle ou pas des servitudes locales avec là aussi une question naissante, celle de l'intégration paysagère des aménagements apparaît également.

En termes d'économie aéroportuaire, la capitalisation passive (c'est-à-dire l'activité et tout ce qu'elle génère, rythmée par le mythe des effets structurants des plateformes sur leurs territoires d'accueil) devient un peu plus active ; afin de potentialiser la présence aéroportuaire, il convient de mobiliser certaines ressources territoriales. De même, sur le volet de la gouvernance les capitaux

privés et les fonds publics territoriaux entrent en ligne de compte dans la gestion aéroportuaire, les dispositifs de dialogue et forums d'échanges se multiplient... et les gouvernances aéroportuaires se modifient progressivement. C'est ce qui ressort des analyses internationales comparées.

En conséquence, on voit apparaître depuis 30 ans de nouvelles mesures et types d'action dans le champ de l'environnement et de l'aménagement (outre par exemple les mesures plus historiques de taxation sonore par exemple, en vigueur dans 60 aéroports internationaux), notamment sur les flux. Mais au final cela reste fort modeste concernant les aéroports de 1er rang puisqu'il est question de quelques régulations horaires, de discussions autour des vols de nuit, de réaffectation des trajectoires d'approche, de procédures de descente continue, de codes de bonne conduite, de nouveaux indicateurs de suivi, voire de chartes de développement durable ; mais aussi dans les pourtours aéroportuaires avec par exemple des politiques plus ambitieuses d'insonorisation voire de rachat de logement ou des participations aéroportuaires dans des projets d'aménagement (exemples aux États-Unis, en Suisse, voire des initiatives de Community planning à Dublin).

Les politiques aéroportuaires ont ainsi commencé une lente, mais sûre territorialisation partout sauf peut-être en France et dans quelques autres pays, mais selon un processus qui comporte quelques manques et qui semble s'être interrompu. Ces questions ont certes été mises en débat parfois plus tardivement en France que dans d'autres pays européens. Je pense notamment à l'Allemagne et aux Pays-Bas. Par ailleurs, des initiatives remarquées ont confirmé l'enjeu public que les politiques aéroportuaires semblent représenter, par exemple avec le

Grenelle de l'environnement, tandis que d'autres actions, comme la Charte de Développement durable de Roissy CDG (aucune véritable nouveauté), laissent récemment très perplexe. En fait, les débats restent globalement encore orphelins d'un certain nombre de sujets. Ceux-ci concernent particulièrement les dynamiques territoriales des pourtours aéroportuaires (bien-être et qualité de vie, emploi, accessibilité et dessertes terrestres, etc.). Ici, la question de l'équité territoriale et de la justice environnementale apparaît au centre de quelques défauts de prise en compte.

Pour preuve quelques résultats d'études peu intégrés dans les débats officiels.

Sur la question du marché de l'emploi, un diagnostic territorial mené autour de Roissy CDG en 2010 pour la DDEA du Val-d'Oise montre clairement une ouverture très récente (depuis 1999) de l'aéroport vers l'Est - Seine et Marne (migrations pendulaires, meilleure adéquation offre/demande d'emploi), mais, dans le même temps, confirme une relégation accrue de l'Ouest (est du Val-d'Oise et Nord de la Seine saint- Denis), que ce soit en termes bien connus de dessertes, mais surtout en termes de qualité de vie des populations. L'aéroport participe de la fragmentation socio-environnementale des territoires : quid de la capacité d'entraînement de l'aéroport vers le progrès économique et social ?

Sur le marché de l'immobilier, le taux de décote immobilière pour cause de déqualification environnementale est vérifié autour de 30 aéroports à travers le monde, dont Roissy et Orly. De même, la sédimentation des territoires pour cause de servitudes d'urbanisme et surtout par l'accroissement de la fonction de déplacement, d'entreposage... est remarquée, au

détriment de la mixité fonctionnelle et de l'« habiter » de ces territoires (pour l'ADEME, en 2002) : quid de la mixité, de l'aménagement durable, et de la volonté de densification des tissus urbains de la ville ?

Enfin, dernier exemple sur les injustices environnementales, en Ile-de-France (pour le ministère de l'Écologie en 2008), il y aurait 2 800 000 personnes en situation d'inégalités environnementales (pauvres dans des environnements dégradés) ; sur ce nombre, 1,2 million le serait pour cause de surexposition au bruit des transports et sur ce nombre, 650 000 pour cause de bruit des avions à proximité de Roissy et d'Orly : quid de l'égalité de traitement au fronton des valeurs républicaines ?

Si l'on regarde maintenant au niveau des différents projets du Grand Paris (y compris les propositions d'architectes), les aéroports ne sont pas un sujet pour l'exercice de prospective du changement, de bifurcation dans les modèles de développement. Les pourtours aéroportuaires sont globalement considérés comme des non-lieux (et alors aussi des objets non véritablement questionnés) et aussi comme des non-dits. Il n'y a pas véritablement une pensée architecturale et urbanistique et lorsqu'il existe des idées développées sur ce sujet c'est pour proposer de vastes forêts autour de Roissy au détriment de l'habiter de ces territoires (c'est le projet Descartes), ou encore faire de cet aéroport un pôle structurant dans la seule logique réticulaire du maillage des clusters (dans la logique de la Silicon Valley ou encore la Route 128... de la fin des années 70), ou des liaisons et gares ferroviaires (comme catalyseurs de richesse... avec pourtant un très grand nombre de contre-exemples à la clef sur les prétendus effets d'entraînement). C'est le projet de Christian Blanc.

Pour conclure, il me semble qu'il faudrait sortir les aéroports d'une forme de déni démocratique. Pourquoi ? On peut admettre que ces manques autour de l'équité territoriale et de la justice environnementale renvoient pour beaucoup à un défaut de gouvernance aéroportuaire en Ile-de-France, ainsi qu'à des initiatives encore fort institutionnelles, souvent descendantes dans les visions du futur et les modes de construction de l'action.

C'est la raison pour laquelle sur l'un des sujets du moment, celui du transfert d'Orly, il me semble intéressant d'engager un réel débat non pas pour le transfert en lui-même, car nous l'avons dit la faible « acceptabilité » sociale ne permet certainement plus toute nouvelle construction... mais plutôt pour relancer les débats interrompus il y a 6 ou 7 ans et plus encore pour nourrir avantageusement de ces acquis quelques initiatives réactivées récemment (ex : Grand Roissy) : en plaçant les territoires et leur environnement au cœur des échanges, en légitimant les acteurs territoriaux formels ET informels comme « copilotes » et réelles parties prenantes (au premier rang desquels les habitants), et en positionnant les thèmes de l'équité territoriale et de la justice environnementale au centre des discussions, donc des redistributions. Bref il s'agit de sortir un peu les problématiques du Grand Roissy de la seule polarisation économique ou encore du fétiche cluster technologique... pour aller vers des réflexions qui dans nombre de pays d'Europe affleurent, et notamment d'aménagement participatif ou encore de transition socioécologique des villes, et non pas simplement de la durabilité institutionnelle. Sans quoi, et pour travailler sur ces sujets depuis 15 ans, j'ai l'impression qu'on tourne un peu en rond.



## Yves Albarello

**Député-Maire de Claye-Souilly, rapporteur du projet de loi relatif au Grand Paris**

*Yves ALBARELLO, cadre supérieur du secteur de l'imprimerie et des arts graphiques, est maire de Claye-Souilly depuis 1989. En 1998, il est élu conseiller régional d'Ile-de-France, et réélu en 2004. Suppléant de Charles Cova, député de la septième circonscription de Seine-et-Marne à l'Assemblée nationale, il est élu aux élections législatives, le 17 juin 2007. Il est membre de la Commission du développement durable et de l'Aménagement du territoire de l'Assemblée nationale. Il est rapporteur pour avis de la loi relative à la réforme de l'organisation du service public de l'emploi ainsi que de la loi relative à l'offre raisonnable d'emploi. Auteur du rapport sur l'usine Kléber/Michelin de Toul, il est aussi rapporteur de la loi sur le Grand Paris ainsi que de l'application du suivi de cette loi.*

Je partage l'opinion de Monsieur Faburel sur certains points et diverge sur d'autres.

Premier point sur le développement économique des zones aéroportuaires : depuis l'inauguration de l'aéroport de Roissy-Charles-de Gaulle, en 1974, le développement économique n'a pas été concentrique, mais linéaire au profit de deux départements : la Seine-Saint-Denis et Paris. Les autres départements, grands oubliés, notamment le Val-d'Oise et la Seine-et-Marne, ont néanmoins subi des nuisances.

Profitant du projet de loi sur le Grand Paris, occasion unique en termes d'intermodalité, acceptée par le député du Val de Marne Jacques-Alain Bénisti, nous avons instauré l'obligation de tenir un débat public qui a connu un succès extraordinaire. C'est le premier débat public de France. Il a permis des améliorations au projet. Des 42 gares initialement prévues, nous aboutissons à 75. Assurément, le législateur a œuvré pour établir une

liaison entre tous les aéroports internationaux, ce qui s'imposait comme nécessité, en plus de la question de l'intermodalité. Ainsi, le projet du Grand Paris porte un coup d'arrêt à 35 ans d'ignorance d'un territoire faute de courage politique et nous permet de retrouver de l'espoir.

L'affirmation selon laquelle nous nous sommes concentrés sur l'aspect économique est erronée. En effet, la loi du Grand Paris prévoit pour chaque gare la possibilité de mettre en place un contrat de développement territorial. A ce jour, 17 sont en cours. Ils représentent un formidable outil de développement des territoires pas seulement sous l'angle économique (ex. : centre de formation avec un IUT, équipements publics, logement). Ainsi, nous devons composer avec tous les aspects de la réalité. Le Grand Paris représente une chance extraordinaire pour les aéroports.

Le métrophérique nous donne une chance extraordinaire. Ce projet résulte d'Arc Express (porté par le Conseil Régional, idée émanant du STIF) et du Grand Paris qui ont tous deux été portés au débat public, avant un accord historique et une fusion des deux projets en le Grand Paris Express. Il implique 160 kilomètres de Métrophérique, un métro automatique capable de transporter à une vitesse de 80 kilomètres/heures 40 000 usagers par heure. Le projet Blanc visait à relier tous les clusters (cluster de la cité Descartes pour les métiers verts de demain, cluster des métiers de l'aéronautique au Bourget, cluster de la finance à la Défense, etc.). Le législateur a fait évoluer le projet vers l'intermodalité et la possibilité pour tous les réseaux de se raccorder au Grand Paris, loi qui a été votée en juin 2010 et dont les décrets d'application sont parus au cours de l'été.

Par ailleurs, il y a le projet Charles-de-Gaulle Express qui offre une liaison directe entre Roissy et la capitale (Gare de l'Est) aux touristes qui ont atterri à Roissy. Ce projet est en attente. Cependant, il s'agit de savoir si la France veut conserver sa place de première destination touristique du monde. En effet, aujourd'hui la liaison entre l'aéroport et la capitale est assurée par le RER B qui est relativement désuet. Or toutes les capitales du monde proposent un moyen de transport direct entre le centre-ville et l'aéroport. Cependant, nous connaissons un problème de financement conjugué à des difficultés pour accéder à la Gare du Nord. Ceci dit de mon point de vue, le Grand Paris assumera un rôle en termes d'intermodalité.

\*\*\*\*\*



## Didier Gonzales

**Secrétaire général de « Ville et Aéroport »  
Député-Maire de Villeneuve-le-Roi**

*Secrétaire général de l'association " Ville et aéroport " et président de l'Association des Élus Riverains d'Orly (A.E.R.O.), Didier GONZALES est maire de Villeneuve-le-Roi depuis 2001. En 2007, il est élu député de la troisième circonscription du Val-de-Marne, circonscription la plus survolée de France. Il est actuellement chargé d'une mission par la ministre de l'Écologie visant à améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation. Il est également l'auteur d'une proposition de loi sur la desserte aérienne du Grand Paris. L'objectif est d'étudier toutes les solutions permettant de répondre à l'augmentation constante du trafic, y compris le transfert de l'aéroport d'Orly.*

Contrairement à vos attentes, le maire de Villeneuve-le-Roi que je suis ne se positionnera pas sur la question des nuisances acoustiques, de la pollution et des risques engendrés par l'aéroport d'Orly, mais sur l'absorption du trafic aérien.

Comme vous le savez, le trafic aérien a doublé en 20 ans. L'évolution sera voisine durant les 20 prochaines années, constat que partage Airbus puisqu'il a prévu de doubler le nombre de ses ventes. Et même si nous vivons la pire des crises, l'aérien constituant le moyen de transport international par essence, nous devons accueillir les étrangers, ce qui implique 600 000 mouvements supplémentaires à l'échelle des plates-formes.

L'affaire n'est pas nouvelle puisqu'il y a dix ans nous estimions déjà nécessaire d'absorber l'augmentation du trafic aérien et le besoin d'une troisième plate-forme a été unanimement constaté. En effet, Orly est cadré par un couvre-feu et une limitation de 200 000 mouvements. Et Roissy ne pourra pas absorber le trafic supplémentaire indéfiniment. C'est pourquoi à cette époque les

commissions successives se sont accordées sur la nécessité d'agir. L'instabilité politique et le manque de moyens ont retardé l'échéance (décision d'implanter un nouvel aéroport au sud à Beauvilliers puis au nord à Chaulnes) sans que pour autant le problème soit résolu. Il a empiré au contraire, mais aujourd'hui la réflexion est à l'arrêt.

Nous n'avons donc pas de remède face aux 600 000 mouvements aériens supplémentaires à venir d'ici 20 ans. Dans le cadre du Grand Paris, on a trouvé le port qui est Le Havre relié à une LGV. Mais sur l'aéroport du Grand Paris pas un mot ?! C'est-à-dire que l'aérien est devenu un moyen de transport désuet. Dans ce cadre je dépose une proposition de loi qui nous invite à réfléchir sur le développement du transport aérien dans le Grand Paris. J'ai commis un crime de lèse-majesté en y évoquant l'idée de remembrer certains aéroports en région parisienne, en réactivant l'idée d'un troisième aéroport.

Comme je fais partie de ceux qui ne veulent pas prendre plus de mouvements d'avions sur la tête d'ici 20 ans je porte le débat à travers cette proposition de loi en me positionnant contre le point de vue conservateur selon lequel il convient d'optimiser des plates-formes déjà amorties. Demain, les avions devront se poser à Francfort si les aéroports parisiens ne peuvent plus les accueillir. Il y a donc urgence à trouver une solution d'accueil face à ce doublement annoncé du trafic aérien en Ile de France.

L'avenir du transport aérien parisien impose de trouver une solution. En effet, le Grand Paris veut être la porte d'entrée de l'Europe. Nous savons qu'il est compliqué d'installer un troisième aéroport. En outre, le projet du Grand Paris représente ; une opportunité pour nous de

nous interroger sur l'avenir. Le Grenelle de l'Environnement a ajouté des réflexions. C'est ainsi qu'un certain nombre d'objectifs a été fixé. Nous devons concentrer les populations aux abords et également réfléchir à l'optimisation des différentes zones à valoriser. Selon l'article 12 de la loi Grenelle, il est possible de transférer des aéroports pour des raisons environnementales (ex. : Nantes-Notre-Dame-des-Landes). L'esprit du texte s'oppose à la création d'un troisième aéroport ex nihilo abîmant des territoires tandis que certains aéroports, dont Orly, fonctionnent seulement à moitié. L'aéroport de Munich a déjà été relocalisé de même que celui d'Oslo, idem à Casablanca. Par ailleurs, le maire de Londres est favorable au désengorgement de la capitale. Sur ce constat, et si sans tabou on regardait l'opportunité d'une relocalisation d'un aéroport pour des raisons environnementales ? Car c'est bien la seule qui nous reste !

En Ile-de-France, il y a Roissy et Orly. On ne va pas relocaliser celui qui marche bien avec 86 000 emplois, véritable moteur de l'activité économique. Il vaut mieux s'intéresser à celui qui ne fonctionne pas, l'aéroport de l'entre-deux, celui qui a été une perle économique du temps du général de Gaulle. J'ai entendu que je devais supporter de vivre auprès d'une perle économique telle qu'Orly. Or j'ai été interpellé constatant que l'aéroport ne créait pas de retombées économiques sur mon territoire. Pour autant, ma situation n'est pas exceptionnelle. Mes voisins n'en tirent pas plus de bénéfices économiques. Mon territoire, qui abrite deux cinquièmes de l'aéroport, compte 13 % de chômeurs. En comparant Orly qui s'étend sur 1 529 hectares et Roissy, nous constatons que le premier regroupe 26 000 emplois, le second 86 000. Les rapports d'ADP ont souligné l'importance stratégique du fret pour apprécier la valeur d'un aéroport.

J'ai envisagé l'hypothèse selon laquelle Rungis, proche d'Orly, créait du trafic de fret. Or ce n'est pas le cas puisque ça ne fonctionne pas ensemble. Le fret de l'ensemble de la région parisienne représente 2,5 millions de tonnes, dont 2,39 millions pris en charge par Roissy et 0,11 par Orly.

L'éventualité de relocaliser un aéroport proche de Paris pour raisons environnementales est digne d'intérêt. Auparavant, nous n'avions pas les ressources nécessaires pour mener cette opération. Cependant, la revalorisation de plate-forme apporterait des bénéfices. En effet, notre situation manque de réponses face à l'augmentation du trafic aérien pour la France et à la valorisation des territoires. Il est dès lors possible d'aménager un territoire qui représente dix fois la surface de la Défense, de dégager 500 000 personnes du bruit, des contrats d'urbanisme, de la dévalorisation et de la paupérisation. Nous installerions l'aéroport ailleurs dans une zone qui ne compte pas 3 500 habitants par kilomètre carré. Ainsi, Roissy en tirerait l'avantage de ne plus absorber l'augmentation du trafic. De plus qui va croire très longtemps que lorsqu'on aura une pénurie pour accueillir des avions on gardera le seuil des 200 000 mouvements sur Orly alors qu'il peut en absorber 450 000 ?!

Il nous faut donc tenir un discours responsable. Réalisons une opération de remembrement, protégeons nos emplois. Avant de choisir le lieu de relocalisation, nous devons d'abord déterminer le devenir de la plate-forme. La qualité de la revalorisation déterminera la stratégie à développer. Nous devons réunir les experts pour débattre de ce sujet. En tout état de cause, ce discours est nécessaire. Ne bâillonons pas ceux qui veulent le porter !

# Jacques Jean-Pierre Martin

**Président de Paris-Métropole  
Maire de Nogent-sur-Marne**

*Diplômé d'une grande école d'ingénieur, Jacques JP MARTIN est maire de Nogent-sur-Marne depuis 2001, après avoir été adjoint de Roland Nungesser. Conseiller général du Val-de-Marne depuis 1988, il préside la Communauté d'Agglomération de la Vallée de la Marne depuis 2009. Il est membre du comité directeur de l'AMF, vice-président de l'AMIF, président de l'Union des Conseillers Généraux de France, membre du Bureau de l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien, et, depuis un an, président du Syndicat Paris Métropole dont le but principal est d'apporter, par sa légitimité (195 collectivités) des propositions aux questions posées par le projet du Grand Paris. L'environnement et le développement durable sont aussi des questions de société auxquelles il tente, dans un certain nombre d'instances, d'apporter sa contribution.*

Je ne sais pas si vous allez trouver que mon discours est celui d'un conservateur, mais je trouve que mon collègue Didier Gonzales a posé le problème d'une façon particulière que nous n'avons pas à Paris Métropole. Ce syndicat représente 195 collectivités de la métropole et environ 10 millions d'habitants. Il se saisit de nombreux dossiers difficiles, dont le logement, la péréquation financière ou la santé. Notre groupe de travail « Métropoliser les dynamiques aéroportuaires » fonctionne à merveille et Didier Gonzales y est invité quand il le veut. Ce travail est animé par deux de nos collègues, Yanick Paternotte et Christian Hervy.

Je veux bien qu'on pose la question des aéroports parisiens de façon aussi abrupte et aussi définitive. Mais cela n'est pas notre technique. De mon point de vue, pointer 600 000 mouvements supplémentaires dans les 20 ans à venir ne représente pas la meilleure façon d'aborder la question. Aujourd'hui, toutes les projections sont conditionnées en fonction du taux de croissance et

des dynamiques internationales. Or ce n'est pas notre façon d'appréhender le problème. Nous nous demandons plutôt si nous devons retenir d'office sur les plates-formes aéroportuaires de l'Île-de-France une augmentation et laquelle ? Nous évaluons la nécessité d'accroître le nombre de capacités qui est différent de la quantité de passagers. Nous nous posons enfin la question de savoir s'il faut créer de nouveaux aéroports compte tenu de la conflictualité environnementale et sociale à l'œuvre actuellement.

Le syndicat juge nécessaire de procéder autrement et de conserver comme terme de base la diversification. En effet, les espaces sont limités au-dessus des aéroports et la centralisation des mouvements aériens dépend de la façon dont les aéroports sont approchés. D'autres pays sont confrontés au même type de problèmes et réussissent à les résoudre. Je veux préciser que quand Berlin fusionne deux aéroports sur Schoenefeld les trois aéroports sont à 5 km les uns des autres, donc ce n'est pas une véritable délocalisation, mais une utilisation intelligente des capacités sur Berlin. Au total, gérer les trois aéroports à Berlin était très compliqué. Lorsqu'ils ont été construits, il y avait un mur, une isolation de la capitale et il fallait approcher les trois aéroports avec des approches très tendues. Ce n'est donc pas l'exemple qu'il faut retenir.

Depuis sa création, Paris Métropole s'est employé à créer une vision partagée entre les élus franciliens sur les grands enjeux de la métropole. Un groupe de travail a été constitué pour appréhender collectivement et pertinemment les problématiques liées aux zones aéroportuaires et proposer des axes de réflexion. Ces derniers pourraient être approfondis dans le cadre d'un rapprochement régulier entre les collectivités de Paris

Métropole, l'État et les diverses entreprises des plateformes aéroportuaires afin de mettre en partage les différentes problématiques à résoudre et de trouver des bases communes.

Le développement durable des aéroports internationaux de notre agglomération constitue un enjeu déterminant pour l'ensemble des collectivités de la métropole. En effet, ces portes de l'agglomération représentent non seulement un puissant facteur d'attractivité, mais également des pôles de vie et de centralité par eux-mêmes. C'est pourquoi les centralités doivent être gérées et la diversité des usages envisagée. Nous devons examiner la coexistence au plan environnemental aussi bien qu'au plan social, et étudier les dynamiques économiques à l'œuvre en termes d'emploi et de logements. D'autres territoires ont réussi cette opération et nous pourrions ensemble avancer dans cette direction.

Notre réflexion s'est concentrée autour de l'organisation du système aéroportuaire francilien, avec l'articulation des échelles locale et métropolitaine et la question des injustices environnementales, sociales, voire fiscales. Elle considère également l'accès aux aéroports et du réseau de transport, ce qui n'est pas neutre. Lorsque vous habitez Sevran, Clichy ou Montfermeil, vous ne pouvez pas aller à Roissy. Ces territoires n'ont pas d'accès direct à Roissy et sont sujets à des problèmes d'enclavement, de chômage et de vie dans les cités.

## **De la salle**

Le problème des cités n'est pas réductible à l'impossibilité pour les résidents de prendre l'avion.

## Jacques Jean-Pierre Martin

Non-monsieur je crois que vous ne m'écoutez pas ! Le problème c'est plutôt d'aller trouver un emploi sur la plate-forme. Certains territoires franciliens, situés près des aéroports, ne bénéficient pas des externalités positives et des richesses créées par les aéroports. C'est une des raisons pour laquelle les riverains n'acceptent pas des nuisances émanant d'activités dont ils ne profitent pas. Mon collègue Didier Gonzales l'a dit tout à l'heure pour Villeneuve-le-Roi, c'est vrai pour d'autres territoires.

Nous réfléchissons également à la question très importante de la gouvernance des secteurs aéroportuaires. Une gouvernance a vocation à servir un projet, une vision et une dynamique aéroportuaire à l'échelle de la métropole, et non pas à précéder la clarification des problèmes que nous avons à régler dans ce domaine.

Plusieurs échanges se sont concentrés sur la question de l'organisation du système francilien. De notre point de vue, le système des trois aéroports franciliens, élargi sans doute à d'autres plates-formes plus éloignées, conserve sa pertinence. Nous devons chercher à l'optimiser, à renforcer la complémentarité entre les aéroports et créer les conditions d'une intermodalité efficace notamment avec le TGV. La question du rail doit ainsi être intégrée au débat, car ce moyen de transport peut décharger certains courts et moyens courriers, entraînant des gains potentiels de capacités qui ne sont encore ni exploités ni étudiés (ex : pour aller à Bruxelles ou Cologne, je prends le thalys). Notre contribution sur l'accessibilité aux plates-formes aéroportuaires sera en ce sens très détaillée.

La gouvernance locale doit être territorialisée puis métropolisée afin de permettre aux habitants, aux élus et aux acteurs économiques de débattre de solutions à l'image de ce qui a été fait pendant les assises d'Orly. C'est à l'image de ce qui s'est fait dans la Ruhr.

En Allemagne, on a su créer des processus permettant d'instituer des structures limitées à une existence de trois à dix ans pour inviter chacun à faire partager son vécu et ses compétences pour poser les spécificités et les contours du projet et pour œuvrer à l'élaboration de solutions communes en intégrant l'État. Il est important d'intégrer les associations et les citoyens au travers de ces structures. En partant du local pour métropoliser les questions, nous parvenons à des logiques plus intéressantes de construction de solutions en concertation. Je regrette que l'État ait refusé que l'expérience des assises d'Orly soit adaptée à Roissy. Enfin derrière on a le coût de la triple peine : le bruit, le PEB et la fiscalité. Il s'agit de prendre les trois sujets ensemble et pas séparément.

Tout récemment, au terme d'un travail de six à huit mois, notre syndicat a voté unanimement des dispositions pour le Fonds de Solidarité de la région Ile-de-France qui vont permettre de mieux répartir les richesses, mais surtout aussi qu'il y ait une solidarité envers les territoires en difficulté. Nous imaginons pour demain sur des territoires qui restent à inventer, qui pourraient être des schémas de cohérence territoriale, des solidarités financières entre les collectivités qui bénéficieraient au premier chef du développement induit par le réseau du Grand Paris et les autres.

Ces dossiers ne sont pas faciles, mais les élus sont très déterminés. Ces sujets doivent occasionner une discussion et des réunions alternatives aux instances de concertation stériles. Nous visons à formuler des propositions qui deviennent des éléments de travail pour d'autres.

\*\*\*\*\*

## Charles de Courson

**Député de la Marne**

**Rapporteur spécial du budget transports aériens**

*A l'issue de ses études de commerce à l'ESSEC, Charles de COURSON intègre l'ENA d'où il sort magistrat à la Cour des comptes. Après avoir exercé cette fonction pendant 9 ans, il est élu en 1993 député Nouveau centre de la Marne. En tant que membre de la Commission des finances, dont il est vice-président, il est le rapporteur spécial du budget annexe relatif aux " contrôle et exploitation aériens ". Il est aussi vice-président du Groupe d'études sur les vols de nuit et les nuisances aéroportuaires et également membre du Comité de gestion des fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien. Spécialiste des questions de sûreté aérienne, il a lui même testé à plusieurs reprises la fiabilité des contrôles effectués dans les enceintes aéroportuaires, avec des personnalités expertes. Élu local depuis 25 ans, il est maire de Vanault-les-Dames, président de la Communauté de Communes des Côtes de Champagne et vice-président du Conseil général de la Marne où se situe notamment l'aéroport de Vatry.*

Je vais essayer de répondre aux quatre questions qui nous étaient posées.

À la question de savoir si nous devons ou pouvons construire de nouveaux aéroports en France ou envisager l'extension d'aéroports existants, j'opposerai l'interrogation suivante : quels sont les besoins ? Certains nous invitent à considérer l'augmentation du trafic international ; or le transport aérien croît deux fois plus vite que la croissance économique moyenne qui s'élève actuellement à 1,5 % dans les pays développés. Les plates-formes existantes généreraient-elles une croissance de 3 % du transport aérien ? Je ne juge pas la tâche impossible. Tout d'abord on a une augmentation en passagers de la capacité d'emport moyen. Ne pouvons-nous pas optimiser le remplissage des avions avec les compagnies et dédier les plates-formes plus éloignées à l'aviation légère ? La gestion de nos capacités aéroportuaires est perfectible. La troisième plate-forme

ne se fera pas. Il y aura plutôt une optimisation des plates-formes existantes. Reste à savoir comment on les optimise. Comment peut-on mieux gérer la capacité d'un aéroport ou délocaliser certains types de trafic (aviation légère, fret, etc.) ? Là il y a des marges considérables et je pense qu'on peut tenir dans les 15-20 ans qui viennent avec des taux de croissance de 1,5 %, et sous réserve qu'il n'y ait pas de forte augmentation des produits pétroliers et donc du kérosène qui freinera par augmentation du prix du transport aérien. Car c'est quand même une variable non négligeable de l'avenir du transport aérien. Si on a un doublement ou triplement du prix du baril de pétrole, on aura un freinage de la croissance, ce qui ne veut pas dire forcément qu'il y aura décroissance.

Sur la deuxième question : est-ce que l'on doit favoriser la mise en place d'un réseau aéroportuaire équilibré en Ile-de-France et en Province ? Est-ce que l'objectif n'est pas de redéployer les trafics afin de développer des synergies entre les plates-formes parisiennes et celles de province ?

Le déséquilibre de trafic entre les plates-formes parisiennes et les plates-formes de province perdurera si le gel de l'ouverture du capital des plates-formes de province persiste. J'espère que nous aurons un jour le courage de nous diriger vers l'ouverture sinon il n'y aura pas de rééquilibrage possible. Je rappelle que pour l'instant Paris prend en charge 80 % des passagers et 90 % du fret. L'action des low costs sur la proportion entre Paris et province en termes de transport de passagers n'a pas suffi à rééquilibrer la situation. Il y a un problème d'organisation structurelle. Ni les chambres de commerce et d'industrie, ni les collectivités territoriales ne disposent de la compétence et des moyens financiers nécessaires à la création de groupes européens de gestion

des plates-formes qui permettraient de développer et de rééquilibrer le territoire français. J'espère que la province comprendra que le conservatisme en la matière est mortel. ADP, qui a tiré parti de la réforme, possède les moyens de se développer. Une partie de son patrimoine foncier a été transmise, mais personne ne l'a fait pour la province. Les sociétés aéroportuaires en province, qui reposent sur le régime de la concession, ne sont pas juridiquement stables. Mais la réforme a poursuivi la bonne direction en termes d'intérêt général.

Troisième question : quelles propositions sur le volet environnemental ?

Nombre de nos collègues conservateurs refusent pour leur part de considérer la croissance incessante de la sensibilité environnementale. Nous devons pourtant faire face à ce problème et sommes au service de nos concitoyens.

Il faut parler du bruit, mais aussi de l'air. Deux modèles coexistent ainsi pour traiter le bruit. Le volet préventif impose de se demander si des perspectives d'évolution technologique nous permettraient de réduire le bruit d'ici dix ou quinze ans ? Nous n'aurons pas de seuil de rupture correspondant à une révolution technologique. Le président de la société Safran juge quant à elle possible de réduire le bruit continûment de 2 à 3 % sans pour autant atteindre les objectifs du Grenelle (50 % de réduction du bruit des avions), mais on peut arriver à réduire le bruit des avions de 25 % via des efforts technologiques. On a aussi si l'on se réfère aux recommandations de l'ACNUSA la nécessité d'aménager des plages de moindre bruit la nuit, les interdictions d'avions d'un certain chapitre acoustique jugé trop bruyant, etc.

Il y a d'autre part l'aspect curatif : l'insonorisation des logements a progressé. On aurait pu aller plus vite. On a beaucoup modulé les taux par plate-forme ce qui a permis de résorber le stock de dossiers en attente. À Vatry, nous avons financé à 100 % les travaux d'insonorisation. C'était facile on avait 175 maisons. Montrons-nous généreux pour résoudre et atténuer les problèmes. S'il le faut, il faudra augmenter les taux. C'est aussi tout le travail de meilleure gestion des courbes d'atterrissage. Tentons de généraliser les courbes progressives afin d'éviter la concentration des problèmes sur quelques secteurs. Il faut avoir le courage d'avoir une plus grande équité.

Nous n'avons pas abondamment débattu du problème de la qualité de l'air. Voici dix ans, les sociétés me répondaient qu'elles ne pouvaient améliorer la qualité de l'air compte tenu de la dégradation que les flottes d'avion pouvaient provoquer. Peu à peu, elles ont cherché des solutions. Il faudrait inciter à des comportements vertueux sur la qualité de l'air. Les compagnies aériennes sont actuellement exonérées de TIPP sur le kérosène. Ne faut-il pas lever cette exonération pour les compagnies qui n'ont pas un taux d'incorporation suffisant de 10, 15, 20 jusqu'à 30 % ?

Dernier point sur l'aménagement du territoire et la gouvernance, il convient de mesurer les avantages et les inconvénients d'avoir une plate-forme à proximité ou d'être dans une zone de survol. La répartition n'est pas équitable aujourd'hui. Personne ne se satisfait de subir les inconvénients de la situation. Une société ne peut être gérée lorsque les inconvénients sont subis sans contrepartie positive. Nous n'avons pu, de même, nous attaquer au problème des ressources fiscales. Je propose là-dessus un groupe de travail toutes tendances

confondues pour créer un fonds de solidarité qui serait abondé par les communes colossalement riches et réparti vers les collectivités qui subissent les inconvénients. Il convient dès lors de définir les critères d'une meilleure répartition.

La question des emplois pose par ailleurs problème en Ile-de-France comme en province.

Quant au bruit et à la dégradation du paysage, le secteur aérien ne bénéficie pas d'une recherche équivalente à celle qui préside l'installation d'autres infrastructures comme les lignes de TGV ou les infrastructures routières (équilibre global au niveau du paysage).

Enfin, la question de la gouvernance pose un véritable problème. Je pense énormément de mal de l'idée de créer des communautés aéroportuaires. Cependant, compte tenu de l'étendue spatiale des questions, nous gagnerions à les étudier à l'échelle des conseils régionaux et à confier à ces collectivités un pouvoir supplémentaire d'aménagement sur ces questions.

Je suis un démocrate. Le peuple nous a élus. Cela dit, il peut nous battre demain. Un élu assure l'intérêt général. C'est pourquoi nous écoutons les doléances, nous concertons et devons trancher. Tel est notre rôle. Je ne crois pas au mélange des rôles avec une commission qui ne fonctionne pas démocratiquement.

\*\*\*\*\*



## Gérard Feldzer

**Conseiller régional d'Ile-de-France  
(Europe Écologie les Verts)  
Président du Comité régional du tourisme d'Ile-de-France**

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

La politique aéroportuaire est un reflet de la société. Et si nous étions sous l'emprise de modèles déjà dépassés ?

Même si nous supportons une forte pression environnementale, nous devons opter pour une croissance raisonnée afin de ne pas avoir à subir une croissance zéro.

C'est par rapport à cet objectif et à la volonté des citoyens de mieux vivre que nous devons anticiper. Je suis conscient que les aéroports génèrent plus de 500 000 emplois directs et indirects non déplaçables.

L'augmentation du nombre de passagers à destination de la France est un facteur de création de richesses et d'emplois. En effet, tandis que les passagers qui arrivent par avion dépensent 8 milliards d'euros, les voyageurs qui arrivent par le train n'en dépensent que 3 (statistiques du Comité régional du Tourisme dont je suis le président). Néanmoins, nous devons envisager les équilibres en termes d'emploi et d'environnement.

Nous ne pouvons apporter de réponse systématique à la question de savoir s'il vaut mieux construire de nouveaux aéroports ou aménager l'existant. Europe  cologie les Verts s'oppose au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes compte tenu de la possibilité d'extension de l'aéroport de Nantes. Mon voisin qui vend la délocalisation d'Orly doit savoir qu'il n'y a pas besoin d'une loi pour réfléchir. On est là pour réfléchir.

L'aéroport d'Atlanta, implanté au milieu d'un champ en 1909, est le 1<sup>er</sup> du monde avec 1 million de mouvements et 90 millions de passagers. Il assure 80% de son trafic à travers son modèle économique : le hub. Pouvons-nous envisager un équivalent d'Atlanta d'ici 20 ou 30 ans qui sera Vatry ou autre ? Pourquoi pas, car c'est notre devoir d'envisager l'avenir.

Concernant l'amélioration des synergies entre Paris et la province, nous devons mettre en œuvre toutes les solutions inhérentes au TGV et créer des correspondances intelligentes.   l'heure actuelle, la SNCF ne permet pas de se faire enregistrer avec son bagage à partir d'une gare. L'intermodalité doit dépasser le discours et s'étendre aux faits.

Les trajectoires diurnes ne doivent pas avoir de rapport avec les trajectoires nocturnes. Il y a des améliorations à apporter sur ce point ! Même si je pense que les aéroports doivent fermer la nuit pour le sommeil des riverains, nous devons envisager prudemment les conséquences d'une fermeture nocturne en termes d'emploi et de délocalisation (ex. : délocalisation de Fedex).

D'autre part, nous avons relevé de 300 mètres l'interception de l'axe de l'ILS. C'est de la rigolade !

Autant ne rien faire ! Quant aux approches en descente continue, on en parlait déjà lorsque j'étais pilote sur caravelle... En 1974 ! Rien de neuf sous le soleil ! J'ai proposé l'augmentation des pentes de descente à la DGAC. Avec mesures de bruit... J'attends la réponse. Quant à cercler autour de l'aéroport sur une zone où on ne pollue que la zone pour pouvoir décoller de nuit ou atterrir de nuit, ce sont des choses qu'il faut avoir le courage d'explorer.

Nous avons abordé la question de la qualité de l'air. Les avions qui roulent dépensent entre 300 et 1 000 litres à chaque décollage et une quantité moindre à l'atterrissage. Un milliard de litres est dispensé dans l'atmosphère sur les aéroports parisiens, donc sur les riverains (en comptant les décollages qui se font à poussées maximum). Nous devons apporter des solutions. Une idée serait de tracter les avions avec moteurs arrêtés ou de créer un entraînement avec le train muni de moteurs électriques dans les roues. Ce type de solutions réduirait sensiblement la pollution atmosphérique locale.

Nous devons oser, car le trafic double tous les vingt ans. Nous ne pouvons diminuer de moitié la pollution en dix ans.

Qui paie quoi ? Les retombées financières doivent par ailleurs s'équilibrer davantage entre les bénéficiaires et les autres, je veux parler des communes concernées même à 20 km de là ; une solidarité et un équilibre des ressources seraient bienvenus.

Pour les investissements, je cite juste un exemple d'injustice : trouvons-nous normal que le contribuable ait payé des sommes considérables pour le Concorde sachant que ses passagers peu nombreux et fortunés se

faisaient payer leurs billets en frais de société déductibles des impôts ?

Pour les nuisances sonores et atmosphériques, il faudra faire des compromis. C'est souvent l'un ou l'autre. Il est évident que nous demandons un meilleur suivi des recommandations de l'ACNUSA.

Par ailleurs, je vois dans les questions à l'ordre du jour une « gestion plus souple de l'urbanisme en zone C des PEB au sein des PRU ». Si cela implique d'autoriser des permis de construire au cas par cas, j'y suis très défavorable. Il y a eu trop d'abus toutes ces dernières années.

\*\*\*\*\*

## Christian Hervy

**Conseiller général du Val de Marne**  
**Maire de Chevilly-Larue, Coprésident du groupe de travail**  
**« Métropoliser les dynamiques aéroportuaires »**  
**(Paris-Métropole)**

*Économiste, conseiller municipal de 1977 à 1986, puis maire adjoint de la commune de Villeneuve-le-Roi de 1986 à 1995, Christian HERVY est maire de la commune de Chevilly-Larue depuis 2003. En charge du pôle Orly-Rungis de 1993 à 2003, il collabore auprès du président du Conseil général du Val-de-Marne. En 2001, il est élu conseiller municipal de Chevilly-Larue, puis élu conseiller général du canton de Chevilly-Larue / Rungis en 2004. Aujourd'hui, il est conseiller général délégué à l'Économie sociale et solidaire, membre du Bureau de Paris Métropole où il co-préside le groupe de travail « Métropoliser les dynamiques aéroportuaires ». Il est administrateur de l'Établissement Public Orly-Rungis-Seine-Amont (EPAORSA) puis administrateur de la SEMMARIS (MIN de Rungis). Il préside également le Syndicat Intercommunal d'Étude du Pôle Orly-Rungis.*

Je vis sur le territoire du pôle d'Orly. Ce pôle d'activités, d'emplois et de vie réunit environ 175 000 emplois dont l'aéroport d'Orly est en quelque sorte le pivot. Pour ma part, je ne crois pas que l'aéroport d'Orly sera déménagé et je ne le souhaite pas. Il me semble d'ailleurs contradictoire d'arguer du manque de moyens pour construire un troisième aéroport et d'envisager le déménagement d'une plate-forme qui est plus coûteux. De mon point de vue, il est extrêmement illusoire d'envisager la construction d'un nouvel aéroport dans le bassin Parisien. De nombreuses actions doivent être menées à moyen, voire à long terme, avant de conclure à la nécessité d'une nouvelle plate-forme. Hors Atlanta, lorsque nous avons tenté d'éloigner l'aéroport du centre des grandes métropoles, la ville a toujours rejoint l'aéroport qui représente un bassin d'activités important

Je pense qu'avant de savoir comment multiplier les infrastructures, nous devons savoir si la déréglementation des transports aériens initiée au début des années 90 a produit des effets positifs ou n'a pas perverti les problèmes auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui. Telle est mon entrée dans le problème : je souhaite que l'on fasse le bilan détaillé de la déréglementation du transport aérien, assorti d'un volet étudiant les conséquences négatives ou positives des accords ciel ouvert sur la situation de l'exploitation du transport aérien dans le monde. En effet, lorsque l'ouverture à la concurrence s'est faite, les coûts d'exploitation par passager transporté ont augmenté, ainsi que les coûts de maintenance. D'autres pays externalisent et encouragent la sous-traitance. Les avions suscitent plus de risques. Enfin, les conditions sociales se sont sensiblement détériorées dans toutes les entreprises de transport aérien pour les différentes catégories de personnel. Nous devons dresser ce bilan pour déterminer jusqu'à quel point l'activité du transport aérien peut supporter la concurrence, la rentabilité et la multiplication sans fin du nombre d'avions qui volent, que l'on fabrique. Une interrogation sur l'utilité sociale du transport aérien et sur le mode de gestion adéquat me semble pertinente.

Je conviens de la nécessité d'optimiser l'existant avant de construire un nouvel aéroport. Nous avons par ailleurs des ressources mal utilisées sous nos pieds. L'État emploie l'outil réglementaire non concurrentiel de l'emport minimum sur les plates-formes aéroportuaires. Tirons-en profit pour augmenter le gabarit des avions, requalifier les trafics et augmenter la quantité de passagers par avion. Par le passé en travaillant l'emport minimum, avec l'accord du ministre des Transports d'alors, nous étions parvenus à éliminer tous les avions

du chapitre 2 de l'aéroport d'Orly. Le trafic de la plateforme a été requalifié.

Pour moi, la gestion des 4 aéroports franciliens doit être plus intégrée. Il y a le hub à Roissy, les capacités de liaisons point à point moyen et long courrier d'Orly qui ne sont pas suffisamment mobilisées. On a mis à Orly trop de charters, trop de low cost, trop de navettes pour saturer une offre de transport de façon à éviter qu'un concurrent d'Air France ne vienne s'installer dans son dos et créé un similibus. Il faut en finir avec cette façon d'exploiter la ressource aéroportuaire. Le transport aérien représente d'abord un service à l'usage des passagers qui ont besoin de se déplacer. Organisons-le de manière à ce qu'il rende le service qui fonde son existence.

La nécessité de débattre de la question des aéroports de province recueille mon adhésion. Cependant, afin d'éviter les jacqueries, nous devons peser les intérêts de chacune des régions ayant des aéroports susceptibles de se développer ou pouvant mettre des ressources au service de l'intérêt national. Nous pouvons y arriver en permettant aux habitants de province de prendre un avion international à 200 kilomètres de leur domicile sans devoir passer par Roissy. Je pense que nous pouvons redistribuer les cartes en les convainquant que nous leur proposons là une meilleure exploitation de l'existant qui peut se développer dans un intérêt partagé.

Sur les retombées économiques, je suis quant à moi favorable à la création d'un fonds. Nous, élus locaux, pouvons engager un dialogue productif avec l'État (travail sur le SDRIF au sein de Paris Métropole). Même si tout le monde ne partage pas le même point de vue, nous nouons un consensus. Ainsi, la répartition de la ressource fiscale est déséquilibrée entre Roissy et Orly. Dans le même temps, on a un déséquilibre entre les villes

qui subissent les nuisances et celles qui bénéficient des retombées économiques. Enfin, nous avons un déséquilibre entre le grand pôle qu'est Roissy et d'autres pôles plus petits comme Le Bourget ou Orly. Nous devons mutualiser cet ensemble et dessiner des territoires avec les outils que nous possédons déjà : les PEB, les Plans de Gêne Sonore (PGS) et les servitudes.

En termes de gouvernance, je suis disposé à enterrer les communautés aéroportuaires avec M.de Courson. Je suis favorable à des gouvernances territoriales sachant que les pouvoirs locaux et les citoyens sont majeurs. Même si les intérêts particuliers sont nombreux, nous devons faire l'effort de la conciliation et nous avons beaucoup d'intelligence à partager. Les assises d'Orly ont été bénéfiques. Elles ont été ouvertes à tous et ont permis de confronter les avis et doléances pour créer le consensus. Nous oeuvrons dès lors à l'émergence d'un regroupement afin de mieux envisager ensemble et de façon cohérente l'avenir de notre territoire. La structure locale et le lieu de concertation représentent les deux niveaux d'un appareil de décision constructif. Le consensus politique avec nos concitoyens permettra la progression de nos territoires aéroportuaires.

\*\*\*\*\*

## Débat - Table ronde 3

### **Jean-Claude Marcus**

Consultant GAIA

Trois sujets ont manqué au débat. Premièrement, Le Bourget constitue une zone de non-droit, dont l'emport moyen s'élève à 1,5 passager par vol. Le Bourget ne pourrait pas payer un plan de gêne sonore s'il y était soumis. Deuxièmement, vous n'avez pas souligné que les aéroports obéissent à une logique de cycle de vie. Il est normal que Roissy soit progressivement étouffé par la pression qu'il gère. Troisièmement, vous avez occulté la question de la consommation destructrice de l'atmosphère qui engendre un effet de serre et un effet au sol. Aucune compagnie aérienne au monde ne pourrait produire autrement l'oxygène qu'elle consomme et épurer l'air qu'elle pollue. Ainsi, faut-il rationner ce moyen utile lorsqu'il est futile ?

### **Daniel Mouranche**

Membre du bureau FNAUT Ile-de-France

Le TGV partage avec l'aéroport deux défauts : il est gros consommateur de foncier et génère des nuisances. Ainsi, je trouve que l'idée d'un groupe de travail sur les zones aéroportuaires est excellente. Cette instance devrait placer l'intermodalité TGV au cœur de ses réflexions.

Le débat sur l'interconnexion sud du TGV a eu lieu en automne dernier. Je m'effare de voir que les études de RFF n'ont pas intégré de réflexions sur l'éventuelle utilisation du foncier de l'aéroport d'Orly pour réduire les

nuisances. Nous parlons du TGV, car c'est extrêmement séduisant. Cependant, l'avenir du transport ferroviaire n'est pas circonscrit au TGV, mais également aux grandes lignes.

### **Claude Carsac**

**Forum sud-francilien contre les nuisances aériennes  
(Aéroport d'Orly)**

Parmi tous les gens qui sont à l'étrade, je n'en vois qu'un seul qui sache réellement ce que sont les nuisances. Les autres y compris M Hervy ne savent pas ce que sont les nuisances.

### **Christian Hervy**

Monsieur, j'ai habité pendant 47 ans dans la zone C de l'aéroport d'Orly.

### **Claude Carsac**

On connaît votre discours, Monsieur Hervy, on ne va pas l'alourdir.

### **Christian Hervy**

47 ans !

### **Claude Carsac**

Monsieur de Courson n'est pas un spécialiste de l'air. En réalité, je crois qu'il a voulu mentionner le CO<sub>2</sub> ; or le problème est causé par les microparticules et les oxydes d'azote. Monsieur de Courson devrait les évoquer.

## **Chantal Beer-Demander**

**Présidente du CCNAAT (Aéroport de Toulouse-Blagnac)**

Nous n'avons pas apprécié la partie du discours de Monsieur de Courson sur le degré d'acceptabilité des nuisances. Si nous les acceptons moins, c'est parce qu'elles sont plus importantes et que nous en souffrons davantage. Par ailleurs, nous avons entendu avec terreur par trois fois qu'une partie du trafic parisien devait être redéployée. En effet, nous n'avons pas besoin de cette idée, car il croît déjà de lui-même en province. La proposition de Monsieur Gonzales de diminuer les nuisances d'Orly, qui n'a pas été réellement débattue, n'en ajoutera-t-elle pas en province ?

## **Henri Martre**

**Président d'honneur du Gifas**

Depuis le début de l'année, le transport aérien explose non seulement dans le monde, mais également en Europe. Le trafic aérien, aussi bien que la fréquentation des aéroports, aurait augmenté de 9 % par an en Europe, ce qui implique que le trafic aéroportuaire double en seulement dix ans et non en vingt ans. Contrairement à vos affirmations, il n'y a pas de corrélation entre la croissance du PIB (2%) et celle du trafic aérien en Europe (9%). Cette dernière serait davantage causée par la mondialisation.

## **Luc Offenstein**

**Président de l'association Oye 349 (Aéroport d'Orly)**

Suite à la mise en place du couloir Eurocontrol en 2002 qui a permis toutes les arrivées sur Orly face à l'Ouest au

sud de l'Essonne, Monsieur Martin s'est glorifié de la suppression de l'arrivée qui était située au-dessus de sa commune. Six mois après, vous avez souhaité que la plate-forme d'Orly accueille 350 000 mouvements pour satisfaire des besoins économiques. Nous ne pouvons adhérer à cette position.

Qu'appellez-vous "métropoliser" une plate-forme aéroportuaire ?

Nous avons besoin de logements en petite couronne. Où les installerez-vous ?

Monsieur de Courson s'appuie sur la mission parlementaire pour enterrer le troisième aéroport en 2003. Les 21 propositions qui avaient été formulées en 2003 n'ont jamais été suivies d'effets. L'Ile-de-France n'a pas de solutions, notamment pour l'insonorisation.

Monsieur Hervy nous demande comment la délocalisation d'Orly peut être financée. Je vous invite à me communiquer le coût de 1 500 hectares à 14 kilomètres de Paris ? Les contribuables en ont fait cadeau à la société anonyme ADP.

Je partage votre point de vue sur l'emport moyen, mais nous n'aboutissons à aucune solution. Nous débattons depuis des années de la question des retombées économiques sans réel partage jusqu'ici.

Monsieur Gonzales, nous soutenons ardemment l'étude de la proposition de loi pour les 500 000 riverains vivant autour d'Orly.

**Alain Péri****Vice-Président de l'ADVOCNAR**

Je constate avec stupéfaction qu'une tentative de réflexion sur le transport aérien du futur s'ébauche d'un côté (M.Gonzales), tandis que chacun, de l'autre, valorise sa commission ou son groupe de travail dont nous connaissons d'expérience l'absence d'actions concrètes.

Nous devons regarder plus loin que le taux de croissance pour nous interroger sur des projets qui ne verront pas le jour avant dix ou vingt ans, et nous projeter dans le long terme et accepter que le politique reprenne sa place afin de nous donner la direction du futur.

**Jean-Baptiste Cervera****Président de l'ADERA**

J'ai beaucoup entendu parler de PEB ce matin et de la réussite de Beauvais qui repose sur le succès de Ryanair, cette dernière concurrençant déloyalement le commerce français. C'est un constat d'échec. La DGAC a la mainmise sur vous, car rien ne se passe. La réussite de Beauvais a rendu Tillé inconstructible. La seule enquête publique de l'année a concerné l'agrandissement du cimetière de Tillé !

**Gérard Feldzer**

Concernant les particules, certes les industriels ont signé un accord irréalisable dans le cadre du Grenelle. Seulement aucune révolution technique - qui aurait pu nous permettre d'aller plus loin - n'est projetée pour les nouveaux avions. S'il y avait une révolution technologique sur un avion écologique comme il y en a

eu pour un avion supersonique on pourrait aller beaucoup plus loin.

Cette volonté n'est pas poussée aujourd'hui, car les industriels seuls n'ont pas les ressources nécessaires pour développer l'avion de demain. Le facteur de réduction des nuisances n'est pas une révolution en soi. De gros progrès restent à faire dont les utilisateurs de plateformes aéroportuaires seront moteurs.

### **Didier Gonzales**

Je veux revenir sur les doutes concernant l'augmentation du trafic aérien. C'est une autre façon de dire qu'il ne faut pas réfléchir au problème. De ce point de vue, j'invite Monsieur Martre à s'exprimer.

### **Henri Martre**

Les données du trafic s'appuient sur les sources de l'IATA, organisation internationale qui établit les statistiques. Il y a un problème qui se pose à l'horizon 2030 et il faut réfléchir dès aujourd'hui

### **Didier Gonzales**

Je veux dire un mot sur les PM10. L'ensemble des maires du Val-de-Marne a reçu un courrier du préfet pour les informer que la France sera condamnée à l'échelle européenne pour un excès de particules PM10 en région parisienne. Ce sont des particules de 10 microns qui sont cancérigènes. Elles sont responsables de 42 000 morts par an en France. Cela fait dix fois plus de morts que la circulation routière. J'ai demandé à Airparif la

production de PM10 pour Villeneuve-le-Roi. Il est relevé que 70 % des PM10 sont émises par le secteur aérien. Le préfet demande à l'ensemble des maires destinataires d'inciter leurs concitoyens à ne pas prendre leur véhicule et à marcher. Je vous laisse juges.

## Jacques Jean-Pierre Martin

Le collaborateur de Paris Métropole relèvera le nom des deux personnes intervenues en début de discussion, pour la question relative à Nogent, pour les inviter à participer à certaines réunions de travail.

Je souhaite préciser que les trajectoires, au lieu de rester à 3 000 mètres, se sont abaissées sans que nous soyons prévenus. C'est pourquoi j'ai réagi. En ce qui concerne les trajectoires actuelles, il y a sans doute encore des dérogations périodiques concernant le plafond imposé.

Nogent-sur-Marne a une station Airparif. Nous avons le plus grand bouchon d'Europe (A4-A86, Pont de Nogent), qui dégage une pollution potentiellement étourdissante. Les propos entendus lors de ces échanges sont importants. Nous devons avoir une approche claire et nette sur la question de l'air, définir les progressions et la nature des particules dont nous discutons. L'air doit faire l'objet d'un plan d'action. Faute des moyens nécessaires pour attaquer tous les polluants, nous devons opérer une sélection.

Les technologies sont aujourd'hui stables. En effet, rien n'a économiquement justifié de se concentrer sur certaines recherches et certains développements. Si nous sommes demain plus incitatifs en matière de contraintes environnementales, les ingénieurs s'attelleront à la tâche.

En effet, ils ont sans doute déjà élaboré des hypothèses sans les mettre sur le marché compte tenu de leur coût. J'espère vraiment qu'une pression économique et financière incitera à étudier les nouvelles technologies.

\*\*\*\*\*

## Discours de clôture

**Jean-Pierre Blazy**

Président de « Ville et Aéroport »

Maire de Gonesse

Je remercie les intervenants et les participants de leurs échanges vifs et de qualité. Je veux également remercier nos partenaires, l'Union des Aéroports Français et Aéroports de Paris, qui nous ont aidés au financement de ce colloque. Je voudrais exprimer une satisfaction d'avoir provoqué le débat sur le développement aéroportuaire de la France, car nous estimons nécessaire qu'il réapparaisse. En effet, cette question avait disparu de nos écrans radars après une période d'échanges nombreux, passionnés et controversés. Je suis content que nous ayons constaté l'impossibilité du statu quo notamment après 2012.

Nous reconnaissons unanimement le déséquilibre du système aéroportuaire national et francilien dû à la réalité géographique et historique, et aggravé par les événements qui se sont déroulés ces dix dernières années. À partir de là, quelle crédibilité peut-on donner aux prévisions officielles de saturation du trafic aérien annoncée seulement à horizon 2030 ? Même si les experts se fondent sur une croissance moyenne de 3 % par an, et je viens d'entendre M Martre nous dire que le trafic en passagers avait augmenté (+9 %) tout comme celui en mouvements (+7 %), ils se trompent régulièrement avec compétence dès lors qu'il s'agit d'avancer des chiffres que ce soit en nombre de passagers ou en nombre de mouvements. Je rappellerai qu'en 1996 avec l'extension de Roissy, les experts

prévoient 495 000 mouvements à l'horizon 2015. Or, ce seuil a été dépassé dès 2000, car cette année-là on atteignait déjà 508 000 mouvements.

Le dernier rapport sur une « Approche équilibrée de la gestion du bruit de l'aéroport de Roissy » publié par le Ministère de l'Écologie avance une hypothèse de trafic 2017 à 595 000 mouvements alors que nous avons atteint un emport moyen élevé par rapport à ce que nous avons connu voici encore peu de temps. Si l'on veut parler d'approche équilibrée entre les enjeux environnementaux liés au bruit et l'activité économique de la plate-forme, il y a lieu de maîtriser cette évolution du nombre de mouvements. On voit bien que le statu quo n'est plus possible et il est normal qu'en la matière les réponses divergent sur les perspectives.

Je dirai qu'il y a deux grandes thèses. La thèse écologiste, qui fonde son argumentation sur la raréfaction et le renchérissement du prix de l'énergie, estime qu'aucun aéroport ne doit être construit, y compris dans le Grand Ouest à Notre-Dame des Landes. Elle juge par ailleurs nécessaire de réduire les nuisances y compris le bruit nocturne.

D'autre part, la thèse économiste s'appuie sur un contexte international fortement concurrentiel engendré par la déréglementation du transport aérien depuis laquelle deux modèles sont apparus : le hub et le low-cost. Elle invite à optimiser les infrastructures existantes et juge inutile de construire tout nouvel aéroport, à l'exception de celle de Notre-Dame des Landes dont la construction a été décidée. L'environnement est jugé secondaire. La solution principalement avancée est la réduction du bruit à la source et le renouvellement des flottes jugé indispensable. La réduction du bruit à la

source a progressé. On atteint sur la réduction du bruit à la source un palier technologique, M.Feldzer l'a dit, les compagnies ont réalisé un effort pour renouveler les flottes.

Monsieur Gandil a pour sa part défini ce qu'il entendait par saturation des aéroports. Ce qui est aujourd'hui en débat est la saturation des capacités. Par ailleurs, les associations de défense des riverains et certains élus posent le problème de la saturation environnementale et le niveau d'acceptabilité des nuisances par les populations.

Ce qui compte pour nous élus de Ville et Aéroport, c'est l'échelle territoriale. Comment corriger le déséquilibre du système aéroportuaire national ? Comment éviter que le retrait programmé de l'État, et repoussé après l'échéance présidentielle de 2012 déstabilise les sociétés aéroportuaires ? Il est urgent de constituer un noyau stable de l'actionariat public à l'échelle des sociétés aéroportuaires pour éviter des prises de contrôle majoritaire de capitaux privés à partir de 2014, craints pour leur trop grande volatilité. L'intérêt manifesté par Aéroports de Paris dans le cadre de cette privatisation pour la société aéroportuaire lyonnaise relève-t-il de la seule rentabilité de l'activité ou pourrait-il concourir à favoriser un rééquilibrage entre Paris et les régions ? De même la nouvelle stratégie low-cost d'Air France avec l'installation de ses bases de province a-t-elle pour seul objectif de reprendre des parts de marché aux compagnies aériennes à bas coût ou peut-elle également contribuer à un rééquilibrage entre Paris et les régions ? Nous pourrions alors assister à une diminution du nombre de vols nationaux à Paris sans que pour autant les régions accueillent davantage de vols internationaux.

Autre question : comment le fret, très concentré à Paris, peut-il se redéployer en partie en province ?

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

Les points de vue s'affrontent pour proposer des moyens de rééquilibrer le système aéroportuaire parisien. S'agit-il d'optimiser le déséquilibre constaté ? Cela consisterait à ne rien faire : Roissy hypertrophié, étouffé par le gigantisme et la saturation de ses accès terrestres avant celle des capacités.

Dès 2003, la mission d'information parlementaire présidée par le député Gonnot donnait l'alerte sur l'explosivité de la situation autour des deux aéroports parisiens. Cette mission a conforté le statu quo, proposant de créer deux pistes supplémentaires à Roissy afin d'encourager le hub de la compagnie nationale et de Fedex.

Orly, doublement plafonné, peut espérer récupérer des créneaux libérés par la diminution des vols nationaux en raison à la fois du développement du TGV et de la nouvelle stratégie d'Air France, et les attribuer à des vols longs et moyen-courriers ou peut-être au hub d'une compagnie étrangère.

Nous avons également entendu l'hypothèse de la fermeture d'Orly consécutivement à la construction d'un

nouvel aéroport au sud de Paris. Est-ce qu'il s'agit de ressusciter Beauvilliers ou de considérer un autre site ? La proposition de loi de Didier Gonzales envisage la délocalisation des plates-formes les plus insérées dans un tissu urbain dense et le plafonnement de Roissy et son couvre-feu. Elle a suscité des critiques immédiates notamment en lien avec l'emploi. De ce point de vue, Mme Wallard a précisé qu'il y avait sur la plate-forme d'Orly 26 745 emplois. La note de Paris-Métropole sur l'emploi de l'aéroport d'Orly fait plutôt état de 43 000 emplois. Il y a donc débat sur les chiffres, cependant c'est une question essentielle. Pour rompre avec un système qui privilégie Roissy au détriment d'Orly, il convient soit de contraindre Roissy soit de libérer Orly. Comme personne ne propose le déplafonnement d'Orly et qu'il faut prévenir la saturation de Roissy, il convient dans le cadre de l'article 12 de la loi Grenelle I de rouvrir la question du 3<sup>e</sup> aéroport ou d'un complément d'infrastructure, ou de faire vivre le 3<sup>e</sup> réseau aéroportuaire qui aujourd'hui reste virtuel.

Nous souhaitons à Ville et Aéroport que la réflexion stratégique relative à la création d'un complément d'infrastructure aéroportuaire dans le grand bassin Parisien soit posée de nouveau en prenant en compte tous les paramètres et toutes les contraintes. Dans ce cadre, l'État pourrait faire le choix d'un aéroport (3<sup>e</sup> aéroport ou complément d'infrastructure) dans le grand Bassin Parisien pour des raisons environnementales en respectant l'article 12 de la loi Grenelle I, ou choisir d'utiliser la plate-forme de Paris-Vatry qui a le mérite d'exister déjà et donc cela serait moins coûteux et plus rapidement opérationnel. Cependant, pour que Paris-Vatry « décolle » il faut que soient améliorés ses accès terrestres sinon le fameux effet Mirabel dont on parle tant persistera.

Il faut que nous engagions la démarche, car plusieurs scénarios sont envisageables. Le débat de la journée a démontré l'impossibilité du statu quo en vertu des nombreux scénarios de développement possible. Depuis quelques années on a refermé le dossier. Celui-ci est devenu tabou et je crois qu'aujourd'hui on se rend compte qu'il est temps de le rouvrir, comme l'a démontré la Cour des comptes dans son rapport de 2008. Il faut le faire dans un esprit qui permette d'envisager un réel débat démocratique.

Ce colloque ambitionnait de relancer le débat afin que l'on puisse enfin « concilier la croissance du trafic aérien, le développement économique et urbain autour des aéroports et l'amélioration du cadre de vie des riverains ». Telle était l'ambition affichée par le chef de l'État en 2007 dans sa lettre de mission à Jacques Dermagne. Le Président de la République demandait qu'une charte du développement durable soit élaborée à Roissy. Elle n'existe toujours pas aujourd'hui. Nous demandons à l'État d'anticiper et d'engager cette réflexion stratégique qui nécessite l'examen de tous les scénarios possibles.

Les actes du colloque seront rédigés. Nous voulons préparer un cahier d'acteurs autour d'un ensemble de propositions pour une politique aéroportuaire après 2012. Ces propositions sont diverses à ce stade. Nous souhaitons les transmettre aux principaux candidats à l'élection présidentielle de 2012. Le débat doit être rouvert. Il se développera dans le cadre des échéances nationales. Aujourd'hui le débat démocratique sur la politique aéroportuaire renaît, faisons-le vivre sans tabou.

## **Ville & Aéroport**

*Association Nationale d'Élus*



Hôtel de Ville - 66 rue de Paris  
95500 Gonesse

Tél. / Rép. : 01 39 85 95 96  
Email : [contact@villaeroport.org](mailto:contact@villaeroport.org)  
Site Internet : [www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org)

