

Gonesse, le 3 juin 2003

**« Contribution pour la création d'un 3^{ème} aéroport à
vocation internationale dans le grand Bassin Parisien et la
promotion d'un développement durable des 10 principaux
aéroports parisiens et régionaux existants »**

Vers une nouvelle conception de l'aéroport au 21^{ème} siècle

I] De la nécessité du 3^{ème} aéroport ...

Raisons économiques et environnementales à la création d'une 3^{ème} plate-forme à vocation internationale

Les raisons économiques ...

1) Demande structurelle forte de transport aérien à l'horizon 2020

- Estimation des ordres de grandeur

Contrairement aux acteurs du transport aérien, qui estiment que la croissance du trafic aérien se poursuivra à un rythme comparable aux vingt années passées, c'est-à-dire voisin de 5% par an, **nous pourrions retenir une hypothèse plus prudente, retenue par la DGAC : 3,4% de croissance annuelle moyenne d'ici 2020. Cependant, nous pensons qu'une croissance annuelle de 4,3% (au niveau du nombre de mouvements d'avions) tient mieux compte de l'évolution du trafic.**

Une hausse de 5% par an (hypothèse d'Air France), signifie que le trafic aurait triplé en vingt ans, passant de 70 millions à 210 millions en Ile-de-France. **Avec 3,4%, le trafic va doubler pour atteindre de l'ordre de 140 millions de passagers autour de 2020. Pour le fret, il faut prévoir une expansion de 5,5%.**

Les schémas multimodaux de services collectifs de transport indiquent que **le trafic a augmenté de 4,6% par an entre 1990 et 2000**. Cette augmentation est due notamment à la baisse importante des tarifs et la position de la France comme premier pays touristique du monde.

- Position de la Commission européenne

La nécessité d'une 3^{ème} plate-forme à vocation internationale doit être posée dans une perspective européenne. **Le Livre blanc de la Commission européenne sur la politique des transports à l'horizon 2010** estime que « l'Europe ne pourra faire l'économie de nouvelles infrastructures aéroportuaires » : elle indique que le doublement du trafic tous les dix à quatorze ans est probable et souligne que la création de nouvelles plates-formes est une condition essentielle pour éviter une perte de compétitivité des compagnies européennes par rapport à leurs concurrents nord-américains, alors que, pourtant, les projets de nouveaux aéroports sont peu nombreux (Lisbonne, Berlin, Paris, Nantes).

... et environnementales

2) Contre une utilisation maximaliste des aéroports parisiens : contraintes physiques et environnementales de Roissy CDG et Orly

- A quelle échéance les aéroports parisiens seront-ils saturés ?

ORLY : En mouvements d'avions, les 2 pistes d'Orly permettent 72 mouvements/heure (sur une base d'utilisation de 17,5h/jour), soit une capacité théorique maximale de 459.900 mouvements/an. Une telle limite ne sera pas atteinte car le maintien du couvre-feu (23h-6h) et la limitation à 250.000 créneaux horaires/an a été confirmée par le Ministère des Transports. Cette limitation s'accompagnera d'une croissance du trafic passagers. L'emport de passagers par avion à Orly est aujourd'hui de 100, ce qui est faible. Celui-ci pourrait augmenter sous l'effet conjugué de la demande de passagers et de l'augmentation de capacité moyenne des avions, mais jusqu'à aujourd'hui nous n'avons pas constaté d'augmentation significative de l'emport moyen. **En respectant les 250 000 créneaux annuels, il est raisonnable de prévoir un emport moyen de 120 passagers par avion vers 2015, ce qui donnerait un trafic annuel de 30 millions de passagers. Orly est d'ores et déjà un « enfer urbain » pour les populations riveraines compte tenu de son implantation dans un tissu urbain dense.**

ROISSY CDG : En mouvements d'avions, avec l'utilisation des deux doublets de piste et comme postulat l'instauration d'un couvre-feu comme à Orly, la capacité pourrait être prochainement de 120 mouvements/heure, soit 766 500 mouvements annuels. Le trafic en 2001 a été de 523000 mouvements. Du fait de l'amélioration des moyens techniques, il peut être envisagé dans le futur une augmentation de la capacité à 140 avions/heure, soit environ 900 000 mouvements par an. Cependant certaines contraintes physiques restent incontournables (ex : traversées de pistes réduisant la cadence au décollage ou à l'atterrissage). **Si on retient comme seule mesure environnementale l'hypothèse d'un couvre-feu, avec une croissance annuelle de 6% car Roissy CDG croît plus vite que la moyenne mondiale, les 900 000 mouvements annuels seraient atteints d'ici à 2012.**

Hors de toute autre contrainte environnementale autre qu'un couvre-feu, la saturation de Roissy CDG en nombre de mouvements est prévue d'ici 10 ans. Sans aucune contrainte environnementale, Roissy CDG sera saturé avant 10 ans.

En nombre de passagers, Roissy traite actuellement 49 millions de passagers avec 520 000 mouvements. Hors de toute contrainte environnementale, on peut estimer à environ 80 millions de passagers le trafic maximal absorbable par Roissy CDG. En retenant l'hypothèse d'Air France d'une croissance annuelle de 5%, ces 80 millions seraient atteints en 2012. Or, si des contraintes environnementales viennent limiter cette croissance, la saturation interviendrait quelques années plus tôt.

Il en résulte que l'offre aéroportuaire actuelle sera insuffisante au cours des années à venir, la demande excédentaire étant évaluée à 60 millions de passagers dans le cas d'une croissance du trafic de 4,3%.

Ainsi, pour accueillir les besoins d'environ 140 millions de passagers sur les aéroports parisiens à l'horizon 2020, et déduction faite de la croissance maîtrisée d'Orly et Roissy, il est nécessaire d'accueillir 35 millions de passagers sur une nouvelle plate-forme, soit l'équivalent d'Orly.

Or, un aéroport demande pour sa mise en service 12 à 15 ans à partir de la date de décision. C'est pourquoi il est nécessaire d'arrêter dès à présent cette décision.

Les riverains acceptent de plus en plus mal les nuisances générées par un aéroport – qu'il s'agisse du bruit ou de la pollution. Le GIEC (Groupe Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat) a confirmé la contribution de l'aviation aux émissions de gaz à effet de serre à 4% environ du total planétaire. En Ile-de-France, les deux aéroports sont responsables de 30% de la pollution de la région en période de pic de pollution.

Le bruit – surtout nocturne – est de moins en moins toléré par les riverains. C'est pourquoi un organisme a été mis en place en 1999, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA), chargé de garantir la qualité des informations sur le bruit et de fournir des avis indépendants sur les mesures de lutte à mettre en place et habilité à sanctionner en cas d'infraction.

On peut s'inquiéter de la remise en question du plafond fixé par le précédent gouvernement pour Roissy CDG à 55 millions de passagers, même si un plafond en nombre de mouvements annuels serait plus indiqué. Le Ministre des Transports a en effet préféré définir un plafond sur la base d'un indicateur global de gêne sonore calculé sur la valeur moyenne des années 1999, 2000 et 2001. Pourquoi ne pas plafonner Roissy CDG sur la base d'un nombre limite de mouvements d'avions / an comme c'est le cas pour Orly?

Désormais, pour la plupart des aéroports, la limite n'est pas seulement technique, mais aussi environnementale – même s'il est vrai que, parallèlement, les pistes sont saturées et que la gestion des aéroports n'est pas suffisamment efficace car les compagnies gardent des créneaux qu'elles n'utilisent pas.

Aussi faut-il rappeler que le Livre Blanc de la Commission européenne estime indispensable de « réconcilier la croissance du transport aérien avec l'environnement ».

3) Les perspectives modérées d'un report modal d'une partie du trafic aérien sur le rail (réseau TGV)

Le TGV a pour effet de capter une partie de la clientèle avion et il est important que les compagnies aériennes et la SNCF s'entendent sur le développement d'un trafic inter modal entre ces deux moyens de transport. Le TGV reste très adapté pour le transport de ville à ville et très attractif jusqu'à environ 3 heures de trajet (remplacement vols court courriers notamment).

La substitution du train à l'avion connaîtra une évolution forcément limitée en raison de la saturation des lignes existantes ainsi que du coût de la construction de nouvelles lignes. Toutefois, d'après les analyses entérinées à l'époque par la commission DUCSAI **lors du débat public qui s'est déroulé en 2001, les reports possibles du mode aérien sur le mode ferroviaire sont estimés au total à presque 10 millions de passagers en 2020. Les TGV, pour des trajets de moins de deux heures « prennent » 50% des passagers à l'avion, de trois heures 30%.**

La mise en œuvre d'un programme important de TGV favorisera le report modal de l'avion vers le train pour les relations internes au territoire français, et entre la France et les régions européennes limitrophes. Il permettra aussi de substituer un parcours en TGV à des vols de rabattement sur les aéroports internationaux.

Il convient dans l'immédiat de tirer parti du TGV Méditerranée. La réflexion doit aussi se poursuivre sur les conséquences à tirer des futures dessertes du TGV Est-européen. Les études des prolongements des lignes à grande vitesse vers l'ouest et le sud-ouest doivent intégrer le double objectif de conforter le développement des aéroports régionaux et de permettre le report de trafic sur le mode ferroviaire au départ de la région parisienne.

L'hypothèse d'une diminution du trafic aérien, qui résultera d'un report de l'avion vers le rail, est sans comparaison avec la croissance de la demande prévisible du trafic aérien d'ici 2020 : + 70 millions de passagers sur CDG et Orly. Le TGV n'est pas de nature à pouvoir absorber durablement l'excédent de la demande structurelle de transport aérien et éviter la nécessité d'augmenter à terme l'offre aéroportuaire du Bassin Parisien.

II] ... qui n'exclut pas le développement maîtrisé des principaux aéroports régionaux et ... qui favorise le développement durable du transport aérien

3^{ème} aéroport ou rééquilibrage de la carte aérienne française ?

L'illusion d'un développement non maîtrisé des grandes plates-formes régionales (ex : Lyon, Nantes, Toulouse) comme solution alternative à la création d'un 3^{ème} aéroport dans le grand Bassin Parisien

L'association « Ville et Aéroport » est pour le développement des 10 grands aéroports régionaux (Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Mulhouse-Bâle, Nantes, Nice, Strasbourg, Toulouse) mais celui-ci doit être raisonné, c'est-à-dire maîtrisé. Nous pensons, par ailleurs, qu'un tel développement des principaux aéroports régionaux doit être pensé en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés (collectivités locales, élus, associations de riverains). Il s'agit de mieux équilibrer l'offre de services en transport aérien et faire de chaque plate-forme un réel vecteur du développement régional.

1) Critique des arguments « séduisants » des opposants à la création du 3^{ème} aéroport à vocation internationale

A) L'association SANA TERRA (Somme)

Cette association basée à Chaulnes s'est initialement prononcée contre la décision du gouvernement Jospin d'implanter le 3^{ème} aéroport à Chaulnes. Elle défend la thèse d'un transfert possible de la croissance à venir de Paris vers la Province. Elle affirme « qu'en l'état actuel, la nécessité de la construction d'un aéroport supplémentaire n'est pas avérée » :

- L'argument des Hubs provinciaux sur Lyon, Toulouse, Nantes et Bordeaux

Ceux qui voient la possibilité d'une « solution alternative et équilibrée » par le biais d'un développement de hubs provinciaux sur Lyon, Toulouse, Nantes et Bordeaux qui permettraient d'absorber l'essentiel du trafic additionnel à prévoir dans les 20 prochaines années, se trompent. Cette solution n'est pas viable économiquement et nous sommes pour un développement « maîtrisé et raisonné » des grands aéroports régionaux.

Les zones de chalandise de Toulouse, Nantes et Bordeaux ne peuvent permettre un développement du trafic vers l'intercontinental et restent insuffisantes pour un développement important sur l'intra-européen (possibilité d'un petit hub ibérique à Bordeaux-Mérignac). Même si un développement spectaculaire des accès à ces aéroports de Province par des trains TER et TGV était réalisé, leur zone géographique de chalandise n'en serait pas pour autant agrandie.

D'ores et déjà, on a pu observé les problèmes liés au dossier du 2^{ème} aéroport toulousain et celui du transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique sur le site de Notre-Dame-des-Landes. Sur Toulouse, devant la fronde des élus et des vigneron de Frontonnais ces derniers mois, on a finalement soumis une liste de plusieurs sites pour l'implantation du nouvel aéroport en écartant l'idée initiale qui sacrifiait les vignobles.

Sur Nantes, le débat public est très réducteur puisqu'il ne propose qu'un seul site, Notre-Dame-des-Landes, une ZAD appartenant à l'Etat depuis 35 ans. Les élus de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, adhérente de « Ville et Aéroport », dénonce un débat en trompe-l'œil et s'est prononcée pour une contre-expertise face au projet du maître d'œuvre. Dernièrement, l'ACIPA, association de riverains locale, a demandé un recours en annulation via l'UFCNA. Il a été jugé recevable par le Conseil d'Etat et le cabinet Lepage est en charge de l'affaire. Le recours en annulation a pour objet de dénoncer l'absence d'un débat public régulier.

Lyon Saint-Exupéry dispose de toutes les infrastructures nécessaires : 2 pistes, aérogares, accès routiers et gare TGV. Mais le trafic ne connaît pas une croissance importante à 6 millions de passagers annuels, loin derrière les 2èmes plates-formes européennes de Munich (23M de passagers) ou de Manchester (21M de passagers). **Le projet des autorités de l'aéroport de Lyon, sans concertation avec les élus riverains et les associations, qui a été proposé à la Mission parlementaire en déplacement à Lyon le 19/12 dernier est totalement irréaliste et irresponsable !** Ce projet vise à porter le trafic à 17 millions de passagers, ce qui correspond à un coût économique considérable à supporter pour cette région (Projet de création d'un doublet supplémentaire). **Cette hypothèse de 17 millions de passagers en 2010 implique que l'on double en 8 ans la croissance de Lyon, pour la faire passer de 7 à 14%, c'est impensable ! L'ACENAS et les élus riverains sont d'ores et déjà mobilisés. Ils ont d'ailleurs été entre 7000 et 8000 à manifester le 17 mai dernier.**

Il existe une division entre les partisans de l'extension de l'aéroport (élus de la ville centre), ceux-ci pensent pouvoir faire de l'aéroport « la 2^{ème} porte d'entrée du ciel français », et les opposants au projet d'extension (élus de l'Est lyonnais) qui dénoncent à la fois sa démesure et son approche irréaliste. Ils pointent également l'absence totale de concertation entre les élus riverains concernés et les défenseurs du projet (direction d'aéroport, CCI, Conseil régional, Préfecture, Ville de Lyon). Enfin, ils mettent en garde contre la trop forte concentration des infrastructures de transport qui condamnerait les communes de l'Est lyonnais déjà touchées par les nuisances aéroportuaires (Cf. projet de raccordement Lyon-Turin).

Un constat s'impose : les liaisons intercontinentales ont été des échecs successifs (ex : Lyon-New York). Lyon ne peut devenir un hub intercontinental. La desserte TGV de l'aéroport fonctionne au ralenti. On ne peut parler de développement durable quand on projette la construction de 2 nouvelles pistes au milieu d'une zone urbanisée !

B) Le rapport de la DATAR

L'étude prospective que vient de publier la DATAR, « Quelle ambition pour la politique des transports de la France en Europe ? » est sans surprise.

L'étude s'interroge sur la pertinence, vu son coût, du 3^{ème} aéroport parisien et émet d'autres préconisations au niveau des infrastructures existantes. Le rapport de la DATAR évoque bien, dans le cadre de sa problématique des « Petites Europe », les liaisons aériennes entre villes de l'Arc méditerranéen.

Par ailleurs, la liste de préconisation indique dans sa note consacrée aux « portes d'entrée internationales » qu'il « convient d'aider les plus grands aéroports régionaux à devenir de véritables plates-formes de niveau européen, par exemple en développant des aéroports interrégionaux entre Nantes et Rennes (Notre-Dame-des-Landes), Toulouse et Bordeaux, Marseille et Nice ».

Il est faux de penser qu'il peut y avoir le 3^{ème} aéroport parisien en province en augmentant la masse critique des aéroports régionaux.

C) Le rapport de la Cour des Comptes

Le dernier rapport annuel de la Cour des Comptes épingle la gestion d'ADP pour Roissy CDG et Orly, proposant d'optimiser ces plates-formes et avançant des chiffres : 900 000 mouvements à Roissy et déplafonnement d'Orly pour passer de 250 000 à 400 000 mouvements annuels.

Le seul argument présenté étant la capacité physique théorique de ces deux plates-formes pour démontrer la non opportunité d'une 3^{ème} plate-forme à vocation internationale dans le grand Bassin Parisien.

Et l'homme dans tout cela ? Peut-on continuer à gouverner à partir d'avis d'experts qui ne tiennent pas compte de l'intérêt humain au-delà des logiques économiques ?

Il y a des limites au-delà desquelles on n'est plus dans du développement durable mais dans la situation de saturation environnementale de toute une région avec des conséquences : phénomène de paupérisation sociale (certaines zones risquent à terme d'être désertes car le bruit des avions génère un coût social important au niveau de l'immobilier) et de dégradation urbaine.

Les arguments de l'association SANA TERRA, de la DATAR et de la Cour des Comptes ont un point commun : ils ne prennent pas en compte le principe de réalité, c'est-à-dire la double exigence à concilier de l'économie du transport aérien et l'environnement autour des aéroports.

Pour autant, il n'y a pas de contradiction entre la croissance des aéroports parisiens et celle des aéroports régionaux. Mais les seconds n'ont pas vocation à absorber durablement la croissance à venir sur les premiers. Il n'est pas souhaitable de privilégier une vision politique à court terme sur cette question par l'optimisation des aéroports existants.

Le 3^{ème} aéroport est plus que jamais nécessaire pour des raisons liées à l'économie, l'environnement et la sécurité. C'est au politique de prendre enfin une décision sans tarder. Nous pensons que la politique aéroportuaire en France doit être fondée sur une vision à long terme du développement du transport aérien, de l'aménagement du territoire et de la sécurité aux abords des grands aéroports.

C'est tout l'enjeu de l'aéroport du 21^{ème} siècle qu'il s'agit désormais de concevoir dans la perspective d'un 3^{ème} aéroport dans le grand Bassin Parisien ou dans le cadre du développement maîtrisé des 10 grands aéroports français parisiens et régionaux, afin de ne plus reproduire les erreurs du passé et exposer les populations aux nuisances.

Ce sera d'ailleurs le thème des 3^{èmes} rencontres de l'association qui se tiendront le 20 juin 2003 à l'Assemblée Nationale. Aujourd'hui, il nous faut comprendre la nécessité de concilier l'exigence économique et l'exigence environnementale dans la politique aéroportuaire à mener à long terme, garantie d'un développement durable pouvant s'appliquer au transport aérien.

2) La conception de l'aéroport du 21^{ème} siècle ?

**Quelle(s) applications du principe de développement durable dans le transport aérien en France et en Europe?
(aéroports parisiens et régionaux, nouveaux aéroports)**

Le débat public sur le 3^{ème} aéroport qui avait été engagé en 2001 avait eu notamment pour mérite de soulever la question suivante : **quel aéroport voulons-nous construire pour demain afin de ne pas reproduire les erreurs du passé ?**

On ne peut au 21^{ème} siècle construire ou développer des aéroports de façon non maîtrisée ou proche d'un tissu urbain dense. **Il faut repenser les relations entre l'aéroport et la ville à travers une politique d'aménagement du territoire cohérente. L'aéroport ne doit plus s'implanter contre la ville mais pour la ville et relié à elle par des dessertes terrestres performantes.**

C'est d'abord la conception d'une politique avec une vision d'avenir qui est en question. **Il faut essayer de définir et d'appliquer une véritable politique de développement durable du transport aérien en France et en Europe. La Charte de l'Environnement, adossée à la Constitution, intègre le principe de développement durable, conformément au souhait du Président de la République. Mais quelle(s) application(s) peut-on lui trouver au niveau du transport aérien ?**

Il faut dessiner une politique de développement durable du transport aérien à moyen et long terme et non pas gérer, comme on l'a vu depuis 1996 sur le dossier du 3^{ème} aéroport, la situation avec des mesures à court terme, le plus souvent dans l'urgence. D'ailleurs on sait que dans le secteur de l'aéronautique, les investissements et les équipements sont très longs à mettre en œuvre, et il faut prévoir un intervalle d'au moins 10 ans voir 15 ans pour la réalisation de nouvelles infrastructures aéroportuaires. Ce qui est en jeu, c'est d'avoir une vision d'avenir pour le transport aérien de demain.

Ainsi, il en va de l'autorité de l'Etat de prendre les décisions qui s'imposent et de trancher sur l'opportunité d'une 3^{ème} plate-forme à vocation internationale dans le grand Bassin Parisien. Il est nécessaire dès à présent d'anticiper la demande structurelle de transport aérien d'ici 2020 car sinon la région Ile-de-France sera à terme complètement saturée et invivable pour des milliers de personnes déjà survolées. Il s'agit donc à la fois de prévoir cette croissance du trafic aérien et prendre des mesures à court terme afin de gérer le développement des aéroports existants dans la perspective d'un développement durable. Il convient notamment de maîtriser l'explosion du trafic dans la période intermédiaire 2003-2020 en région Ile-de-France sur Roissy CDG et Orly.

Dans leurs prévisions, les experts se sont trompés et en 1998, la DGAC annonçait pour Roissy CDG une croissance d'1% par an et un total de moins de 500 000 mouvements annuels en 2015. Or, on a déjà dépassé les 500 000 mouvements à Roissy et un plafonnement au niveau du nombre de mouvements annuels n'a toujours pas été annoncé comme c'est le cas pour Orly. On sait que l'on va vers un doublement du trafic d'ici 2020 et donc il est irréaliste de défendre aujourd'hui l'option opposée qui mise sur une stagnation, voir un ralentissement des échanges engendré par la peur, le terrorisme et les conséquences du 11 septembre 2001.

L'aéroport du 21^{ème} siècle doit être conçu en réseau avec Roissy CDG et Orly. Il faut aller vers une spécialisation des plates-formes. Dans la réalisation de ce système aéroportuaire, on aura des aéroports spécialisés dans les vols de nuit (fret et charters). **La Commission européenne devra décider à terme l'interdiction des vols de nuit sur les grands aéroports européens implantés dans des zones fortement urbanisées (aéroports « urbains »).**

Il est nécessaire de tisser un réseau de plates-formes aéroportuaires entre les infrastructures existantes et les nouvelles comme c'est déjà le cas dans le transport routier (réseau d'autoroutes, de routes nationales, départementales et secondaires) ou ferroviaire. De la même façon, il faut jouer la carte de l'intermodalité active entre les différents modes de transport et mieux relier l'avion au rail et à la route.

En effet, l'aéroport du 21^{ème} siècle doit pouvoir disposer de dessertes terrestres performantes. Il ne doit plus être conçu contre la ville, mais pour la ville et relié à elle par des liaisons express.

La nouvelle infrastructure qui représente un poids économique régional très important devra bénéficier de liaisons routières et de transports en commun permettant une connexion « domicile-emploi » qualitative.

Un autre équilibre à préserver est celui existant entre le développement économique, ses retombées fiscales, et la qualité de vie des riverains. Il est difficile à trouver et encore plus à préserver dans le temps. Un aéroport est comparable à un système fluctuant. Dès lors, assurer un développement qualitatif.

Il s'agit d'être vigilant quant à l'évolution du nombre des vols, la qualité des procédures de survol, de décollage et d'atterrissage.

Aujourd'hui, une politique de développement durable du transport aérien est impérative tant au niveau des aéroports existants que des nouveaux aéroports. Le nouveau dispositif de circulation aérienne en Ile-de-France mis en place en mars 2002 n'a fait qu'augmenter les nuisances et les étendre au-dessus des riverains de l'Essonne, des Yvelines, des Hauts de Seine, de la Seine et Marne et du Val de Marne, tout cela au motif d'une meilleure sécurité et régularité. Quand on a posé le problème des nouveaux couloirs, on n'a pas fixé l'objectif d'une manière concertée. En fluidifiant le trafic, on peut absorber le double à terme au mépris de la santé des riverains.

Le développement durable passe par la nécessaire concertation entre tous les acteurs du transport aérien (Etat, aéroports, compagnies, élus, associations de riverains, entreprises de transport) au sein de ce que nous appelons la « communauté aéroportuaire ». Il faut pouvoir trouver un autre mode de gouvernance plus démocratique, plus transparent qui face participer toutes les parties concernées pour arriver à des solutions équitables et donc durables. Aujourd'hui, l'environnement est devenu un paramètre incontournable car la sensibilité de nos concitoyens est plus grande sur ce sujet au même niveau que l'économie et la sécurité.

Il faut pouvoir gérer les contradictions qui se présentent. Si on veut protéger les riverains, il ne faut pas favoriser le développement de l'activité mais au contraire gérer l'existant et plafonner à partir du nombre de mouvements annuel. Car sans plafonnement il ne peut y avoir de développement durable. Arriver à concilier développement économique et exigence environnementale est possible. Ça s'appelle le « développement durable » qui devrait être la priorité du gouvernement !

Face aux riverains qui subissent au quotidien les nuisances aériennes, l'OACI organise la circulation aérienne internationale et régit la réglementation internationale sur les bases de l'OMC. Mais peut-on encore aujourd'hui continuer à raisonner en terme physique et quantitatif alors que la sensibilité environnementale de nos concitoyens est plus forte qu'il y a 20 ans? Il est temps de s'interroger sur le seuil au-delà duquel on ne peut plus vivre...

On a donc démontré la nécessité d'un 3^{ème} aéroport et sa nécessaire complémentarité avec Roissy CDG (liaison rapide), ce qui impose son implantation dans le grand Bassin Parisien et non par la voie d'un rééquilibrage au niveau des grands aéroports régionaux. Dès lors, un seul choix s'impose : VATRY.

III] ... et implanté dans le grand Bassin Parisien

1) L'impératif d'une troisième plate-forme internationale complémentaire conçue en système avec Roissy

La création d'une plate-forme aéroportuaire complémentaire doit trouver son implantation dans le grand Bassin Parisien pour une raison majeure : l'impératif d'une liaison rapide avec Roissy CDG.

La raison économique est qu'aucune compagnie aérienne n'acceptera une distance temps supérieure à 30 mn entre Roissy CDG et la nouvelle plate-forme. Les temps de correspondances pour les passagers ne peuvent être trop longs.

Air France qui représente 56% de l'activité de Roissy CDG considère que la plate-forme complémentaire à Roissy devra être accessible dans une distance temps (départ-arrivée) inférieure à 30 mn. Son hub ne serait pas dès lors compromis.

La desserte terrestre doit donc garantir une liaison à grande vitesse avec Paris et Roissy. C'est un élément majeur de l'attractivité de la nouvelle plate-forme. La desserte terrestre concerne aussi bien les passagers que les personnels de la plate-forme : il faut aussi prévoir pour ces derniers un accès convenable, par transports collectifs de préférence, ou par route.

Le seul moyen assez rapide et sûr en temps de parcours sera le TGV. C'est également vrai pour la liaison du nouvel aéroport avec Roissy-CDG, pour permettre un fonctionnement en bipôle.

La nouvelle plate-forme doit évidemment être attractive pour les passagers et les compagnies, ce qui s'analyse à partir de plusieurs facteurs :

- la zone de chalandise : nombre de clients potentiels dans un périmètre donné, mesuré en fonction de son accessibilité,
- l'attractivité pour les compagnies ;
- les relations de concurrence et de complémentarité avec les autres aéroports ;
- la compétitivité internationale : dans un contexte de saturation, le nouvel aéroport, doit se trouver à un nœud de communication intermodal majeur.

2) L'implantation d'un 3^{ème} aéroport et ses conséquences sur l'espace aérien et le contrôle aérien

Le Bassin Parisien est assez homogène sous l'angle de la géographie. Il s'agit plutôt de vérifier que les conditions sont réunies sur quelques facteurs physiques :

- surfaces disponibles, relief, dégagements,
- sous-sol, ressources en eau.

L'importance numérique de la population présente aujourd'hui dans un périmètre de site élargi doit être prise en compte, pour réduire autant que possible le nombre de départs et de relocalisation induits par la création de la plate-forme, comme le nombre de personnes qui, autour de l'aéroport, seront gênées par le bruit, quelles que soient les mesures de protection mises en œuvre.

On peut également soulever les problèmes liés au contrôle aérien. De par sa position géographique en Europe, la région Ile-de-France est celle qui supporte l'une des plus fortes densité de trafic aérien. Avoir une approche maximaliste des plates-formes existantes conduirait à augmenter les risques de collision et l'insécurité. Il faut pouvoir déterminer le nombre de mouvements acceptables « en toute sécurité » à un moment donné. C'est tout le débat en cours sur le Ciel Unique européen. Celui-ci ne constituera pas un progrès quand à la situation particulière de l'Ile-de-France. Il faut privilégier une harmonisation des règles de concurrence au sein de l'Union européenne sur la base d'une utilisation de l'espace aérien « régulée et lissée dans le temps ».

3) Le choix du site ? Une solution est possible : Vatry (Marne)

Les opposants au 3^{ème} aéroport posent la difficulté à trouver un site acceptable. Pourtant, sur ce dossier, plusieurs sites ont été proposés depuis 1996. Le rapport Douffiagues avait fixé le site à Beauvilliers près de Chartres sous le gouvernement Juppé. Le gouvernement Jospin avait remis en question, en 1997, le choix de Beauvilliers comme seul site proposé et relancé le débat au sein de la Commission Nationale du Débat Public en 2001. La mission DUCSAI présidée par M. Zémor avait mis au débat public durant huit mois huit sites : Beauvilliers (Eure et Loir) dans la région Centre, Bertaucry, Les Grandes Loges et Vatry (Marne) dans la région Champagne-Ardenne, Chaulnes, Hangest-en-Santerre, Montdidier-sud (Somme) et Juvincourt (Aisne) en Picardie.

Chacun des sites présentait des avantages et des inconvénients, même si ceux situés au nord de l'Ile-de-France étaient plus proches de Roissy CDG et permettaient un meilleur fonctionnement en bipôle.

Pour autant, un des sites proposés se détachait des autres car il disposait d'une capacité opérationnelle immédiate : VATRY.

Dans un premier temps, cet aéroport fantôme, sous-exploité peut accueillir à court et moyen terme une partie du trafic fret, des vols charters afin de desservir le trafic de nuit de Roissy CDG. C'est l'instauration à la fois d'un hub dédié au trafic nocturne à Vatry et le couvre-feu sur Roissy CDG. Le défi environnemental serait alors relevé car la nuisance nocturne est la plus mal ressentie par les milliers de riverains franciliens.

L'une des solutions les plus pertinentes est de dédier un aéroport aux vols de nuit et trafic de fret. C'est l'exemple réussi de l'aéroport de Francfort fermé à ce trafic, qui a été déplacé vers l'aéroport de Hahn.

Le précédent gouvernement avait d'ailleurs mis en avant, comme mesure d'accompagnement à la création du 3^{ème} aéroport à Chaulnes et pour la période transitoire d'ici sa mise en service, la nécessaire recherche en concertation avec ADP, les compagnies aériennes et les intégrateurs concernés, de limiter voire de réduire sur une plage nocturne à définir le trafic fret de Roissy CDG. A cette fin, il proposait d'examiner concrètement l'organisation du transfert d'activités de fret à Vatry.

Dans son plan de mesures à court et moyen terme visant à réduire les nuisances aériennes des aéroports parisiens annoncé le 25 juillet 2002, M. de ROBIEN ne reprend pas cette solution et Vatry n'est d'ailleurs pas cité.

Dans un second temps, Vatry peut être le 3^{ème} aéroport à partir du moment où toutes les conditions requises sont réalisées : politique d'aménagement du territoire concertée et raisonnée, intermodalité active. A terme, Vatry doit être pensé comme une porte d'entrée fonctionnant en binôme avec Roissy CDG. Celui-ci se trouverait conforter comme porte d'entrée parisienne. Un tel projet suppose que s'engage un débat public permettant la réalisation d'expertises et contre-expertises.

Autre avantage majeur que présente Vatry : les investissements ont déjà été réalisés et les infrastructures existent. Celles-ci peuvent se développer dans le temps.

En outre, les investissements en terme d'accessibilité terrestre ne sont pas si importants qu'on pourrait le croire car Vatry n'est pas si mal situé. La logique du hub n'est pas remise en cause ni pour Air France ni pour FedEx. C'est l'Etat qui reste le décideur. Il y a nécessité de réaliser une ligne TGV dédiée (tracé du TGV Est-européen (Lorraine, Strasbourg, Luxembourg, Allemagne)), voir de penser à un raccordement Vatry-Gare de l'Est A côté de la réalisation du barreau TGV Est, il s'agit de concevoir des liaisons routières performantes (ex : bretelles de raccordement Vatry – A4 , Vatry—A 26).

Evidemment, il y a l'inconvénient pour les compagnies aériennes et les intégrateurs privés (on pense notamment à Air France et FedEx) de dédoubler leur hub et d'accepter de délocaliser une partie de la main-d'œuvre.

Sur ce point, la loi « Démocratie de proximité » du 27 février 2002 prévoit le rachat par l'Etat des habitations situées dans le périmètre situé à proximité de l'aéroport. L'article prévoit la possibilité pour « propriétaires de biens immobiliers à usage d'habitation de mettre en demeure l'Etat de procéder à l'acquisition de leurs biens (...) la mise en demeure est déposée, au plus tard, deux ans après la date d'ouverture de l'aérodrome à la circulation aérienne publique (...) L'indemnité ou le prix sont fixés sans qu'il soit tenu compte de la dévalorisation éventuelle due à la décision d'implanter le nouvel aéroport».

Ainsi le personnel des nouvelles plates-formes aéroportuaires viendra s'installer à une distance suffisante afin de ne pas être directement exposé aux nuisances aéronautiques. Ce dispositif législatif est à préserver car il tient compte de la conciliation des deux exigences : économique et environnementale.

Il est important, au niveau de la logique du hub, système de référence face à la logique des compagnies « Low-Cost », de créer un hub complémentaire à côté du hub principal de Roissy CDG. Ce hub complémentaire serait dédié au trafic nocturne (fret et charters) d’Air France, EuropAirpost , FedEx et UPS notamment. Nous suggérons en effet de regrouper le fret tout cargo sur des plates-formes situées dans des zones faiblement peuplées. On peut penser alors à délocaliser l’activité de FedEx et de l’Aéropostale sur l’aéroport de Vatry (Marne). FedEx transporte à Roissy 120 000 tonnes en 2000 et que 240 000 tonnes sont prévues en 2004 (FedEx a commandé 10 gros porteurs A 380 d’ici 2006 et prévoit de doubler son activité). Cela serait d’autant plus envisageable que 70% du trafic de FedEx est constitué de fret en transit. Ce transfert permettrait l’instauration du couvre feu à Roissy CDG, ce qui soulagerait des milliers de riverains réveillés régulièrement la nuit !

Nous sommes inquiets sur la commercialisation de l’A 380 (555 places) qui n’est pas susceptible de respecter le seuil des 85 dB(A) recommandé par l’ACNUSA. On sait que les caractéristiques physiques et techniques des gros porteurs entraînent un impact sonore et physique plus fort sur les zones urbanisées denses survolées. Par ailleurs, le trafic aérien est amené à se spécialiser. Aujourd’hui, il y a des compagnies qui ne font que du fret comme DHL, UPS ou FedEx.

Pour rentabiliser le remplissage de l’A 380, on va devoir multiplier les dessertes de rabattement. Les grands aéroports internationaux seront donc des nœuds intermodaux d’échanges. A partir de là, comment humainement et physiquement pourra-t-on faire du développement durable un principe ? Il faudra bien créer de nouvelles infrastructures aéroportuaires, si possible le plus éloignées des habitations, qui soient prévues pour absorber le trafic de gros porteurs.

Une telle mesure permettrait pourtant d’améliorer réellement la situation des Franciliens : il est d’ailleurs étonnant que la limite imposée à Roissy ne porte que sur les passagers, ce qui la rend relativement inefficace ; **en effet, le bruit est causé principalement la nuit à Roissy par le fret transporté par les intégrateurs. Le trafic nocturne s’est proportionnellement récemment plus développé que le trafic diurne. Le nombre annuel de mouvements d’avions entre 22 heures et 6 heures est passé à Roissy CDG de 41 908 en 1997 à 57 731 en 2000. Sur la dernière période, le trafic passager connaît une stagnation liée aux effets de la guerre en Irak et du virus de pneumopathie atypique venu d’Asie. Pourtant, le trafic fret est toujours en croissance (les marchandises n’ayant pas peur de l’avion).**

ANNEXE

« 25 PROPOSITIONS POUR REDUIRE LES NUISANCES AERONAUTIQUES DE
L'ENSEMBLE DES AEROPORTS PARISIENS ET REGIONAUX EXISTANTS »

(Juillet 2002)

« 10 PROPOSITIONS POUR FAVORISER UN MEILLEUR DEVELOPPEMENT
ECONOMIQUE ET SOCIAL DES TERRITOIRES SITUES AUTOUR DES GRANDS
SITES AEROPORTUAIRES FRANÇAIS »

(Octobre 2002)