

Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ?

Synthèse des 8^{èmes} rencontres
de l'Association « Ville et Aéroport »

Rencontres présidées par

Jean-Pierre BLAZY

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



SOMMAIRE

PRÉSENTATION DES INTERVENANTS	3
OUVERTURE	9
• Jean-Pierre BLAZY, président de l'Association " Ville et Aéroport ", maire de Gonesse	
REGARDS CROISÉS SUR LES POLITIQUES AÉROPORTUAIRES ÉTRANGÈRES	12
• Jean-Louis BAROUX, président d'APG Global Associates	13
• Léa BODOSSIAN, secrétaire générale de l'ARC (Airport Region Conference)	14
• Patric KRUISSEL, président de l'UFCNA	16
• Emmanuelle MAIRE, chef de l'unité " Aéroport " de la direction générale mobilité et transport (MOVE) de la Commission européenne	17
Discussion	18
QUEL BILAN DE LA POLITIQUE AÉROPORTUAIRE FRANÇAISE DEPUIS 20 ANS ?	21
• Jean-Louis BEAUD de BRIVE, conseiller maître à la 7 ^{ème} chambre de la Cour des Comptes	22
• Patrick GANDIL, directeur général de l'aviation civile	24
• Jean-Michel VERNHES, président de l'Union des Aéroports Français	26
• Isabelle WALLARD, directrice de la Stratégie d'Aéroports de Paris	28
• Patricia LEMOYNE de FORGES, présidente de l'ACNUSA	29
• Patrice VALENTIN, vice-président du Conseil général de la Marne chargé de Vatry	31
• Jean-Jacques KOGAN, vice-président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres	31
Discussion	32
LA POLITIQUE AÉROPORTUAIRE EN FRANCE APRÈS 2012 : QUELLES PROPOSITIONS ?	36
• Guillaume FABUREL, maître de conférences à l'Université Paris-Est Val-de-Marne, Bureau de recherches Aménités : Aménagement, Environnement, Territoires	37
• Yves ALBARELLO, député-maire de Claye-Souilly, rapporteur sur le projet de loi relatif au Grand Paris	40
• Didier GONZALES, secrétaire général de " Ville et Aéroport ", député-maire de Villeneuve-le-Roi	41
• Jacques JP MARTIN, président de Paris-Métropole, maire de Nogent-sur-Marne	42
• Charles de COURSON, député de la Marne, rapporteur spécial du budget transport aérien	44
• Gérard FELDZER, conseiller régional d'Ile-de-France Europe Ecologie les Verts	46
• Christian HERVY, conseiller général du Val-de-Marne, maire de Chevilly-Larue, co-président du groupe de travail Métropoliser les aéroports (Paris Métropole)	47
Discussion	49
SYNTHÈSE DES TRAVAUX	53
• Jean-Pierre BLAZY, président de l'Association " Ville et Aéroport ", maire de Gonesse	



PRÉSENTATION DES INTERVENANTS

Yves ALBARELLO



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.

Jean-Louis BAROUX



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.

Jean-Louis BEAUD de BRIVE



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 7^{ème} chambre de la Cour dont il est le doyen, ayant notamment en charge le secteur aérien au sein de la section " transports " .



Jacques-Alain BENISTI



Chef-d'entreprise, Jacques-Alain BENISTI est maire de Villiers-sur-Marne depuis 1995 et député de la 4^{ème} circonscription du Val-de-Marne depuis 2002. Membre de la Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration général 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 ".

Jean-Pierre BLAZY



Agrégé d'histoire et géographie de formation, Jean-Pierre BLAZY est président de l'association national d'élus depuis sa création en février 2000 et maire de Gonesse (95) depuis 1995. Il a été député de la 9^{ème} 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.

Léa BODOSSIAN



Léa BODOSSIAN est le secrétaire général 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.

Pascal BOUREAU



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.



Charles de COURSON



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.

Guillaume FABUREL



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.

Gérard FELDZER



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



Patrick GANDIL



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.

Didier GONZALES



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.

Christian HERVY



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 aéroports ". 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.



Jean-Jacques KOGAN



Informaticien, Jean Jacques KOGAN est 1^{er} 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 ".

Patric KRUISSEL



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).

Patricia LEMOYNE de FORGES



Docteur d'Etat 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 président-rapporteur à la cour administrative d'appel de Douai puis président de la 8^{ème} Chambre du tribunal administratif de Versailles de 2003 à 2006.

Emmanuelle MAIRE



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'Etat 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.



Jacques JP MARTIN



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.

Patrice VALENTIN



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.

Jean-Michel VERNHES



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).

Isabelle WALLARD



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.



OUVERTURE

Jean-Pierre BLAZY

Président de l'Association " Ville et Aéroport ", maire de Gonesse

Après avoir organisé l'an dernier un colloque sur la question de la gouvernance des territoires aéroportuaires, l'association " Ville et Aéroport " a jugé opportun de débattre de la politique aéroportuaire de la France après 2012, à sept mois des échéances électorales. Le rapport thématique " Les aéroports français face aux mutations du transport aérien ", publié par la Cour des Comptes en 2008, a quant à lui critiqué l'absence d'anticipation par rapport à la saturation des transports aériens, notamment en Ile-de-France.

L'impact prévisible de l'augmentation du trafic aérien sur la gestion des infrastructures aéroportuaires d'ici 20 à 30 ans a suscité des études techniques et des débats passionnés depuis les années 90. Or cette gestion a été victime des alternances politiques. En 1995, le rapport Douffiagues juge ainsi nécessaire d'ériger une deuxième piste à Roissy-Charles-de-Gaulle et de construire un aéroport en Eure-et-Loir d'ici 2015. Fedex implante son hub européen à Roissy en 1996. Air France l'imite en 1999. Par ailleurs, et devant la levée de boucliers de 12 000 à 15 000 personnes à Strasbourg durant l'été 1996, le maire de Strasbourg retire son soutien à l'implantation d'Express DHL. En été 1997, Jean-Claude GAYSSOT annule le projet du gouvernement Juppé de localiser le troisième aéroport parisien à Beauvilliers, confirme l'extension de Roissy Charles-de-Gaulle et annonce des mesures d'accompagnement, notamment en termes de maîtrise des nuisances, tandis que les associations de riverains manifestaient à Paris. En 1999, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) est créée. Le ministre s'engage alors à limiter le trafic de Roissy à 55 millions de passagers et à 495 000 mouvements annuels. Enfin, en 2002, Gilles de ROBIEN, ministre des Transports et élu picard, annule la décision de Lionel JOSPIN de créer un aéroport à Chaulnes (Picardie). En substitution de cette mesure, le gouvernement Raffarin annonce la création d'un troisième réseau aéroportuaire autour des plates-formes secondaires du bassin parisien, mesure qui reste largement virtuelle.

Pendant ce temps, le secteur aérien est réformé par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales et par la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports. La première transfère aux collectivités locales ou à leurs groupements la gestion et la propriété de 150 aérodromes. La seconde transforme Aéroports de Paris en société anonyme et cadre la gestion des grands aéroports régionaux,



listés dans le décret du 24 août 2005, à travers la création des sociétés aéroportuaires, qui échappent au processus de décentralisation. Air France est ensuite privatisée.

Depuis 20 ans, la concentration du trafic en France et Europe est corrélée à la concentration financière des compagnies, générée par la déréglementation européenne. Paris, Londres, Francfort et Amsterdam luttent désormais plus âprement pour devenir la porte aérienne du continent. Parallèlement, les pays européens craignent le déclassement face aux pays émergents d'Asie et des Emirats Arabes. Cette réalité renforce l'immobilisme d'un certain nombre d'experts. En effet, alors même qu'un nouveau credo prétend limiter la création de nouveaux aéroports aux transferts d'activités pour des raisons environnementales, le déséquilibre du système aéroportuaire français et parisien s'est sensiblement aggravé. Le modèle du hub a concentré le trafic francilien, qui pèse 80 % du trafic national.

Parmi les causes de ce déséquilibre national et parisien, Monsieur BAROUX citera sans doute la faillite du modèle économique des compagnies aériennes. Selon ses dires, plus elles fusionnent pour conquérir des parts de marché, plus elles perdent d'argent. Ainsi, le modèle qui a fait vivre et enrichi les compagnies aériennes est peut-être obsolète. Malgré les alliances des compagnies, les compagnies low cost connaissent un essor depuis quelques années, avec la création d'aérogares spécifiques, si bien qu'Air France souhaite créer des bases *low cost* en province pour concurrencer ce marché. Le déséquilibre concerne non seulement Paris et la province, mais également le système aéroportuaire francilien. En effet, Roissy et Orly n'ont pas les mêmes contraintes réglementaires.

Trois scénarios peuvent s'affronter ou se confronter aujourd'hui : l'optimisation des aéroports existants, en dépit de la contrainte environnementale ; le refus de toute augmentation de la demande du transport aérien et de la création d'un nouvel aéroport ; la recherche du meilleur compromis possible entre les exigences économiques, environnementales et sécuritaires. Notre association valide cette dernière hypothèse, qui consiste à demander l'application du développement durable dans le cadre d'une approche territoriale, afin de créer un système aéroportuaire national et parisien plus équilibré, nécessitant d'éventuelles infrastructures complémentaires pour des raisons environnementales. Notre association défend cette conception depuis sa création. Nous considérons que le statu quo ne sera plus possible après 2012. On ne doit plus décider sous le poids de l'émotion provoquée par le risque aérien aux abords des aéroports. A Orly, l'incident du vol de la Tarom a conduit E. BALLADUR en 1994 à prendre l'arrêté instaurant le plafonnement du trafic à 250 000 créneaux annuels soit environ 200 000 mouvements. A Roissy il a



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

PRÉSIDENT

Jacques-Alain BENISTI

Vice-président de " Ville et Aéroport "

Député-maire de Villiers-sur-Marne

PARTICIPANTS

Léa BODOSSIAN

Secrétaire générale de l'ARC (Airport Region Conference)

Patric KRUISSEL

Président de l'UFCNA

Emmanuelle MAIRE

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

Jacques-Alain BENISTI

Vice-président de " Ville et Aéroport ", député-maire de Villiers-sur-Marne

Les débats sur ce sujet sont vifs et passionnés. L'objectif est de réussir l'aménagement du territoire autour des aéroports en assurant une juste répartition des retombées économiques et fiscales et en évitant les nuisances.

EXPOSÉ INTRODUCTIF

Jean-Louis BAROUX

Président d'APG Global Associates

Les aéroports européens sont vieillissants. La plupart des plates-formes du continent ont été construites entre 1960 et 1980, à l'exception des trois grandes plates-formes plus récentes que sont Munich, Athènes et Milan Malpensa. Les améliorations ont été apportées par la création de terminaux nouveaux, parmi lesquels ceux des aéroports de Madrid, Barcelone, Londres Heathrow, Francfort ou encore Roissy-Charles-de-Gaulle.

Le plus grand aéroport du monde est sis 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, en comparaison, suscite une difficulté. Comment aboutir à une exploitation aérienne convenable lorsque tous les terminaux de Roissy sont différents les uns des autres ?

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, en intégrant la liaison ville-aéroport, contrairement aux aéroports français.

Les aéroports européens, quant à eux, perdent des parts de marché, tandis que les aéroports asiatiques connaissent un développement exceptionnel. 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. 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. 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. En effet, 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 gérée selon des quotas de bruit afin de respecter les populations environnantes, entraînant la mise en place d'appareils plus performants et moins bruyants. Or 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 appareils car elle s'est avérée onéreuse. Par ailleurs, la taille moyenne des avions tend à se réduire pour développer les liaisons pointe à pointe. Enfin, les compagnies *low cost* agissent sur les aéroports. Elles sont même bénéfiques lorsque les appareils sont modernes.

DÉBAT

Léa BODOSSIAN

Secrétaire générale de l'ARC (Airport Region Conference)

Voici 20 ans, j'étais aspirante chercheuse en aménagement du territoire et urbanisme, et je voulais travailler sur les espaces aéroportuares. 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'ors et déjà saturées, qui doivent gérer les nuisances et en tirer le meilleur parti économique, ainsi que 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 70 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).

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 les spécificités des collectivités territoriales. 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 aéroportuares 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'un instrument financier spécifique.

Cependant, je ne suis pas convaincue que l'existence d'une politique aéroportuaire doive être nécessairement conditionnée à l'existence d'un instrument financier. C'est mieux avec, mais il y a moyen de faire sans. En effet, il existe un socle commun qui permettrait de définir les bases d'une politique aéroportuaire européenne pour les collectivités territoriales. Une prise de conscience a eu lieu. Par ailleurs, l'ARC, depuis 15 ans, a permis les échanges de bonnes ou de mauvaises pratiques. Nous avons réuni l'ensemble de cette réflexion sous un programme " quality of life in airport regions " (Qlair : qualité de vie dans les régions aéroportuaires). 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 avec les parties prenantes du milieu aéroportuaire. Elle nécessite également un 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.

La qualité de vie s'articule pour nous autour de six pivots théoriques : aménagement du territoire et gestion du trafic aérien ; programmes de mitigation et de compensation pour le bruit ; prise en compte du bruit, notamment au sol ; investissements, pour canaliser le développement économique de façon à favoriser l'acceptance 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 également à des comités d'experts sur le bruit. J'ai constaté une fantastique volonté tant de la part des collectivités et que celle 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. 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

Je vais ouvrir mon intervention en détaillant les différents mensonges des pouvoirs publics. La promesse de 1997 de limiter le trafic de Roissy à 55 millions de passages en est un premier. En effet, aujourd'hui, ce trafic représente aujourd'hui plus de 60 millions. 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. La population comprise dans les plans d'exposition au bruit (PEB) continue à augmenter, ce qui nous fait douter de leur utilité. Les promesses 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 que les gaz à effet de serre (GES) émis par le trafic aérien se limitent à 2 %, or ce pourcentage ne concerne que le CO₂. 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 et l'impact plus important des émissions en haute altitude. Par ailleurs, l'augmentation du trafic aérien dans les prochaines années doit être prise en compte. L'aviation continue à augmenter ses GES. Deuxième mensonge, le lobby prévoit une réduction de 80 % des oxydes d'azote d'ici 2020. Or 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, la création d'emplois. Nous entendons que chaque million de passagers supplémentaires crée 1 000 emplois. Or aujourd'hui, l'augmentation du trafic aérien est générée par les vols *low cost*, qui génèrent 300 emplois supplémentaires par million de passagers. Ainsi, les chiffres officiels sont caducs.

Nous constatons par ailleurs un déséquilibre entre la province et l'Ile-de-France, aussi bien qu'entre Roissy et Orly. 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, tentation également forte de remédier au déséquilibre Ile-de-France - Province en développant les aéroports régionaux. 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, de délocaliser certaines pistes franciliennes légèrement hors d'Ile-de-France, afin de répondre aux besoins qui motivent cette concentration tout en diminuant le nombre de riverains lésés.

La fiscalité est attractive pour le trafic aérien, compte tenu de l'absence de taxation sur le kérosène et des réductions de TVA sur les vols. Une fiscalité écologique, qui taxerait davantage la pollution et allégerait les taxes sur le travail, serait potentiellement créatrice d'emplois et apporterait davantage de ressources à l'État.

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

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 d'usagers annuels des 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 des infrastructures de notre ciel, de droit des passagers et de recherche ont énormément progressé. Nous tentons de promouvoir des avions plus propres. 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. 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. Notre réseau risque d'être plus vulnérable aux perturbations. La congestion représente un défi véritable, d'autant que l'Europe perd du terrain : 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. 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 se clore à la fin de l'année, pour aider à la résolution de problématiques importantes. Parmi les propositions que nous envisageons, nous voulons repenser 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 et nous ne pouvons dès lors y accéder sans créneau. Ainsi, nous avons tenté de déterminer si le système actuel d'allocation 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 le terrain communautaire, 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.

DISCUSSION

Jean-Claude MARCUS

Consultant GAIA (Gestions des Améliorations et Ingénieries Alternatives)

Votre constat a éludé deux points importants : les émissions de GES dans l'atmosphère, et l'égalité devant la mobilité et ses nuisances.

Jean-Baptiste CERVERA

Président de l'Association ADRERA

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. Nous n'avons pas eu de réponse de l'Europe.

De la salle

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 insomniaque 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, 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

En premier lieu, rappelons que l'Union européenne a institué un système d'échange de quotas d'émissions de CO₂, qui est d'ailleurs contesté par nos partenaires étrangers, dont la Chine, les Etats-Unis et la Russie. Cette décision reflète la volonté de l'Europe de lutter contre l'impact environnemental de l'aviation. La taxation du kérosène, elle, 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 (" taxes passagers "), ce dont les compagnies souffrent. Dans ce contexte, on ne peut pas dire que le secteur de l'aviation soit particulièrement avantage par rapport à d'autres modes.

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. Personne ne veut nous écouter, bien que ce projet soit réalisable.

Michel GRENOT

Président de l'Association Alerte Nuisances Aériennes

J'aimerais opposer les propos de Madame MAIRE et ceux de Monsieur BAROUX. La première a affirmé à raison que la saturation nous guettait dans un avenir plutôt proche. Monsieur BAROUX, suivant un raisonnement d'homme d'affaires, nous propose de dispatcher les 500 000 vols des années à venir sur Orly et Roissy. Or la question est d'envisager une vraie solution pour les 30 ans à venir, un projet visionnaire qui permettrait un développement extraordinaire de la recevabilité du trafic aérien en France et en Ile-de-France.

Luc OFFENSTEIN

Président de l'association OYE 349

Je remercie Patric 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, 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 comprend 3 500 habitants au kilomètre carré. Vous risqueriez l'émeute.

De la salle

Les aéroports européens comptent chaque année 600 millions d'usagers européens. La Commission européenne étudie-t-elle les impacts d'une éventuelle taxation généralisée sur la congestion en 2030 ?

Henri MARTRE

Président d'honneur 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.

De la salle

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 1^{er} janvier 2012. Ces données feront-elles partie de votre étude ?

Léa BODOSSIAN

Au risque d'être impopulaire, j'aimerais signaler que la moitié du CO2 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 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 États membres de l'Union européenne ont tenu un débat de principe pour établir le meilleur moyen de lutter contre le CO2. S'agissait-il de taxer l'aviation ? Le kérosène ? L'Union européenne a opté pour le système ETS, qui entrera pleinement en vigueur le 1^{er} 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 incite 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 N°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*

PARTICIPANTS

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

Didier GONZALES

Secrétaire général de " Ville et Aéroport ", député-maire de Villeneuve-le-Roi

Le très vaste sujet de notre table ronde fondera nos réflexions sur les propositions à formuler pour une politique aéroportuaire en France après 2012.

EXPOSÉ INTRODUCTIF

Jean-Louis BEAUD de BRIVE

Conseiller maître à la 7^{ème} chambre de la Cour des Comptes

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'Etat 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'Etat 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. Les réformes de 2004 et 2005 visaient essentiellement à modifier la gouvernance et le cadre institutionnel des aéroports.

Le rapport a procédé à une analyse de l'impact et des résultats de ces réformes et formulé certaines recommandations. La Cour des Comptes a examiné les comptes et la gestion d'ADP. 25 chambres régionales des comptes ont contrôlé la gestion de 57 aéroports de métropole et d'outre-mer, soit régionaux, soit décentralisés. L'enquête englobait un éventail diversifié de situations financières et modes de gestion.

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 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. Les comptes des aéroports régionaux sont tout juste en équilibre malgré un nombre de passagers qui devrait leur permettre de dégager des résultats positifs.

La carte des aéroports français est bien davantage le produit de l'histoire et d'initiatives dispersées que d'une politique assurée. 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 des gestionnaires de plates-formes et le maintien en activité de petits aéroports à faible trafic. La décentralisation fait reposer la responsabilité principale de la rationalisation des infrastructures sur les collectivités, dont la démarche n'est pas encore coordonnée. Par ailleurs, le risque de requalification en aides d'État de certaines subventions doit inciter à la prudence et à la rigueur.

L'État a toujours priorisé le réseau ferré par rapport au réseau aérien ou aux liaisons courtes. Cependant l'intermodalité entre les deux réseaux reste encore en deçà de ses possibilités.

L'État doit faire en sorte que Roissy puisse répondre aux besoins de trafic en région parisienne, sachant que la planification des capacités aéroportuaires fait intervenir des critères de long terme et que Roissy atteindra la saturation à l'horizon 2025.

La Cour des Comptes recommande à l'État d'améliorer son rôle de régulateur. Ainsi, les contrats de régulation économique doivent être plus précis et contraignants notamment en termes de gains de productivité. Les indicateurs pris en compte pour la qualité de service devront être plus orientés vers les résultats tels que perçus par les passagers et les compagnies, et s'accompagner de clauses de bonus-malus significatifs. En termes environnementaux, la Cour des Comptes invite l'État à étudier une adaptation des dispositifs de prévention et de réparation des nuisances imputables aux aéroports. Elle l'incite à assurer sa fonction régaliennne de sûreté-sécurité, avec une attention particulière à l'efficacité de la dépense et des prestations des sociétés cocontractantes.

La juridiction financière recommande à l'État, aux collectivités territoriales et au gestionnaire des plates-formes de promouvoir la qualité de service d'ADP. Elle souhaite 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 et mette en œuvre les moyens nécessaires à sa concrétisation. Elle incite ADP à renforcer la gestion des marchés de sous-traitance et à renforcer la mobilisation et la sensibilisation aux objectifs de qualité de service à tous les niveaux du personnel de l'entreprise. La Cour des Comptes recommande en outre aux collectivités et aux gestionnaires de recourir à

une expertise juridique externe lors des négociations avec les compagnies aériennes à bas coûts, 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

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. 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, de l'Allemagne et de l'Italie, et cela influe nécessairement sur l'organisation de notre trafic aérien.

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 pendant toute la période même si elle a connu un décrochage ces dernières années.

Il faut noter également que la part du trafic assurée par les aéroports régionaux a été remarquablement constante durant ces 20 dernières années. 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. 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. Le court courrier dominait. En 2010, 28 millions de passages sont nationaux, 22 millions intracommunautaires, - soit une explosion du faisceau européen -, et 9 millions sont internationaux. Ainsi, 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.

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-courrier. La zone de chalandise autour des villes de province ne justifie pas forcément des vols long-courrier 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-courrier 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. 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 mais bénéficiera aux villes de province. A ce titre, cette évolution est économiquement souhaitable. Macro-économiquement, 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. Ainsi, on ne peut déplorer qu'ils ne soient pas entièrement bénéficiaires. Mon métier est qu'il soient autant que possible à l'équilibre, afin de remplir correctement ce rôle. Il importe à l'inverse que le monopole de fait dans lequel ils se trouvent n'engendre pas de 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 au monde. En effet, plus de la moitié des passagers du trafic parisien sont des étrangers. 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. Ainsi, l'opposition entre Paris et la province n'a pas de sens car les deux zones possèdent des caractéristiques peu substituables. Nous accédons à toute l'Europe via toutes les grandes plates-formes provinciales. Cependant, compte tenu de nos techniques actuelles, le long courrier ne peut être organisé que de façon centralisée.

Nous serions ravis de capter toute 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. A 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 faut aussi prendre en compte le nombre d'emplois directs et indirects générés par les aéroports. L'aéroport d'Orly par exemple, où passent 25 millions de passagers, génère 110 000 emplois indirects, soit la population d'une petite ville. Enfin, les débats sur la localisation des infrastructures aéroportuaires ignorent souvent la question de la saturation du ciel ; par exemple, en Ile-de-France, le ciel est bien plus encombré au nord.

Jean-Michel VERNHES

Président de l'Union des Aéroports Français

Notre réseau aéroportuaire est certainement le plus dense d'Europe quantitativement, 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. La concentration est encore plus importante sur le fret, les aéroports de province étant minuscules par rapport à Paris. En outre, nos aéroports de province sont petits à l'échelle de l'Europe. Nice est le 37^{ème} 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.

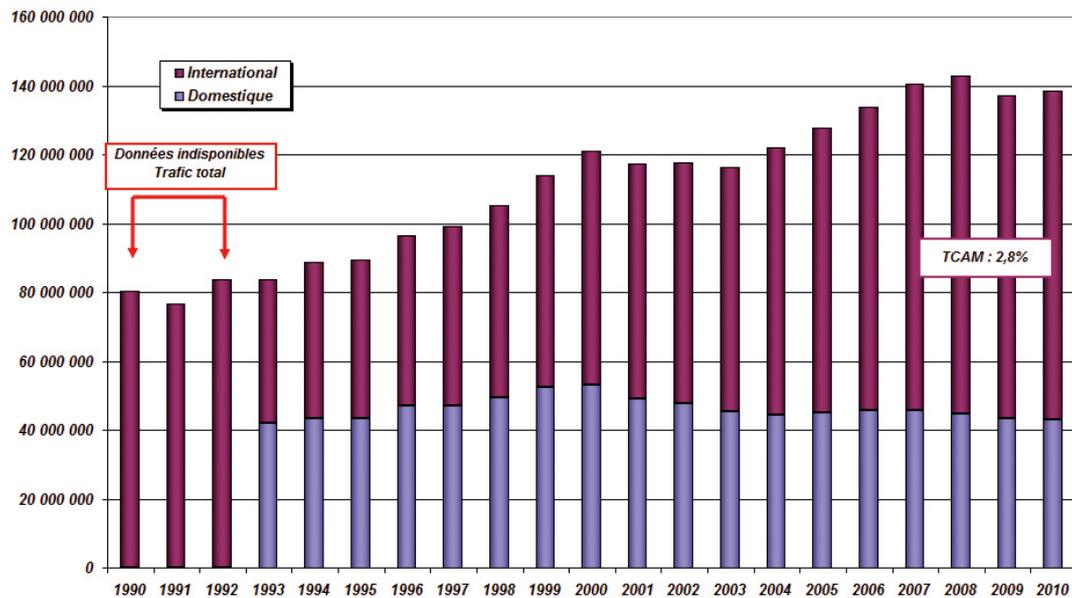
La part de l'Europe au sein du trafic international est de plus en plus importante. Ainsi, le trafic européen et péri-méditerranéen a développé celui des aéroports français et régionaux. L'arrivée du *low cost* et sa part croissante ont en outre représenté une seconde évolution majeure pour les aéroports français. Les aéroports régionaux et locaux ont ainsi profité à plein de cette croissance du trafic des compagnies *low cost*, qui ont favorisé le développement de plates-formes secondaires partout en France. 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 sous la forme de concessions de l'État. Aujourd'hui, neuf aéroports sont gérés par des sociétés aéroportuaires, avec une part majoritaire de l'État, 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. Force est de constater que la quasi-totalité des collectivités territoriale a confié la gestion des aéroports à des acteurs privés. 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 agrandi la taille de leurs modules.

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. Ainsi, le rapport de 1 à 3 cité précédemment entre les emplois créés par les compagnies *low cost* et les compagnies traditionnelles mérite débat. Il faut rappeler que la mission première des aéroports de province est le développement économique de la région qu'ils desservent.

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



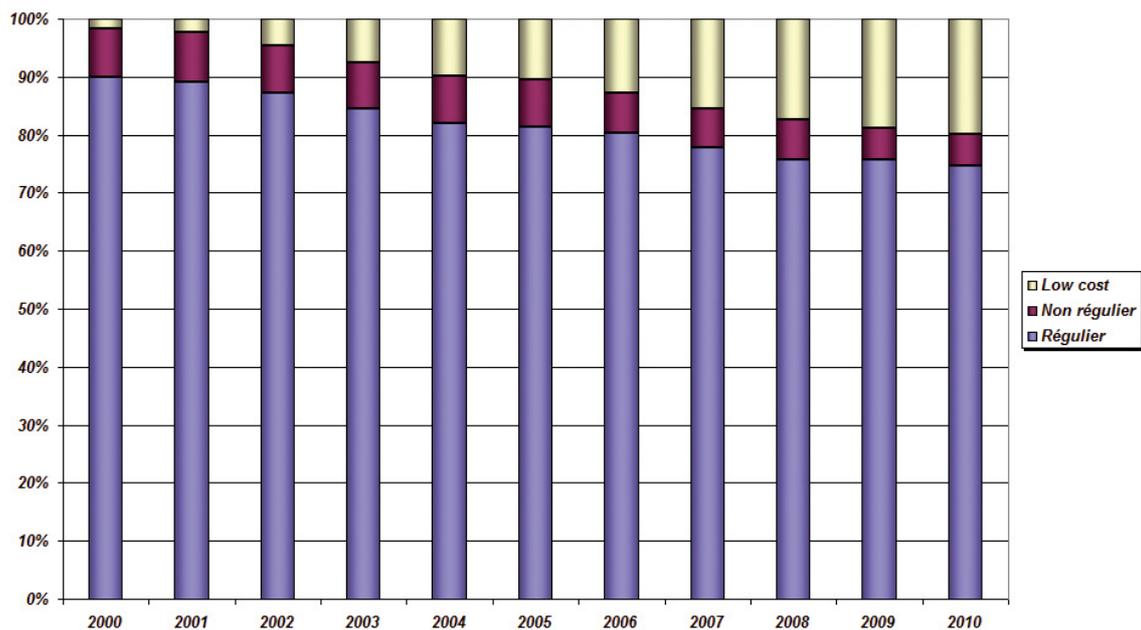
Trafic 1993 :

- Part du trafic domestique : 50,3 %
- Part du trafic international : 49,7 %

Trafic 2010 :

- Part du trafic domestique : 31%
- 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 gère un système aéroportuaire efficace au service de l'économie nationale. Nous gérons en effet trois aéroports complémentaires.

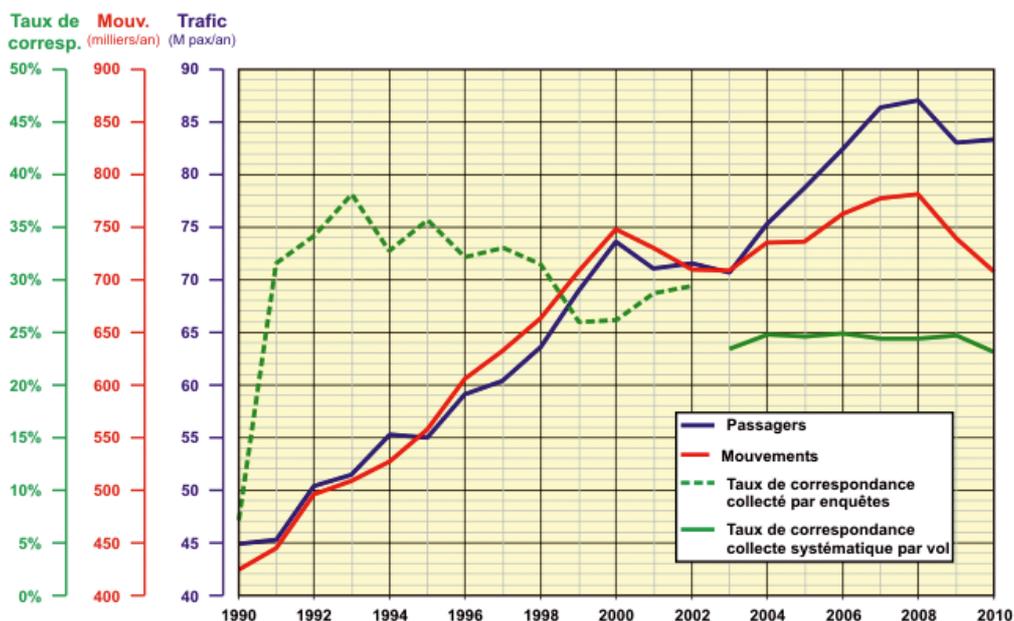
Au Nord-est, Roissy assure les vols moyens et long courrier et la correspondance pour le trafic passagers et le fret. C'est le hub d'Air France-KLM et de FEDEX. Il est le premier aéroport européen pour le fret et le deuxième en transport de passagers. Orly, situé au Sud, est un aéroport origine/destination. Ainsi, neuf utilisateurs sur dix viennent ou se rendent en région parisienne. Il assure les vols court et moyen courrier. D'ores et déjà, en 2010, près d'un quart de ses passagers a été transporté par des compagnies *low cost*. 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 mouvements nocturnes, depuis 2004. Les créneaux aéroportuaire 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 a été plafonné à 250 000.

Ces trois aéroports sont également des pôles créateurs 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. Nous luttons avec Londres, Francfort et Madrid pour être la porte d'entrée des trafics en provenance des pays en fort développement. L'enjeu de la création de liens aériens est l'accélération des relations commerciales et du tourisme. Or 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.

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, concomitante avec l'évolution de l'économie française, les attentats de 2001, la crise financière de 2008 et l'augmentation du coût du pétrole. La croissance du nombre de mouvements, 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.



- Trafic de passagers multiplié par 1,9 entre 1990 et 2010.
- Un nombre de mouvements d'avion multiplié par 1,7 entre 1990 et 2010.
- A 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 LEMOYNE de FORGES
 Présidente de l'ACNUSA

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. Elle s'est attachée à définir des indicateurs 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'édition depuis 1999 des arrêtés de restriction, d'usage et d'exploitation sur la plupart des plates-formes. La loi de 1999 a conféré à l'AAI des pouvoirs de sanction à l'encontre des compagnies aériennes, pouvant aller jusqu'à une amende de 20 000 euros. En usant de ce pouvoir, elle a su faire évoluer les comportements. 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 dans les aéroports régionaux. La situation a été 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 acnuesées 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, elle peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports.

A ce qu'il me semble, l'autorité a désormais la responsabilité de s'assurer que le développement du transport aérien ne nuise pas à l'environnement. 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. Elle s'intéresse également aux effets du bruit sur la santé. Enfin, la question de l'urbanisme 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. De même, la question de l'aide à l'insonorisation n'est pas réglée et mérite un coup d'accélérateur. Enfin, l'ACNUSA s'interroge sur la pertinence de la délimitation actuelle du PGS.

A l'avenir, il convient enfin de régler la question des vols de nuits, à travers la planification et l'accompagnement du renouvellement des flottes. De même, la question de l'allongement de la plage horaire de nuit mérite un examen, afin qu'elle permette huit heures de sommeil consécutives aux riverains.

Patrice VALENTIN

Vice-président du Conseil général de la Marne chargé de Vatry

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 groupe 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 avec et autour de Reims. Cette réflexion, appuyée par divers stratèges, a conduit à penser que la plate-forme de l'OTAN, 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, le développement des flux de marchandises années après années et sa courbe prospective militent 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 plate-forme 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 de fret à l'origine. Nous avons ensuite cherché à élargir le champ. 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.

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'œuvre nécessaire, même si un développement trop rapide peut poser problème à ce niveau. Notre défi est en effet de nous développer dans la complémentarité.

Jean-Jacques KOGAN

Vice-président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres

Notre communauté de commune doit accueillir le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes. Or 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 ne participent pas au développement économique et sont coûteux pour les habitants.

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. En outre, celui-ci se passe très bien du projet, 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. A 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. Les porteurs du projet Nantes-Atlantique prévoient 9 millions de passagers à horizon 2050, ce qui est loin du phénomène de saturation. 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 amélioré par sa mise en place de l'ILS.

Nous, élus de ce territoire, ne discernons donc aucune raison aéronautique de créer un nouvel aéroport ou de transférer l'existant. Nous pourrions agrandir l'aérogare, car la zone autour de l'aéroport comporte de nombreuses friches et d'espaces disponibles. Economiquement, 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.

DISCUSSION

Chantal BEER-DEMANDER

Présidente CCNAAT

Monsieur BAUD 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, nous n'avons pas constaté l'exceptionnelle discrétion sonore de l'A380, pourtant vertueux.

De la salle

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.

Régis BERGOUNHOU

Vice-président FNAUT

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. Or le Grenelle 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 ?

De la salle

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.

De la salle

Tandis que Monsieur BEAUD de BRIVE pointe la sous-utilisation des aéroports de province, Monsieur VALENTIN nous dresse l'état des lieux de l'aéroport de Vatry.

Je remercie Monsieur 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. Par ailleurs, je n'admets pas que la décision économique prime sur l'environnement, lorsque vous évoquez la saturation des aéroports.

Madame WALLARD, même si les créneaux dévolus 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 ?

De la salle

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.

J'ai eu l'impression que la privatisation représentait un des sujets pivots pour ADP. 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. Quelle sera l'action en pratique ? Le gel des réserves foncières a-t-il été 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 ?

Alain PERI

Vice-président ADVOCNAR

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 % entre 5 heures et six heures.

Alain ROBIC

Délégué syndical USAC-CGT

La DGAC, sans mener d'étude technique, 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 dans une infrastructure. 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. A 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.

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 ont été constatés.

Patrick GANDIL

Le nombre de créneaux aéroportuaire 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.

De la salle

Le riverain ne différencie pas les mouvements commerciaux des autres.

Patrick GANDIL

J'expliquais seulement le différentiel entre les données d'ADP et votre affirmation.

Didier GONZALES

Le texte fait état de 250 000 créneaux et de 200 000 mouvements environ.

De la salle

Le trafic a doublé en vingt ans, essentiellement sur les vols européens. En 2009, les usagers des gares TGV d'Ile-de-France ont dépassé en nombre ceux d'ADP. Je voudrais une idée de la captation du trafic européen par le réseau ferroviaire.

Patrick GANDIL

Le basculement de l'avion vers le TGV se produit lorsque le trajet en TGV dure 2 heures30 à 3 heures. A échelle européenne, cet effet s'atténue à mesure de l'éloignement de la destination. Il ne concerne que la proche Europe.

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

PARTICIPANTS

Yves ALBARELLO

Député-maire de Claye-Souilly, rapporteur sur le projet de loi relatif au Grand Paris

Didier GONZALES

Secrétaire général de " Ville et Aéroport ", député-maire de Villeneuve-le-Roi

Jacques JP MARTIN

Président de Paris-Métropole, maire de Nogent-sur-Marne

Charles de COURSON

Député de la Marne, rapporteur spécial du budget transport aérien

Gérard FELDZER

Conseiller régional d'Ile-de-France Europe Ecologie les Verts

Christian HERVY

Conseiller général du Val-de-Marne, maire de Chevilly-Larue, co-président du groupe de travail Métropoliser les aéroports (Paris Métropole)

Pascal BOUREAU

Vice-président de " Ville et Aéroport ", adjoint au maire de Blagnac

La politique aéroportuaire est au cœur de la politique de développement durable. C'est à notre association de formuler des propositions afin de concilier la politique économique et sociale avec les enjeux environnementaux et le meilleur-être des populations survolées.

Nous nous interrogerons sur la répartition des aéroports sur le territoire, la pertinence de la construction de nouveaux aéroports, les propositions environnementales de nature à réduire les nuisances, les impacts sociaux et urbains autour des aéroports.

EXPOSÉ INTRODUCTIF

Guillaume FABUREL

Maître de conférences à l'Université Paris-Est Val-de-Marne

Bureau de recherches Aménités : Aménagement, Environnement, Territoires

Parmi les éléments de constat livrés dans les débats précédents, l'un me semble essentiel. En effet, même si nos systèmes aéroportuaire 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 pétrolifères 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 Etats-Unis à compter de cette date. Ce rapport invitait les autorités aéroportuaire et 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 aéroportuaire 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 aéroportuaire : la nécessité dorénavant admise outre-Atlantique de travailler à l'échelle les systèmes aéroportuaire 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. 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. La question de l'intégration paysagère des aménagements apparaît également. En termes d'économie aéroportuaire, la capitalisation (rythmée par le mythe des effets structurants des plates-formes 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, les capitaux privés entrent en ligne de compte, 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.

Avec alors pour conséquence de voir apparaître parfois 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 fort modestes concernant les aéroports de 1^{er} rang (quelques régulations horaires, notamment autour des vols de nuit ; réaffectation des trajectoires d'approche ; procédures de descente continue ; codes de bonnes conduites ; nouveaux indicateurs de suivi d'impacts voire chartes de développement durable, cf. Australie, Autriche) ; mais aussi dans les pourtours (avec par exemple des politiques plus ambitieuses d'insonorisation voire de rachat de logement ou des participations aéroportuaires dans des projets d'aménagement, ex : aux États-Unis, Suisse ; voire des initiatives de *Community planning*, cf. Dublin).

Les politiques aéroportuaires ont ainsi commencé une lente mais sûre territorialisation, y compris en France, 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 que dans d'autres pays que l'Allemagne et les Pays-Bas). Par ailleurs, des initiatives 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), laissaient récemment très perplexe. En fait, les débats restent globalement encore orphelins de sujets (surtout d'ailleurs des problèmes)... débats qui, dès lors selon nous, peinent alors à devenir pleinement territoriaux. 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 le 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'emplois) 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 21 aéroports à travers le monde. 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 maintenant, en Ile de France (pour le Ministère de l'Ecologie en 2008), il y aurait 2 750 000 personnes en situation d'inégalités environnementales (pauvres dans des environnements dégradés) ; sur ce nombre, 1,2 million le seraient 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 ?

Or, dans les 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 lorsqu'il existe des idées développées sur ce sujet, c'est pour proposer de vastes forêts autour (au détriment de l'habiter de ces territoires), ou encore faire de Roissy un pôle structurant dans la seule logique réticulaire du maillage des clusters (dans la logique de la Silicon Valley ou encore la Route 128... de la fin des années 70), ou des liaisons et gares ferroviaires (comme catalyseurs de richesse... avec pourtant un très grand nombre de contre-exemples à la clef sur les prétendus effets d'entraînement).

Ainsi, peut-on 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, leur environnement et dynamiques au cœur des échanges, en légitimant les acteurs territoriaux formels ET informels comme "co-pilotes", 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... bref en sortant 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 socio-écologique des villes, et non pas simplement de la durabilité institutionnelle.

DÉBAT

Yves ALBARELLO

Député-maire de Claye-Souilly, rapporteur sur le projet de loi relatif au Grand Paris

Je partage l'opinion de Monsieur FABUREL sur certains points et diverge sur d'autres. 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 BENISTI, nous avons instauré l'obligation de tenir un débat public, qui a connu un succès extraordinaire. Il a permis des améliorations au projet. Des 42 gares initialement prévues, nous aboutissons à 75. Assurément, les deux législateurs ont 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 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. 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) et Grand Paris (idée émanant du STIF), 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, capable de transporter à une vitesse de 80 kilomètres/heure 40 000 usagers par heure. Le projet Blanc visait à relier tous les clusters. 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.

Par ailleurs, Charles-de-Gaulle Express offre une liaison entre Roissy et à la capitale 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

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 les aéroports, 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. 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.

Voici dix ans, nous estimions déjà nécessaire d'augmenter le 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 créneaux. Or 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, 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 pas de remède face aux 600 000 mouvements aériens supplémentaires à venir d'ici 20 ans. Dans le cadre du Grand Paris, une proposition de loi nous a invités à réfléchir. J'ai commis un crime de lèse majeste en y évoquant l'idée de remembrer certains aéroports en région parisienne.

Je porte le débat, me positionnant contre le point de vue conservateur selon lequel il convient de mobiliser des plates-formes déjà amorties. Demain, les avions devront se poser à Francfort, si les aéroports parisiens ne peuvent plus les accueillir.

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, or il n'y a pas de porte d'entrée aérienne. 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 a ajouté des réflexions ; ainsi un certain nombre d'objectifs a été fixé. Nous devons concentrer les populations aux abords. Nous devrions également réfléchir à l'optimisation des différentes zones qui nécessitent valorisation. Selon l'article 12 de la loi Grenelle, il est possible de transférer des aéroports pour des raisons environnementales. 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. Par ailleurs, le maire de Londres est favorable au désengorgement de la capitale. Si nous considérons l'opportunité d'une relocalisation pour raisons environnementales ?

Ne relocalisons pas Roissy, un aéroport qui fonctionne correctement, mais intéressons-nous à celui qui ne fonctionne pas. 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. J'ai envisagé l'hypothèse selon laquelle Rungis, proche d'Orly, créait du trafic. Or ce n'est pas le cas. 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.

Il nous faut tenir un discours responsable. Réalisons une opération de remembrement, protégeons nos emplois. En effet, nous pourrions dégager plus de 17 emplois à l'hectare. 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 JP MARTIN

Président de Paris-Métropole, maire de Nogent-sur-Marne

Paris Métropole, qui représente 195 collectivités de la métropole et environ 10 millions d'habitants, se saisit de nombreux dossiers critiques, dont le logement, la péréquation financière ou la santé. Notre groupe de travail " Métropoliser la politique aéroportuaire " fonctionne à merveille.

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 si nous devons retenir d'office une augmentation sur les plates-formes aéroportuaires franciliennes et de quelle nature elle sera, le cas échéant. 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 espaces aériens dépend de la façon dont les aéroports sont approchés. D'autres pays, confrontés au même type de problème, réussissent à le résoudre.

Depuis sa création, Paris Métropole s'est employée 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'Etat et les diverses entreprises 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 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 poursuivre cette direction.

Notre réflexion s'est concentrée autour de l'organisation du système aéroportuaire francilien, avec l'articulation des échelles locales et métropolitaine et la question des injustices environnementales, sociales, voire fiscales. Elle considère également l'accès des aéroports et les réseaux de transports, questions qui ne sont pas neutres quand certains 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 JP MARTIN

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.

Nous réfléchissons également à des questions de gouvernance des secteurs aéroportuaires. Une gouvernance a vocation à servir un projet, une vision et une dynamique aéroportuaire à l'échelle de la métropole, non pas à précéder la clarification des problèmes en suspens sur le plan aéroportuaire.

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 des aéroports et créer les conditions d'une intermodalité efficace. 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. Notre contribution sur l'accessibilité aux plates-formes aéroportuares sera en ce sens très détaillée.

La gouvernance locale doit être territorialisée et 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. Ou également 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 les assises d'Orly soient adaptées à Roissy.

Tout récemment, au terme d'un travail de six à huit mois, notre syndicat a voté unanimement des dispositions pour Fonds de Solidarité et la Région Ile-de-France, afin de permettre la répartition des richesses et une solidarité envers les territoires en difficulté. Nous imaginons pour demain, sur des territoires qui restent à inventer, des schémas de cohérence territoriale et 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 transport aérien

A 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, car la capacité moyenne d'emport de passagers est moyenne. 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 aéroportuares est perfectible. La troisième plate-forme ne se fera pas. L'existant sera optimisé. Reste à savoir comment.

Le déséquilibre entre Paris et la province perdurera si le gel de l'ouverture du capital des plates-formes de province persiste. J'espère que nous aurons le courage de nous diriger vers l'ouverture un jour. 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. 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 de province, qui reposent sur le régime de la concession, ne sont pas juridiquement stables. Or la réforme a poursuivi une bonne direction en termes d'intérêt général.

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. Deux modèles coexistent ainsi pour traiter le bruit. La méthode préventive 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. 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.

En termes de traitement curatif, l'insonorisation a progressé. Les travaux de 175 maisons ont été intégralement financés. En effet, les personnes qui subissent méritent une atténuation des problèmes. Pour insonoriser, nous avons continué à augmenter les taux. Un travail d'élargissement des plates-formes de nuit est par ailleurs à l'œuvre. La gestion des courbes d'atterrissage progresse. Tentons de généraliser les courbes progressives et d'éviter que les problèmes se concentrent sur certains secteurs.

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.

En termes d'aménagement du territoire, 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. Nous devrions tenter de créer un fonds de solidarité, qui serait abondé par les communes colossalement riches et réparti entre les collectivités victimes des 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.

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 sur ces questions d'aménagement. Je suis un démocrate. Le peuple nous a élus. Ceci dit, il peut nous battre. 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 Ecologie les Verts

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

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

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 250 000 emplois directs et indirects non délocalisables.

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 ou aménager l'existant. Europe Écologie les Verts s'oppose au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes compte tenu de la possibilité d'étendre l'aéroport de Nantes. Cette vision n'est pas systématique. L'aéroport d'Atlanta, implanté au milieu d'un champ en 1909, est le 1^{er} du monde avec 1 million de mouvements et 90 millions de passagers. Il assure 80% de son trafic à travers un hub. Pouvons-nous envisager un équivalent d'ici 20 ou 30 ans ?

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. A l'heure actuelle, la SNCF ne permet pas de se faire enregistrer avec son bagage à partir d'une gare. L'inter-modalité doit dépasser le discours et s'étendre aux faits.

Les trajectoires diurnes ne doivent pas avoir de rapport avec les nocturnes. Même si 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.

Nous avons relevé de 300 mètres l'intersection de l'axe de l'ILS. Quant aux approches continues tout réduit, je la pratiquais déjà comme 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.

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.

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

Pour les investissements : 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 leur 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, co-président du groupe de travail Métropoliser les aéroports (Paris Métropole)

Je vis sur le territoire du pôle d'Orly. Ce pôle d'activités, d'emplois et de vie, réunit environ 175 000 emplois. 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.

De mon point de vue, avant de savoir comment multiplier les infrastructures, nous devons savoir si la déréglementation des transports aériens n'a pas été perverse. Je souhaite qu'elle fasse l'objet d'un bilan détaillé, 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 la concurrence a été ouverte, les coûts d'exploitation par passager ont augmenté, ainsi que les coûts de maintenance. D'autres pays augmentent la sous-traitance. Les avions suscitent plus de risques. Enfin, les conditions sociales se sont sensiblement détériorées dans toutes les entreprises de transport aérien. Nous devons dresser ce bilan pour déterminer jusqu'à quel point le transport aérien peut supporter la concurrence, la rentabilité et la multiplication des avions. 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 de l'emport minimum en direction des 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 plate-forme a été requalifié.

Pour moi, la gestion des aéroports franciliens doit être plus intégrée. Les capacités de liaisons pointe à pointe d'Orly ne sont pas suffisamment mobilisées. 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.

Je suis quant à moi favorable à la création d'un fonds. Nous, élus locaux, pouvons engager un dialogue productif avec l'État. Même si tout le monde ne partage pas le même point de vue, nous nous accordons un consensus. Ainsi, ma répartition de la ressource

fiscale est déséquilibrée entre Roissy et Orly. Dans le même temps, les habitants vivent un déséquilibre entre les nuisances et les activités économiques. Nous devons mutualiser cet ensemble et dessiner les 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. 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 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 œuvrons dès lors à l'émergence d'un regroupement afin de mieux envisager ensemble 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.

DISCUSSION

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.

Christian HERVY

J'ai vécu dans la zone d'Orly pendant 47 ans.

De la salle

Monsieur de COURSON n'est pas un spécialiste de l'air. En réalité, je crois qu'il a voulu mentionner le CO₂ ; or le problème est causé par les microparticules et les oxydes d'azote. Monsieur de COURSON devrait les évoquer.

De la salle

Nous n'avons pas apprécié la partie du discours de Monsieur de COURSON sur l'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 ?

De la salle

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. Contrairement à vos affirmations, il n'y a pas de corrélation entre la croissance du PIB et celle du trafic aérien en Europe. Cette dernière serait davantage causée par la mondialisation.

De la salle

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. 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 face à 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 PERI

Vice-président ADVOCNAR

Je constate avec stupéfaction qu'une tentative de réflexion sur le transport aérien du futur s'ébauche d'un côté, 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, nous projeter dans le long terme et accepter que le politique reprenne sa place.

Jean-Baptiste CERVERA

Président de l'association ADERA

J'ai beaucoup entendu parler de PEB ce matin, et de la réussite de Beauvais qui repose sur le succès de Ryan Air, 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 Thiais inconstructible. La seule enquête publique de l'année a concerné l'agrandissement du cimetière de Thiais.

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. Cette volonté n'est pas poussée aujourd'hui car les industriels n'ont pas les ressources nécessaires pour développer seuls 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 plates-formes aéroportuaires seront moteurs.

Didier GONZALES

Je veux revenir sur les doutes concernant l'augmentation du trafic aérien et invite Monsieur MARTRE à s'exprimer.

Henri MARTRE

Président d'honneur GIFAS

Les données du trafic s'appuient sur les sources de l'IATA, organisation internationale qui établit les statistiques.

Didier GONZALES

L'ensemble des maires du Val-de-Marne a reçu un courrier du préfet pour les informer que la France sera condamnée au niveau européen pour un excès de particules PM10 en région parisienne. A Villeneuve-le-Roi, 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 JP 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. Il y a sans doute encore des dérogations périodiques concernant le plafond imposé.

Nogent-sur-Marne a une station Airparif. Nous avons le plus gros bouchon d'Europe, 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.

SYNTHÈSE DES TRAVAUX

Jean-Pierre BLAZY

Je remercie les intervenants et les participants de leurs échanges vifs et qualitatifs. Je suis satisfait d'avoir provoqué le débat sur le développement aéroportuaire de la France, que j'estimais nécessaire. En effet, il avait disparu, après une période d'échanges 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, dû à la réalité géographique et historique, et aggravé par les événements qui se sont déroulés ces dix dernières années. Quel crédit accorder aux prévisions officielles de saturation du trafic aérien seulement à horizon 2030 ? Pour rappel, les experts avaient tablé sur 495 000 mouvements à Roissy dès 2015, lors de l'extension de l'aéroport en 1996. Dès 2000, les mouvements s'élevaient à 508 000. Le rapport du Ministère de l'Environnement " Approche équilibrée de la gestion du bruit dans l'aéroport de Roissy " table sur 595 000 mouvements en 2017. Nous avons atteint un emport moyen élevé par rapport à ce que nous avons connu voici encore peu de temps. Une approche équilibrée entre les enjeux environnementaux liés au bruit et à l'activité économique de la plate-forme impose de maîtriser les mouvements. Or les propositions divergent, ce qui est normal.

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 à Notre-Dame des Landes. Elle juge par ailleurs nécessaire de réduire les nuisances.

La thèse économiste s'appuie quant à elle sur un contexte international fortement concurrentiel, engendré par la déréglementation du transport aérien, la naissance du hub et celle du 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. 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. Même si un palier technologique a été atteint, les compagnies réalisent 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 de l'acceptabilité.

Or ce qui compte pour nous, élus de villes aéroportuaires, c'est l'échelle territoriale. Comment corriger le déséquilibre du système aéroportuaire national ? Comment éviter que le retrait programmé de l'Etat, 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 d'ADP pour la société aéroportuaire lyonnaise relève-t-il seulement de la rentabilité de l'activité ou pourrait-il aider à un rééquilibrage entre Paris et les régions ? La stratégie *low-cost* d'Air France n'est-elle fondée que sur la volonté de reprendre des parts de marché aux compagnies à bas coût ou peut-elle également favoriser un rééquilibrage territorial ? 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.

Comment le fret, très concentré à Paris, peut-il se redéployer en province ? L'État doit s'investir comme régulateur et remplir un rôle incitatif en termes d'aménagement du territoire. En effet, quoique satisfaits des orientations du schéma national des infrastructures de transport, qui engage 100 milliards d'euros pour les transports ferrés et routiers, nous nous inquiétons du seul milliard dédié 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 ? Dès 2003 la mission d'information parlementaire donnait l'alerte sur l'explosivité de la situation autour des deux aéroports. 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 peut espérer récupérer des créneaux, compte tenu de la diminution du nombre de vols nationaux consécutive au développement du TGV et à la nouvelle stratégie d'Air France, et les attribuer à des vols long et moyen courrier, ou au hub d'une compagnie étrangère. Nous avons également soulevé l'hypothèse de la fermeture d'Orly, consécutivement à la construction d'un nouvel aéroport au Sud de Paris. 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. Elle a suscité des critiques immédiates, notamment en lien avec l'emploi. La quantité d'emplois à Orly varie selon les sources, cependant cette question est



essentielle. Pour rompre avec le privilège de Roissy au détriment d'Orly, il convient de contraindre le premier ou de libérer le second. Comme le déplaçonnement d'Orly n'est pas proposé et que la saturation de Roissy doit être évitée, la question d'un complément d'infrastructure doit être soulevée dans le cadre de l'article 12 de la loi Grenelle I, afin de faire vivre le troisième réseau aéroportuaire, encore virtuel aujourd'hui.

" Ville et Aéroport " souhaite voir à nouveau posée la réflexion stratégique sur la création d'un complément d'infrastructure aéroportuaire dans le bassin parisien, paramètres et contraintes à l'appui. L'État pourrait alors choisir un aéroport ou un complément d'infrastructure dans le bassin parisien pour des raisons environnementales, ou choisir d'utiliser la plate-forme de Vatry, qui a le mérite d'exister déjà. Cependant, la progression de cet aéroport impose l'amélioration de ses accès terrestres. La démarche doit être engagée, peu importe le scénario retenu. Le débat de la journée a démontré l'impossibilité du statu quo. Or le dossier avait été refermé depuis quelques années. Nous savons aujourd'hui qu'il est temps de le rouvrir, dans un esprit qui permette d'envisager un réel débat démocratique.

Ce colloque ambitionnait de relancer le débat et de concilier la croissance du trafic aérien, le développement économique et urbain des zones périphériques aux aéroports et l'amélioration du cadre de vie des riverains. Telle était l'ambition en 2007 de la lettre de mission du chef de l'État à Jacques DERMAGNE. Le Président a souhaité alors qu'une charte du développement durable soit élaborée à Roissy, ce qui est resté lettre morte. Nous demandons à l'État d'engager cette réflexion stratégique. Les actes du colloque seront rédigés.

Nous voulons préparer un cahier d'acteurs matérialisant un ensemble de propositions pour une politique aéroportuaire après 2012 et le transmettre aux principaux candidats à l'élection présidentielle de 2012. Le débat doit être rouvert. Il se développera dans le cadre des échéances électorales. La discussion démocratique sur la politique renaît aujourd'hui. Animons-la sans tabou.

REMERCIEMENTS

Jean-Pierre BLAZY, président de l'Association " Ville et Aéroport ", maire de Gonesse, remercie l'ensemble des intervenants pour leur participation aux 8^{èmes} 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 des élections présidentielles de 2012.

Organisateur



Partenaires



Pour télécharger la synthèse des rencontres connectez-vous sur :
Association "Ville et Aéroport"
www.villaeroport.org

Pour toute commande ou information contactez :
Agora Europe
Péniche « La Rafale », face au 52 quai Le Gallo - 92100 Boulogne-Billancourt - France
Tél : 01 41 14 99 00 ; mail : agora@agoraeurope.com