

TRIBUNE

Politique aéroportuaire, où est l'Etat-stratège ?

par **M. Jean-Pierre BLAZY**

Vice-Président du groupe d'études parlementaire « Politique aéroportuaire »
Député-Maire de Gonesse - Président de l'association Ville et Aéroport

Un récent rapport parlementaire traitant des nuisances aéroportuaires titrait « Mettre un pilote dans l'avion » avec comme recommandation la nécessité d'un schéma aéroportuaire national. En effet, il n'y a plus d'Etat stratège sur la politique aéroportuaire dans notre pays. Pourtant le ciel aérien français est agité, soumis à des turbulences et des conflits. A leur origine, on trouve des décisions politiques contraires au gré des alternances et l'Etat s'est progressivement désengagé suite aux réformes du secteur aérien intervenues en 2004-2005.

Cette indécision de l'Etat est marquée par le dossier du troisième aéroport parisien (1993-2003) ou par celui du nouvel aéroport Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes vieux de 40 ans et dont le résultat du référendum devrait permettre de sortir de l'impasse dans laquelle l'Etat se trouve depuis la déclaration d'utilité publique en 2008.

Pourtant, l'enjeu est important et l'Etat ne peut s'abstenir de répondre aux questions suivantes : Quels scénarios de développement aéroportuaire pour demain ? Quel aménagement aéroportuaire du territoire ? Quelle réflexion stratégique sur la desserte aérienne nationale et du grand Bassin Parisien ?

Quelles ont été les conséquences de cette absence d'Etat-stratège en matière de politique aéroportuaire ? Les déséquilibres historiques du système aéroportuaire national se sont accentués. Dans le même temps, le système aéroportuaire francilien s'est fortement déséquilibré. Depuis plus de deux décennies, le développement aéroportuaire du pays n'a pas été suffisamment anticipé si bien que la Cour des comptes dans un rapport thématique « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » paru en 2008, engageait l'Etat à mener au plus tôt une réflexion stratégique sur les différents scénarios de développement. Depuis les années 90, la politique aéroportuaire de la France s'est résumée en une politique de gestion à saturation des capacités aéroportuaires existantes. Devant la difficile optimisation de l'infrastructure aéroportuaire française, il existe aujourd'hui un besoin urgent de planification du développement des capacités aéroportuaires.

Les autres systèmes aéroportuaires européens anglais, allemands, hollandais, sont plus équilibrés. Ils adaptent mieux leur offre aéroportuaire à l'évolution des réalités.

L'absence d'anticipation du devenir du système aéroportuaire national et parisien est préjudiciable pour le pays si l'on considère 2030 comme horizon de saturation des plates-formes existantes. Le Grenelle de l'environnement a réservé peu de place au volet aérien et n'a pas posé les bases d'une nouvelle politique aéroportuaire pour le pays.

Il est temps que l'Etat redevienne stratège. Il faut faire un choix clair : soit la poursuite de l'optimisation des capacités aéroportuaires existantes, jusqu'où dans le temps et avec quelles conséquences environnementales, sanitaires et sur la sécurité, soit la définition du transfert d'activités de Paris-CDG sur un grand aéroport régional pour des raisons de saturation environnementale, ou la réalisation d'un complément d'infrastructure localisé dans le grand Bassin Parisien, ou encore la mise en système Paris-CDG-Vatry sur le modèle de Francfort-Hahn.
