

NOTE DE REFLEXION COLLOQUE 2011

Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ?

Lundi 26 septembre 2011 – Assemblée Nationale – Salle Victor HUGO

I) Introduction générale

L'impact prévisible de l'augmentation du trafic aérien sur la gestion des infrastructures aéroportuaires françaises à l'horizon de vingt ou trente ans a été l'objet d'études techniques et de débats politiques abondants et passionnés, depuis plus d'une décennie. Dès lors, c'est précisément la question de la politique aéroportuaire en France qui se pose. Quelle définition ? Quelle évaluation depuis le milieu des années 1990 en Ile-de-France et en Province ? Quelles propositions pour une politique aéroportuaire à mettre en œuvre après l'échéance électorale de 2012 ?

La réponse à la progression soutenue du trafic ne peut plus être envisagée comme autrefois. La libéralisation du transport aérien a fondamentalement bouleversé les conditions économiques du secteur. Les compagnies aériennes ont dû reconsidérer leur stratégie commerciale pour tenir compte de l'ouverture à la concurrence et le marché est devenu l'élément déterminant de l'avenir d'un site aéroportuaire.

D'un autre côté, l'exposition croissante du nombre de riverains aux nuisances aériennes, sonores et atmosphériques, autour des aéroports parisiens et des grands aéroports régionaux, requiert une prise en compte rapide et complète des pouvoirs publics. Il s'agit d'établir une confiance durable entre les acteurs du transport aérien et les élus et populations riveraines qui ont aujourd'hui le sentiment que les services de l'Etat, les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes ne prennent pas en compte au bon niveau leurs préoccupations.

Si l'on prend l'exemple du plus grand aéroport français en terme de trafic, Paris-Charles-de-Gaulle, on voit bien au fil des années que celle-ci risque d'atteindre très rapidement son niveau de saturation environnementale. En conséquence, il convient de placer la problématique environnementale aéroportuaire au cœur de la politique de développement durable du transport aérien et de mettre en œuvre une politique aéroportuaire de long terme permettant enfin de gérer la croissance prévisionnelle du trafic. L'Etat doit utiliser tous les moyens qui sont en sa possession pour orienter les flux aériens, dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire volontariste.

Or, depuis le milieu des années 90, les gouvernements successifs ont d'une certaine façon cédé à la pression très forte des acteurs du transport aérien si bien que la politique aéroportuaire en France a consisté à développer les aéroports existants. L'extension de Paris-Charles-de-Gaulle avec un deuxième doublet de pistes a été effective en 1997 sous le gouvernement Jospin, les grands aéroports français ont vu leurs infrastructures se développer (nouvel aérogare, nouveau terminal, etc.).

L'une des questions centrales à laquelle ce colloque doit apporter des réponses est la suivante : faut-il continuer de développer les aéroports existants de façon illimitée hors de toute contrainte environnementale ou favoriser une approche équilibrée avec la création de nouveaux aéroports ?

Le seul cas de décision d'un nouvel aéroport est celui de Notre Dame des Landes en Loire Atlantique afin d'opérer le transfert du trafic de l'aéroport existant Nantes-Atlantique. En Ile-de-France, le projet d'un « troisième aéroport parisien » à Chaulnes en Picardie décidé par le gouvernement Jospin en novembre 2001 suite à 8 mois de débat public (Mission DUCSAI-CNPN)

a été abandonné par Gilles de Robien en 2002 suite à l'alternance politique. Celui-ci a annoncé à place un « troisième réseau aéroportuaire » fondé sur les plates-formes secondaires du grand Bassin Parisien telles que Vatry, Beauvais, Châteauroux ou Evreux (CIADT, décembre 2003). Force est de constater que ce réseau est resté virtuel et que pendant huit ans seuls les aéroports de Paris CDG et de Paris-Beauvais-Tillé se sont fortement développés.

En ce sens, la Cour des comptes dans un rapport public thématique intitulé « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » publié en juillet 2008 a critiqué l'absence d'une politique d'anticipation de la demande de transport aérien notamment en IDF. Il est indiqué en conclusion du rapport pour Roissy CDG qu'« en dépit de l'incertitude sur l'horizon de saturation de Roissy-CDG, l'Etat ne peut s'abstenir de prendre dès à présent les dispositions préservant sa capacité d'offrir, le moment venu, un complément à Roissy-CDG ».

En matière de politique aéroportuaire, les élus de Ville et Aéroport considèrent que trois logiques s'affrontent. L'enjeu de ce colloque sera précisément de les confronter.

- Une thèse défend une optimisation des capacités des aéroports existants hors d'une contrainte environnementale estimée excessive par rapport à la logique économique. Cette logique a conduit à remettre en cause le projet de troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien.
- Une autre thèse d'inspiration écologiste réfute toute augmentation de la demande du transport aérien et prévoit un déclin de ce mode de transport compte-tenu du renchérissement puis de la raréfaction de l'énergie à terme. Elle s'oppose à la création d'un troisième aéroport et prône le développement du train.
- Une troisième conception permet de sortir de l'impasse en proposant le meilleur compromis possible entre les différentes exigences économique, environnementale et de sécurité. Il s'agit d'appliquer le principe de développement durable au transport aérien en promouvant la constitution d'un système aéroportuaire francilien équilibré et la création d'un troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien, un développement maîtrisé des grands aéroports régionaux, une meilleure protection des populations riveraines des aéroports, une plus grande concertation publique et un renforcement de la fiscalité écologique du transport aérien.

II) Trois tables-rondes

A partir de là, le colloque 2011 « Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ? » pourrait se décliner autour de trois tables-rondes.

a) 1^{ère} table-ronde

Elle introduirait la problématique à partir d'une approche macro-économique du transport aérien à l'échelle mondiale depuis sa déréglementation au cours des années 70. Un paysage aéronautique nouveau et bouleversé émerge de la crise actuelle, où quelques grandes compagnies nationales survivent dans le cadre d'alliance renforcées (Ex : groupe skyteam et l'alliance Air France-KLM), autour de hubs puissants, alors qu'un nouveau type de compagnies ont vu le jour en Europe, les compagnies « low-costs » ou à bas coûts.

b) 2^{ème} table-ronde

Elle s'occuperait de l'évaluation critique de la politique aéroportuaire menée en France depuis le milieu des années 1990 et de ses perspectives.

[vision des professionnels de l'aéronautique, de l'Etat, des élus, des associations]

Réformes ADP et Sociétés aéroportuaires au niveau des gds aéroports régionaux

c) 3^{ème} table-ronde

Elle s'attacherait à confronter les trois thèses en matière de politique aéroportuaires.

Doit-on ou peut-on construire de nouveaux aéroports en France ou bien, envisager des extensions des aéroports existants ?

Doit-on ou peut-on favoriser la mise en place de réseaux aéroportuaires équilibrés en IDF et en province ? L'objectif étant de redéployer les trafics afin de développer des synergies entre les plates-formes parisiennes et les plates-formes de province.

Elle formulerait des propositions en matière de politique aéroportuaire sous plusieurs volets :

- Mise en œuvre d'un plan national de réduction des nuisances aériennes, sonores et atmosphériques
- Réglementation des vols de nuit avec un plan de réduction progressive des mouvements entre 22h et 6h proposé par l'ACNUSA
- Optimisation des trajectoires au décollage et à l'atterrissage (jour et nuit)
- Meilleure répartition des retombées économiques et fiscales générées par l'activité aéroportuaire pour les territoires aéroportuaires
- Meilleure gouvernance des territoires aéroportuaires avec la création de communautés aéroportuaires en IDF et en Province
- Gestion plus souple de l'urbanisme en zone C des PEB au sein des PRU
- Favoriser une intermodalité active Air-Rail-Route
- Assurer un meilleur suivi des recommandations de l'ACNUSA

Etc.

III) Rédaction d'un cahier d'acteurs post-colloque

Ces propositions seraient ensuite intégrées à un « cahier d'acteurs » intitulé « Propositions pour une politique aéroportuaire en France après 2012 » et rédigé au cours de l'Eté 2011. Une fois finalisé et validé par le conseil d'administration, il serait ensuite transmis aux candidats à l'élection présidentielle à l'automne 2011.

Les actes du colloque 2011 seront diffusés au cours du dernier trimestre.

IV) Liste des intervenants pressentis (sélection à faire)

Jean-Pierre BLAZY, Maire de Gonesse, Président de Ville et Aéroport
(+ Vices-Présidents et Secrétaire général V&A présidents des tables rondes)
Philippe SUBRA, Géographe, Université Paris VIII
Jean-Louis BAROUX, Président d'APG Global Associates
Pierre GRAFF, PDG Aéroports de Paris(ou le Dir. de l'aéroport de Roissy, P.HARDEL)
Gilles BORDES-PAGES, Directeur du développement, Air France
François-Michel GONNOT, Député de l'Oise, Président d'Avenir Transports
Charles de COURSON, Député de la Marne, Rapporteur spécial budget Transports aériens
Claude TERRAZZONI, Président de l'Union des Aéroports Français
Patrick GANDIL, Directeur général de l'aviation civile
Patricia LEMOYNE de FORGES, Présidente de l'ACNUSA
Jean-François LE GRAND, Sénateur de la Manche
Jean BERGOUGNOUX, Ancien Président CNDP Notre Dame des Landes
Pierre ZEMOR, Ancien Président CNDP (Mission DUCSAI)
Patric KRUISSEL, Président de l'UFCNA
Un représentant du Directoire groupe SNC-LAVALIN ou groupe VINCI
Un président d'une société aéroportuaire (Toulouse, Bordeaux, Lyon ou Nice)
Un représentant d'une compagnie low-cost : Ryanair ou Easy Jet
Un représentant d'une compagnie de fret express (FedEx ou UPS)
Le nouveau directeur « Transport aérien » de la DG TREN (Commission européenne)
Un(e) Député(e) européen
Un représentant de l'ACI-EUROPE
Un représentant du Forum de dialogue régional (Francfort)
Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, Ministre de l'Ecologie et du D. Durable (clôture)
(ou un membre de son cabinet)