

COLLOQUE

**DÉVELOPPEMENT AÉROPORTUAIRE,
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DÉVELOPPEMENT DURABLE :**

QUELLE (S) DÉCISION (S) POUR 2007 ?

ACTES DU COLLOQUE

(27 novembre 2006)

Colloque présidé par

Jean-Pierre Blazy

Président de l'association « Ville et Aéroport »

MAISON DE LA CHIMIE • PARIS

Remerciements

Jean-Pierre Blazy et les élus membres de « Ville et Aéroport » remercient l'ensemble des orateurs qui sont intervenus et dont les communications ont contribué à la qualité et à la réussite de ce colloque.

Ils saluent également le travail de M. Julien Delannay (Chargé de mission) et M^{me} Fanny Belguise (Assistante) qui ont organisé ce colloque et assuré la transcription des actes.

Sommaire

- p. 11 **Ouverture du colloque**
Jean-Pierre Blazy
Président de l'association « Ville et Aéroport »
- p. 15 **Discours d'introduction**
François Hulbert
Professeur d'Université
Laboratoire GEOPOL
Groupe d'étude en géopolitique urbaine et régionale
Centre d'Études Géographiques de l'Université
de Metz (CEGUM)
- p. 21 **Table ronde n° 1**
**Doit-on créer de nouveaux aéroports
en France ou développer les aéroports
existants ?**

Président : Bernard Garandeanu
Secrétaire général de l'association « Ville et aéroport »
1^{er} Adjoint au Député Maire de Mérignac
Vice-Président du Conseil général de la Gironde

François-Michel Gonnot
Député de l'Oise
Président de la mission d'information parlementaire
« Quelle politique aéroportuaire à l'horizon 2020 ?
21 propositions pour un nouvel envol »

Jean Sivardière
Président de la FNAUT

Guillaume Faburel
Maître de conférence – Institut d'urbanisme de Paris
- p. 47 **DÉBAT**

- p. 59 **Étude de cas :**
**La naissance d'un nouvel aéroport :
Nantes-Notre-Dame-des-Landes**
A-t'on tiré toutes les leçons du passé ?
Quelle conception de l'aéroport
au XXI^e siècle ?
- Exposé introductif**
Louis Cercleron
Maire de Notre-Dame-des-Landes
Vice-Président du Syndicat mixte d'études
de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes
- p. 69 **DÉBAT**
- Jacques Gillaizeau
Vice-Président du Syndicat mixte d'études
de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes
Vice-Président du Conseil régional Pays de la Loire
- Michel Lefeuvre
Chef de projet d'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-
Landes • Direction de l'aviation civile Ouest
- Patrick Mareschal
Président du Conseil général de Loire Atlantique
- p. 87 **Table ronde n° 2**
**Concevoir le système aéroportuaire
francilien : Roissy, Orly, le 3^e aéroport
(Beauvilliers, Chaulnes, Vatry
et les autres)**

Président : Jean-Pierre Blazy
Président de l'association « Ville et Aéroport »

p. 89 **Roissy-Charles de Gaulle :
quelles limites à sa croissance ?
3^e aéroport parisien ou
3^e réseau aéroportuaire ?**

Didier Hamon
Directeur de l'Environnement et des Relations
territoriales • Aéroports de Paris

Stéphane Ormand
Responsable de la Planification Stratégique
Air France

Didier Duran
Président du Medef Ile-de-France

Pascal Machuron
Président de l'ADVOCNAR

p. 105 **Orly : un déclin inéluctable ?**

Jacques-Alain Bénisti
Député Maire de Villiers sur Marne

Laurent Garnier
Vice-Président du Conseil général du Val de Marne

Luc Offenstein
Président de l'association « OYE 349 »

Didier Gonzales
Maire de Villeneuve-Le-Roi

p. 121 **Vatry peut-il être
le 3^e aéroport parisien ?**

Youssef Sabeh

Directeur de l'aéroport de Vatry

René-Paul Savary

Président du Conseil général de la Marne

Jean-Bernard Thonus

Président de l'Association des élus d'Île de France
pour le Développement de l'aéroport de Vatry
(ADAV)

Alain Chaillé

Vice-Président Opérations du Sud FedEx

Charles de Courson

Député de la Marne

p. 139 **DÉBAT**

p. 155 **Table ronde n° 3
Les aéroports régionaux :
face à l'hypertrophie parisienne,
quel développement possible ?**

Président : Bernard Keller

Vice-Président de « Ville et Aéroport »

Maire de Blagnac

p. 161 **Toulouse-Blagnac :
un aéroport bientôt saturé ?
La question du 2^e aéroport toulousain**

Claude Terrazoni

Président de la CCI Toulouse

Président de l'Union des Aéroports Français

Chantal Demander

Présidente du Collectif d'associations Contre les

Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine

(CCNAAT)

p. 169 **Lyon Saint-Exupéry :**
2^e porte d'entrée après Paris ?

Lionel Flasseur

Directeur du Marketing et de la politique

commerciale • Aéroport Lyon Saint Exupéry

Jean-Louis Meynet

Délégué général au Développement économique

et International • Communauté Urbaine de Lyon

Etienne-Christian Villemagne

Trésorier de « Ville et Aéroport »

Vice-Président de la Communauté de Communes
de l'Est Lyonnais

p. 183 **Clôture du colloque**

Jean-Pierre Blazy

Président de l'association « Ville et Aéroport »

p. 187 **Exposé final**

Paul Schwach

Directeur des affaires stratégiques et techniques DGAC

p. 196 **Notes**



Jean-Pierre Blazy

Président de l'association « Ville et Aéroport »

Professeur Agrégé d'histoire et géographie, Jean-Pierre Blazy est Maire de Gonesse (commune riveraine de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle) depuis 1995. Il a été président du Conseil national du bruit de 1998 à 2002 et l'auteur du rapport parlementaire « Réconcilier développement aéroportuaire et qualité de l'environnement urbain » (1999), rapporteur de la loi portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) en 1999. Il est Président de l'association nationale d'élus « Ville et Aéroport » depuis sa création en février 2000.

Bonjour à toutes et à tous. Merci d'avoir répondu à notre invitation et d'être présent au colloque annuel de l'association Ville et Aéroport. L'an passé nous avons organisé un colloque européen sur les vols de nuit à Bruxelles, en partenariat avec l'ARC (Airport Regions Conference), association des régions aéroportuaires européennes, afin d'essayer de dégager sur cette question des vols de nuit au combien difficile un « compromis audacieux ». Il s'agit toujours d'essayer de trouver les réponses équilibrées entre l'exigence économique et l'exigence environnementale. Or, ce « compromis audacieux » est plus que jamais nécessaire si l'on veut prendre en compte l'exigence environnementale.

On a le sentiment qu'il y aura encore beaucoup à faire sur le dossier « Vols de nuit ». Au niveau européen des réflexions sont engagées par la Commission que nous avons revue depuis. Elles le sont également au niveau du Parlement européen. 2007 sera un moment important puisqu'un rapport devrait être rendu sur la mise en application la Directive « bruit » de 2002. Mais nous pensons que la route sera sans doute encore longue.

À quelques mois d'échéances importantes au niveau national, nous souhaitons questionner les notions de développement aéroportuaire, d'aménagement du territoire, de développement durable à l'échelle nationale.

Au-delà sans doute de cette journée, l'association Ville et Aéroport questionnera à partir de janvier, quand ils seront tous connus, les candidats à l'élection présidentielle. C'est à l'occasion d'un grand débat national qu'il faut prendre des engagements courageux sur une question aussi difficile, un débat aussi complexe. Mais il appartient toujours au politique de prendre les décisions. Si l'on parle de politique de développement aéroportuaire, il est essentiel d'y intégrer le principe du développement durable. Ce principe adossé à la constitution doit s'appliquer désormais au transport aérien. Comment le peut-il ?

Le transport aérien a connu et connaît de profondes mutations tant sur le plan juridique que sur le plan économique.

Sur le plan juridique, avec la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports qui a transformé Aéroports de Paris, établissement public, en société anonyme, qui a créé un nouveau régime de gestion des grands aéroports régionaux par la constitution prochaine des sociétés aéroportuaires et puis également, le transfert de la gestion des aéroports dits secondaires ou de proximité vers des collectivités territoriales dans le cadre de la nouvelle décentralisation.

Sur le plan économique, le transport aérien connaît une période de mutations incessantes et au-delà de la conjoncture économique mais aussi géopolitique, voire sanitaire, le paysage aéronautique s'est trouvé bouleversé. On le voit en Europe ne serait-ce qu'en prenant l'exemple de notre compagnie nationale Air France et sa fusion récente avec KLM. Je pense aux annonces encore toutes récentes d'Air France s'agissant de la création d'une filiale pour les charters face au développement des compagnies low-cost. Celles-ci organisent leur développement autour des aéroports régionaux mais aussi de plates formes dédiées comme Beauvais avec Ryanair Cette plate forme connaît un développement de son trafic qui est

extrêmement rapide, pour ne pas dire fulgurant en moins de 2 ans et qui fait à présent partie des aéroports millionnaires en passagers. On observe donc des mutations, des bouleversements extrêmement rapides.

La demande de transport aérien est très forte, la croissance du trafic également et évidemment c'est toujours l'Île-de-France, territoire le plus urbanisé de notre pays, qui concentre malgré tout l'essentiel du trafic. En 2006, il est prévu 78 millions de passagers sur Roissy et Orly, soit l'équivalent de 750 000 mouvements d'avions. Mais le trafic des aéroports régionaux a augmenté également et de ce point de vue là les experts s'agissant des perspectives de trafic annoncent un doublement de celui-ci à l'horizon 2020 avec une croissance moyenne annuelle autour de 5% aussi bien au niveau du trafic domestique qu'international.

Avec ce constat il faut inscrire au cœur de la politique de développement durable du transport aérien la problématique environnementale. Il est évident qu'à la veille des prochaines échéances, il appartient au politique de reprendre la réflexion là où elle a été interrompue. Par exemple elle l'a été de notre point de vue lorsqu'en 2002, la décision a été prise après l'alternance par le nouveau gouvernement de renoncer au 3^e aéroport à Chaulnes en Picardie. En même temps d'autres décisions ont été prises : Gilles de Robien a confirmé dans le même temps le projet du nouvel aéroport Grand Ouest de Notre-Dame-des-Landes entre Nantes et Brest dont on reparlera évidemment tout à l'heure

L'heure est au bilan. C'est pourquoi j'ai souhaité que notre colloque puisse être en quelque sorte introduit au niveau des problématiques précitées par un universitaire que je remercie de sa participation, M. François Hulbert, géographe des transports à l'Université de Metz et qui va dans quelques instants nous dresser un pano-

rama de la question. Après cet exposé scientifique, nous pourrons engager les tables rondes.

Je remercie évidemment tous ceux qui ont accepté d'y participer. Je salue la présence de mon collègue François-Michel Gonnot, député, qui a présidée une mission d'information parlementaire importante après la décision qui a été prise de renoncer à Chaulnes, intitulée : « quelle politique aéroportuaire à l'horizon 2020 ? 21 propositions pour un nouvel envol ». Aujourd'hui on pourra faire le point sur ce qui est advenu de ces propositions, sur les bouleversements intervenus dans le « paysage aérien » de notre pays et puis surtout voir comment on peut envisager l'avenir.

Faut-il aujourd'hui reparler du 3^e aéroport ? Nous pensons que oui. Mais comment faut-il en reparler ? Comment conçoit-on le développement aéroportuaire dans les régions face à l'hypertrophie parisienne ? Quel est le développement possible des aéroports régionaux ? Comment pense-t-on ce développement aéroportuaire français dans le cadre européen ? Quelle conception doit-on avoir de l'aéroport du XXI^e siècle ?

Ce sont tous les enjeux du débat que l'on soit politique, acteur du transport aérien (compagnies aériennes, gestionnaires, associations de riverains, élus) auxquels on aimerait aujourd'hui voir de nouvelles réponses se dessiner pour que des décisions soient prises au-delà des échéances de 2007.

Nous allons donc, avant d'enchaîner la première table ronde, écouter l'exposé introductif de M. Hulbert.

Merci d'avoir accepté ce challenge de présenter sur un sujet aussi controversé les problématiques qui aujourd'hui doivent être les nôtres sur le développement aéroportuaire du pays.



François Hulbert

**Professeur d'université • Laboratoire GEOPOL
Université de Metz**

Professeur au département de géographie de l'Université Paul Verlaine et chercheur au Centre d'études géographiques de l'université de Metz (CEGUM). De 1972 à 1999, il enseigne à l'université Laval (Québec, Canada) où il développe la géopolitique urbaine et régionale. Ses travaux récents portent sur la géographie appliquée à l'aménagement, au fonctionnement et à la restructuration territoriale des agglomérations urbaines, ainsi que sur les enjeux géopolitiques du développement des infrastructures de transport et de circulation en France (routes et autoroutes, voies ferrées et aéroports).

Je remercie l'association de m'avoir invité à ce colloque. Je me suis intéressé aux problèmes des aéroports non pas en tant que professeur à l'université de Metz où je suis depuis seulement 5-6 ans mais parce que pendant 30 ans j'étais au Canada, au Québec, et depuis les années 90 je me suis intéressé au fameux aéroport de Mirabel qui est quasiment fermé maintenant. Cela m'a permis de faire des études comparatives et de voir ce qui se passait en France et ailleurs dans le monde. Je vais être inévitablement caricatural et schématique.

Quelle est la caractéristique essentielle de l'organisation de l'espace aérien français ? C'est un espace organisé essentiellement en fonction des aéroports parisiens et qui plus est en fonction d'un aéroport parisien : Roissy Charles-de-Gaulle. L'ensemble du système en place, système aéroportuaire et TGV, est organisé pour faire fonctionner et développer l'aéroport de Roissy. En 2003, quand on parlait du TGV Est, la Datar n'a pas hésité à dire qu'il était un « pourvoyeur d'usagers » pour Roissy, cela était écrit dans les journaux...

Si l'on parle de perspectives et de scénarios, je vais résumer ça en 2 possibilités :

- Ou bien l'on continue à développer le système actuel d'organisation centralisé ; le cas du 3^e aéroport tel qu'il

a été conçu et développé pendant 10 ans, de 1995 à 2005, était dans cette perspective là

- Ou bien on continue dans cette perspective d'un développement tel qu'il est et tel que je vais le présenter, ou bien on change de système.

Changer de système, cela veut dire que les régions n'acceptent plus que l'ensemble du territoire soit organisé uniquement en fonction de l'Île de France, voire en fonction de Roissy Charles de Gaulle.

Si l'on parle de développement régional, d'aménagement du territoire, de développement durable vous pensez bien que c'est vers cette 2^e perspective qu'il faut sans doute plutôt s'aligner. Or, on n'est pas aligné dans cette perspective là aujourd'hui.

C'est tout à fait étonnant car après 40 ans voire près de 50 ans de politique d'aménagement du territoire où l'essentiel était de viser à un rééquilibrage, on est rendu à travers les infrastructures - TGV, Aéroport - à une France qui reste centralisée, organisée, déséquilibrée et c'est tout à fait fascinant, étonnant et inquiétant suite à 40 ans de politique qui en principe visait le contraire.

La carte projetée représente les aéroports qui ont plus de 10 millions de passagers en Europe de l'Ouest. En France : une grande porte d'entrée aéroportuaire, un grand aéroport intercontinental. Il n'y a pas un vol intercontinental régulier qui ne part pas de Roissy. C'est différent des pays voisins qui ont au moins 2 grandes entrées internationales de grand niveau (Ex : Barcelone et Madrid, Milan et Rome).

La 2^e carte présente les métropoles européennes. La 3^e carte montre les liaisons régionales entre les villes et en

rouge tous les flux qui vont vers Paris (massivité des flux sur Orly et Roissy).

Il y a une multiplication des aéroports régionaux dont l'objectif principal est d'accéder à Roissy pour que les gens puissent aller ailleurs dans le monde.

Cette logique de rabattement est amplifiée et organisée aussi par le TGV.

5^e image : cas du projet du 3^e aéroport parisien (source : région Centre). À la fin des années 90 quand s'est développé le projet pour le site de Beauvilliers, on indique que la moitié de la France doit être intéressée par un projet aéroportuaire constitué en région parisienne à côté de Chartres. C'est-à-dire 10 régions, 50 départements, 30 millions d'habitants devraient être intéressés.

Ce qui est frappant et étonnant également, c'est que des régions même éloignées ont appuyé ce projet autour de Paris, près de Chartres.

Lyon s'est réveillé un peu tard. En 2001 Gérard Collomb a parlé de « centralisme absolu » dans le cas du projet de 3^e aéroport. Il voulait hisser sa ville au premier rang pour qu'elle soit visible des États Unis ou de l'Asie. Quand on est une métropole régionale et que l'on veut être visible depuis le Pacifique, ça veut dire que l'on a sans doute un aéroport intercontinental d'envergure.

On constate également que 40 vols partent de France depuis Roissy vers les Etats-Unis quotidiennement. Ex : 10 vols quotidiens pour New York, Air France fait 6 vols donc nous sommes dans un système qui fait partir du même lieu toutes les destinations vers les Etats-Unis. Alors on peut penser que lorsque Air France fait 6 vols sur New York, pourquoi ces 6 vols devraient tous partir de Roissy ? Pourquoi tous les Français de l'hexagone doivent-ils aller sur Roissy pour se rendre à New York ?

Dernière image : on voit Nantes qui serait une porte d'entrée de l'Europe de l'Ouest

En terme d'aménagement du territoire, de développement équilibré donc de développement durable, on a eu une politique pendant 40 ans. Dans les années 90 on a relancé le débat sur l'aménagement du territoire avec Charles Pasqua. S'il fallait le relancer c'est qu'il y avait un problème. Le discours à ce moment là était le même quasiment que celui qu'on tenait 30 ans plus tôt. On parlait de faiblesse des métropoles régionales, de nécessité d'un rééquilibrage et de limiter la croissance de Paris. C'est ce qu'on disait dans les années 50 et 60. En 2003, le gouvernement évoque un plan pour « favoriser le rayonnement international des grandes métropoles régionales ». On en est toujours là, c'est-à-dire que l'on n'arrive pas à faire émerger les grandes métropoles régionales.

Comment répondre à cette perspective sans un aéroport d'envergure en région ?

Vous vous situez dans une perspective de développement durable, donc il y a tout ce problème des nuisances. Mais si l'on parle de développement durable, cela ne peut être qu'un développement régional équilibré dans la suite de ce que devait être le développement du territoire et l'aménagement du territoire tel que conçu par les politiques appliquées et les équilibres recherchés. Aujourd'hui le projet de 3^e aéroport qui est toujours dormant pose la question. La position des régions face à ce projet m'est apparue plutôt ambiguë face aux perspectives que l'on aimerait voir se développer. Je m'attendais à un discours régional bien différent dans le cadre de ce projet de 3^e aéroport.

Jean-Pierre Blazy

Merci M. Hulbert, vous avez surtout tenu à rappeler une problématique essentielle : comment les aéroports régionaux peuvent participer ou non - et là vous avez plutôt tendance à répondre non que oui, à un aménagement équilibré du territoire ? Depuis les années 60, depuis que ces problématiques ont été posées, et à plusieurs reprises reposées, finalement on n'y est pas encore parvenu. Au contraire, on pourrait même dire que l'hypertrophie parisienne a été renforcée et il est évident que la création du « hub » d'Air France à Roissy a forcément amener ce déséquilibre.

Justement nous allons articuler nos débats autour de ces problématiques.

La première table ronde a pour but de se poser la question : doit on créer de nouveaux aéroports ou développer les aéroports existants ? À propos d'aéroports existants, le nouvel aéroport aujourd'hui ce n'est pas le 3^e aéroport mais c'est Notre Dame des Landes avec une étude de cas.

Dans l'après midi nous nous poserons la question de savoir si l'on peut imaginer aujourd'hui ce que serait le système aéroportuaire francilien ? Comment le concevoir demain ? Quelles sont les limites au développement de Roissy ? Est-ce qu'on peut les définir ? Est-ce que l'on doit les définir ? Il y a la question du développement d'Orly et enfin la question du 3^e aéroport. Il y a le débat sur les sites possibles en incluant Vatry.

Pour finir et vous nous y avez invité fortement M. Hulbert : les aéroports régionaux, face à cette hypertrophie parisienne, quel est leur développement possible ?

La table ronde n° 1 est présidé par notre secrétaire général M. Garandeau, 1^{er} adjoint au Député Maire de Mérignac et Vice-président du Conseil général de la Gironde.

Table ronde n° 1

**Doit-on créer de nouveaux
aéroports en France ou
développer les aéroports
existants ?**

Étude de cas

**La naissance
d'un nouvel aéroport :
Nantes-Notre-Dame-des-Landes**

Bernard Garandeau



Secrétaire général de l'association « Ville et Aéroport »
1^{er} Maire Adjoint au Député Maire de Mérignac
Vice-Président du Conseil général de la Gironde

Bernard Garandeau est ingénieur ENAC, spécialité circulation aérienne. En 1986, il devient adjoint au Directeur de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, chef du service navigation aérienne. Doublant son activité de missions d'expertises, il épaula les collègues tunisiens puis égyptiens à moderniser leur équipement. Il devient ensuite chef du département opération pour la DAC/SO juridiction couvrant l'Aquitaine et Poitou Charentes. Enfin en 1999, il devient conseiller technique du directeur chargé des questions d'environnement. Il est 1^{er} adjoint au Député Maire de Mérignac, Vice-Président du Conseil général de la Gironde et Secrétaire général de Ville et Aéroport.

Merci cher Président de m'avoir confié la présidence de cette table ronde dans la mesure où en tant que girondin je représente également un aéroport connu qui est celui de Bordeaux-Mérignac. Nous avons à débattre d'un problème important, qui est d'autant plus important qu'il est sous-jacent finalement à l'organisation de notre territoire.

Faut-il créer de nouveaux aéroports ou développer les aéroports existants ?

J'étais en tant que girondin de ceux qui disaient fréquemment « le 3^e aéroport parisien est inutile puisque nous avons déjà les grands aéroports en région que nous pouvons développer ». Mais les chiffres montrent que non. En tout état de cause nous avons à entendre des avis très autorisés sur le sujet et nous avons également à donner la parole à la salle.

Après un débat général sur le développement aéroportuaire français, une étude de cas sera consacrée à Nantes. C'est l'exemple de la création d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes avec des possibilités de développement important et des réticences environnementales non négligeables. Notre association est le

lieu de rencontre justement de ce développement en terme d'aménagement du territoire, d'intérêts économiques et également de défense des riverains sur le sujet puisque nous représentons en tant qu'élus les riverains de ces villes proches des aéroports.



François-Michel Gonnot

Député de l'Oise, Président de la mission d'information parlementaire « Quelle politique aéroportuaire à l'horizon 2020 ? 21 propositions pour un nouvel envol » (2003)

Député de l'Oise depuis 1988. Il a notamment présidé la mission d'information parlementaire « Quelle politique aéroportuaire à l'horizon 2020 ? 21 propositions pour un nouvel envol » qui a rendu ses conclusions dans un rapport en juillet 2003. Elle démontrait notamment la non-opportunité de créer un 3^e aéroport dans le grand Bassin Parisien suite à l'abandon du projet à Chaulnes qui avait été décidé par le gouvernement précédent. Il est actuellement adjoint au maire de Compiègne. Il a également été vice-président du conseil général de l'Oise de 1998 à 2002 et Vice-Président du conseil régional de Picardie de 1986 à 1998 et conseiller régional jusqu'en 2001.

Merci M. le Président. Je crois que ce colloque et il faut en remercier Jean-Pierre Blazy et l'association « Ville et Aéroport », est un colloque important qui arrive à un moment important. Il s'est passé beaucoup de choses ces dernières années en matière aéroportuaire en France. D'abord il a fallu avec la nouvelle législature prendre une décision importante puisqu'elle avait été mise au moins sur la place publique : faut-il ou non créer un 3^e aéroport pour la région Île de France au milieu de nulle part à Chaulnes dans la Somme ?

C'est une décision prise sans aucune conséquence juridique, une déclaration médiatique qu'avait fait M. Gayssoit avant de partir à la retraite. Cela avait un peu bouleversé ma petite région de Picardie et Chaulnes où l'on n'attendait rien. En Île de France il y avait une pression extraordinaire pour que décision soit prise.

Deuxièmement, il a fallu changer le statut des aéroports, prendre quelques mesures sur les communautés aéroportuaires, même si cela n'a pas abouti pour l'instant.

Il y a eu par ailleurs le drame de Charm-el-Cheick et il a fallu remettre à plat cet énorme et important dossier de la sécurité aérienne.

C'est vrai que ce gouvernement, cette majorité, ce pays pendant 4 ans a sans doute beaucoup fait, beaucoup choisi, beaucoup décidé en matière de transport aérien. La question qui est reposée aujourd'hui dans ce colloque mais aussi dans le pays consiste à dire : est ce qu'il faut revenir sur une décision qui a été prise il y a 4 ans, de ne pas construire un 3^e aéroport en Île de France ? Et ne faut-il pas, puisque l'on a déjà changé leur statut, peut être essayé de donner de nouvelles chances à un certain des nombreux grands aéroports régionaux?

Effectivement nous avons pondu un rapport qui énonçait 21 propositions en 2003. Ce travail, qui a été mené par une mission parlementaire, regroupant des parlementaires spécialisés ou non de différents partis, de Province plus ou moins impliqué dans la gestion d'aéroport, dans des intérêts particuliers localement, des députés qui étaient pour ou contre le 3^e aéroport. Nous avons essayé très logiquement de tout mettre à plat et essayer de réfléchir à des fondamentaux.

1°) Le transport aérien a - qu'on le veuille ou non, qu'on le regrette ou non - un trafic qui continuera durablement à être un trafic en croissance. Ce taux de croissance est fort, en clair partout dans le monde, supérieur au taux de croissance économique. Nous avons par ailleurs une façon de gérer le transport qui est excessivement serrée. Ce qui veut dire qu'il faut dépenser le moins possible d'argent, en économiser le maximum pour essayer d'aboutir à des prix de billet les plus bas possible de façon à battre la concurrence. Et on le voit bien quand on voit les grandes compagnies, si on avait fait ce colloque il y a dix ans, il y aurait sans doute eu des représentants de ces grandes compagnies qui

aujourd'hui sont au chômage. Et il y a sans doute dans la salle des représentants des nouveaux entrants qui n'auraient pas envisagé pouvoir assister à un colloque de ce genre il y a seulement 10 ans.

- 2°) C'est vrai qu'il y a une massification, comme le rappelait M. Hulbert toute à l'heure, une massification aéroportuaire. Et on arrive maintenant à des monstres partout. Par exemple, Londres, 110 millions de passagers, 5 aéroports, une sorte d'anomalie due essentiellement à la difficulté en Angleterre de maîtriser les sols; Amsterdam, petit pays avec 40 millions de passagers à Schiphol; l'Allemagne qui n'a pas d'énorme aéroport à l'exception de celui de Francfort, qui a du gérer ça en réseau à la fois avec Dusseldorf et Munich, mais contre la volonté des acteurs du transport aérien; et puis Paris – je n'ai pas dit la France mais Paris -avec un monstre c'est vrai l'Île de France.

Dans les 21 propositions il y avait tout d'abord un paquet de propositions qui consistaient à dire : il faut impérativement et rapidement rétablir la confiance avec les Franciliens. Aujourd'hui, les relations entre les aéroports et les Franciliens par leurs associations, leurs élus, et chaque personne intéressée par les plates-formes aéroportuaires ou ceux qui les subissent, est une relation qui n'est pas entretenue. Il y a 36 interlocuteurs : la DGAC, ADP, autant de préfets qu'il y a de départements, l'ACNUSA... Des relations avec l'administration qui était pratiquement en jachère à l'époque et avec une DGAC complètement débordée, sentant bien qu'il fallait faire quelque chose mais incapable de le décider car c'est une décision politique. Qu'est-ce qui a été fait à ce niveau là ? Pas grand-chose. Donc nous proposons un interlocuteur unique. Nous proposons ensuite de revoir complètement au niveau de la région parisienne les systèmes de concertation, d'information, de décision ou de codécision entre les autorités aéroportuaires, les responsables du trafic

aérien et les Franciliens. Nous avons identifié notamment le Conseil Régional comme étant sans doute la structure la plus permanente pour assurer cette coordination entre les différents niveaux des collectivités et les associations.

Et puis nous avons souhaité que soit revu complètement le système d'observation du trafic aérien, d'enregistrement des véritables données sur les nuisances, une autre façon de gérer le contrôle aérien qui n'est pas une bonne façon de faire en France par rapport à d'autres pays. Nous avons souhaité que soient revus les systèmes d'aides, que soit donné davantage de pouvoir à l'administration pour éviter que les mêmes maires - qui étaient les premiers à gueuler sur les pistes des aéroports contre le bruit et les avions - ne soient pas les mêmes qui le soir dans le secret de leur bureau ont signé les permis de construire sur les mêmes terrains, etc.

Je crois qu'il faut avoir le courage aussi d'aborder ce genre de problème mais cela nécessitait une formidable volonté politique et il faut reconnaître que cette volonté ne s'est pas manifestée ces 4 dernières années. Sur ce terrain, nous avons légèrement soulevé le couvercle de façon à faire baisser la pression. Nous n'avons en aucun cas réglé. Les relations normales et contractuelles que l'on aurait dû créer et établir entre les Franciliens et les différents acteurs du transport aérien et in fine avec le vrai décideur en France, c'est-à-dire la DGAC et le Ministère des Transports, n'ont pas vu le jour.

La 2^e proposition était de réduire ou de rééquilibrer autrement le trafic à Paris. Aujourd'hui, vous la savez il y a un plafond sur Orly et Roissy n'a aucune règle précise de fonctionnement en terme de volume de trafic. Donc, nous avons analysé tout le trafic aujourd'hui existant à Roissy et on a eu des surprises.

Vous vous apercevez par exemple qu'il y a aujourd'hui – je parle en mouvements et pas en passagers parce que c'est

le décollage et l'atterrissage de l'avion qui perturbe les riverains – 60 000 mouvements d'appareils militaires à partir de Roissy. Pourquoi faire ? Des avions militaires - qui peuvent emprunter des avions bruyants – pour ramener des hommes, du matériel, éventuellement les ramener pour des permissions, les ramener en fin de mission, nous avons des milliers d'hommes à travers le territoire qui sont relevés, contrôlés, qui ont le droit à des permissions tout au long de l'année parfois, ceux-ci représentent 60 000 mouvements d'avions. Sachant que sont exclus de ça les mouvements d'armements qui sont faits à partir d'autres aéroports plus discrets. Est ce qu'il est indispensable que les militaires en treillis partant pour des opérations militaires partent de Roissy ?

C'est un trafic qui déjà devrait être mis ailleurs et nous avons pensé que par exemple, l'aéroport de Châteauroux - qui est tout à fait candidat à ce genre de trafic - eut été un aéroport tout à fait volontaire et destiné à pouvoir l'accepter.

Deuxièmement, les charters. Est-il absolument indispensable, le fameux T3 (l'ancien T9) est-il vraiment indispensable aujourd'hui à Roissy ? Puisque vraiment on étouffe, puisqu'aujourd'hui la situation est devenue impossible, puisqu'apparemment on est allé au bout du bout, est ce qu'il est vraiment indispensable que tous les charters de France partent de Roissy ? Nous avons pensé que là aussi il y avait possibilité de faire en sorte que ce trafic, même de façon assez souple, puisse ici ou là être distribué sur d'autres aéroports en région Île de France ou en grande région Île de France.

Nous avons fait la même analyse à partir du volume du fret et notamment du fret « tout cargo ». Si vous enlevez la part de trafic, vous arrivez à faire baisser de façon significative l'aéroport, si on améliore l'emport des avions, ils seront de plus en plus gros (l'A380 et tout le reste) donc on pouvait penser qu'en faisant baisser le nombre de mouvement en

améliorant l'emport, on avait effectivement une urgence d'un 3^e aéroport qui était moins évidente mais à condition que l'on fasse tout cela.

Tout ceci ne pouvait avoir de chance que si – 3^e volet de proposition – on créait une véritable intermodalité notamment entre le rail et plus précisément le TGV comme on le fait en France. Comme l'a dit M. Hulbert tout à l'heure, le TGV aujourd'hui en France est uniquement destiné à rabattre sur les aéroports et encore. Parce que je rappellerais que quand même le TGV Est soi disant destiné à remplir Roissy ne s'arrêtera jamais à Roissy. Nous n'avons par interconnecté le réseau Est de la France et le réseau Ouest - qui faisait partie de nos priorités et qui figure parmi les priorités du gouvernement - mais qui aujourd'hui pour quelques kilomètres au sud de la région parisienne n'est toujours pas fait.

Il n'y a donc pas de possibilité d'interconnecter tous les TGV de la région Ouest, qui ne pourront aller ni à Roissy ni à Orly. Il est donc nécessaire d'interconnecter ces 2 réseaux si l'on veut avoir une complémentarité entre ces deux types de transport.

Et puis il faut intégrer différemment les gares TGV dans les aéroports. Il faut également essayer de voir si on ne peut pas donner la chance à quelques aéroports de province de prendre une autre dimension. Là je crois que les temps ont changé : ce ne sont plus les villes et les territoires qui choisissent les compagnies, ce ne sont plus les villes et les territoires qui décident ou non de développer un aéroport. Aujourd'hui, que cela nous plaise ou non ce sont les compagnies qui décident où elles vont aller, qui décident quelles lignes ou non elles vont ouvrir. Et cela change tout parce qu'il faut convaincre par exemple Air France de gérer autrement son hub de Roissy, et on ne plus rien imposer à Air France.

Qu'est ce qu'il faut faire ? Il fallait essayer d'aider Air France à évoluer dans sa réflexion et à peut-être faire autrement.

Et c'est vrai que nous avons proposé à Air France de réfléchir à la possibilité de faire un 2^e hub en France qui soit à Lyon. Pourquoi à Lyon ? C'est quand même un des grands aéroports français où il y a véritablement un potentiel de développement important et où il y a comparativement moins de contraintes qu'ailleurs – je ne dis pas qu'il n'y en a pas – pour que l'on passe à un système de 2 pistes supplémentaires.

Quel type de trafic ? Faisons de Lyon le grand hub d'Air France pour le continent africain et le Maghreb. Pourquoi ? Il faut savoir qu'aujourd'hui tous les avions qui nous livrent les fruits vont à Roissy.

Ex. : la population émigrée se trouve dans le sud de la France. On les oblige à prendre le TGV, à monter à Paris, pour ensuite prendre un avion qui les ramène vers le sud. N'aurait-il pas été plus simple de leur dire de prendre le TGV ? Si vous êtes à Narbonne ou Montpellier, allez à Lyon et ce sera plus court en temps et plus économique, même pour Air France, de faire cela. Et cela représente des vols considérables, 60 000 à 80 000 mouvements par an.

Nous avons également évoqué le cas de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac qui est un aéroport aujourd'hui à mon avis sous-utilisé, qui est un des rares aéroports qui n'a pas beaucoup de contraintes environnementales et qui représente une capacité de développement que nous souhaitons voir Air France mettre au service notamment de l'Amérique du Sud.

Tout ceci est toujours en friche, tout ceci n'a pas été fondamentalement fait et ceci pourtant aurait pu être entamé. Alors c'est vrai qu'il y a une mauvaise volonté évidente d'ADP et d'Air France.

C'est vrai que l'horizon aéroportuaire est un horizon difficile à regarder avec précision, que ces décisions même celles que nous évoquions, de transfert de trafic peuvent être lourdes de conséquences si l'on fait des erreurs.

Donc je comprends que l'on ne puisse pas faire n'importe quoi et le faire dans la précipitation. Mais je crois que le pire est de ne rien faire, faire trop peu ou de faire à moitié parce que nous n'éviterons pas à ce moment là d'avoir de nouvelles pressions, de nouvelles révoltes, de nouveaux mécontentements, de nouvelles inquiétudes, de nouveaux traumatismes en région francilienne.

Au cours du rapport, auquel a activement participé Jean-Pierre Blazy et 28 autres collègues de l'assemblée nationale, nous sommes allés à Francfort, à Schiphol, à Londres, à travers tous les aéroports et également les principaux aéroports français. Tous ont les mêmes problèmes que nous mais tous les gèrent plus intelligemment. Ce n'est pas compliqué de faire mieux. Et c'est vraiment désespérant de voir que l'on n'est pas capable en France de faire un petit peu mieux.



Jean Sivardière

Président de la FNAUT

Ancien élève de l'École Polytechnique et ancien ingénieur CEA, il est actuellement Président de la FNAUT, membre du Conseil National des Transports. Il a été administrateur de la SNCF et membre du CSSPF.

Tout d'abord un mot sur la FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports. L'originalité de notre fédération, c'est d'être à la fois une association de consommateurs de kilomètres, et d'autre part une association de défense de l'environnement.

J'en viens tout de suite au sujet de cette table ronde : faut-il créer de nouveaux aéroports ou développer les aéroports existants ?

Alors, il me semble qu'une troisième hypothèse a été évacuée et n'aurait pas dû l'être : peut-on arrêter les investissements aéroportuaires ? Quel est en effet l'avenir du transport aérien ? À court terme la tendance est évidemment une hausse très forte du trafic en particulier pour les relations intra-européennes et pour le tourisme. Ceci étant il faut prendre avec beaucoup de prudence les prévisions de trafic. Pourquoi ? Parce que ces prévisions sont essentiellement des extrapolations des tendances passées et les modèles utilisés pour établir ces prévisions sont par nature incapable d'intégrer des ruptures éventuelles du contexte politique, économique ou écologique. Or de telles ruptures sont possibles et certaines d'entre elles sont même assez probables.

Je vous propose de passer en revue 5 paramètres qui ont donné lieu à certains bouleversements.

1^{er} paramètre : l'insécurité du transport aérien

Comme vous le savez certainement les dépenses de sécurité ont triplé en l'espace de 5 ans et si les menaces, terroristes par exemple, se précisaient il est évident que la riposte impliquerait des coûts considérables pour le transport aérien mais aussi l'imposition de contraintes éventuellement dissuasives sur l'utilisation même de l'avion.

2^e paramètre : la sensibilité environnementale des riverains d'aéroports et plus généralement des populations survolées.

Cette sensibilité qui est particulièrement forte peut se transformer peu à peu en un véritable refus de ces nuisances, une véritable intolérance et après tout on en n'est pas très loin. Si ce phénomène, si cette évolution se précise elle peut obliger les pouvoirs publics à intervenir assez brutalement par exemple en augmentant fortement les taxes sur le bruit et également à introduire de fortes contraintes sur l'exploitation du transport aérien, par exemple, l'interdiction très stricte de vols de nuit.

3^e paramètre : le prix du pétrole

On est manifestement passé aujourd'hui à une situation très différente de celle des années 70. Dans les années 70, on a connu 2 chocs pétroliers qui étaient des crises conjoncturelles de l'offre. Aujourd'hui on a affaire à une crise structurelle de la demande. Pourquoi ? Parce que d'une part les réserves trouvées stagnent et d'autre part on assiste à une explosion de la demande de pétrole de la part de la Chine et d'autres pays émergeant. Il faut s'attendre à une hausse continue du prix du pétrole dans les années à venir accompagnée de fluctuation conjoncturelle comme celle que nous connaissons aujourd'hui. Or il y a là un problème fondamental pour l'avion parce que le pétrole c'est en quelque sorte le carburant idéal qui sera extrêmement difficile à remplacer. Il est facile à extraire, à raffiner, à transporter, à stocker et d'autre part il possède une très forte capacité calorifique. Par conséquent, remplacer le pétrole pour les transports terrestres cela ne va pas de soi, mais pour l'avion cela sera vraisemblablement extrêmement difficile.

4^e paramètre : le réchauffement climatique

On nous dit que l'avion contribue pour environ 3 % des émissions de gaz à effet de serre en France. En fait, ce chiffre n'est exact que si on ne compte que les vols domestiques et si on ne tient compte que du gaz carbonique émis. Si on tient compte de l'ensemble des vols - aussi des vols internationaux en provenance ou à destination de la France - et si on tient compte aussi de tous les effets physiques du transport aérien sur l'atmosphère, la contribution du transport aérien à l'effet de serre est d'au moins 7 % à 8 %.

Le réchauffement climatique est un phénomène qui s'accélère. D'ailleurs, dans le nouveau « plan climat » publié par le gouvernement, on envisage même des mesures d'adaptation aux changements climatiques. Autrement dit, le phénomène est considéré comme irréversible et il présente des signes d'accélération avec des boucles de rétroaction positive, c'est-à-dire que certains effets du réchauffement deviennent à leur tour des causes.

Dans ces conditions, il faut s'attendre à une réaction des pouvoirs publics. Vraisemblablement dans les années qui viennent on sera amené à introduire une taxation écologique de l'avion et on en arrivera peut-être à des mesures de restrictions du trafic aérien.

5^e paramètre : l'extension du réseau TGV va évidemment réduire inéluctablement le rôle du transport aérien sur les courtes distances.

Dans ces conditions, nous pensons qu'imaginer une forte croissance du transport aérien dans les années à venir à moyen et long terme et en déduire qu'il faut développer le système aéroportuaire soit en renforçant les aéroports existants, soit en créant de nouveaux aéroports, est à la fois très imprudent sur le plan économique et totalement incompatible avec une perspective de développement durable. D'ailleurs le titre de ce colloque « Dévelop-

pement aéroportuaire et développement durable, à mon avis il aurait fallu intituler ce colloque « développement aéroportuaire ou développement durable ».

Comment mettre en œuvre le scénario que nous imaginons, c'est-à-dire un arrêt de l'investissement aéroportuaire ? Dans un premier temps, au moins pour les vols à courtes et moyennes distances, il faut offrir au passager une alternative crédible.

L'alternative évidente c'est l'accélération de l'extension du réseau TGV pour accentuer le report de l'avion sur le train qui a été observé depuis le lancement du TGV en 1981. La FNAUT a fait réaliser par deux experts - Gérard Mathieu et Jacques Pavot - une étude prospective du report possible du trafic aérien sur le train et cette étude a montré qu'en 2030, si tous les investissements envisagés aujourd'hui sont réalisés, le report total de l'avion sur le train, quand on compare 2 situations sans aucun TGV en 2030 et le réseau prévu, serait d'environ 35 millions de passagers par an, c'est-à-dire un total supérieur à la capacité d'Orly. Le TGV c'est le troisième aéroport parisien.

On peut imaginer, assez rapidement, que dans les 15 ans qui viennent, des destinations telles que Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Toulon et Nice seront desservies directement depuis Paris par le TGV et cela permettrait de réduire considérablement le trafic aérien en provenance ou à destination d'Orly et de Roissy. Un autre investissement qui ne concerne pas seulement les déplacements radiaux mais les déplacements transversaux est le fameux barreau sud d'Île de France qui permettrait d'interconnecter le réseau atlantique et les autres réseaux nord-est et sud-est.

Développer le réseau TGV c'est une chose mais on peut également mieux exploiter le TGV. On peut imaginer des TGV plus confortables - en seconde classe le TGV ce

n'est pas extraordinaire - On peut imaginer des vitesses supérieures aux vitesses actuelles.

En 1980 la vitesse était de 160 km/h on peut penser raisonnablement que dans une génération tous les TGV rouleront à 360 km/h - RFF, Alstom et la SNCF viennent d'ailleurs de relancer cette perspective.

On peut également élargir la portée géographique du TGV, par exemple en développant des TGV de nuit.

Enfin, il y a des possibilités de report de l'avion sur le train pour le fret. D'ailleurs actuellement la SNCF vient de négocier avec la Poste un contrat qui va permettre de transférer une part importante du trafic aérien de la Poste sur le TGV depuis la région parisienne.

Enfin, on peut imaginer une généralisation des pré et post-acheminements sur les aéroports parisiens depuis les villes de Province par le TGV.

2^e perspective complémentaire de la précédente : gérer plus intelligemment le trafic aérien.

Les perspectives tracées dans le rapport Gonnot restent tout à fait d'actualité. Il faut gérer notamment les nuisances sonores, limiter très fortement beaucoup plus qu'aujourd'hui les vols de nuit, taxer davantage qu'aujourd'hui les nuisances sonores - d'ailleurs le gouvernement vient de décider une augmentation de 10 % de ces taxes mais on est loin du compte ; il faudrait également envisager de contingenter le nombre des vols pour obliger les compagnies aériennes à augmenter l'emport - il est de l'ordre de 100 à Roissy, près de 150 à Londres et 200 à Tokyo. Donc les compagnies aériennes peuvent remplir davantage leurs avions et du même coup limiter le nombre des vols. On peut également imaginer l'introduction d'une écotaxe sur l'avion, à commencer par les vols domestiques qui sont en concurrence directe avec le TGV, c'est-à-dire lorsque le TGV pour l'itinéraire considéré permet une relation en 3h ou moins.

Enfin il y a des possibilités de report de certains trafics - comme M. Gonnot l'a rappelé- qu'il s'agisse de voyageurs ou de fret sur certains aéroports de province.

En conclusion, nous proposons en matière de politique aéroportuaire d'arrêter les investissements aéroportuaires qui sont totalement à notre avis contradictoires avec une politique écologique. Dans la région parisienne cela veut dire abandonner la perspective d'un 3^e aéroport parisien qui pose énormément de problème : coût important, dispersion des nuisances aériennes ce n'est pas la bonne solution comme pour les nuisances routières. Les nuisances, il faut les concentrer et les traiter sérieusement.

Dernière objection à la création d'un 3^e aéroport parisien : les compagnies aériennes ont un poids important et l'expérience montre que les 2^e aéroport de grandes villes ne marchent pas. (ex : Malpensa à Milan).

Enfin, en ce qui concerne les aéroports de province, nous pensons tout d'abord que le développement et l'extension du réseau TGV peut permettre d'éviter la construction de nouveaux aéroports en province. Quant à la construction de nouveaux aéroports, nous pensons qu'il faut au contraire fermer les aéroports en province : il y a trop d'aéroports en province et trop d'aéroports déficitaires. (Ex : 10 aéroports dans le Grand Ouest).

Guillaume Faburel

Maître de conférences • Université Paris-XII Créteil

Maître de Conférences à l'Université Paris XII et chercheur au Centre de Recherche Espace, Transports, Environnement et Institutions Locales. Ses travaux de recherche abordent les relations entre transports et territoires, notamment celles impliquant les aéroports. Il s'intéresse aux dimensions environnementales, sociopolitiques et économiques de ces relations territoriales : vécu des nuisances et pollutions, conflits d'acteurs, et acceptabilité sociale des projets aéroportuaires et de l'action publique. Il a notamment effectué sur ces sujets un séjour de recherche au M.I.T (Cambridge, USA) et est actuellement membre du Programme Nationale de Recherche et d'Innovation dans les Transports (PREDIT), ainsi qu'expert auprès de l'OMS.

Je vous propose vu que le débat a déjà été lancé de reformuler la question au regard des expériences étrangères. C'est « peut-on » plutôt que « doit-on » : quelles sont les tendances qui à ce jour se font jour ? Quels sont les éléments à livrer au débat en matière de développement durable des plates-formes aéroportuaires ou des territoires aéroportuaires qui sont des éléments à intégrer dans les scénarios prospectifs, ceux-ci devant être traités par le politique au nom du « doit-on » ? Plus précisément « peut-on » ? Il y a plusieurs questions derrière ça : cela peut être la question du denier public et des moyens économiques pour pouvoir construire un 3^e aéroport dans le bassin francilien. Plus prosaïquement dispose-t-on des emprises foncières permettant ce type de projet ?

Je ne m'attarderais ici que sur des considérations d'ordre environnementales et territoriales puisque ce qui fait tendance à travers le monde, c'est que la question environnementale devient de plus en plus épineuse pour quiconque voudrait développer ce type de projet aéroportuaire.

Donc je vais centrer mon propos là dessus en partant simplement d'un constat qui est que sur les 30 dernières années le nombre de constructions de nouveaux

aéroports a décliné comparativement à la période antérieure. Ce déclin moyen cache en fait des tendances un peu diverses ou un peu différenciées puisqu'en fait on assiste plutôt à un redéploiement dans la construction d'aéroports secondaires lorsque ce sont les plates-formes de rang premier ou les premiers équipements aéroportuaires au monde qui eux éprouvent de grandes difficultés à se développer, voire à accueillir de nouveaux équipements en leur sein. Et lorsque malgré tout, il y a eu des constructions d'aéroports primaires c'est le cas de Denver, d'Athènes et de Milan, ces équipements ont changé ou se sont inscrits dans des modèles d'aménagement qui sont un peu différent de ce qui pré-existait. C'est-à-dire que ces aéroports ont été très éloignés des cœurs de ville et des agglomérations. Auparavant, notamment aux États Unis, l'aéroport était considéré comme une pièce urbaine, voire un élément de dynamisation résidentielle. Éloignement qui n'est pas sans poser question au modèle d'aménagement et au système de fonctionnement métropolitain, notamment la question de la desserte interne et externe de l'agglomération.

Pourquoi ce constat ? C'est-à-dire un déclin progressif du nombre de construction d'aéroports, un déclin réel pour les aéroports de premier rang et par contre des aéroports secondaires qui voient le jour ou alors des requalifications d'aéroports pré-existants, de plates-formes, notamment militaires aux États-Unis.

Pourquoi cette tendance duale ? Il y a une raison à cela qui est internationale. Dorénavant et particulièrement sur la question des plates-formes et des aéroports, la question environnementale et les conflits d'environnement devient structurante des décisions publiques qu'elles soient portées seulement par les pouvoirs publics ou co-portées avec des acteurs du secteur marchand et je pense notamment aux opérateurs aéroportuaires. Toute initiative - même sur les aéroports existants, d'extension, de redistribution des trajectoires,

etc. est dorénavant du fait des tensions entre acteurs, en proie à des écueils importants. Ce qui revient à dire que sur les 30 dernières années d'abord aux États-Unis, puis en Europe, en Australie et au Japon, la quasi-totalité des pouvoirs publics nationaux ou des grands aéroports s'est endettée ou a rencontré des difficultés à pouvoir étendre, accroître les capacités aéroportuaires des aéroports de premier rang.

Qu'est ce qui fait problème ? C'est l'environnement, cela a déjà été évoqué à plusieurs reprises sur la question des nuisances sonores mais pas seulement.

En fait ce qui est là aussi tendanciel c'est qu'effectivement le point d'achoppement est partout la question environnementale, c'est-à-dire les impacts environnementaux des trafics aériens. Là aussi il y a une tendance qui se dessine car de plus en plus les conflits et les tensions entre acteurs et les oppositions locales rendent leur action efficace par une concentration des efforts et des revendications sur la question des effets, notamment les effets sur la santé (pollution atmosphérique), le bien être des populations, la décote et la dépréciation immobilière...

On a une évolution de ce qui fait tension par l'environnement autour des plates-formes ou à l'occasion des projets d'implantation ou d'extension - et ce même pour les aéroports éloignés.

Ça c'est le point d'achoppement. Maintenant il y a les attentes qui se manifestent à l'occasion de ces oppositions et de ces conflits qui bloquent les projets - sans jugement aucun de ma part - car ils ont les attentes participatives des acteurs locaux et des associations comme premier vecteur de mise en mouvement.

La conflictualité environnementale attachée aux aéroports découle pour beaucoup d'une volonté de voir la construction de la décision et de l'action renouvelée de manière plus concertée, plus participative...

Et là, on a aussi deux tendances :

- Démultiplication des associations de défense de l'environnement à l'échelle internationale, elles sont en train de se réunir à l'échelle des pôles aéroportuaires.
- Stabilisation de l'échelle de référence des acteurs qui sont amenés au nom des territoires à revendiquer une prise de parole sur la question des projets aéroportuaires. Cette échelle de référence, on peut la qualifier de régionale. Mais la région n'a pas le même sens en France, qu'elle l'a aux Etats-Unis ou qu'elle peut l'avoir en Australie. On parle de référentiel donc ce sont les territoires qui sont amenés de plus en plus à prendre la parole, à vouloir s'exprimer, voire à être moteur dans des projets de re dynamisation, redéploiement ou de ré affectation de plates-formes ou sites existants. Ce sont les acteurs d'une échelle que l'on peut considérer comme régionale que ce soit dans les modèles fédéraux ou dans les modèles un peu plus centralisés. Une exception à ça, la région Île de France.

D'où la première idée avancée : compte tenu des conséquences multiples de ces oppositions d'abord environnementales et de plus en plus territoriales, avec des coalitions d'acteurs qui unissent des élus, des intercommunalités mais aussi des mouvements associatifs qui se réunissent, pouvoir construire une nouvelle plate-forme passe inmanquablement par un changement dans la construction de la décision. Ce type d'action doit être beaucoup plus concerté que par le passé avec les territoires locaux lorsque ces derniers ne s'affirment pas comme des porteurs même de l'action.

Force est de remarquer que cela se produit dans nombre de contextes nationaux qui ont des cultures et des arrangements politico-administratifs qui sont pourtant fort différents, depuis le modèle plus pragmatique et marchand

du monde anglo-saxon jusqu'à des schémas et des modèles plus centralisés tel la France.

2^e condition qui en découle : il n'existe pas de recette miracle en matière de participation satisfaisante pour les acteurs et efficace pour l'action. Chaque aéroport expérimente une ouverture de la décision visant à associer différentes catégories d'acteurs à la construction de l'action. Lorsque ce sont des plates-formes qui visent à être redéployées, lorsque ce sont des réflexions sur des projets de nouveaux aéroports, ce sont plutôt les pouvoirs publics qui là sont maître en la matière et essaient d'ouvrir par des procédures de débats publics la décision.

Force est de reconnaître que tout ceci est du « design institutionnel » voire de l' « ingénierie sociale » et que les travaux que nous menons, visant à rencontrer les personnes qui ont participé à ce type de débats à travers le monde, donne avoir beaucoup de frustration, beaucoup de manque. Globalement que ce soit à Francfort, à Sydney, à Amsterdam, à Los Angeles, ce type de dispositif dit « concertatif » et qui sont en fait que des consultations collectives, ne produisent pas les effets escomptés. C'est une condition en devenir.

Il est d'ailleurs intéressant de constater que peut-être et visiblement les dispositifs qui seraient les plus efficaces, seraient ceux qui sont de l'initiative des territoires locaux. Cela traduit une tendance : quand ce type d'initiative est porté par les territoires locaux, il pourrait y avoir une meilleure acceptabilité. (Ex : Los Angeles/Assises d'Orly).

Dès lors, les systèmes aéroportuaires ont surtout évolué ces 20 dernières années à travers le monde par la construction de nouveaux équipements commerciaux secondaires ou à fonction spécifique, par la requalification de sites pré-existants, c'est le cas des aéroports militaires aux États-Unis. J'insiste sur cette idée de construction ou de requalification

en précisant que c'est soit à l'échelle de système aéroportuaire métropolitain. Et là, la question de l'offre métropolitaine et de son organisation est devenue déterminante. C'est le cas notamment des aéroports londonien, du futur Notre-Dame-des-Landes. Tout ceci avec assez souvent la fermeture d'anciens aéroports. Cette dynamique que l'on constate est aussi à mettre sous conditions qui sont le fruit d'observation :

1^{ère} condition : ce redéploiement des aéroports secondaires s'accompagne de plus en plus quelque soit l'échelle de considérations entre mêlées.

Première considération : l'insertion territoriale de l'équipement passe à ce jour par deux sujets avec la question de la compensation territoriale - l'idée qu'il faudrait porter regard plus attentivement aux territoires aéroportuaires et de leur donner des moyens de requalifier des espaces de vie au voisinage des aéroports. .

2^e condition : la question de l'observation et des observatoires, c'est-à-dire que ce redéploiement des aéroports secondaires passe inmanquablement de regarder différemment les territoires d'accueil, mener des observations qui seraient plus en phase avec ce qui serait le soutien et la compensation avec l'offre de transport, l'offre de commerce, l'offre de services... Les observatoires en question se sont associés assez étroitement ; Les citoyens visent plus ou moins à associer les sociétés locales à la construction de l'action.

En plus de l'insertion territoriale de l'aéroport, qui passe par la compensation et l'observation, c'est la question des projets de dessertes ferroviaires rapides et plus précisément dans l'inter modalité air-fer. Il a pu être démontré récemment, par des collègues de l'INRETS, que de telles dessertes permettraient de concevoir un système optimal en matière de service aérien dans un

rayon géographique allant jusqu'à 250 km autour du nœud. (Ex : cas de Lille-Lesquin).

En résumé, puisqu'il y a à faire un choix entre construire de nouveaux équipements ou utiliser ceux déjà existants, on s'intéresse nous au « peut-on ? ».

À cette question on peut répondre que cela devient de plus en plus difficile de construire de nouveaux équipements dans le cas d'une tendance double de segmentation des flux low-cost, fret mais aussi de re-concentration des vols commerciaux.

Il convient de réfléchir d'abord sur l'existant en terme de système aéroportuaire, ce qui renvoie à des organisations de l'offre soit à l'échelle des agglomérations, soit à celle de réseaux de ville selon les projets visés. Il faut donc mieux penser l'articulation entre les unités urbaines avec les conditions requises pour que de tels systèmes soient « environnementalement » soutenable, socialement acceptable. Il n'y a pas encore réellement de réponses trouvées par les dispositifs dits de concertation et qui n'en sont généralement pas en France comme à l'Étranger. Je ne reviens pas sur les CCE et l'on pourrait parler également des communautés aéroportuaires.

2^e condition donc et concomitamment une territorialisation de l'action qui requiert de mieux insérer les plateformes existantes dans leur territoire d'accueil. Insertion qui peut reposer sur des mesures environnementales mais qui de notre point de vue pose la question du renouveau de l'aménagement à l'échelle non seulement nationale pour les systèmes de villes et les réseaux de villes mais aussi à l'échelle locale pour l'insertion territoriale. Donc la question de l'occupation des sols, de la planification, de la compensation territoriale, de l'observation et de la mise en réseau de l'offre aéroportuaire à l'échelle urbaine.

Table ronde n° 1

Débat avec la salle

Bernard Garandeau

Mesdames, Messieurs, je crois que le débat est lancé et je vais donner la parole à la salle immédiatement. Ensuite, nous passerons à l'étude de cas de Nantes-Notre-Dame-des-Landes et nous poserons de nouveau des questions à l'issue de celle-ci. Donc vous avez deux occasions de vous exprimer dans la salle, une maintenant et une ultérieurement.

Christian Nahon

*Vice-Président de la Communauté de Communes
Roissy Porte-de-France, Maire de Villeron (95)*

Je voulais apporter quelques précisions. D'abord, Monsieur le député Gonnot, je vous signale que les TGV arrivent à Roissy aujourd'hui. Donc on peut prendre le TGV à Nantes pour prendre l'avion à Roissy. On peut prendre le TGV à Bordeaux pour arriver à Roissy. Je l'ai fait donc je le sais. Ce que j'ai moins apprécié c'est votre exemple qui dit que les Maghrébins habitent plus le sud que le nord. Moi je pense qu'ils habitent partout parce que ce sont aussi des Français comme nous.

Avant de parler d'un nouveau développement de l'aéroport, je pense qu'il serait peut-être intéressant qu'on réfléchisse à une autre manière de faire atterrir les avions. On aurait beaucoup moins de bruit dans cette méthodologie là. Et puis, je pense que l'avion a un développement durable potentiel. Je sais que d'aucuns disent que l'avion n'a pas d'avenir. Je pense que si quand même ou alors ce sera la fusée et à ce moment-là on réglera effectivement le problème de l'atterrissage.

Michel Greneau

Président du Collectif d'associations « Alerte Nuisances Aériennes »

Je suis Président d'un Collectif qui regroupe 15 associations autour d'Orly, en Essonne, Val de Marne et Seine et Marne. Nous sommes actuellement 1 700 adhérents. Je voudrais faire deux remarques. La première à M. Gonnot qui nous a re développé avec un certain nombre de remarques le rapport dit « rapport Gonnot ». Je voudrais faire une remarque qui va peut être casser l'ambiance qui était jusqu'à présent conviviale en disant à M. Gonnot que les associations, et pas seulement Alerte Nuisances Aériennes, ont commis un certain nombre de rapports au moment où vous travailliez sur le 3^e aéroport. Ces rapports reprenaient sur les trois grands exemples que vous avez pris, la nomination d'un délégué interministériel, etc. et nous avons dit que ça ne marcherait pas et pourquoi. De la même façon, nous avons dit que l'hypothèse du train n'est pas acceptable car elle est marginale compte tenu du fait qu'il faut compter sur un développement de 4 % par an sur un certain nombre d'années et pendant ce temps-là « nos » avions nous passent sur la tête et polluent notre atmosphère.

Notre avis sur la question est que vous n'avez pas pris en compte de façon correcte l'avis des populations que nous représentons. M. Sivardière, je pense que vous commettez une erreur importante dans votre propos qui est une erreur globale, c'est-à-dire que vous ne considérez pas du tout le principe de précaution. Vous dites que l'avion ne se développera pas autant qu'on le croit et vous expliquez pourquoi. Nous avons des arguments pour vous expliquez que vous vous trompez sur un bon nombre de points de votre argumentation. En imaginant que vous vous trompiez, on ne développera rien en terme de protection de l'environnement, on se reposera sur le train qui tardera évidemment à venir. Pendant ce temps-là, l'avion continuera à se développer comme il l'a

fait jusqu'à présent, de plusieurs % par an, et nous n'aurons aucun point de raisonnement valable à partir d'aujourd'hui sur la protection de l'environnement qui de toute façon est un point très important car vous le savez on envisage à l'avenir un vice-premier ministre à l'environnement au plan national.

Association PARUS (95)

Je voudrais remercier M. Sivardière parce que j'ai trouvé « remarquable » qu'il veuille concentrer les nuisances sur Paris, que pour la Province il faille fermer les aéroports et que tout le monde prenne le TGV vers Roissy CDG. C'est évidemment de l'humour. J'ai lu attentivement le Plan d'Exposition au Bruit de Roissy CDG puisqu'il est actuellement en cours de révision. Mes questions vont plutôt porter sur la santé et l'économie. La Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales (DDASS) a dit « vivre à proximité d'un aéroport entraîne une exposition au bruit qui constitue vraisemblablement une nuisance majeure et une qualité de vie amoindrie ». Le Plan national Santé Environnement dit qu'il y a des « thématiques prioritaires » dont celle « qui consiste à prévenir les risques liés au bruit ».

Les conséquences admises sont : réactions cardio-vasculaires et respiratoires, équilibre nerveux fragilisé, sensation permanente de fatigue, sans oublier les effets secondaires et les effets économiques ravageurs sur les dépenses de santé. Êtes-vous d'accord sur ce que je viens d'évoquer ? Et, si vous êtes d'accord, nous avons nous citoyens des propositions concrètes pour limiter les énormes dégâts santé-environnement et économie sur un moyen terme. Êtes-vous prêt à les mettre en œuvre ? Pour terminer sur une note d'humour, j'ai lu récemment dans un rapport sur Roissy CDG : « le bruit des avions est-il négociable ? ». Je précise que nous sommes fragiles psychologiquement, en détresse financière et sociale

car nous nous révélons moins tolérants au bruit des avions que des personnes dont une partie au moins des revenus est liée à l'aviation. Je pense que nous les citoyens on a du souci à se faire parce qu'il n'y a pas que l'économie. Il y a l'être humain au centre des choses et il faudrait peut-être en tenir compte. Je pense que M. Sivardière n'habite pas en dessous des avions de Roissy CDG sinon il n'aurait pas osé dire ce qu'il a dit.

Régis Bergounnou

Secrétaire général de la FNAUT et Président des membres et anciens membres du Secrétariat général de la défense nationale

L'aspect terroriste n'a pas été assez développé. Il ne s'agit pas de savoir s'il y aura un ou des attentats mais quand ? Je crois que cet aspect des choses peut influencer sur les transports en général mais surtout sur l'avion. On considère en général que si vraiment il y a des attentats terroristes le baril de pétrole montera à 120 ou 130 dollars et je crois qu'à ce moment là c'est le trafic aérien qui en pâtira en plus. Tous les transports en pâtiront mais surtout l'aérien. C'est la précision que je voulais apporter car je crois que ce problème doit être pris en compte au niveau national.

Pascal Machuron

Président de l'Association de défense des riverains de Roissy CDG (ADVOCNAR)

J'ai une réflexion et puis surtout une question. Pour M. Gonnot, quand vous parliez de « concertation » dans votre rapport, tout ça est au point mort et on se fout de nous carrément. Je vais vous dire pourquoi à travers deux exemples : le premier c'est le Plan d'Exposition au Bruit, document produit par les gens de la DGAC et d'ADP qui est tombé comme ça en Commission Consultative de

l'Environnement; qui tombe comme ça en enquête publique. On dit aux gens : « prononcez-vous, donnez-nous un avis sur le développement du trafic de Roissy ». Concertation, construction de ce PEB : zéro.

On nous dit qu'on va nous donner un outil pour suivre le tracé des avions : VITRAIL. Cet outil ne fonctionne qu'à la Maison de l'Environnement. Personnellement, si je veux aller voir le passage d'un avion bas, je vais devoir faire 80 bornes. Autant vous dire que ce n'est pas prêt de nous satisfaire et que ça ne sert à rien. Ca va coûter beaucoup d'argent et ça prouve l'incapacité d'Aéroports de Paris à donner de l'information aux populations survolées.

La concertation est au point mort. Elle est au point mort avec les politiques. C'est un lobby, c'est du copinage. Je rappelle que Pierre GRAFF, après la présidence de la DGAC, est passé au cabinet du Ministre des Transports avant de prendre la présidence d'ADP.

Je voudrais dire au Président de la FNAUT : à qui pensez-vous quand vous dites « il faut concentrer les nuisances » ? Cet après-midi je vais vous montrer des cartes. Je crois qu'il faut vivre en région parisienne pour savoir que 6 millions de personnes sont concernés par le trafic aérien. Vous ne pouvez pas l'ignorer. C'est votre position, accompagnée de celle de quelques associations, qui ont permis un lobbying politique bloquant de facto la création d'un 3^e aéroport. Vous êtes responsable du malheur de 6 millions de Franciliens.

Sur la sécurité, il faut arrêter de parler que des attentats. Je vous rappelle qu'il y a un Concorde qui s'est crashé à Gonesse, ce n'était pas un problème d'attentat, qu'il y a un avion qui s'est crashé à Charm-el-Cheikh, ce n'est pas un problème d'attentat. Il y a des risques aériens majeurs pour les populations survolées.

Marc Guerin

Délégué de la Fédération associative régionale PACA pour l'environnement, Ancien Président de CARD

M. Sivardière m'a fait beaucoup de peine. D'abord parce que le TGV ce n'est pas un instrument anodin contrairement à ce qu'il annonce. Je vous rappelle que les engagements de l'État en ce qui concerne ces TGV, c'est l'absence de trains de nuit et M. Sivardière veut nous les remettre sur les rails. Si vous commencez cette action-là, nous réveillerons CARD (combat anti-TGV sur la méditerranée) qui existe toujours. Je pense que l'opposition relative aux trajets du TGV de nuit seront identiques à ce que vous pouvez ressentir sur Orly ou Roissy. Les populations de cavaillon, d'Avignon ou même des autres villes sauront se faire connaître. Par ailleurs, je suis pour éviter de reporter sur les autres les nuisances que l'on subit soi-même. Nous essayons, dans la mesure du possible, de trouver des solutions pour les réduire et pour mettre en œuvre toutes les dispositions qui peuvent amener cette solution. La première des solutions, c'est de concentrer les nuisances qu'elle quelle soient, là où elles ne font de mal à personne. Il existe des zones en France où il y a peu de populations et où il existe par exemple, comme pour Marseille, un couloir aérien non nuisant qui dans le futur sera certainement très exploité. Si on cherche à développer, il faut développer là où la nuisance n'est ressentie par personne. S'il y a des décisions en 2007 à prendre, la première des décisions serait de mettre en application les plans d'exposition au bruit qui ont été arrêtés par les préfetures et d'empêcher les communes concernées de faire des constructions là où c'est interdit.

Louis Gentil

Membre d'un collectif d'associations autour de Marseille-Provence

Je trouve que l'on focalise le traitement de la question sur l'Île de France. La France c'est l'Île de France. Or, à Marseille nous avons un problème considérable actuellement : le plan d'exposition au bruit est très négatif pour l'exploitation actuelle et il y a nécessité d'une extension. Le problème est que les communes environnantes ont coincé l'aéroport, il n'y a plus d'extension possible. Pendant ce temps-là, l'habitat se développe. Donc par conséquent, il y a des nuisances. Par ailleurs, en tant qu' élu communal, je constate une autre chose : nos élus sont dépassés par le phénomène. Pourquoi ? Parce que c'est le lobby économique-financier qui gère, ce ne sont plus nos décideurs politiques. Et avec l'Europe, ça s'est intensifié.

François-Michel Gonnot

Député de l'Oise

Monsieur vient de dire « les hommes politiques sont désormais impuissants, ce sont les lobbys qui président ». En matière de transport aérien il n'y a qu'un seul responsable et c'est vrai dans le monde entier ce sont les États. Le transport aérien est sous la responsabilité, au niveau de l'organisation, des États. Deuxièmement, « les Maghrébins » c'était une image. Ils sont bien sûr français, immigrés d'origine maghrébine vivant en France. Ce sont des citoyens comme les autres. La preuve c'est que je disais qu'ils prenaient l'avion. Nous aurions pu prendre un autre exemple qui est très caractéristique en région Île de France : l'aviation d'affaire. L'aviation d'affaire, c'est Le Bourget. Le Bourget, c'est le contrôle aérien et c'est en fait le trafic de Roissy. Ça doit représenter environ 100 000 mouvements d'avions par an. Des mouvements qui sont utilisés par des gens qui affrètent des

avons. Qui sont ces gens ? Des sociétés ou des hommes d'affaire. Où est le siège de ces sociétés ? Dans l'Ouest de Paris. Où ces gens habitent ? Ils habitent tous dans le 92, dans le 78 ou dans le 75016. Donc il aurait été plus logique de gérer l'aviation d'affaire sans doute vers l'Ouest de Paris plutôt que de l'accumuler.

Sur le TGV, il faut reconnaître que nous n'avons pas conçu en France, et c'est une grave erreur, le réseau TGV en liaison avec les infrastructures aéroportuaires. C'est vrai qu'on a rattrapé les choses avec la gare de Roissy. Celle-ci permet à beaucoup de TGV de s'y arrêter et donc d'être un 2^e moyen de transport pour alimenter l'aéroport mais aussi pour dispenser éventuellement d'autres vols sur de courtes distances : Lyon, demain à Bordeaux, demain à Strasbourg, etc. C'est vrai que la gare de Roissy est un atout extraordinaire. Le mariage Air France-KLM, c'est d'abord un éventuel mariage Roissy-Schipol. Schipol est le 3^e aéroport d'Europe, il a des capacités importantes de développement. Les relations avec les riverains à Schipol ont été gérées de façon intelligente. Il y a plus de pistes qu'il ne faut à Schipol et on gère les pistes qui sont Nord-Sud ou Est-Ouest, les pistes Nord-Sud évitant le survol de la ville d'Amsterdam, en fonction des vents dominants. Roissy a encore, si l'on gère autrement Roissy, un certain nombre de capacités de développement. Mais l'atout extraordinaire, c'est le TGV avec une gare au milieu de l'aéroport de Schipol qui est prévue (ouverture dans deux ans) et une gare au cœur de l'aéroport de Roissy. Ce qui va mettre Schipol et Roissy à une distance de 2h30. Il n'y aura donc plus d'avions entre Amsterdam et Paris bientôt. On pourra jouer la complémentarité des hubs et la complémentarité des aéroports.

« Le dialogue nouveau tel que vous le proposiez M. Gonnnot ne marche pas », on n'en sait rien puisqu'il n'a pas été mis en œuvre. Ce que je constate c'est que 4 ans après le

dialogue il est aussi catastrophique qu'aujourd'hui. Parce qu'on n'a rien fait. On parlait des PEB, ils sont en retard. Pourquoi est-ce que l'on révisé les PEB maintenant, il fallait commencer plus tôt.

Là on entre en période d'élections, et derrière il y aura les municipales, vous croyez que ça va arranger le niveau, la qualité, l'organisation du dialogue entre les administrations et les élus. Au contraire, il va y avoir une paralysie. Parce que vous savez bien que tous les fonctionnaires sont assignés à résidence en période électorale et donc ils vont l'être pour les 18 mois qui viennent. Donc le dialogue il est déjà nul et il va devenir archi nul. Sur le terrorisme : en quoi une guerre, en quoi une catastrophe de l'ampleur du 11 septembre, en quoi un choc pétrolier, en quoi une dépression économique extrêmement grave peut-elle faire baisser le transport aérien ? Et est-ce possible que ce soit sur des périodes durables ? Tous les exemples que nous avons pris sur les vingt dernières années ont montré que les catastrophes, aussi importantes soient-elles, sont « digérées » par le transport aérien sur des périodes qui ne sauraient excéder deux ans et demi. Donc vous avez des chutes immédiates : 11 septembre, guerre du Golf, dépression économique aux Etats-Unis, le SRAS. Il y a arrêt, chute de l'augmentation du trafic aérien, éventuellement sur certains continents sur certaines liaisons, baisse du transport aérien. Deux ans et demi après, la crise est digérée et on retrouve les taux d'augmentation précédents. Malheureusement, il ne faut pas compter sur les catastrophes aériennes, et espérons qu'il y en aura le moins possible, pour provoquer un changement de la donne en matière de trafic aérien.

Transparence sur le trafic, bien sûr Monsieur, il est complètement aberrant aujourd'hui que n'importe quel citoyen chez lui avec Internet n'est pas accès à la trajectoire des vols, à l'altitude, etc. Là dessus, vous savez le grand argument : c'est défense nationale, sécurité natio-

nale. Si on donne en direct sur Internet le tracé des avions, vous imaginez ce que peuvent faire certains groupes mal intentionnés. Il suffit de les mettre en ligne 15 minutes après et le problème est réglé, la transparence est totale.

Jean Sivardière

Président de la FNAUT

Je vais répondre sur quatre points. D'abord, Madame, vous me reprochez d'avoir affirmé qu'il fallait concentrer les nuisances. J'aurai peut-être mieux fait de dire qu'il ne fallait pas les disperser. Et, j'ai ajouté qu'il fallait les traiter. Le risque, si l'on créé un 3^e aéroport parisien, c'est qu'on disperse les nuisances et qu'on ne les traite pas. Un 3^e aéroport parisien permettrait de décharger Roissy. Par ailleurs, je rappelle mon argumentation au Monsieur qui me reprochait de vouloir faire du « Tout TGV ». Pour résoudre le problème, il ne suffit pas de développer le système TGV, il faut aussi appliquer toutes les mesures intelligentes qui figurent dans le rapport Gonnot. Donc je ne suis pas « Tout TGV ». Je crois qu'on sous-estime l'effet possible du TGV. J'ai parlé de TGV de nuit qui roulerait à 200 km/h, suffisant pour parcourir de très longues distances. Donc les nuisances ne seraient pas infernales. Il ne faut pas oublier que le TGV fait moins de bruit qu'un train corail. Aux points sensibles, on peut mettre des écrans antibruit. Le créneau du train par rapport à l'avion, c'est la concurrence avec l'avion court-courrier, voire même moyen-courrier dans certains cas. En dernier lieu, on m'a reproché de négliger le principe de précaution. Je vous avoue mon incompréhension totale. J'ai évoqué le problème du pétrole et de l'effet de serre, en soulignant que c'était des obstacles auxquels allait fatalement se heurter le système aérien.

Guillaume Faburel

Maître de conférences, Université Paris-XII Créteil

Je réponds sur la question des effets sur la santé. Il y a des recherches qui ont été menées sur les 3-4 dernières années. Les effets sont démontrés. Je rajoute que les pouvoirs publics français n'ont pas été très curieux de la chose. Quand on dit que le pouvoir serait passé à l'ordre économique et marchand : c'est faux. Parce que à priori les pouvoirs publics locaux, à travers les expériences étrangères, bâtissent des partenariats avec le monde marchand et notamment aéroportuaire. À l'étranger, des initiatives ont été prises, ce qui ne veut pas dire qu'ils ont résolu le problème. À Amsterdam par exemple, on enregistre 1 million de plaintes.

Ce sont les territoires qui doivent trouver leur propre solution.

François Hulbert

*Professeur d'université, Géographe des transports
Université de Metz*

D'après les interventions, on constate qu'il y a moyen d'alléger considérablement les mouvements d'avion sur Paris. Quand on parle de fermer des aéroports : oui mais pas n'importe lesquels et pas n'importe comment. Si demain matin, Lyon devient un aéroport d'envergure qui prend une partie des trafics internationaux, c'est sûr que les aéroports existants tels qu'Annecy, Chambéry, Saint-Etienne et Roanne, qui tous ont des flux sur Paris perdent leur intérêt. Si on organise différemment le territoire français par ces nouvelles plates-formes, ça change beaucoup de chose. Pour terminer, je suis en Lorraine actuellement et l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine, qui est quasiment tout neuf, va voir le TGV arriver en 2007. Que va-t-il devenir ? Enfin, pour le fret, il n'y a qu'en France que s'est organisé comme ça : la porte

d'entrée du fret c'est Roissy. Aux Etats-Unis, le premier aéroport d'envergure pour le fret, ce n'est ni Chicago, ni New York, ni Los Angeles, ni Miami, c'est Memphis au Tennessee, grâce à FedEx.

Jean-Pierre Blazy

Président de « Ville et Aéroport »

Il me revient de remercier tous les participants. Assurément le débat est bien lancé, par nos invités et par vous-même à travers les questions que vous posez.

Je voudrais dire, en remerciant François-Michel Gonnot, que lui avait répondu suite à la commande du Gouvernement, qu'il était contre le 3^e aéroport. Mais il faisait des propositions et il nous a indiqué que ces propositions n'ont pas été traduites totalement. Il était notamment pour la création de Nantes-Notre-Dame-des-Landes et l'on va en parler dans un instant à travers l'étude de cas. Donc il n'est pas contre la création de nouveaux aéroports.

Pour M. Sivardière, il y a deux notions qui sont antinomiques. Il a dit qu'on ne pouvait pas parler de développement aéroportuaire et de développement durable, mais qu'on pouvait parler de développement aéroportuaire ou de développement durable.

Pour M. Faburel, il ne faut pas formuler la question « Doit-on créer de nouveaux aéroports ou développer les aéroports existants ? » mais la question « Peut-on créer de nouveaux aéroports ou développer les aéroports existants ? ».

De nouveaux aéroports, il faut en reparler et l'on y reviendra cet après-midi s'agissant de la création d'un 3^e aéroport parisien. En tout cas, on doit en parler dès maintenant parce qu'il y a une décision qui a été prise et la création de Notre-Dame-des-Landes est engagée ou elle va s'engager. Le débat va se poursuivre avec la naissance d'un nouvel aéroport Notre-Dame-des-Landes.

Étude de cas

La naissance d'un nouvel aéroport : Nantes-Notre-Dame-des-Landes

A-t-on tiré toutes les leçons du passé ?

**Quelle conception de l'aéroport
au **xxi^e** siècle ?**

Bernard Garandeau

Nous allons débattre à présent d'un cas concret, celui de la création de Nantes-Notre-Dame-des-Landes. Nous avons au sein de notre association le Maire de Notre-Dame-des-Landes, Vice-Président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres et Président du SIVU Aéroportuaire Nantes-Notre-Dame-des-Landes : M. Cercleron.

À ses côtés, nous avons M. Gillaizeau qui est Vice-Président du Syndicat Mixte d'Études de Notre-Dame-des-Landes et Vice-Président de la Commission Transports du Conseil régional des Pays de la Loire. On a M. Lefeuvre de la DAC/Ouest qui suit le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Enfin, nous avons M. Mareschal qui est Président du Conseil général de Loire-Atlantique.

Louis Cercleron



Maire de Notre-Dame-des-Landes

Vice-Président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres

Maire de Notre-Dames-des-Landes (44) depuis 2001. Cette commune de 1878 habitants est directement concernée par le projet d'aéroport du Grand-Ouest qui a pesé depuis près de 40 ans sur son développement. Après avoir terminé à l'international sa carrière de cadre technique auprès de Gaz de France, il a exercé depuis 1995 les mandats de conseiller municipal et de délégué au SIVU Aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes. En 2001, il est Président du SIVU aéroportuaire qui regroupe les dix communes impactées par le projet d'aéroport du Grand Ouest. Il est également Vice-Président de la Communauté de Communes Erdre et Gesvres et administrateur de Ville et Aéroport

Effectivement, je suis le représentant de la Communauté de communes Erdre et Gesvres qui supporte actuellement un projet d'aéroport en son sein. Je suis également Président d'un SIVU qui regroupe 10 communes. Enfin, je suis le maire de Notre-Dame-des-Landes qui porte le nom de ce fameux projet. Cela fait plus de 40 ans que nous supportons le poids négatif de cette affaire d'aéroport. L'origine en est que 150 chefs d'entreprise, au début des années 60, se sont réunis et ont exprimé le souhait d'ouvrir sur le Grand Ouest une image valorisante de façon à attirer les investisseurs. Le Préfet, en 1965, a lancé les études pour le choix d'un site. En 1967, le service technique des bases aériennes a déterminé le site de Notre-Dame-des-Landes comme étant un site possible. Ce projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes date de plus de 40 ans. Depuis cette date, il y a eu en 1974 la constitution d'une ZAD aéroportuaire (Zone d'Aménagement Différée) de 1 200 hectares dont à peu près 800 sont déjà propriété du Conseil général. Ensuite, il y a eu une période où les gens semblaient avoir oublié ce projet d'aéroport, qui a été réactivé en 1985-1990 par une Commission Douffiagues qui cherchait l'emplacement d'un 3^e aéroport pour la région parisienne. Le site de Notre-Dame-des-Landes a été évoqué à cette date-là.

Depuis, le projet a été réactivé par le gouvernement Jospin en 2000 et avec pour but le transfert de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique sur Notre-Dame-des-Landes.

Je précise que je ne suis pas porteur de ce projet, contrairement à mes collègues autour de la table. Le projet d'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes est actuellement soumis à enquête publique jusqu'au 30 novembre 2006. Avec deux volets : une enquête dans 21 communes sur l'utilité publique du projet d'aéroport et de sa desserte routière, et dans 5 communes une enquête préalable à la mise en compatibilité des PLU avec le projet.

Les éléments essentiels retenus dans ce projet par l'État maître d'ouvrage sont : le choix du site de Notre-Dame-des-Landes est confirmé, le site de Nantes-Atlantique sera fermé au trafic commercial, passager et fret, la piste actuelle serait maintenue pour les besoins du pôle aéronautique français (AIRBUS), le projet est dimensionné pour 4 millions de passagers en 2012 et 9 millions de passagers en 2050. On parle toujours de « millions de passagers » alors qu'il serait beaucoup plus judicieux de parler de « nombre de mouvements ». On avance des chiffres farfelus qui étaient basés sur des évaluations faites en 2000, et que nous sommes loin d'atteindre ces 4 millions de passagers en 2012. On les atteindra peut-être en 2030.

Le coût du projet est réestimé à 580 millions d'euros. Il comporte une aérogare située entre les deux pistes, une voie d'accès par le Sud reliant la route de Rennes et celle de Vannes et comportant deux giratoires pour la liaison avec la voirie locale. Le périmètre d'emprise soumis à enquête correspond aux besoins pour les installations aéroportuaires et pour les voiries d'accès et de contournement.

La question qui nous est posée aujourd'hui dans le cadre de ce colloque est pour le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : A-t-on tiré les leçons du passé ?

Le premier point qui mérite d'être souligné c'est l'organisation d'un débat public pour le projet de Notre-Dame-des-Landes. Il a eu lieu en 2002. Ce débat n'a pas été parfait loin de là. Il a cependant permis à chacun de s'exprimer. Suite à ce débat, le Ministre des Transports a demandé au Préfet de lancer les études de faisabilité d'un aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes.

Pour accompagner ces études, dans une démarche de réflexion concertée, le préfet a créé un Comité de pilotage regroupant sous sa présidence les représentants des différents services de l'État et des collectivités concernées dont les maires des communes riveraines. Ce Comité a ainsi engagé et suivi les études techniques et la concertation qui ont conduit au choix d'un scénario d'implantation des pistes puis à la mise au point du dossier actuellement soumis à enquête publique. Parallèlement, les collectivités territoriales concernées par le projet à l'échelle du Grand Ouest se sont regroupées au sein d'un Syndicat Mixte d'Études de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes qui, bien que rassemblant principalement des collectivités intéressées par celui-ci, a été aussi une instance de débat tout au long du processus qui a conduit à l'enquête publique. Face à ce projet, depuis le premier débat, les élus des communes concernées par le projet se sont organisés. D'une part, dans le cadre du SIVU aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes regroupant 10 communes qui représentent 32 000 habitants et, d'autre part, dans le cadre de la Commission aéroport de la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres qui compte 12 communes, soit une population de 50 000 habitants. Grâce aux réflexions et analyses menées par ces 2 EPCI les élus des communes concernées par le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes ont fait en

sorte de prendre des positions communes et ceci depuis le début du débat public. C'est ainsi que les communes riveraines ont voté majoritairement contre l'implantation du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes au regard notamment de l'urbanisation déjà effectuée et croissante du secteur et sans compter la destruction de nombreuses exploitations agricoles. Ce vote a été confirmé par la Communauté de communes Erdre et Gesvres et le SIVU aéroportuaire.

Cependant, ces 2 EPCI n'ont pas voulu pratiquer la politique de la chaise vide et ont donc fait le choix de participer au Comité de pilotage et au Syndicat Mixte d'Études pour défendre les intérêts des populations concernées auprès des porteurs du projet. Les élus de la CCEG et du SIVU sont ainsi intervenus sur le positionnement et l'orientation des pistes. Ils ont obtenu sur la base d'une étude multicritères qu'ils ont conduite en commun que l'État revoit son scénario d'aménagement afin de limiter le survol des bourgs et des zones habitées.

Parallèlement, le SCOT issu de la loi SRU a donné aux élus des moyens pour organiser de façon concertée et cohérente entre une grande agglomération et des intercommunalités telle que la CCEG l'aménagement de leur territoire afin d'éviter un certain nombre d'aspects néfastes, notamment en terme de développement urbain, transport et de développement économique. Quant au projet d'infrastructure aussi conséquent que l'aménagement d'un aéroport et de sa desserte arrive sur un territoire, on s'attend ainsi à ce que le dossier d'enquête publique fournisse tous les éléments pour éviter des erreurs sur la base d'une analyse de ce qui a déjà été fait ou pas fait pour des aéroports existants. On s'attend aussi à ce que ce dossier fasse un zoom sur le territoire destiné à être impacté afin d'en analyser les caractéristiques et d'en tenir compte. En réalité et en dépit de tout ce qui a pu être exprimé depuis le débat public dans les instances de concertation, on constate que le dossier soumis à

enquête publique ne remplit pas ce rôle. En privilégiant une approche macro, ce dossier est centré sur les besoins et caractéristiques de l'agglomération nantaise.

Par rapport à la problématique environnementale, il est clair que l'étude d'impact a été principalement axée et de façon très précise, et argumentée au stade de l'inventaire sur la préservation du patrimoine naturel pour éviter tout risque contentieux au regard de la réglementation communautaire. Cependant, le dossier d'enquête publique ne comporte pas d'éléments suffisants permettant d'apprécier le véritable impact pour les communes riveraines des mesures compensatoires. Or, celles-ci concerneront en grande partie le territoire riverain de la plate-forme déjà impacté par les nuisances de celle-ci et elles toucheront très lourdement la vitalité de l'agriculture du secteur. L'analyse des impacts socio-économiques sur le territoire de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres et du SIVU aéroportuaire est inconsistante. Le dossier d'étude d'impact ne contient aucune approche des mutations sociologiques apportées par l'implantation d'une telle infrastructure et de leurs conséquences sur les équilibres de ce territoire. De même, aucun état initial de la situation financière du territoire impacté et de sa capacité à assumer ses nouvelles charges ne figure dans le dossier.

Si l'impact économique d'un tel équipement est évoqué en terme de ratios, il n'est joint au dossier aucune analyse prospective sérieuse permettant aux communes concernées d'anticiper les enjeux et contraintes qui en résulteront pour leur développement. Les élus s'interrogent notamment sur la maîtrise de la pression foncière qui résultera d'un tel aménagement. L'étude d'impact n'analyse pas, sur la base d'une analyse comparative, avec des réalisations antérieures d'aéroports, les risques que peut faire peser un tel projet sur l'aménagement du territoire concerné, si les documents d'urbanisme ne l'intègrent pas de façon appropriée en terme d'habitat, de

paysage, de desserte. S'agissant de la problématique du bruit aérien, par-delà les incertitudes liées au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et au Plan de Gêne Sonore (PGS), qui ne sont présentés au stade de l'enquête publique qu'à l'état de projet, et pour lesquels des procédures n'interviendront qu'après la déclaration d'utilité publique le cas échéant, on notera que l'articulation de ces dispositifs soulève des questions essentielles qui devront être discutées au-delà du champ de la présente enquête en terme de restriction à l'urbanisation et d'indemnisation. De la même façon, l'inefficacité du dispositif d'indemnisation liée au Plan de Gêne Sonore des aéroports existants et notamment de Nantes-Atlantique fait peser sur l'utilité publique d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, tant pour les populations des communes riveraines que pour la collectivité nationale, des doutes que l'imprécision du dossier d'enquête publique n'infirmes pas.

On ne peut ainsi pas affirmer que l'on a bien tenu compte des erreurs du passé. Par ailleurs, alors même que l'État invoque l'utilité publique d'un nouvel aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes, et que ce projet est la première occasion de mettre en œuvre la procédure de droit de délaissement, il est inacceptable du point de vue de l'utilisation des deniers publics qu'au stade de l'enquête publique le décret organisant le rachat effectif par l'État des habitations concernées par ce dispositif ne soit toujours pas édicté. L'analyse du dossier d'enquête publique conduite par la Communauté de communes Erdre et Gesvres et le SIVU aéroportuaire amène ces deux intercommunalités à conclure dans leur contribution respective à la non-utilité publique du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Le dossier affirme mais ne démontre pas. Le dossier d'enquête publique ne permet pas de confirmer que le Grand Ouest a besoin d'un nouvel aéroport pour se développer et il manque cruellement d'une analyse socio-économique et financière intégrant toutes les alternatives possibles,

notamment celle de la construction d'une piste perpendiculaire à Nantes-Atlantique. Cette alternative proposée par l'association « Solidarités Écologie » a très vite été écartée par la Commission du débat public, et de nouveau écartée par le dossier. Son intérêt, au regard des deux inconvénients majeurs de l'aéroport actuel, à savoir la saturation technique et la sécurité du survol de l'agglomération nantaise, justifie pourtant qu'elle fasse l'objet d'une véritable étude technique détaillée par un organisme indépendant des porteurs du projet.

Enfin, au regard de l'impact sur l'activité agricole du secteur, de la forte emprise des mesures compensatoires agri-environnementales, en dehors de la zone aéroportuaire et des habitants du secteur, ainsi que de leur cadre de vie, les élus de la communauté de communes Erdre et Gesvres et du SIVU aéroportuaire réaffirment que le choix du site de Notre-Dame-des-Landes n'est pas pertinent ni justifié pour l'implantation d'un nouvel aéroport pour le Grand Ouest.



Jacques Gillaizeau

***Vice-Président du Syndicat mixte d'études
Nantes-Notre-Dame-des-Landes***

Élu en 1995 Maire Adjoint aux Finances de la Mairie de St Léger les Vignes (44). En 2001, il devient Maire de Saint Léger les Vignes. En 2002, il est nommé Vice-Président de Nantes Métropole puis en 2004 Conseiller Régional des Pays de la Loire où il est Vice-Président de la Commission infrastructures, transports et déplacements. La même année, il est Vice-Président du Syndicat Mixte d'Études de l'aéroport Nantes Notre Dame des Landes.

Il a été ingénieur du Contrôle Aviation Aérienne (Brest, Nantes, Tahiti) et responsable des infrastructures aéronautiques à la Région des Pays de la Loire.

La naissance d'un nouvel aéroport : a-t-on tiré toutes les leçons du passé ?

Tout d'abord, je voudrais préciser qu'il existe un large consensus à l'échelle du Grand Ouest avec un engagement réel des principaux élus et ceci qu'elles qu'aient pu être les évolutions du projet et les changements de majorité politique. Au-delà de son positionnement dans une stratégie aéroportuaire nationale, les collectivités perçoivent ce projet comme un levier de développement économique du Grand Ouest, un support de l'aménagement du territoire interrégional. L'ensemble des organismes socioprofessionnels et les décideurs socio-économiques locaux soutiennent depuis l'origine cet outil de développement. Le projet aéroportuaire s'inscrit clairement dans une volonté de rayonnement des collectivités du Grand Ouest au sein de l'Europe élargie. Il est une réponse indispensable au risque de « périphicité » qui menace les régions de la façade atlantique dans le cadre du déplacement vers l'Est du centre de gravité européen. M. Hulbert, en introduction au débat, a employé un certain nombre d'expressions qui illustrent totalement le bien-fondé de ce projet. J'ai noté au passage le « déséquilibre national », « l'aménagement du territoire », « la visibilité en Europe », et également ce qui me semble primordial aujourd'hui « les éléments majeurs de développement et de rayonnement ».

L'instruction de ce projet aéroportuaire passe par un véritable partenariat entre l'État qui est le maître d'ouvrage et les collectivités concernées représentées par le Syndicat Mixte. Ce partenariat s'exprime notamment au travers de l'existence même de ce syndicat qui regroupe un nombre de partenaires importants et un horizon géographique assez large : le conseil régional des pays de la Loire, le conseil régional de Bretagne, Nantes-Métropole, Rennes-Métropole, le conseil général d'Île et Vilaine, le conseil général de Maine et Loire, de Mayenne, de Sarthe, de Morbihan, la Communauté d'agglomération de Saint-Nazaire, les Communautés de communes de Blin, Erdre et Gesvres et le SIVU de Notre-Dame-des-Landes. Le financement est partagé à 50-50 des études entre l'État et les collectivités. Il y a huit groupes de travail constitués qui instruisent au préalable chacune des problématiques du projet et qui pilotent les études. Ils sont extrêmement élargis et ouverts. Ils sont composés en priorité des représentants de l'État, des collectivités et de l'ensemble de la société civile.

Il y a une concertation systématique avant la prise de décision du Comité de pilotage du bureau du Syndicat Mixte et des collectivités riveraines regroupées au sein de la CCEG et du SIVU, et la prise en compte d'études qui ne font pas partie du projet au sens strict, notamment en ce qui concerne les dessertes en transport collectif et le développement économique.

Par exemple la concertation sur le choix d'implantation des pistes. Après arbitrage entre 6 grands scénarios, le choix du scénario dit « A3 amélioré » est la résultante de trois nouvelles adaptations discutées avec les collectivités qui visent à minimiser l'exposition au bruit des hameaux riverains. Il faut savoir que l'étude a été particulièrement pointue et extrêmement précise puisqu'elle a amené à un scénario d'un doublet de pistes qui évite tout survol des communes environnantes et des bourgs.

Aucun ensemble hospitalier ni scolaire n'est survolé, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Le barreau de desserte routière, et plus particulièrement les propositions de rétablissement des voiries locales interrompues, font l'objet de multiples concertations qui conduisent à sensiblement modifier le projet initial de la DDE.

Sur les dessertes, il y a une volonté d'avoir une desserte de transports en commun ferroviaire de qualité. Une approche foncière axée sur une anticipation maximale et la protection des patrimoines, l'insertion du projet dans une réflexion d'ensemble sur l'aménagement du territoire interrégional. Je crois que M. Gonnot a lourdement insisté sur ce volet.

La première mesure conservatoire fut une ZAD qui remonte à 1974. Elle a permis au département de Loire Atlantique de devenir propriétaire de 80 % des territoires situés sur la zone du futur aéroport. L'arrêté préfectoral de février 2004 a défini un périmètre de sursis à statuer au sein duquel tout permis de construire déposé est soumis à l'accord préalable du Préfet. Le projet étudié est dimensionné pour 9 millions de passagers alors que le trafic lors de la mise en service en 2012 est estimé entre 3 et 4 millions de passagers.

Aujourd'hui, l'aéroport de Nantes terminera l'année entre 2,3 et 2,4 millions de passagers, avec une augmentation pour la seconde année consécutive de + 11,5 % de son trafic passagers.

Cette approche permet la meilleure anticipation et une information optimale des riverains tant en ce qui concerne les emprises nécessaires, les dessertes à programmer que le périmètre des courbes du PEB. Un tel projet suppose une bonne maîtrise de l'urbanisation.

Le projet aéroportuaire conduit à une réflexion prospective sur les dessertes routières et ferroviaires, à une maille interrégionale. Il faut distinguer à cet égard le court terme (barreau sud de desserte, rééquilibrage des voiries de desserte locale, desserte tram train depuis l'agglomération nantaise) du moyen et du long terme (liaison ferroviaire Rennes-Nantes via l'aéroport, la voie structurante Savenay-Ancenis et le futur franchissement de Loire).

Le futur aéroport est extrêmement structurant pour les stratégies territoriales des différentes collectivités. Il conduit au positionnement des zones d'activités en lien avec le développement économique projeté et s'inscrit dans le cadre d'une politique départementale soucieuse d'un rééquilibrage nord-sud. Il a été imaginé à l'initiative du Conseil général de Loire Atlantique un mode de protection de la valeur patrimoniale des habitations proches du site aéroportuaire. C'est ainsi que le département peut faire une promesse d'achat à tout propriétaire soucieux d'éviter une dépréciation de son bien. Cette démarche concerne une zone très largement étendue par rapport à celle où s'applique le droit de délaissement de l'État.

Je précise que cette mesure qui est valable dans le cadre de la construction d'un nouvel aéroport ne l'est absolument pas dans le cadre d'une modification d'un aéroport existant. Sur la base du principe de développement durable, un plan de gestion agri-environnemental a été mis en place. Le chiffrage de ce plan aujourd'hui, sur le coût global de 560 millions de l'aéroport, est de 40 millions d'euros plus 300 000 euros par an au titre du fonctionnement notamment de la mise en place d'observatoires. Il prévoit dès aujourd'hui des discussions bilatérales avec les agriculteurs impactés afin de pérenniser ou de relocaliser leurs exploitations.

Des dispositifs particuliers, très élaborés à ce stade d'avancement du projet sont destinés à assurer la meilleure protection des espèces faune flore menacées par la réalisation de cette infrastructure.

Un pôle d'information a été mis en place par le Syndicat mixte et celui-ci reflète la volonté des collectivités d'informer les particuliers en continu et avec le plus de transparence possible sur l'état d'avancement du projet et ces incidences concrètes sur les résidents de proximité.

Le dispositif proposé comporte trois volets : un numéro d'appel joignable tous les jours ouvrables et un rendez-vous peut être pris à l'issue de l'entretien, la diffusion de plaquettes d'information et l'ouverture d'un site Internet dédié au projet qui intègre des questions en ligne. 869 appels ont été traités depuis deux ans et demi et 197 rendez-vous individualisés ont eu lieu. 93 questions en ligne ont été enregistrées sur Internet.

Je pense que dans une très large mesure on a tiré toutes les leçons du passé.

Michel Lefeuvre



Chef de projet Nouvel aéroport Grand Ouest Nantes-Notre-Dame-des-Landes • Direction de l'aviation civile Ouest

Chargé de mission du projet d'Aéroport du Grand Ouest Nantes-Notre-Dame-des-Landes auprès de la Direction de l'Aviation Civile Ouest depuis juillet 2004 et basé à Nantes. Ingénieur de l'École Nationale de l'Aviation Civile, il est responsable au Service Technique de la Navigation Aérienne de l'équipement des aéroports nationaux et d'outre-mer.

Il s'est notamment occupé de la planification des équipements aéroportuaires et de navigation aérienne pour 16 pays d'Afrique et de Madagascar dont 25 aéroports, de la mise en œuvre de réseaux de télécommunications et d'infrastructures de navigation aérienne. Il a été chargé de mission auprès du chef du service technique de la Navigation Aérienne pour la coopération.

L'arrêté ministériel du 9 octobre 2003 portant sur la mise à l'étude du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et de ses impacts environnementaux disait dans son dernier alinéa que « le projet devait être mené suivant les principes du développement durable et avec le souci d'un impact environnemental minimum ». Ceci s'est concrétisé par une large association des différentes parties prenantes, un souci permanent de concertation et la plus grande partie des études consacrées aux impacts environnementaux.

Le positionnement des pistes a été un bel exemple du processus de concertation et de validation. Lors du débat public, trois exemples de positionnement des pistes avaient été proposés et lors de celui-ci un exemple avait été éliminé.

Il s'est avéré que l'impact du bruit a été le premier critère de sélection mis en avant pour choisir le scénario d'orientation des pistes. Parmi les deux scénarios restants, il y avait le scénario à deux pistes convergentes à l'Ouest; nous voyons que l'ensemble des centres bourgs sont à l'écart des courbes de bruit. Il nous fallait également tenir compte de l'impact sur les aspects faune,

flore, milieu naturel. Nous avons abouti à un scénario « A3 » amélioré qui était le moins pénalisant en terme de bruit sur les populations, qui permettait d'avoir des performances d'exploitation acceptables, et de moindre impact faune, flore, etc.

Les courbes de bruit sont corrélées aux populations (zone A + B + C + D = 2 660). Un plan de gestion agri-environnemental a été proposé d'un montant de 40 millions d'euros qui comporte un volet agriculture. À ce titre sont proposés des observatoires (eau, air, bruit, etc.).

La concertation sur les dessertes routières a également eu lieu : échangeur sur la N 165 entre Nantes et Saint-Nazaire et Vannes; ensuite un échangeur prévu pour le rétablissement des voiries locales; un rond-point pour la desserte de l'aéroport.

En complément à ce volet routier, il y a un programme d'accompagnement du projet prévu pour une enveloppe de 10 millions d'euros. Il est en cours de négociation au niveau de son contenu.

Le périmètre de sursis à statuer donne lieu à un dispositif foncier du Conseil général. Le périmètre de droit délaissement fait l'objet de l'application de l'article 155. C'est la première fois que cet article va être mis en application. L'instruction, s'il elle a traîné, est en phase de finalisation au niveau du Conseil d'État.

On a mis en place un Observatoire du foncier pour suivre l'évolution des prix et l'éventuel impact du projet sur le foncier dans cette zone et sur ces territoires.

On s'est engagé à prendre en compte l'insonorisation des logements inclus dans le PGS arrêté à l'ouverture de la plate-forme. L'insonorisation ayant lieu avant l'ouverture. Si l'on compare la situation avec Nantes-Atlantique, les chiffres ne sont pas les mêmes puisqu'on aurait un maximum de 60 logements à insonoriser avant l'ouverture sans tenir compte à ce qui pourrait être fait au titre du droit de délaissement notamment.



Patrick Mareschal

Président du Conseil général de Loire-Atlantique

Président du Conseil général de Loire Atlantique depuis 2004. Il est diplômé de l'École supérieure de commerce de Nantes et de la faculté des sciences économiques (Nantes et Paris). Il est également diplômé de l'Institut d'Études Politiques de Paris. Il a notamment été Directeur d'études au BIPE en 1965, puis chargé de mission au Commissariat général au Plan de 1966 à 1968. Il a ensuite été Directeur de l'Observatoire Économique de l'Ouest (INSEE) de 1969 à 1991. Adjoint au Maire de Nantes de 1977 à 1983, il est conseiller général du canton de Nantes depuis 1985, Premier adjoint au Maire de Nantes de 1989 à 2001 et Président du groupe socialiste au Conseil général de 2001 à 2004

Il y a un paradoxe dans ce projet. Le site et la ZAD en 1974 avait été retenu avant même de savoir s'il y avait besoin d'un aéroport. On associait à l'époque le projet au supersonique, et ensuite aux gros-porteurs. On imaginait des avions de 500-600 passagers traversant l'Atlantique avec la nécessité d'un point d'éclatement qui permette de les envoyer à Rome, à Francfort, à Amsterdam, voire même à Paris. Ce site devait donc être dédié à des projets de transports transatlantiques soit très rapides soit de masse. Donc c'est à la fois une chance et un inconvénient parce que comme les terrains ont été réservés depuis très longtemps, d'une part l'urbanisation ne s'est pas développée sur ce territoire, et d'autre part comme on était sur ce vague projet les gens finissaient par dire que ça ne se ferait jamais. Par conséquent, il n'était pas gênant d'aller habiter autour.

Le sujet est revenu à l'ordre du jour dans les années 90 avec l'évolution assez rapide du trafic aérien sur l'aéroport de Nantes-Atlantique. Avec une seule piste, de surcroît en zone urbanisée, il est apparu qu'il faudrait trouver une solution. À l'époque les services de l'État n'étaient pas très allant sur le sujet. Il n'y avait guère que les collectivités qui pensaient qu'il fallait avancer sur ce projet. D'autre part, l'ensemble des grandes collectivités ont toujours été favorables à ce projet (régions Bretagne

et Pays de la Loire, villes de Rennes, de Nantes, d'Angers, les départements) parce qu'à tort ou à raison ces collectivités et leurs élus dans la durée et avec les changements politiques successifs ont toujours considéré qu'un aéroport c'était un outil de développement pour des territoires qui sont plutôt assez éloignés des grands flux de communication de l'Europe. Et c'est cet objectif principal, essentiel, de dire : nous ne pouvons pas penser développer nos régions si nous ne sommes pas bien reliés au moins à l'Europe directement. Demain, il nous faudra être reliés aux grandes capitales européennes si nous voulons nous aussi exister.

On ne sera jamais d'accord avec ceux qui considèrent que le trafic aérien n'augmente plus ou qu'il ne doit plus augmenter. Or, en fait malheureusement il augmente et chez nous très fortement. Il y a des calculs économiques et des anticipations (commandes d'avions) qui laissent penser que le trafic continuera à augmenter encore pendant quelques décennies de façon très rapide. Est-ce bien ? Est-ce mal ? Est-ce qu'il faut prévoir la suite ? J'y suis assez favorable et je dis parfois que le protocole de Kyoto est une très bonne chose, qu'il a fallu sans doute quelques années pour le négocier et qu'il faudra encore quelques dizaines d'années pour qu'il soit ratifié par tout le monde et peu à peu mis en œuvre.

Donc il en sera sans doute un jour de même au niveau de l'OACI de réguler un trafic aérien pour le contenir dans des limites raisonnables.

Ce n'est donc pas à court terme ni localement que nous allons résoudre cette question.

À partir de là, il est clair que pour les collectivités locales, et en particulier pour le département de Loire-Atlantique, nous devons être aux côtés de tous les riverains, de toutes les populations pour que les compensations ou les précautions soient les plus importantes possibles. Implanter une grande infrastructure devient dans ce pays de plus en plus difficile.

En effet, on a tout d'abord une très grande sensibilité de nos concitoyens à l'environnement immédiat voire à l'avenir de la planète. Deuxièmement, on peut considérer qu'en France il n'y a plus de politique d'aménagement du territoire depuis 20 ans car les grands projets d'infrastructure devraient être programmés longtemps à l'avance (emprises réservées).

Il y a bien une Directive territoriale d'aménagement mais il n'y a quasiment rien dedans du point de vue de la réservation des grandes infrastructures, rien sur des nouvelles voies TGV, rien sur des nouvelles autoroutes, rien sur le franchissement de la Loire.

Enfin, il semble qu'il y ait beaucoup de progrès à faire encore entre des politiques d'État et puis la façon dont il faut localement négocier les choses. Les grandes administrations d'État n'ont pas dans leur culture de savoir négocier, anticiper, trouver des compromis, amender, etc. Ce que les élus locaux habituellement savent faire. Ce qui fait qu'on part avec des documents qui tombent de haut et pour lesquels on a beaucoup de peine ensuite pour trouver des compromis. Malgré tout, dans le cas de Notre-Dame-des-Landes, la concertation a été assez ouverte, continue entre les services de l'État et les élus locaux. Un certain nombre de progrès ont été faits sur la prise en compte de l'environnement : que deviennent les territoires autour du projet ? Nous sommes à côté des communes pour le rétablissement des voiries, pour protéger les habitants contre la spéculation foncière.

Il y a sans doute encore des progrès à faire. Par exemple, sur les nuisances sonores il y a une procédure sur l'aéroport actuel. Donc il y a une zone, un PEB. Il y a donc des mesures avec des subventions de l'État pour isoler les maisons. Mais il n'y a pas d'argent. On a un collège qui est en bout de piste et il faudrait dépenser 4 millions d'euros pour l'insonoriser.

Ensuite, on a pris une procédure de rachat des maisons mais le droit de délaissement pourtant voté par le Parlement est aujourd'hui lettre morte. Ca fait deux ans que nous attendons qu'on en définisse le périmètre.

Dernier point en réponse à Louis Cercleron : ça n'est pas parce qu'on n'a pas prévu dans le détail toutes les conséquences économiques, sociologiques, environnementales, foncières, etc. d'un grand projet qu'il n'est pas d'utilité publique. Je suis parfois surpris de la confiance exagérée que certains attribuent à des études. Celles-ci ne sont jamais que des prévisions et comme disait Woody Allen « la prévision est un exercice difficile surtout quand il s'agit de l'avenir ». Par conséquent, on ne peut pas tout mesurer.

Claude Bord

Président de l'association « Bien vivre à Vigneux »

L'association que je préside considère que ce projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes n'a pas lieu d'être. Je suis à l'origine de la demande qui avait été formulée de débat public sur ce même projet. Ce matin j'ai appris que j'allais certainement habiter bientôt au paradis; le paradis m'ayant été décrits récemment entre deux villages : celui de Notre-Dame-des-Landes et de Vigneux-de-Bretagne où je réside.

Le trafic aérien va évoluer mais moins rapidement que ne le proposent certains, en tout cas de manière très inégale sur le plan géographique. Il ne fait aucun doute qu'un certain nombre de pays qui sont en voie de développement rapide vont voir leur trafic aérien se développer rapidement.

À l'Ouest, on se comporte un peu comme des enfants gâtés. On a un certain nombre d'aéroports dont Nantes, Angers et Rennes qui a eux trois fin 2005 font 2,5 millions de passagers. Évidemment, ça ferait rêver les riverains de Roissy ou d'Orly.

Avec pour Nantes, 2,1 millions de passagers fin 2005 et 35 200 mouvements.

Si l'on observe les évolutions qui auraient eu lieu ces dernières années - avant 2000 - on nous parle de croissance de 4 à 5 % sur la plate-forme, donc partant du fait qu'il n'y aura pas d'accident pendant 45 ans on arrivera ainsi à 9 millions. Si on regarde par contre ce que nous avons proposé, c'est-à-dire une croissance maximale de 100 000 passagers par an - comme cela s'est passé entre les années 90 et 2 000 - on arriverait plutôt à un maximum envisageable de 6.5 millions de passagers. Et plus récemment on a pu consulter une étude conjointe du Ministère des transports et de la Direction générale des Ponts et Chaussées où ont été projetés les trafics pour différents aéroports nationaux dont les aéroports de pro-

vince. Si on essaie d'appliquer la méthode à Nantes, on s'aperçoit qu'en 2050 on aurait un trafic compris entre 3.5 et 6.5 millions de passagers. Ce qui veut dire que le plus probable ce sera 4 à 5 millions de passagers en 2050 et donc cela pose un certain nombre de problèmes. À Nantes Atlantique, il faut bien voir que l'on a 2 faux problèmes et un vrai problème à résoudre.

Les 2 faux problèmes sont d'une part la saturation de la piste - qui est actuellement d'une longueur de 10,9 km - qui est chargée à 30 % de sa capacité et pourrait recevoir 90 000 à 110 000 mouvements par an. D'autre part, l'aéroport qui peut passer 3 à 3.5 millions de passagers mais des aménagements sont en cours et quelques aménagements complémentaires permettraient de traiter 4 à 5 millions de passagers. Ce qui veut dire que les projections à 2050 en terme technique au niveau de la plate-forme pourraient être satisfaites.

Il reste un problème crucial qui n'a pas été évoqué au cours du débat public - on a uniquement parlé de saturation - c'est celui du survol de Nantes et d'un certain nombre de communes qui se trouvent directement impactées par les avions passant à basse altitude et là on peut considérer qu'il y a 3 niveaux de solutions possibles à court terme, moyen terme et long terme.

À court terme, c'est la recherche de solutions qui ressortent des travaux de la Commission Consultative Environnement. On a essayé de travailler avec certaines des personnes ici présentes, bien que nous n'ayons pas le même avis sur le projet de Notre Dame des Landes, et on est arrivé à faire passer une restriction d'exploitation de l'aéroport pour un certain nombre d'appareils en particulier les plus bruyants et on travaille au niveau des Chartes de l'environnement et d'un code de bonne conduite. La même Commission Consultative Environnement naturellement s'est préoccupée de l'indemnisa-

tion des riverains mais là le problème est le même partout : sur 1 500 dossiers potentiels qui auraient pu être soumis, 500 ont été soumis et 150 ont été traités et naturellement les caisses sont vides.

À moyen terme, nous avons dans l'Ouest un certain nombre d'aéroports qui sont sous chargés comme Rennes (404 000 passagers par an) et Angers (-3 000 passagers par an).

À long terme, la solution serait de regarder si on ne pourrait pas remplacer la piste actuelle par une autre piste mieux orientée et ne survolant pas les bourgs. Cette proposition a été faite par l'association « Solidarités-Écologies » et on avait demandé une étude par une instance compétente et indépendante. Malheureusement, le conseil général a confié cette étude à la Direction Régionale de l'Aviation Civile. Après analyse dans le détail, je dois dire que j'ai un peu honte à la lecture d'un tel document.

Cette étude a été chiffrée et son coût a été comparé au coût de l'aéroport de Notre Dame des Landes. On nous a dit l'aéroport plus la route, ça va coûter 581 millions d'euros. Le chiffrage a été fait pour mettre une piste ou deux pistes en parallèle au sud de Nantes Atlantique et la cela coûte aussi cher que de faire un aéroport à Notre Dame des Landes !

Quel est le besoin de ce projet ? Personne ne nous l'a dit et il apparaît de plus en plus que la vraie motivation de ce projet c'est de multiples spéculations foncières et sur l'habitat. Ce n'est donc pas le besoin d'un nouvel aéroport.

Table ronde n° 2

**Concevoir le système
aéroportuaire francilien :
Roissy, Orly, Vatry ?**



Jean-Pierre Blazy

Développement aéroportuaire et aménagement du territoire : quelle politique de développement durable pour les aéroports parisiens en 2007 ?

Nous allons engager la seconde table ronde plus orientée sur le système aéroportuaire francilien que l'on pourrait concevoir, que l'on doit concevoir. On pourra rebondir sur toutes les questions que vous avez en tête et revenir sur le cas de Notre Dame des Landes.

Nous avons sur cette problématique du système aéroportuaire francilien : Roissy Charles de Gaulle et quelles limites à sa croissance ? À défaut de parler de « 3^e aéroport parisien », on parle aujourd'hui de « 3^e réseau aéroportuaire » mais la question du 3^e aéroport parisien reste bien dans tous les esprits. Orly, en même temps, a-t'il un déclin inéluctable ? Pour finir Vatry peut-il être le 3^e aéroport ?

**1^{er} Débat - Roissy Charles-de-Gaulle :
quelles limites à sa croissance ?**

**3^e aéroport parisien ou
3^e réseau aéroportuaire ?**

Didier Hamon

Directeur de l'Environnement et des Relations territoriales d'Aéroports de Paris

Ancien élève de l'École Nationale de la Magistrature, diplômé de Sciences Po Paris et de Wharton School de l'Université de Pennsylvanie. Secrétaire général de l'École Nationale Supérieure de Création Industrielle à Paris, il est ensuite Directeur des Programmes du Bicentenaire de la Révolution Française auprès du Président Edgar Faure. En 1988, il est Chef de cabinet de Jack Lang, Ministre de la Culture et de la Communication, puis de Jean-Louis Bianco, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement. Directeur des Aéroports de Paris depuis 1993, il est par ailleurs Professeur des Universités associées, dans les disciplines du développement durable.

L'avenir du trafic à Roissy est encadré et décrit par des documents officiels.

Je rappelle qu'Aéroports de Paris est une société aujourd'hui cotée en bourse avec des actionnaires (État, le personnel...). Cette entreprise n'a donc pas pour vocation, pour responsabilité de définir le cadre général de son action. La responsabilité d'une entreprise c'est d'agir dans le cadre que les pouvoirs publics (français, européens, mondiaux) nous donnent. Ce n'est pas nous qui allons dire « oui on veut un 3^e aéroport ». C'est la responsabilité de l'État français, des pouvoirs publics français.

Quelles sont les règles du jeu à l'intérieur desquelles nous agissons ?

L'avenir du trafic à Roissy Charles de Gaulle est cadré par des documents, par des prises de positions publiques. Notamment, actuellement, toujours en cours jusqu'au 8 décembre, le Plan d'Exposition au Bruit qui est soumis à consultation.

Dans le projet de PEB, il y a un certain nombre d'hypothèses de trafic qui tourne autour de 580 000 à 620 000 mouvements en 2015. Aujourd'hui les derniers chiffres sont fin 2006 autour de 530 000 mouvements à Roissy, soit environ 55/56 millions de passagers. Mais le PEB ne se calcule pas à partir du nombre de passagers mais sur la base du nombre de mouvements annuel parce que

c'est cela qui génère du bruit et un certain nombre de pollutions. Donc les hypothèses officielles sont 580 000 à 620 000 mouvements d'ici à 2015 et autour de 680 000 en 2025. Plus c'est loin plus c'est difficile de prévoir et plus c'est encadré, plus c'est prévisible.

Ces chiffres là expriment la contrainte qui pèse sur le développement de Roissy Charles de Gaulle. Cette contrainte est une contrainte en niveau maximum d'énergie sonore. Il y a un plafonnement officiel et aujourd'hui c'est un plafonnement par rapport à une quantité globale de bruit, par rapport à un indice, plafonné à 100 et ce 100 est compatible avec 580 000 à 620 000 mouvements en 2015. Il est compatible parce que les avions les plus récents – c'est une chance – de l'industrie même si ce n'est pas parfait, entrent dans les flottes. Donc le premier élément c'est la modernisation des moteurs et une amélioration des performances acoustiques et de pollution.

2^e élément : l'emport moyen tend à augmenter et permet d'être compatible pour faire face à la demande du marché avec une offre qui n'est pas extensible à l'infini en matière de mouvements. Donc voilà quelles sont les règles du jeu qui sont les nôtres.

Est-ce que ces règles du jeu sont écrites dans le marbre *ad vitam eternam* ? Je n'en sais rien. Il est évident que celles-ci peuvent évoluer en fonction de ce que les pouvoirs publics du moment décident.

Est-ce que cette prévision est fiable ? Non, elle ne l'est pas puisqu'on ne sait pas fondamentalement de quoi l'avenir sera fait. Ce sont des hypothèses de travail. Si demain matin il y a de grosses difficultés en matière de terrorisme – on a vu ce que cela donnait avec le 11 septembre – il est clair que le trafic va en prendre un coup pendant 3-4 ans comme ça a été le cas. Si la croissance économique va mal en France et en Europe, il y a

une corrélation immédiate avec le trafic aérien. Bien entendu on ne le souhaite pas.

Il faudra choisir ce qu'on veut en terme de développement de la région Île de France, en terme de développement économique et social, en terme de création d'emplois à côté de l'environnement qui est un point central. Mais attention, il y a aussi la compétitivité de Paris, de la région Île de France et de la France qui, que je sache, est en compétition ne serait-ce qu'en terme de capitale européenne... avec des atouts considérables pour notre communication, l'industrie des congrès, l'industrie touristique.

Il y a donc des tas d'éléments qu'il faut savoir conjuguer pour que le moment venu, les pouvoirs publics qui ont pris aujourd'hui leur décision devront nécessairement faire la balance – cela s'appelle une vision de développement durable – entre les nécessités de l'économie et de la compétition française, les nécessités de l'environnement, les nécessités du développement social.

Stéphane Ormand



*Responsable Planification stratégique
Direction du Développement Air France*

Responsable de la Planification Stratégique d'Air France depuis 2005. Il est diplômé de l'Institut d'Administration des Entreprises (DESS) en 1995-1996 après avoir été à l'École Centrale de Lyon de 1992 à 1995 (option mécanique des fluides).

Je vais essayer de vous décrire quels peuvent être les souhaits d'une compagnie exploitante à Paris comme Air France pour l'avenir de sa plate-forme principale, de sa base. Pour cela, il est important de rappeler certains fondamentaux sur notre activité.

La première chose : Roissy est l'une des principales plates-formes aéroportuaires en Europe parce qu'elle est grosse mais surtout parce qu'elle permet un ancrage intercontinental comme peu d'autres plates-formes le permettent. Il y a 3, 4 plates-formes qui offrent un panneau de destination intercontinentale significatif et Roissy en fait partie. Cette chose là est fondamentale parce que cela veut dire que lorsqu'on réfléchit à l'avenir de Roissy, on réfléchit surtout à la compétitivité de l'Europe, à l'accessibilité de l'Europe et cette envergure mondiale là c'est ça qui fait qu'aujourd'hui Roissy c'est aussi beaucoup de retombées économiques locales. Avec les 55 millions de passagers que Roissy draine chaque année, on emploie environ de façon directe ou indirecte 200 000 personnes. Il est important de rappeler qu'Air France à Roissy c'est environ 36 000 emplois, c'est aussi le premier employeur privé d'Île de France. Donc c'est un élément me semble t il, dans un débat autour du développement aéroportuaire, qui est important.

Il y a 15 ans Air France était une compagnie moribonde et aujourd'hui le groupe Air France – KLM est le premier groupe mondial du transport aérien. Je crois que schématiquement, et ce qu'il faut remettre au centre du débat, c'est que l'on a fait à Roissy un hub, autrement dit, on a

organisé les départs et les arrivées des vols de sorte que l'on puisse proposer aux passagers un maximum de possibilité de correspondance.

Effectivement, dans nos avions il y a plein de passagers qui viennent à Paris et qui partent de Paris mais il y en a 50 % qui viennent de Milan pour repartir à Hong Kong par exemple. C'est finalement ni plus ni moins que du covoiturage et c'est ce qui fait qu'aujourd'hui on a une entreprise qui est positionnée de façon forte dans son environnement compétitif et qui permet donc de faire fonctionner la plate-forme au rythme où elle tourne.

Cette notion de covoiturage est fondamentale car sans cela on ne sait pas remplir nos avions comme nous le faisons aujourd'hui, on ne sait pas avoir des coûts unitaires compétitifs comme on les a aujourd'hui. En gros, c'est parce qu'on arrive à rassembler les tout petits ruisseaux de trafic qu'on fait des gros tuyaux de transport. Et cela veut dire qu'un hub ce n'est pas simplement l'addition de lignes. Ce sont des lignes qui sont toutes dépendantes les unes des autres, autrement dit c'est un espèce de tout. Vous n'aurez jamais un accès direct au monde entier dans les villes de province.

Ce que l'on croit c'est que le hub et finalement ce principe de covoiturage a de l'avenir car c'est bourré de vertu de deux ordres essentiellement.

Tout d'abord, économique, on a vu qu'en rassemblant les trafics, on utilise mieux les moyens. Et également vertueux d'un point de vue environnemental parce que clairement à offre de service comparable, pour un réseau comparable avec un nombre de fréquences à peu près comparables, offrir des destinations via le hub ça utilise beaucoup moins d'avions qu'offrir un espèce de maillage de réseaux avec des points qui seraient tous reliés en direct. Donc, le besoin d'avions avec des structures en hub est bien moins important donc en conséquence c'est moins d'émissions de gaz à effet de serre, moins de bruit globalement.

Je rajouterai juste que le principe de covoiturage que j'évoque entre les passagers de point à point et les passagers de correspondance il est aussi vrai avec le fret. Autrement dit, le fret que traite Air France est essentiellement dans les soutes des avions de passagers.

La conclusion de tout cela, c'est que notre affaire fonctionne bien parce que l'on a un système qui est compact et toutes les lignes sont interdépendantes. Si on imagine le développement de cette chose là, qui ne tienne pas compte de cette compacité et qui détricote finalement les dispositifs on tue « la poule aux œufs d'or », et finalement on ne ferait du développement que de façon déproductive économiquement et même écologiquement.

Je retiendrai deux idées qui devraient à notre sens guider le développement des infrastructures.

La première, c'est qu'évidemment sur une zone de chalandise donnée il est clair qu'il faut éviter de se disperser. Il faut faire tout pour rassembler le trafic parce que clairement le fractionnement des flux c'est forcément une dé-productivité des moyens mis en jeu. Donc cela est un point économique et l'aspect environnemental est vachement fort.

Multiplier les plates-formes c'est fatalement dédoubler les dessertes. Regarder ce que l'on fait déjà avec Orly et Roissy. On est quand même sur une zone de chalandise qui est relativement homogène, et la plupart des liaisons entre Paris et la province qui sont doublées sur Orly et sur Roissy. Aujourd'hui, Orly aspire à avoir davantage de destinations européennes voire même intercontinentales. Donc on voit bien que ce schéma-là tend mécaniquement à multiplier les dessertes et si on a une 3^e plate-forme significative à Paris on aura par exemple 3 dessertes pour Bordeaux donc c'est un vrai risque.

Clairement, si vous multipliez les plates-formes au sein d'une même zone de chalandise vous allez dédoubler les dessertes, c'est un mécanisme qui sera implacable et

en conséquence, vous aurez d'un point de vue global plus de riverains qui seront impactés par les nuisances.

La 2^e idée est qu'un aéroport doit être au cœur de la zone de chalandise. Tout à l'heure on parlait du principe de covoiturage. Si le hub fonctionne ce n'est pas parce qu'il y a 100 % de passagers en correspondance, mais parce qu'il y a 50 % de passagers en correspondance et 50 % de passagers qui vont à Paris ou qui partent de Paris. Ces gens là, et particulièrement la frange haute contribution d'entre eux, ce qu'ils veulent c'est être tout prêt du centre-ville. Si vous construisez un aéroport ou si vous utilisez un aéroport à 50 ou 80 km de Paris, vous allez drainer une frange d'extrêmement basse contribution du marché, c'est ce que fait Ryanair à Beauvais et vous ne ferez pas un hub. Un hub ça mixe les trafics et cela doit être attractif pour les passagers de point à point.

Les 2 axes : ne pas disperser les moyens et rester relativement près de Paris.

Comment voit-on les schémas de développement de Roissy de notre point de vue ?

Roissy aujourd'hui c'est environ 500 000 mouvements et 55 millions de passagers. Si on utilise mieux Roissy, notamment d'un point de vue contrôle aérien, on sait très bien qu'avec 2 doublets de piste comme il existe aujourd'hui on pourrait imaginer de traiter quasiment un million de mouvements à Roissy. Donc le potentiel de Roissy en terme de développement avec le doublet de piste qui existe est gigantesque. Concrètement, c'est quoi le marché en face ? Aujourd'hui, on traite 55 millions de passagers avec les rythmes de croissance qu'on évoque, les 5 % par an, le doublement d'ici 2020, ça veut dire qu'en 2020 on sera très certainement aux alentours de 100 à 120 millions de passagers à Roissy. Donc, deux fois plus de trafic qu'aujourd'hui et aussi deux fois plus d'activités et deux fois plus d'emplois dans le dispositif.

Le premier élément de conclusion c'est qu'il faut en prenant toutes les mesures qui vont bien en terme de limitation des nuisances qui seront liées, il faut tout faire pour se développer encore et pour utiliser le plein potentiel de Roissy. Quand on parle de 2020, on voit bien que les limites actuelles de Roissy au-delà de 2020 ce sera difficile, donc évidemment 2020 c'est relativement proche lorsque l'on parle des infrastructures aéroportuaires et cela veut dire qu'il faut y réfléchir dès maintenant à l'au-delà de 2020 et l'au-delà des limites actuelles de Roissy.

Par conséquent, des infrastructures nouvelles doivent être réfléchies en extension de ce qui existe, et cela veut dire qu'il faut se poser la question d'une 5^e piste à Roissy. De façon plus ambitieuse, il faut se poser la question d'un développement d'infrastructures qui serait à minima très proche de Roissy. Autrement dit, si voulez développer de nouvelles pistes, de nouveaux terminaux, il faut le faire avec des synergies avec l'aéroport existant. J'ai vu dans les propositions de l'association « Ville et Aéroport » il était question de bi pôle, ça, c'est quelque chose qui a du sens avec la précision quand même qu'un bi pôle suppose que ces deux plates-formes permettront d'offrir au passager les correspondances entre elles – rapides et fréquentes.

Pour conclure, bien sûr il faut réfléchir en priorité à développer des infrastructures en synergie au maximum avec ce qui existe, et éviter d'aller se lancer dans des projets ex nihilo qui seraient certainement pharaoniques en terme de coûts dans des zones qui seraient reculées et sur lesquelles évidemment on ne gênera personne puisqu'aucune activité significative ne pourrait se développer.

Jean-Pierre Blazy

Je remercie le représentant d'Air France sur son intervention décapante, surtout concernant la 5^e piste. Je n'avais pas perçu en discutant avec M. Spinetta que l'on était revenu à la 5^e piste.

M. Duran, vous êtes le Président du Medef Île de France et j'ai remarqué avec intérêt en lisant vos propositions, à l'occasion de la révision du Sdrif, que parmi vos 8 propositions il y avait la réflexion qu'il fallait remettre au goût du jour le 3^e aéroport.

Didier Duran



Président du Medef Île de France

Depuis 1965 salarié de l'entreprise Holley-Duran (Couverture Plomberie Chauffage) et créateur de l'entreprise HD Étoile en janvier 2001. Il a été membre du Conseil d'administration et du Bureau de la Chambre Syndicale de Couverture Plomberie de Paris et sa Région (1981-1993). De 1993 à 1995, il en est le Président. De 1996 à 2002, il est notamment Président de la FFB-Région Île de France. Depuis 2002, il est Président du MEDEF Île de France.

Bonjour, vous comprendrez aisément que je ne sois pas un spécialiste du fret et du transport aérien mais le Medef Île de France ayant la responsabilité du développement économique et de ces entreprises et des emplois qu'elles génèrent nous sommes sensible à l'attractivité du territoire Île de France. Dès 2004 nous avons établi un livre blanc dans la perspective des élections régionales et nous l'avons actualisé cette année avec de nouvelles propositions que nous réactivons en fonction de l'évolution.

Pourquoi avons nous remis le 3^e aéroport dans le centre des 8 priorités ?

En ce qui concerne l'attractivité elle-même il est bien évident que la France, qui est pour nous la locomotive économique de la France, doit rester au premier rang des industries de salon, et donc il nous semble indispensable de réfléchir à la création d'un 3^e aéroport. Nous sommes actuellement au niveau de l'État et de la Région dans une discussion qui est le Sdrif (élaboration du schéma directeur pour l'Île de France) à l'horizon 2030, puisque la création d'un aéroport c'est une vingtaine d'années.

C'est donc la responsabilité de l'État et nous sommes étonnés que le conseil régional ne parle pas du tout de cette question dans les projets qu'il a évoqué concernant le Sdrif. On peut comprendre politiquement qu'autant le

conseil régional souhaite le développement économique régional mais quelques difficultés politiques (en particulier avec les Verts) qui font que cela est passé sous silence.

Nous pensons qu'il faut remettre cette question à l'ordre du jour car dans le schéma directeur régional, il y a les réserves foncières. L'État et la région vont discuter des zones urbanisables et non urbanisables pour les 25 années qui viennent et il nous paraît important que la décision soit prise. Soit ce que nous proposons mais nous ne sommes pas des spécialistes à la création d'un 3^e aéroport en Île de France parce que nous sommes chargés du développement économique de l'Île de France soit de prendre position sur un autre site, mais en tout état de cause prendre une décision car s'il nous pond de nouveau cette échéance de l'urbanisation de l'Île de France à ce moment-là nous aurons un certain nombre de contraintes qui nous paraissent insurmontables.

Pascal Machuron



Président de l'ADVOCNAR

Directeur informatique à l'hospitalisation à domicile de l'assistance publique hôpitaux de Paris. Adhérent de l'association ADVOCNAR, principale association de riverains autour de Roissy Charles-de-Gaulle, il en est devenu vice-président en 1999, chargé notamment de la coordination des responsables locaux. En 2006, il devient président de l'ADVOCNAR.

Je vous remercie de donner la parole aux riverains car nous venons d'entendre une bonne démonstration du développement économique de la plate-forme de Roissy. Il n'y a qu'un mot que je n'ai pas entendu et cela me surprend à peine, c'est la contrainte environnementale humaine. Puisque seule l'économie prime et on en paiera demain la facture au niveau humain.

Je crois que pour débattre du 3^e aéroport ou 3^e réseau aéroportuaire, encore faut-il comprendre ce qu'est Roissy aujourd'hui. Un domaine, 4 pistes mais c'est surtout plus de 70 mouvements franciliens qui se posent sur la plate-forme de Roissy. Le trafic passager et le trafic mouvements augmentent puisque l'an dernier nous étions à 526 000 et je viens d'apprendre qu'on va passer à 530 000 cette année donc il y a une forte progression du trafic et tous les économistes sont d'accord pour dire que ce sera en moyenne 5 % par an pour les prochaines années.

Ce qu'il faut voir c'est ce que l'on vit, nous on vit 1 433 vols par jour au-dessus de la tête dont 163 dans la période 22h-6h et 66 vols dans la période 0h-5h.

La croissance de Roissy demain sera de l'ordre de 5 %, le potentiel technique permet d'accueillir 900 000 mouvements voire 1 million et il nécessitera des infrastructures pour faire venir les passagers sur la capitale mais ce qui nous gêne c'est surtout le nombre de mouvements d'avions.

Nous avons pris le cas d'une nuit, ici du 11 au 12 août à Ermont dans le Val d'Oise, et quand on nous parle de volume de bruit, il y a l'intensité du bruit qui se mesure en décibel mais ce qui n'est pas pris en compte c'est la fréquence des avions. Durant cette nuit, ça n'était pas un avion toutes les 3 ou 4 minutes c'étaient plusieurs avions qui passent par minute. Alors de 21 h 30 jusqu'à 23 h 30 pas question de s'endormir puisque l'on voit des niveaux de décibels qui arrivent à 70 dB (A) et jusqu'à 0 h 30 c'est comme ça. Cela veut donc dire qu'un Ermontois, en été, ne peut pas s'endormir avant 0 h 30 cela n'est pas possible avec un niveau de bruit pareil étant donné que l'OMS avec ses échelles de bruit recommande 45 dB pour pouvoir d'endormir tranquillement.

Donc la nuit commence à 0 h 30 mais à 3h un avion passe à 75 dB, donc la nuit est interrompue, vous vous rendez et à 6 heures c'est reparti. Donc, la nuit du riverain est courte et entrecoupée, par conséquent la personne se réveille fatiguée et si il y avait une véritable étude épidémiologique sur la santé du riverain, on verrait les conséquences que cela en a : en accident du travail, en arrêt du travail. Il y a un coût important de la société avec les conséquences du trafic aérien.

On parle souvent des nuisances aériennes mais il y a aussi toute la pollution chimique. Roissy représente le trafic automobile du périphérique parisien au dessus de nos têtes, et Eurocontrol nous dit que cela va même croître d'ici 2015.

Donc ça c'était les chiffres de ce qu'est Roissy aujourd'hui et on a l'occasion d'avoir un projet qui nous a été présenté sans concertation aucune qui s'appelle le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et on nous donne des prévisions de trafics de 680 000 mouvements.

Tout le monde est d'accord pour dire que de toute façon ce ne sera pas ça mais 750 000 voire comme l'a dit Stéphane Ormand 900 000 à 1 million de mouvements.

Déjà le PEB tel qu'il est fait devra être révisé prochainement pour prendre en compte ce trafic-là.

L'impact d'un PEB sur la région parisienne n'est pas sans conséquence. Aujourd'hui ce sont 628 000 personnes qui sont concernées par le PEB, il y a 1.2 millions de personnes concernées par des survols de 0 000 à 2 000 mètres et il y a plus de 6 millions de personnes concernées par des survols entre 0 000 et 3 000 mètres.

Alors le développement de Roissy c'est peut-être bien mais il va falloir prendre en compte ce facteur-là.

Pour en revenir dans le cadre du débat proprement dit, je pense que le principal c'est le cadre environnemental dans lequel se situe l'aéroport.

3^e réseau aéroportuaire cela veut dire utiliser des plateformes existantes pour développer le trafic. Des plateformes existantes – je vois que Lyon est présent – ça ne répond pas vraiment au cadre environnemental, quand je regarde Beauvais c'est plusieurs dizaines de milliers de personnes qui vont être impactés.

Le 3^e aéroport, pour nous, si la décision qui avait prise en 1996 avait été maintenue et bien aujourd'hui nous serions à quelques années de la mise en exploitation. Alors à force d'avoir repoussé cette décision de 3^e aéroport aujourd'hui il n'y a pas de perspectives d'avenir et d'amélioration. Il y en a une pourtant, c'est Vatry, il peut être le 3^e aéroport de la région parisienne. Vatry est en exploitation, il fonctionne, il faut lui donner les autorisations, il faut lui faire quelques aménagements d'infrastructures notamment le raccordement TGV. Je pense qu'il faut donner aux riverains franciliens la perspective d'une amélioration à court terme de sa situation et ne pas continuer à développer un aéroport en zone fortement urbanisée.



Jacques-Alain Benisti

Député-Maire de Villiers-sur-Marne

Diplômé de droit (Faculté de Reims). Il est Député du Val de Marne depuis 2002 et Maire de Villiers sur Marne depuis 1995. Il est par ailleurs Président du Centre interdépartemental de gestion de la petite couronne de la Fonction publique territoriale et Président de la Fédération nationale des centres de gestion. Il est élu conseiller général en 1994.

Jean-Pierre Blazy

Débat Orly : est-ce un aéroport en déclin ? Si oui, est-il inéluctable ? Quel rôle peut jouer Orly demain dans le système aéroportuaire francilien ?

Jacques-Alain Benisti

La question qui est posée est de savoir si l'on peut parler de déclin d'Orly au moment où il y a un certain nombre de projets importants et de propositions pour faire du pôle d'Orly un pôle stratégique du sud francilien et surtout un acteur économique majeur en Île de France. Le projet de développement du pôle d'Orly qui a été présenté lors des Assises d'Orly il y a quelques jours ainsi que le rapport qui a été présenté récemment par la Chambre de Commerce et d'Industrie que le représentant du Président a présenté tout à l'heure où le Sdrif sera présenté, dans une version finale, tous prônent à une revalorisation du pôle d'Orly qui inclut entre autre la plate-forme aéroportuaire. Donc, on voit fleurir de nombreuses propositions pour redynamiser l'activité économique du pôle d'Orly qui comprend sa plate-forme et dans ce contexte il ne me paraît pas possible véritablement d'un déclin du pôle d'Orly.

Et je rappellerais que juste après l'effondrement du Terminal 2E il y a de nombreux vols long courriers qui ont été transférés sur Orly et dernièrement il y a plusieurs lignes vers New York et Düsseldorf qui ont été ouvertes,

sans parler des projets d'implantation de compagnies low-cost qui feraient des liaisons transcontinentales. Personnellement, je ne peux pas être d'accord avec les deux présidents des conseils généraux de l'Essonne et du Val de Marne lorsqu'ils affirment qu'il ne faut pas opposer des logiques économiques, sociales et environnementales.

Quelque soient les axes de réflexion et des propositions en faveur du développement d'Orly il y a un impératif. C'est évidemment en tant que parlementaire et surtout Commissaire aux lois de faire en sorte que soit respectée la législation en vigueur sur le nombre de créneaux d'abord et ensuite sur le couvre-feu.

Donc le développement du pôle d'Orly impliquera certainement un développement de la plate-forme aéroportuaire comme le suggère le rapport de la Chambre de Commerce et d'industrie de Paris mais je pense qu'il ne doit pas passer que par le développement du transport aérien. Il faudra aussi également développer d'autres infrastructures de transport et certainement commencer par là avant d'entamer une autre phase de développement d'Orly. Quoi qu'il en soit en ce qui me concerne, il sera impératif que les législations en vigueur sur Orly soient respectées et nous refuserons fermement toute augmentation du trafic. En plus de ces conditions, le développement d'Orly ne pourrait être acceptable qu'à plusieurs conditions. D'abord qu'il s'agisse d'une ré-allocation des créneaux et non d'une augmentation, que le couvre-feu soit étendu afin d'assurer la tranquillité des riverains et de respecter évidemment leur cadre de vie, et que les avions employés sur Orly soient récents et surtout soient équipés des dernières technologies moins bruyantes et surtout moins polluantes et cela y compris pour les compagnies low cost qui pourraient arriver sur Orly. Dans tous ces cas la concertation doit continuer de toute façon entre tous les acteurs et c'est bien d'avoir organisé, M. Le Président, ce colloque, y compris la

concertation avec les riverains afin de mettre en place un développement durable sur la plate-forme d'Orly, qui se trouve dans une zone fortement urbanisée et son éventuel développement ne doit pas se faire au détriment des riverains et de l'environnement. On a parlé des nuisances sonores mais également concernant les pollutions atmosphériques par le kérosène comme cela a été trop longtemps d'ailleurs le cas.

Quel que soit l'avenir du trafic d'Orly c'est un équilibre qui devra être trouvé entre le besoin indispensable de développement des entreprises qui concourent à l'activité économique de nos départements, à la création d'emplois qui en découle et en même temps à la tranquillité des riverains survolés par le trafic d'Orly. Et à ce titre, je ne peux être que tout à fait d'accord avec le projet qui a été présenté lors des Assises d'Orly qui indiquait qu'il fallait :

- Réaffirmer le respect du couvre-feu, la limitation du nombre de mouvements
- Améliorer la transparence de l'information et sa diffusion
- Inciter à l'utilisation d'avions de nouvelles générations
- Réformer le dispositif d'aide à l'insonorisation
- Assouplir les contraintes d'urbanisme par la révision du PEB
- Définir et suivre la performance environnementale de la plate-forme aéroportuaire
- Construire des indicateurs de mesure de gêne de la plate-forme

Si la question du développement du pôle d'Orly dépasse largement celle du trafic aérien comme l'a dit M. Berson, Président du conseil général de l'Essonne, je pense que le développement du pôle ne pourra se faire sans trouver des réponses au problème des nuisances engendrées par le trafic de la plate-forme aéroportuaire ou sans relancer la question du 3^e aéroport, que cela soit Vatry ou un autre endroit.



Laurent Garnier

Vice-Président du Conseil général de la Marne chargé de l'aménagement, du développement économique et de l'emploi

Vice-Président du conseil général du Val-de-Marne, en charge de l'aménagement et du développement économique et de l'emploi. Il est également président de la SADEV'94 et de l'agence de développement du Val-de-Marne.

Je voudrais témoigner d'une démarche qui a été engagée il y a maintenant près de 2 ans par le conseil général de l'Essonne et celui du Val de Marne, qui a pour objectif la définition d'un projet d'aménagement de développement durable et partagé et, qui a conduit à la fois à la tenue des 1^{res} Assises qui ont eu lieu un peu plus d'un an dont l'objectif était de pouvoir établir un diagnostic partagé, pour pouvoir après travailler avec l'ensemble des acteurs du pôle et puis après un travail en atelier qui a permis de développer ce projet.

D'une part, projet durable parce qu'il est évident qu'un des enjeux est de pouvoir concilier à la fois développement économique mais en même temps qualité de vie des riverains. La particularité de cet aéroport est d'être dans un environnement dense.

Et projet partagé parce que je pense que si l'on veut faire à la fois que l'activité aéroportuaire soit acceptée et qu'en même temps on puisse développer un projet efficace qui puisse voir le jour, il faut absolument que ce projet soit partagé par les acteurs économiques mais aussi et surtout par les riverains. Je rappelle qu'il nous a paru important dans le cadre de ce projet, de réaffirmer la nécessité de constituer un pôle, donc de pouvoir améliorer les axes de circulation Est-Ouest et Nord-Sud puisqu'aujourd'hui si cet aéroport est dans un tissu urbain dense il est aussi dans un tissu économique extrêmement dense.

Je rappelle que pour Orly, Rungis, Massy, c'est environ 150 000 emplois, plus de 12 000 entreprises, et

aujourd'hui il souffre de certains handicaps comme le fait qu'il y ait un certain nombre de projets qui s'empilent sans une véritable cohérence, le fait que ce territoire est à la fois fragmenté par la présence de l'aéroport avec ses pistes mais aussi par un certain nombre d'autres équipements extrêmement importants pour le fonctionnement de la région, et aussi un certain nombre de lignes trains, RER et de voies autoroutières.

Donc, on est sur un pôle qui est à la fois riche mais qui a du mal à fonctionner, qui a peu de visibilité. Lorsque l'on parle du pôle Orly-Rungis, on situe l'aéroport et le MIN de Rungis mais on a du mal à savoir que c'est le 2^e pôle d'emploi francilien.

Le premier aspect de ce projet, est donc de pouvoir à la fois rendre plus lisible tout ce pôle et faire qu'il puisse mieux fonctionner en terme de circulation. D'où la nécessité de recréer un axe Est-Ouest, qui irait de Massy à Créteil, et Nord-Sud avec la réouverture de l'ancienne Nationale 7 qui permettrait une meilleure circulation, en particulier pour l'ensemble des populations riveraines.

Le 2^e grand axe de ce projet porte sur trois projets structurants qui pourraient à la fois permettre d'améliorer le fonctionnement du pôle et également mobiliser l'ensemble des acteurs. Le premier projet est la réalisation d'un centre de congrès international Paris-Orly qui répond à un besoin existant sur le sud francilien. Dans le sud francilien, on appelle le sud francilien l'axe de la recherche entre l'Essonne, le Val de Marne et les Hauts de Seine nous avons une concentration en terme de recherche tout à fait importante puisque ce sont 40 % des chercheurs qui travaillent sur ce secteur. D'où la nécessité de pouvoir offrir un équipement qui puisse permettre à la fois de renforcer l'identité de ce site mais aussi de pouvoir accueillir des manifestations de dimension internationale, ce qui renforcerait également l'attractivité et permettrait également de développer un service demandé

par les entreprises qui sont dans le secteur d'Orly, Massy et Rungis en terme d'organisation de congrès. C'est aussi le renforcement de la vocation internationale d'Orly, et là on pose la question de la qualité de la desserte. Il est évident que pour nous la limitation du nombre de mouvements et le couvre-feu sont des acquis sur lesquels on ne reviendra jamais. On souhaite que ces acquis puissent être inscrits dans le futur SDRIF et il en sera ainsi d'après ce qu'a dit Mireille FERRI lors des dernières assises. Dans ce cadre-là on pose la question de la qualité de la desserte. Il est évident qu'aujourd'hui plus la moitié des créneaux disponibles, 130 000 de mémoire, sont occupés par le trafic domestique, les navettes Air France, donc tout cela va connaître des évolutions avec le développement du TGV. Il y a donc une possibilité de récupérer des créneaux pour pouvoir offrir une desserte de meilleure qualité et permettre de mobiliser sur ces dessertes des avions de dernière génération. Enfin, il faut remettre la plate-forme aéroportuaire d'Orly dans le système ferroviaire grande vitesse parisien et donc un des grands projets est la réalisation d'une gare TGV sur Orly.

Sur la qualité de vie des riverains, il y a d'une part, la question de l'amélioration de l'efficacité de mise en œuvre de l'aide à l'insonorisation. La question de la taxe, son rapport et de sa répartition. Surtout je pense à pouvoir pré-financer par le biais d'un emprunt cette question doit être étudiée car au rythme où nous en sommes aujourd'hui, il y en a pour plusieurs dizaines d'années. Donc il faut se donner les moyens de pouvoir la régler. C'est aussi une question importante pour les riverains de pouvoir donner des perspectives dans ce domaine. C'est également être d'accord sur la définition des critères de performance environnementale sur les plates-formes, ça me paraît aussi quelque chose d'important qu'on puisse être sur le même langage pour pouvoir mesurer l'efficacité des mesures environnementales.

Les deux derniers points qui sont contenus dans ce pro-

jet. D'une part c'est l'amélioration des circulations. Aujourd'hui, l'aéroport et l'ensemble des autres équipements sont des obstacles aujourd'hui aux circulations. Il m'apparaît important de se donner les moyens de pouvoir améliorer de manière sensible à la fois la desserte de ces différents sites pourvoyeur d'emplois pour le Val de Marne, l'Essonne et au delà mais aussi pour les populations riveraines. Aujourd'hui aller de Massy à Orly, c'est quasiment impossible. On travaille aussi sur tout ce qui concerne l'accessibilité des emplois offerts, sur l'ensemble de la zone et pas seulement sur l'aéroport, aux populations riveraines. On est quand même dans un paradoxe où aujourd'hui on est sur le 2^e pôle d'emplois francilien et où le taux de chômage des populations riveraines est au-dessus de la moyenne régionale. Donc il y a aussi ces questions à travailler.

Enfin, l'harmonisation des différents projets : l'avenir économique de la plate-forme n'est plus lié simplement au trafic aéroportuaire, il y a aussi une possibilité de développer en liaison avec ce qui se passe en particulier sur la zone civique, aujourd'hui en voie de mutation qui était une zone qui offrait des recours d'activité et qui aujourd'hui se transforme pour offrir de l'immobilier de bureaux et qui à terme développera 600 000 m² donc avec des implantations d'entreprises importantes (ex : THALES/1 300 salariés), et l'aéroport lui-même avec une possibilité importante et en particulier sur l'ancienne Nationale 7 de pouvoir développer une première tranche de 250 000 m² de bureaux qui permettraient à terme d'offrir sur l'ensemble du secteur une capacité d'environ 1 million de m² donc en terme de bureaux une offre lisible à l'international et qui donc ferait que l'on pourrait atteindre l'objectif qui est le nôtre de développer sur le sud francilien un centre d'affaires de dimension internationale.

Luc Offenstein



Président de l'association OYE 349

Président de l'association « Oye 349 » depuis 2000, l'une des principales associations de riverains autour d'Orly. Oye 349 est adhérent à l'UFCNA et au bureau du collectif d'associations ANA. Il est conducteur de train depuis 1984. En 1981, il devient propriétaire d'un pavillon dans le quartier des Bruyères, en limite de la Forêt Notre Dame et à environ 100 mètres de la Balise oye 349 à Boissy Saint Léger. En 1996, les nuisances des avions sont insupportables et il crée le Comité de soutien de Lutte contre les Nuisances Aériennes avec des proches voisins.

L'association OYE 349, membre de la Commission Consultative de l'Environnement et de la Commission Consultative d'aide aux riverains. Également, membre du bureau de l'Union Française Contre les Nuisances Aériennes et du bureau d'Alertes nuisances aériennes, collectif d'associations du sud francilien réunissant 16 associations et 1 700 adhérents.

Le transport aérien sur le déclin à Orly on ne l'a pas vu. S'il fallait le prouver, les chiffres sont là : 25 millions de passagers cette année pour 237 000 mouvements environ. Nous venons de participer aux 2^e Assises : le discours des Présidents des conseils généraux de l'Essonne et du Val de Marne était très loin d'une politique de déclin. Nous ne souhaitons pas de toute façon un déclin, malgré tout nous ne pouvons continuer à concentrer sur la seule région Île de France autant de nuisances. Il faut savoir que sur la région Île de France 80 % de l'activité civile aérienne nationale est concentrée. C'est terrible pour nous et c'est encore plus terrible pour Roissy.

Nous avons participé avec d'autres associations, dans des groupes de travail mis en place à la suite des premières Assises d'Orly et qui sont censés trouver des solutions dans la re-dynamisation du pôle d'Orly tout en améliorant la qualité de vie des riverains. Depuis 1994 les nuisances avec la déréglementation du transport aérien avaient atteint un seuil insupportable pour les

riverains d'Orly, notamment pour nos communes de Sucy-en-Brie et Boissy-Saint-Léger que je représente. Nous avons créé un comité de soutien puis une association officialisée en 2000.

Si le trafic a fluctué ces 10 dernières années, il n'est jamais redescendu sous la barre des 200 000 mouvements qui est, je le rappelle, la limite environnementale préconisée par le décret de 1994 (en 1996, nous avons subi 252 000 mouvements - chiffres d'ADP), et nous constatons dans le même temps un flux migratoire négatif des populations autour de la plate-forme, une paupérisation des communes, c'est un comble à 15 km de Paris.

Enfin, pour le chapitre pollution, l'Union européenne est responsable de près de la moitié des émissions de CO₂ produites par le transport aérien international dans le monde.

Si aucune mesure n'est prise avant 2012, l'accroissement des émissions de l'aviation neutralisera plus d'un quart des réductions requises par l'objectif de Kyoto de l'union européenne. Pour le trafic aérien, les avions modernes s'ils consomment moins, polluent moins c'est une évidence. Malgré tout, leur niveau de pollution reste très élevé. Il est toujours impossible de dépolluer les réacteurs comme sait le faire aujourd'hui l'industrie automobile sur les moteurs à combustion interne. Nous avons donc demandé avec insistance qu'au-delà des critères de régulation à 250 000 créneaux pour une limitation à 200 000 mouvements - nous sommes fermes là dessus et avons eu l'accord des conseils généraux - les créneaux redistribués par l'accord doivent l'être exclusivement au profit d'avions de dernière génération. Pour l'instant, ce n'est pas le cas.

Le couvre-feu doit être étendu, c'est une absolue nécessité car on vit autour de l'aéroport d'Orly comme l'a expli-

qué Pascal Machuron. On dort 2h, 3h, 4h on a des avions jusqu'à minuit régulièrement dans la saison estivale et à 6 heures on a le premier des Antilles et moi qui suis à 11 km des pistes d'Orly et celui-ci passe chez moi entre 82 et 85 dB. Un maximum de 9 % de gros porteurs devraient être utilisés sur cette plate-forme implantée dans un environnement fortement urbanisé.

Enfin, autour de cette plate-forme, les riverains nombreux, 5 000 habitants au km², souhaiteraient insonoriser leur logement. La TGAP, déjà moyennement performante, a été remplacée par la TNSA qui s'est avérée catastrophique. Elle a plongé les riverains sur des listes d'attente abyssales. Une rectification de la loi de finances en décembre 2005 et une autre à venir devra rétablir partiellement la situation. Mais dans combien de temps ? Aujourd'hui 1 300 dossiers sont en attente sur 44 000 logements éligibles à ce jour, seulement 20 % seraient finalisés et les revenus actuels ne permettant pas l'insonorisation des logements avant au moins 2050.

Puisqu'il est question de développement du pôle d'Orly, il ne sera accepté par la population que dans la mesure des progrès accomplis pour préserver et améliorer l'environnement. C'est pourquoi nos associations ont demandé aux Conseils généraux de l'Essonne et du Val de Marne de participer à la structure de gouvernance qui doit être mise en place à la suite des 2^e Assises d'Orly. Nous espérons ainsi éviter les luttes stériles ne profitant ni aux uns ni aux autres et regarder au-delà des 5 ans, temps moyen du mandat d'un élu – beaucoup trop court – c'est pourquoi nous nous adressons aux fonctionnaires afin qu'ils évitent de reproduire les erreurs du passé. M. Gonnot, Député de l'Oise, n'écrivait-il pas dans son rapport d'information parlementaire « quelle politique aéroportuaire à l'horizon 2020 ? », édité en juillet 2003 et qui avait contribué à l'abandon de la 3^e plate-forme.

Page 211, je cite : « si les évaluations laissaient entrevoir les évolutions différentes de celles décrites dans le rapport ou si les conclusions de cette mission n'étaient pas mises en œuvre le gouvernement devrait rapidement prendre des mesures conservatoires sur un ou des sites nouveaux permettant la construction des plates-formes aéroportuaires complémentaires... La mission estime néanmoins que l'amélioration du cadre de vie des riverains doit aujourd'hui et avant toute autre décision, constituer un objectif prioritaire pour les pouvoirs publics et les autorités aéroportuaires . Ce qui n'a pas été le cas dans le passé, la situation en Île de France est explosive et seule la mise en œuvre rapide des mesures préconisées par la mission, permettrait aux populations de la région de se réconcilier avec les installations aéroportuaires ».

En conclusion, les associations et les collectivités locales ne doivent pas être seulement des instruments de communication, mais bien à leur place, partie prenante totale de toute décision dans la plus grande transparence.



Didier Gonzales

Maire de Villeneuve-le-Roi

Inspecteur des douanes de profession. Il est maire de Villeneuve le Roi depuis 2001 et Conseiller général du Val de Marne. Il est à l'initiative de la création de l'Association des Élus Riverains d'Orly (AERO) basée sur une charte du développement durable de la plateforme d'Orly et rédigée en accord avec les associations de riverains. Pour permettre le renouvellement urbain des territoires en zone C du PEB d'Orly, aéroport plafonné car enclavé dans un tissu dense et préexistant, il a réussi à faire adopter cette année par le Parlement deux amendements desserrant les contraintes d'urbanisme. Il est administrateur de Ville et Aéroport et membre du Conseil Nationale du Bruit.

Je voudrais revenir au sujet : « Orly, un déclin inéluctable ? » Alors si on comprend par Orly les territoires impactés par l'aéroport, j'ai envie de vous dire que le déclin est déjà fait. Il est déjà largement entamé et il risque de se poursuivre avec un outil d'urbanisme appelé le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et qui contraint ses territoires à une paupérisation assez inéluctable. Prenons l'exemple de ma commune, il faut savoir que nous avons perdu pas moins de 4000 habitants en 10 ans. Quand à l'espace de paupérisation généré, c'est non seulement l'espace libre des 1529 ha de l'aéroport mais aussi l'ensemble de ces territoires qui sont impactés par ces contraintes d'urbanisme.

S'il s'agit d'Orly, plate-forme aéroportuaire, je crois qu'effectivement on peut parler d'un déclin relatif car si l'on se rapporte à la plate-forme d'Orly telle qu'on la connut inauguré par le Général de Gaulle dans les années 60, il y a certes un nombre de mouvements de 250 000 – alors qu'il me semble que 200 000 serait plus dans le respect de la loi – cela dit les observateurs économiques nous disent que nous avons perdu des emplois sur la plate-forme donc on peut penser effectivement qu'il s'agit d'un déclin.

On peut donc penser que si on fait du « tout aérien » effectivement nous allons rencontrer un souci en terme de développement économique. Pourquoi ? Je fais par-

tie de ceux qui pensent qu'un outil économique, si on veut le rendre performant, il faut lui éviter des contraintes. Vous allez trouver cela paradoxal dans ma bouche de dire qu'en définitif Orly est en concurrence avec d'autres plates-formes comme Roissy, et d'autres à l'étranger.

De ce fait, si l'on impose à Orly un couvre-feu et un seuil limite en mouvements d'avions, on contraint l'outil économique qu'est la plate-forme aéroportuaire et on ne doit pas s'étonner qu'on ait pas les plus belles compagnies, les plus beaux résultats économiques. On est donc face à un choix, celui qui consiste à débrider l'activité et auquel cas à 10 km de Paris les observateurs économiques vous diront que l'on a tout pour réussir ou alors on reste sur cette base d'aéroport contraint et comme tout outil économique contraint, il ne faut pas s'étonner d'avoir des résultats aériens médiocres. Croyez bien que c'est sur ce deuxième choix que je me situe car il me paraît inimaginable de libérer cet outil économique.

Mais nous avons une sortie de crise alternative au tout aérien, si l'on maintient les 250 000 mouvements, le couvre-feu, on peut toujours essayer de développer en améliorant l'emport, en trouvant d'autres compagnies qui puissent être porteuses de richesses. Le développement alternatif, c'est l'utilisation de cette formidable réserve foncière que nous avons aux abords à 10 km de Paris. Je vous rappelle que la plate-forme c'est 1 529 ha libres que l'on contourne régulièrement et qui pose des problèmes en matière de transports et aussi toutes les surfaces impactées par le PEB de chaque côté. Nous disposons de réserves foncières considérables et d'un potentiel considérable. S'agissant des espaces touchés par le PEB, il suffirait, à mon sens, qu'on aménage un peu les contraintes d'urbanisme, que l'on fasse que, notamment en zone C on puisse vivre à peu près normalement puisqu'il faut savoir que le seuil de bruit correspond à une rue secondaire de centre-ville. Je crois vraiment qu'il faut envisager un développement alternatif si proche de

Paris, c'est vital en terme d'aménagement du territoire, et donc libérer un peu les contraintes en matière de PEB notamment en zone C, mais aussi sur cette formidable réserve foncière que représentent les 1 529 ha de l'aéroport d'Orly. C'est donc précisément envisagé sur des espaces qu'ADP a déjà déterminé comme espaces valorisables économiques, et de donner cette pleine illustration pour reprendre les propos de mon collègue Laurent Garnier, Opérations au cœur d'Orly et d'autres...

J'ai les chiffres de 95 ha valorisables immédiatement sur ma commune, moi j'attends avec beaucoup d'impatience qu'on donne une vraie réalité sur ces territoires qui sont terriblement impactés puisque ma commune n'a pas de richesse venant de l'aéroport et a 12 % de chômeurs à côté de cette perle économique qu'est l'aéroport d'Orly.

Donc ce sont ces éléments de développement alternatif que je crois possible si on veut parler de développement d'Orly et justement briser ce déclin en matière de développement aéroportuaire proprement dit et c'est donc vers des trajectoires alternatives, sans toucher à l'activité aéroportuaire pour autant mais je crois qu'on peut tout à fait se lancer dans ses trajectoires là.

Je voudrais conclure en parlant de développement durable. Quand on a 3 500 habitants au km², on se doit de prendre en considération la problématique de pollution. Ce sont des éléments fondamentaux de nos jours, il faut savoir que si il y a un pic de pollution, on arrête les voitures mais jamais les avions sachant qu'un avion moyen (source Airparif) pollue autant que 117 poids lourds sur 1 kilomètre et il me semble qu'on pourrait intégrer dans les aspects de l'évolution à venir de notre aéroport d'Orly toutes ces considérations qui permettent une juste cohabitation entre les populations riveraines et une activité aéroportuaire.

Débat :

Vatry peut-il être le 3^e aéroport parisien ?

Jean-Pierre Blazy

On pourrait se demander pourquoi FedEx est invité à la table parmi tous ceux qui supportent Vatry ? Et bien parce que nous sommes au cœur de la problématique s'agissant de la possibilité ou non de desserrer du trafic de fret de Roissy vers Vatry.

Youssef Sabeh



PDG de la Société d'Exploitation de Vatry Europort (SEVE) Directeur de l'aéroport Paris-Vatry

Président Directeur Général de la SEVE (Société d'Exploitation de Vatry Europort), société privée responsable de la gestion et du développement de l'aéroport international de fret de Vatry et de sa zone logistique. De 2000 à 2001, il est Directeur général de la SEVE. Il est successivement Directeur environnement des Aéroports de Montréal de 1992 à 1998 puis Vice-Président du développement aéroportuaire, Aéroports de Montréal de 1999 à 2000. Il a effectué ses études au Canada de 1983 à 2000 (Maîtrise en génie civile, doctorat en génie civil à l'Université de Sherbrooke et MBA à l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales au Canada).

Vatry est localisé à 130 km de la Francilienne ou 150 km de Paris, au cœur des grands centres de consommation nord de l'Europe permet la desserte de l'agglomération parisienne dans des conditions favorables et c'est à 75 % du trafic des marchandises de l'Europe. Il se situe à l'Est de Paris, entre 4 zones économiques très importantes comme le Royaume-Uni, l'Île-de-France, toute la partie de Rhône-Alsace-Suisse et le Benelux. L'aéroport est desservi directement par l'autoroute A26 tout prêt de la A4 Est-Ouest. Il y a aussi 2 axes secondaires qui sont des routes nationales (77 et 4). Il est embranché fer déjà.

La capacité environnementale est très grande : 6 à 7 habitants au km². Faible impact pour 381 personnes en zone C (0 en zones A et B).

La ligne TGV passe à 30 km de Vatry, elle dessert la gare de Châlons-en-Champagne qui se trouve à 20 km de Vatry. L'embranchement sur le réseau ferroviaire est réalisable sur le réseau classique et sur le réseau TGV Est.

Connexion TGV sur une première partie non TGV, donc ce sera les TER qui peuvent circuler en 1 h 35 jusque Vatry puis connexion directe TGV, Vatry étant à 1h de la gare de l'Est c'est cette connexion qui est de 30 km. Bien sûr si on a un scénario d'un développement très important, il y aurait une ligne nouvelle. Tout cela a été étudié par RFF.

C'est le premier aéroport ouvert en France depuis Lyon Saint – Exupéry en 1976 avec une piste de 3860 mètres dimensionnée pour l'Airbus 380. Décollage et atterrissage sans contrainte 24/h/24h et 7j/7. Gare de stationnement pour 10 gros porteurs, 2 aérogares publiques de fret, terminal passagers low-cost et c'est déjà un point d'entrée communautaire. Cette installation a une grande capacité de développement avec une activité en progression et la véritable preuve de la pertinence de la localisation géographique c'est le choix des grands opérateurs de logistique de cette zone. Aujourd'hui il y a 230 000 m² d'entrepôts logistiques.

Au niveau aérien aussi, c'est une activité qui est en pleine progression avec une clientèle qui nous est fidèle. Tonnage des aéroports français (perspective sur 3 ans) : Vatry progresse régulièrement mais on voit que Paris est loin devant. Entre 2003 et 2005, Roissy a augmenté de 300 000 tonnes, soit 1 fois 1/2 tout le trafic fret de l'ensemble des aéroports français réunis.

René-Paul Savary



Président du Conseil général de la Marne

Diplômé de la faculté de médecine de Reims. Médecin généraliste, il est élu au conseil général de la Marne en 1985. Membre de la Commission des affaires sociales (1985-1988), de la Commission infrastructure et patrimoine (1988-1994) et Président de cette commission de 1994 à 2003, il est élu Président du Conseil général en juillet 2003 et réélu en avril 2004. Conseiller régional de Champagne Ardenne de 1986 à 2004, il est aussi conseiller municipal de Sézanne de 1983 à 1995. De 1997 à 2002, il est secrétaire départemental du RPR puis de 2003 à 2006 co-président de l'UMP-Marne.

Le conseil général de la Marne a été une collectivité initiatrice d'un aéroport (200 millions d'euros, 150 millions d'euros investis directement par le Conseil général de la Marne) car nous croyons au développement de ces activités tournées plus volontiers vers l'inter modalité car il s'agit d'utiliser l'ensemble des différents modes de transport. Vous avez vu que cet aéroport est bien placé au cœur de l'Europe à un carrefour autoroutier avec des liaisons nord sud du Rotterdam Marseille, des liaisons Est-Ouest du Paris-Strasbourg qui passent par Vatry. Embranché fer nous sommes à 20 km de la ligne TGV Est dont l'ouverture est maintenant fixée en juin 2007.

Un inconvénient par rapport à tout ce que j'ai pu entendre ici, c'est que nous sommes au bord de l'Île-de-France puisque nous touchons la Seine et Marne et en fait la localisation est plus proche qu'on ne le croit de la région parisienne. La modernisation de la Nationale 4 est importante car c'est l'axe direct qui met Vatry à 138 km de Paris.

Avec un concept qui marche : 1 000 emplois tournés vers la logistique, une main-d'œuvre très stable notamment féminine avec une volonté. Nous avons un bassin d'emplois important avec plus de 700 000 personnes qui gravitent autour. Des personnes suffisamment prêtes pour pouvoir travailler sur l'aéroport sans en avoir les nuisances mais suffisamment loin pour ne pas être victi-

mes du développement de l'aéroport. Vous l'avez vu, 6 habitants au km², ce n'est pas pour autant que nous en sommes pas alliés avec nos riverains comme nous travaillons ensemble. 0 personne dans la partie A et B du PEB et 143 maisons dans la zone C du PEB. Nous avons pris en compte leur problème (isolation effectuée des 143 maisons) car nous inscrivons ce développement dans l'axe du développement durable.

Donc, vous voyez que les enjeux de Vatry sont importants encore faut-il que certains opérateurs nous fassent entièrement confiance, nous aident, au niveau des aéroports de Paris, des différentes compagnies car je crois que nous avons un atout de développement qui doit nous permettre de capter des marchés européens qui, s'ils ne vont pas à Vatry, iraient ailleurs en Europe mais sûrement pas en France.

Savoir si Vatry sera ou pas le 3^e aéroport ? Je ne pose même pas la question puisque nous sommes au centre d'un dispositif de réseaux aéroportuaires qui conçoit de s'appuyer sur l'existant; c'est que j'avais compris de la réflexion du Ministre Gilles de Robien. Nous sommes un certain nombre d'aéroports de province qui peuvent largement se développer dans le sens du respect de l'environnement et de la promotion d'un secteur économique dynamisant. Voilà dans quelle logique nous nous inscrivons.



Jean-Bernard Thonus

*Président de l'association des élus d'Île-de-France
pour le développement de l'aéroport de Vatry (ADAV)*

Depuis 2001, 1er adjoint au Maire de Saint-Maur-des-Fossés (94). Il préside par ailleurs plusieurs associations d'élus locaux dont l'ADAV (Association pour le Développement de l'Aéroport de Vatry). Sur le plan professionnel, il dirige un important Cabinet de gestion immobilière

Il y a une réelle problématique en région parisienne et élargie aujourd'hui, qui affronte le développement économique d'un côté et le développement durable, la tranquillité des riverains de l'autre. L'association des riverains d'Île de France et des élus d'Île de France pour le développement de l'aéroport de Vatry (ADAV) est née du même constat que vous avez fait avec l'Advocnar. L'objectif est de ne pas essayer d'inventer ou réinventer des choses qui n'existent pas aujourd'hui ou qui sont du domaine du futur éloigné mais d'essayer plutôt de créer au niveau des élus d'Île de France une volonté politique forte autour de ce qui existe pour essayer de trouver les solutions qui permettent à la fois de satisfaire une réalité économique, le trafic aérien – qu'on le veuille ou non – se développera et continuera à se développer dans les années qui viennent et nous avons à affronter un double choix : est ce que l'on souhaite essayer de l'organiser d'une manière différente pour que cela ne soit pas toujours les mêmes élus et les mêmes riverains qui trinquent ? ou est-ce que l'on souhaite le laisser se développer seul ?

De cette idée, nous sommes partis d'une expérience parce que je suis moi-même 1^{er} adjoint au Maire de Saint-Maur-des-Fossés dans le Val de Marne. Cette ville est particulière par rapport aux nuisances aériennes car nous avons à la fois la chance, bien qu'étant très proche d'Orly, d'être relativement peu survolé et d'être jusqu'à présent épargné mais nous servons de temps à autre de

déversoir et par conséquent Saint-Maur connaît alors la même situation que mon collègue à Villeneuve-le-Roi.

De cette expérience saint-maurienne et d'une visite que nous avons faite il y a 18 mois à Vatry où nous avons découvert un aéroport classe internationale, ouvert 7j/7, avec une volonté de la part des élus d'inscrire cet aéroport dans un cadre d'aménagement durable en ayant préservé les dispositions d'urbanisme nécessaires à son utilisation; de ces expériences et de ce constat qu'effectivement le trafic aérien va se développer, qu'Orly est saturé de par sa réglementation, que Roissy n'est pas saturé techniquement mais je pense qu'il est saturé humainement; de ces constats et du constat qu'un 3^e aéroport partant de nulle part (coût, site et à quel horizon ?), nous avons voulu, élus d'Île de France (40) créer la volonté politique autour de quelque chose qui existe, qui est fonctionnel et qui pourrait être la 3^e plate-forme aéroportuaire.

Dernièrement, avec le travail du conseil général Vatry a obtenu le label Paris-Vatry, ce qui est extrêmement important dans sa reconnaissance mondiale et européenne. Cette action, ce choix et cette volonté politique est essentielle car si on arrive à faire comprendre aux autorités, à la DGAC, à ADP, à Air France, à un certain nombre de gestionnaires de fret que cet aéroport est tout à fait complémentaire aux 2 autres. Il permet à la fois de développer et d'accueillir le transport aérien nécessaire tout en permettant de rééquilibrer les choses entre 3 aéroports. Nous avons tout à gagner parce que cette structure existe, elle est efficace et il y a une volonté d'élus.

Aujourd'hui, nous, élus d'Île de France, nous nous engageons dans ce chemin avec cet objectif de créer la volonté politique. Elle existe dans la Marne et en Champagne- Ardennes. Je souhaite qu'elle existe de plus en plus en Île de France. Nous avons sorti le n° 1 de notre

journal où le Ministre des transports s'exprime sur ce sujet et ouvre un certain nombre de portes et l'objectif, si on arrive à l'atteindre, aura de grandes conséquences sur l'ensemble parce qu'il permettra à la fois de rééquilibrer le transport, de rééquilibrer les nuisances, d'accueillir des marchés nouveaux et également entre les deux régions de régler un certain nombre de problèmes.

Et je voudrais insister sur ce point-là puisque les liaisons entre Orly, Roissy et Vatry sont aussi des liaisons inter régionales.

Développer Vatry c'est aussi des avantages pour la région Île de France donc cela pourrait être des contributions de la région Île de France vers la région Champagne Ardennes pour améliorer la desserte de Vatry, la desserte en train mais également la desserte routière et cela aura également des conséquences sur l'Île de France car il faut savoir que sur les hub, il y a une grande quantité de camions qui viennent uniquement à Orly et Roissy pour récupérer du fret et repartir. Ils génèrent dans notre région un trafic routier très important qui vient bloquer l'ensemble des autoroutes que chacun d'entre vous avez l'habitude de prendre. Donc il n'y a pas que des conséquences au niveau nuisances et amélioration de la qualité de vie de ceux qui sont survolés ou qui pourraient le devenir, mais également la possibilité de régler un certain nombre d'autres problèmes par cette solution. Vatry existe, il y a une volonté politique dans la Marne. Je souhaite fortement qu'il y ait une vraie volonté politique en Île de France de faire de Vatry le « 3^e aéroport francilien ».



Alain Chaillé

Vice-Président des opérations de FedEx pour l'Europe du Sud

Vice-président des opérations de FedEx pour l'Europe du Sud. De nationalité française, M. Chaillé travaille pour FedEx depuis 16 ans et est basé au centre européen de FedEx, à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Il a commencé sa carrière chez Flying Tigers en 1969, où il a assumé les fonctions de directeur des opérations pour la France, de 1986 à 1989. Après son entrée chez FedEx, il a occupé différents postes dans les ventes à l'international, notamment celui de directeur général des ventes pour l'Europe du Sud. Il a été vice-président des ventes pour l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique de 1998 à 2003.

Monsieur le Président, j'étais un peu étonné que vous choisissiez cette table ronde pour me faire intervenir. En 1996-1997, à l'époque où les gouvernements français, Juppé et Jospin, ont négocié la venue de FedEx à Paris, Vatry n'était pas encore développé et évidemment le choix de CDG avait été fait. Aujourd'hui, je suis désolé de vous dire qu'il me paraît difficile pour une entreprise comme FedEx de déménager sur Vatry pour différentes raisons.

Tout d'abord, présenter FedEx en quelques chiffres. FedEx, c'est 133 milliards de dollars de chiffre d'affaire, c'est une entreprise très importante et au-delà d'être une compagnie aérienne, c'est un intégrateur, c'est-à-dire que nous créons des emplois pour la compagnie aérienne mais également pour enlever et livrer le colis, développer aussi des nouveaux moyens de transports plus lents que l'avion. Aujourd'hui FedEx emploie 275 000 personnes dans le monde. Nous avons 2 500 personnes en France dont 1 800 sur Roissy. Nous créons environ 300 emplois sur la plate-forme de CDG.

Pourquoi avoir choisi CDG ? D'abord parce qu'il y a l'attrait géographique, Paris est très bien situé dans l'Europe et l'idée était de pouvoir connecter un hub avec les autres hubs à Memphis, à Canton bientôt. Tous les hubs de FedEx sont connectés ensemble.

Paris, l'Île-de-France est la première région européenne en terme de PIB. Nous avons 40 000 clients sur l'Île de France. L'investissement conjoint ADP-FedEx représente 220 millions d'euros pour son installation à Roissy.

Il y a une chose très importante qui joue contre Vatry. Comme je vous le disais tout à l'heure nous sommes un intégrateur et nous offrons un service dans 220 pays dans le monde et nous n'avons pas des avions sur toutes les destinations. Nous utilisons en moyenne 350 vols par semaine Air France, les routes d'avions comme par exemple sur l'Afrique puisque nous n'avons pas nos propres moyens sur ces destinations. Et donc cette connectivité et cette possibilité d'utiliser d'autres vols est indispensable.

Nous livrons sur toute la France et pour assurer une livraison en 24h d'Allemagne sur le Sud de la France on a des partenaires avec un certain nombre de réseaux en province (ex : réseau Chronopost). Chose aussi importante : FedEx à Roissy c'est 60 % par les airs et 40 % par la route et demain peut-être par le rail puisque nous sommes partisans du projet Carex de TGV fret.

FedEx aujourd'hui c'est seulement 2 % des vols sur Roissy. Effectivement nous avons beaucoup de vols la nuit – peut être trop pour certains – sauf qu'effectivement on doit représenter entre 25 et 30 % des vols la nuit et que la majorité de nos vols est opérée avant 22h puisque notre stratégie est plutôt intercontinentale qu'intra européenne et que les vols qui arrivent des États-Unis ou d'Asie se posent en fin d'après-midi. Par exemple tous nos vols États-Unis partent avant 20h 30.

L'express est un marché qui se développe beaucoup entre 15 % et 20 % par an, lié à la mondialisation, à l'accélération des échanges entre les pays. Si 2 % du fret aérien est transporté par avion et 98 % par la mer, 40 % de la

valeur de ces marchandises est transporté par avion ; il y a aussi le développement du commerce électronique.

Pour Roissy, il y a donc une grande opportunité. Aujourd'hui, il n'y a plus de barrières en Europe. Il y a la possibilité de créer autour de Roissy des emplois « non bruyants », c'est-à-dire qui sont liés à l'activité aéronautique et pas seulement. Ca peut être la route et le rail. Deux exemples qui concernent FedEx :

- 1°) Autour de Memphis, FedEx emploie 35 000 personnes, c'est le siège social et le hub principal. Nous avons créé avec la Chambre de Commerce locale 147 000 emplois induits en 10 ans ; entrepôts logistiques qui servent et qui alimentent le réseau américain et qui permettent effectivement une distribution rapide en 24h.
- 2°) En Chine, nous allons ouvrir un hub à Canton qui à l'horizon 2020 – évidemment c'est FedEx, Air France, c'est toutes les entreprises qui s'installent aujourd'hui sur l'aéroport de Canton – vont générer environ d'après les économistes 63 milliards de dollars de PIB.

Paris a effectivement une opportunité fantastique car nous avons un aéroport très performant, on a une réserve foncière autour de l'aéroport. Ce n'est pas le cas forcément de Francfort, de Londres. Les grandes entreprises qui vont chercher à installer leurs entrepôts logistiques pour une distribution européenne ne font qu'un choix pour l'Europe.

Enfin, il y a l'opportunité du TGV – fret. Nous croyons beaucoup en ce projet inter modal. Notre idée simple – c'est la nôtre et celle de Carex, Air France, ADP et la Poste - c'est transférer des conteneurs avions qui viennent des Etats-Unis ou d'Asie sur des trains pour acheminer ces marchandises sur des faibles distances : entre 500 et 600 km. Et là c'est une solution pour continuer à développer l'aéroport sans créer des nuisances sonores.

En ce qui concerne les nuisances sonores, aux Etats-Unis des solutions ont été trouvées pour les réduire comme par exemple les descentes continues (ce qu'on appelle en France l'approche RIVIERA). Il y a des solutions effectivement pour réduire les nuisances autour des aéroports la nuit. L'ACNUSA les a d'ailleurs recommandés en 2004 et aujourd'hui rien n'est fait. Donc il est temps effectivement d'avoir une approche équilibrée entre le développement économique de Roissy et le respect de nos riverains.

Charles de Courson



Député de la Marne

Diplômé de l'ESSEC et de l'ENA. Il a notamment été auditeur (1979-1983) puis Conseiller Référendaire (depuis 1983) à la Cour des Comptes. Il est conseiller général (depuis 1986) puis Vice-Président (depuis 1992) du Conseil général de la Marne puis 1er Vice-Président (depuis 2004). Il est également Conseiller régional Champagne Ardenne (mars 2004-janvier 2005), Maire de Vanault les Dames (depuis 1986) et Député de la Marne (depuis 1993). Il est rapporteur spécial du budget Transports Aériens à l'Assemblée Nationale et Président du groupe d'études parlementaire "Vols de nuit et nuisances aéroportuaires".

Il y a 3 hommes en moi : le rapporteur du budget des transports aériens, le Député de la Marne dans la circonscription duquel et au milieu de laquelle est implanté Vatry et puis le vice-président du conseil général qui a beaucoup contribué avec d'autres présidents successifs à lancer en 1992 cette idée et à la faire prospérer.

En tant que rapporteur sur les transports aériens, il m'apparaît que la politique de l'État français en matière de gestion des plates-formes aériennes et la gestion du trafic sur ces plates-formes ne me paraît pas suffisamment active. Pourquoi ? Aucun pouvoir politique ne réussira à imposer une nouvelle plate-forme aérienne car nulle part en France si vous voulez l'implanter, vous aurez un consensus que nous avons eu nous sur Vatry en 1992, 1993 et 1994.

Aujourd'hui s'il fallait le refaire je pense que ne réussirions plus. Nous n'avons pas eu un hectare d'expropriés, tout s'est fait à l'amiable. Donc, si nous n'avons pas de nouvelle plate-forme à horizon de 20 à 30 ans, comment gérer ? On nous répond qu'il faut optimiser les plates-formes – c'est du bon sens – mais la vraie question c'est de savoir si on a mis en œuvre les outils techniques dont dispose l'État et les autorités aéroportuaires pour mettre en œuvre une politique astucieuse du point de vue de l'aménagement du territoire et qui permette de réduire

ou d'essayer de plafonner les nuisances que subissent toutes les personnes implantées à proximité de ces plates-formes ? Moi, je pense que non et je vais vous donner un certain nombre d'exemples.

En matière de taxes aéroportuaires, voire de redevances, on est dans un système qui continue à favoriser les plates-formes parisiennes car elles sont moins chères qu'en province. On pourrait puisque c'est pour assurer la sécurité, faisons une péréquation totale. Actuellement, prenez le fret, quand vous atterrissez à Roissy 0,30 euro la tonne et 1,50 euros à Vatry, donc 5 fois plus cher. Donc avoir une péréquation minimale voire une péréquation inverse de ce que l'on a actuellement.

2^e idée : internaliser les coûts environnementaux. On a parlé de la TNSA mais quand vous voyez que le niveau actuel de la TNSA sur Roissy permet de réaliser des insorisations en 30 ans aucun élu sérieux ne peut accepter une telle durée.

Sur le fret tout cargo, c'est vrai qu'à l'époque FedEx quand il a signé n'avait pas l'alternative mais est ce que l'on ne pourrait pas en liaison avec les lignes TGV réduire les rotations aériennes et faire passer une partie du fret postal, voire une partie de l'express à partir du moment où il est atterri par des lignes TGV ? En branchant puisque que le TGV Nord elle passe contre, le projet est en cours. Pourquoi n'utilise-t-on pas les péages autoroutiers en les modulant notamment pour les camions ? Plusieurs états européens l'ont fait. Donc on dispose d'outils qu'on utilise peu ou pas. Je pense que sur l'idée d'internaliser les coûts environnementaux, ceci se ferait à l'avantage des plates-formes régionales dans un rééquilibrage entre plates-formes régionales et plates-formes parisiennes. Donc, on utilise là au moins tous les outils dont on dispose en la matière.

Depuis l'origine, il y a une ambiguïté sur la vraie nature de Vatry : est-ce le 3^e aéroport du grand Bassin Parisien ou est-ce avant tout une plate-forme dédiée fret ?

Je n'engage que moi en disant cela mais je pense que Vatry ne peut pas être en l'état actuel de ses conditions d'exploitation un 3^e aéroport pour le passager. Pourquoi ?

- La distance : 150 km. Aucun exemple au monde existe et même si vous branchiez direct, on est à 1 heure, avec un coût autour de 200 à 300 millions d'euros, Considérable !
- L'attitude d'Air France et d'Aéroports de Paris. Air France a une stratégie de hub et donc elle veut concevoir son réseau avec des rabatantes vers les plates-formes parisiennes et après les grandes dessertes. Donc, c'est un handicap. Quant à ADP, du fait qu'ils aient le monopole des plates-formes sur la région parisienne et qu'ils n'interviennent pas à l'extérieur ne favorise pas non plus.
- Pour les passagers, il y a un petit créneau qui est le problème des low-cost.
- Par contre, sur le fret, Vatry est un vrai outil pour contribuer à résoudre les problèmes de la région parisienne si les pouvoirs publics veulent bien non pas voir ce qu'ils ont depuis maintenant quelques années une attitude positive envers Vatry en terme de droit de trafic, mais il n'y a pas encore une attitude offensive pour pousser un certain nombre d'opérateurs à essayer de partager, de prendre un certain nombre de mesures.
- Nous avons eu un grand débat dans la Marne avec DHL. Nous sommes arrivés en finale et il n'y avait plus que le choix qu'entre Vatry et Leipzig. Quelle était la position des techniciens internes à DHL, c'était Vatry. Une décision politique a imposé une solution dont les spécialis-

tes de DHL pensaient qu'elle n'était pas la meilleure. Ce qui montre qu'en fret express, il y a une véritable utilité. C'est techniquement possible sur Vatry.

Dans la convention entre l'État français et FedEx au moment de l'implantation de cette société, il est dit qu'à partir du moment où le gouvernement français voudrait imposer des restrictions fortes au fret express, FedEx est en droit de demander des indemnités à l'État.

Si le gouvernement français veut un jour faire une grande politique en la matière, pourquoi ne rentre-t-il pas en négociation avec FedEx pour dire qu'il est prêt à lui payer son déménagement, au moins une partie de ses activités. Il y en a pour 200-250 millions d'euros.

Sachant qu'une partie du fret de FedEx ou d'un autre opérateur restera sur Roissy : une partie du fret tout cargo est du fret qui passe sur cargo mixte.

En conclusion, Vatry peut être un outil pour contribuer à résoudre les problèmes de saturation de la région parisienne qui vont être de plus en plus difficiles avec des représentants de la population, élus, associations de défense en ayant ras le bol. Au fond jusqu'à présent les gouvernements ont géré ces affaires en lançant des leurres au sens militaire du terme. Les leurres du 3^e aéroport. En refusant comme souvent dans la vie politique française de dire la vérité à notre peuple. C'est qu'aujourd'hui on ne sait pas faire autrement qu'avec les plates-formes existantes. On n'a pas eu le courage de dire cette première vérité et 2^e vérité : mettons en place les outils pour avoir une véritable optimisation, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

Table ronde n° 2

Débat avec la salle

Stéphane Durand

Représentant du SNCTA (syndicat national des contrôleurs aériens)

C'est un peu dommage que le terme de sécurité n'ait pas été abordé aujourd'hui.

Premièrement, je suis surpris que M. de Courson, et pourtant vous connaissez bien la navigation aérienne au moins d'un point de vue budgétaire, vous regardiez le développement de Vatry sans regarder l'impact d'un point de vue navigation aérienne. Or vous dites que vous avez un discours qui n'est pas populiste, je pense que vous vous trompez car on ne peut pas développer Vatry d'un point de vue navigation aérienne au moins en journée. Nous ne sommes pas capables en terme de réseau de route de retracer des réseaux de route avec des réseaux de route qui alimentent la région parisienne en même temps.

Donc, c'est tromper les gens que de leur laisser croire ça. Par contre, de développer Vatry en nuit sur du fret effectivement c'est quelque chose qui est tout à fait faisable puisque l'on a moins de trafic de nuit sur la région parisienne et cela permettrait d'alléger.

La question qu'il faut se poser c'est quel est l'objectif ? qu'est ce que l'on vise à faire notamment en région parisienne ? Il faut certainement alléger le trafic de nuit et au contrôle aérien nous y sommes favorables. Il y a donc des mesures à prendre sur ce premier aspect-là.

En journée, la question c'est quelles décisions pour 2007 ? Il y a des choses que l'on peut faire très rapidement. Aujourd'hui, vous avez à peu près 10 % du trafic qui se pose à Orly qui vient du Nord de la France ou de l'Europe et qui transite et traverse toute l'Île-de-France alors que ce sont des avions qui pourraient se poser à Roissy. Et inversement il y a des avions qui partent de Roissy et qui vont vers le Sud qui n'ont pas forcément vocation à partir

de l'aéroport de Roissy mais qui pourraient partir d'Orly. Cela s'appelle une ségrégation des flux.

On pourrait également accélérer la spécialisation des plates-formes. 10 % du trafic est géré par Le Bourget et personne n'a parlé de cet aéroport qui est la cause de 30 % des nuisances sonores aux environnements de la région parisienne car ce sont des avions qui arrivent plus bas, plus tôt et qui ont des contraintes environnementales beaucoup moins importantes que sur les autres plates-formes. Là aussi il y a une spécialisation à faire des plates-formes et une réflexion globale à mener car d'un point de vue de la navigation aérienne il y aurait une facilitation du travail et donc un allègement des mesures et du bruit pour les riverains.

Une meilleure intégration et gestion des flux à destination de la région parisienne et non pas uniquement pour Orly ou Roissy car chose surprenante on a entendu des associations de riverains d'Orly et de Roissy, mais il n'y a pas les riverains de Roissy ou d'Orly, il y a les riverains de la région parisienne. Tant que l'on abordera pas les choses d'une manière globale, on ne sera pas en mesure de donner des réponses au moins d'un point de vue technique et d'un point de vue navigation aérienne. Quand vous bougez un avion sur une trajectoire d'Orly cela a un impact automatique sur les avions de Roissy. On ne peut donc pas réfléchir ponctuellement, il faut réfléchir globalement. C'est donc arrêter de dissocier Orly et Roissy.

Sur du long terme, la question du 3^e aéroport est une mauvaise question car il existe déjà trois aéroports : Orly, Roissy, Le Bourget. Est-ce que la plate-forme du Bourget ne peut pas se déplacer ? Est-ce que l'on ne peut pas alléger le trafic de Roissy sur des mouvements et concentrer et spécialiser Roissy sur le développement de hub et intercontinentaux... et de se poser la question avant 25 ans de reconstruire une nouvelle plate-forme pas en sup-

plément mais en remplacement d'Orly. Car le seul moyen de réfléchir à avoir une intégration complète en terme de navigation aérienne qui soit sûre, efficace et environnementalement acceptable, c'est cette solution-là.

Enfin, c'est quand même surprenant d'avoir les défenseurs d'une plate-forme et d'avoir les deux principaux transporteurs au monde à la fois des passagers et du fret, qui disent « mais nous ne sommes pas intéressés pour aller là » et les politiques qui continuent à dire « mais s'il faut y aller ». Encore une fois c'est eux qui décident et vous pourrez faire le plus bel aéroport du monde si personne ne veut y aller, personne n'ira.

Jean-Pierre Blazy

Tout à l'heure, j'essaierai de démontrer dans les propos de conclusion que dans une démocratie il y a quand même l'opinion et aussi le rôle éminent des politiques d'arbitrer car sinon il n'y a pas de démocratie. Et ce n'est certainement pas l'économie qui doit décider de tout.

Charles de Courson

Je suis tout à fait sur la même longueur d'onde que vous sur Le Bourget. Je plaide plutôt pour une spécialisation du Bourget sur l'aviation d'affaire pour décharger les plates-formes encombrées par l'aviation d'affaire alors qu'on en a besoin pour d'autres créneaux et qui permettraient de réduire le nombre de mouvements avec un même nombre de passagers ;

Mais pas du tout d'accord sur ce que vous avez dit en matière de sécurité concernant la plate-forme de Vatry. On est à 40 000 tonnes actuellement et quand on sera à 150/200 000 il n'y aura aucun problème. Il n'y a aucun problème pour une plate-forme fret.

Sur votre 3^e observation qui me paraît la plus importante, et qui consiste à dire on a des politiques nuls, vous faites du populisme, ce n'est pas toujours faux d'ailleurs. Simplement je voudrais attirer votre attention, il ne faut pas croire que dans une démocratie les politiques peuvent tout. Je m'explique : FedEx était à Bruxelles, ils sont venus à Roissy. Ils auraient peut-être pu aussi aller ailleurs donc il y a une limite à une gestion nationo-nationale des problèmes de transports aériens. Même chose si vous regardez Air France à qui vous ne pouvez pas imposer n'importe quoi. Donc comme toute démocratie c'est l'art du compromis, trouver des compromis mais être ferme et donc ne pas semer des illusions.

Monique Papin

Maire de Dammartin-en-Goële

Dammartin-en-Goële est une commune proche de Roissy en Seine et Marne. Car quand on parle de Roissy on parle toujours du Val d'Oise et actuellement la plateforme aéroportuaire se développe vers la Seine et Marne, c'est-à-dire vers l'Est.

Je voudrais revenir sur les propos du représentant d'Air France. Nous sommes tout à fait défavorables à une 5^e piste. Nous l'avons exprimé largement car autant on accepte l'aéroport comme développement économique dans le secteur mais jusqu'à une certaine limite.

Nous avons émis un avis défavorable au PEB car nous demandons à l'unanimité des 23 communes du canton un arrêt des vols de nuit de minuit à 5h parce que nous pensons que des populations ont besoin d'avoir un temps de sommeil minimum et que si le transport aérien doit se développer c'est vrai qu'il faudra penser à une autre solution qu'à un développement maximum de Roissy au-delà de 100 millions de passagers. Pour nous c'est inacceptable.

Ce matin, il y a eu un débat dans la salle où il était question du refus du TGV. Cela pose un problème car si l'on veut un vrai développement durable, il va falloir voir toutes les alternatives au transport aérien et cela ne peut pas être la route car si l'on a les camions cela sera plus de pollutions et sonores et atmosphériques. La seule solution serait le train et pourquoi pas le train de nuit avec des protections autour des voies pour le transport du fret.

Jacques de Villeneuve

Association SANA TERRA

Cette association a été créée en 2001 en Picardie lors de l'affaire du 2^e round du 3^e aéroport. Elle couvrait les trois départements picards regroupant à la fois les associations, les élus, les collectivités locales dont par exemple le Conseil général de la Somme, des organisations agricoles et aussi un certain nombre d'entreprises de l'agro alimentaire notamment. Je rappelle tout ça pour vous dire qu'il y avait un rassemblement qui était large.

Nous revenons sur ce dossier quelques années après, et nous avons été très attristés de voir contrairement à nos espoirs que nous n'avons pas été plus loin et plus efficace dans ce qu'a appelé François-Michel Gonnot ce matin « le rétablissement de la confiance » entre les riverains de Roissy et le système aéroportuaire. Nous avons toujours dit et pensé que c'était fondamental qu'il y ait un autre traitement du problème des nuisances de Roissy et que si on n'avait pas un dialogue nouveau, si nous n'avions pas des vraies mesures un jour ou l'autre le problème du 3^e aéroport se reposerait dans des termes pas sains. C'est une grosse déception pour nous de voir que contrairement à nos espoirs on n'a pas tellement avancé alors que les recommandations de la mission Gonnot étaient particulièrement utiles et auraient dû être suivies d'effets.

Nous nous sommes battus à l'époque contre le 3^e aéroport, non pas parce que nous n'en voulions pas chez nous, mais parce que fondamentalement nous avons conscience que cette grande plate-forme allait induire l'urbanisation d'un vaste espace rural. Autrement dit un changement de nature d'identité de la région. Nous considérions que cela n'était pas pour nous un mode de développement pertinent. Nous estimions que nous avions d'autres atouts régionaux à faire valoir plutôt que d'accueillir un grand équipement avec tout ce qu'il y a autour comme urbanisation, dessertes...

Simplement pour rappeler qu'il n'est pas question pour les régions périphériques de Roissy d'accepter un mode de développement qu'elles n'auront pas voulu. On s'est battu en 1996 on a « gagné » c'est parti chez un autre ce dont on n'était pas forcément fiers. En 2001 on a imposé l'idée qu'il y avait un autre mode de développement possible et on a demandé que soit posée la question : « y'a t'il des alternatives à un 3^e aéroport ? » Un 3^e aéroport, pour nous, n'était pas un bienfait en soi, peut-on éviter d'en construire un ?

Je voulais insister sur le fait que nous aussi les régions autour de l'Île de France, nous avons notre mot à dire et nous ne nous laisserons pas imposer un mode de développement dont nous n'avons pas voulu.

Geneviève Lebouteux

Présidente Association « Solidarités-Ecologies »

Nous faisons partie des associations qui s'opposent au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en tant qu'association proche de Nantes. Le projet est pour nous inutile et quand on entend les débats d'aujourd'hui et les ordres de grandeur de nombre de passagers et de nombre de mouvements, on relativise tout à fait le trafic sur Nantes et Notre-Dame-des-Landes éventuel, estimés entre 2 et 9 millions de passagers alors qu'on veut faire là-bas un « demi-Roissy ».

On a un projet complètement surdimensionné et qui ne répond qu'à un seul et unique besoin : c'est l'urbanisation du sud de Nantes. Et quand on dit que ce projet est porté par les forces politiques locales et régionales, il est essentiellement porté par la municipalité de Nantes. C'est pourquoi nous avons proposé de faire avec l'existant en partageant le trafic avec d'autres aéroports complètement désertés tout autour ou/et réaménager l'aéroport existant avec une piste qui impactera beaucoup moins de monde orientée Est/Ouest.

L'autre aspect sur lequel je voulais réagir, c'est que je n'ai pas du tout entendu parler de l'épuisement du pétrole. On a parlé de beaucoup d'incertitudes, le trafic va augmenter fortement et durablement selon les propos de François-Michel Gonnot.

Je n'ai pas le même sens que lui du mot « durablement ». Si vous étiez participant à un récent congrès de l'ONERA, Office National d'Études et de Recherches Aérospatiales, en février 2005 qui a réuni les professionnels de l'aéronautique, ils ont complètement intégré le « pic oil », le pic de Hubert, c'est-à-dire le moment où l'on produira beaucoup moins de pétrole que le besoin. Cette croissance a déjà

débuté puisque l'on a un prix qui a triplé depuis 2003. Avec un contexte comme celui-là, c'est évident que ce pic personne ne peut dire exactement à quelle époque il sera, ce sera aux alentours de 2010-2020. Et là on entend parler que cela va croître c'est absolument faux. On a entendu dire aussi que les compagnies aériennes étaient un secteur sinistré c'est très vrai, cela fait 6 ans qu'elles perdent des milliards de dollars donc il faut relativiser.

Christian Wyttync

Président de « Non à l'aéroport » à Montdidier dans la Somme

Je voudrais dire aux associations franciliennes que nous trouvons que les nuisances sonores qui leur sont imposées tout à fait inadmissible, même si Roissy a été construit en plein champ et que ce sont les politiques locaux qui ont organisé l'habitat dans ces zones et que l'État aurait dû rendre inconstructible.

Créer un 3^e aéroport ne diminuera pas leur pollution actuelle, il faut les gérer sur place, elle empêchera sûrement de continuer à monter tout en polluant un nouveau site.

La création de Roissy n'a pas diminué les pollutions d'Orly. Un 3^e aéroport ce n'est sûrement pas une action durable. En 2030 quel sera le prix du kérosène quand on annonce le pétrole à 150 euros le gallon ?

Pour maîtriser le développement du transport aérien c'est facile, il suffit d'appliquer la TIPP au kérosène et la TVA aux billets d'avion. On ne parlera plus du développement du transport aérien. Développons le TGV : un million de voyageurs perdus entre Paris et Marseille au bénéfice du train. Déplaçons les charters, le fret. Développons les aéroports régionaux ce qui limitera le déplacement des passagers. De plus, un nouveau problème, aujourd'hui ADP et Air France sont des compagnies privées. Qui construira et paiera pour ce 3^e aéroport ?

Ce matin un intervenant parlait d'acceptabilité locale. Dans la Somme, les communes sont contre, le conseil général et régional sont contre. Nous ne voulons pas devenir « la grande banlieue » et connaître demain les problèmes que vous connaissez aujourd'hui.

Représentant de M. Gaston Viens

Maire d'Orly

On en est à une discussion Orlytienne et Villeneuveoise en permanence sur cette question. Nous avons certes un petit peu de bruit mais beaucoup de ressources comme en témoignent l'Hôtel de ville d'Orly et celui de Villeneuve-le-Roi c'est flagrant. C'est vrai que Villeneuve-le-Roi a les nuisances. Cela étant l'aéroport est là et il y a quand même des pistes qui ont été données par Laurent Garnier sur les mouvements avec ces navettes qui prennent ces créneaux horaires et qui seraient à court terme une piste sérieuse pour lever la contrainte. Le Maire, lui, est plutôt sur ce renforcement et la reprise de l'emploi sur la région avec des enjeux départementaux et la piste actuelle à explorer c'est la reprise des créneaux horaires. Cela me semble être un levier puissant à court terme.

Jean-Baptiste Cervera

Président de l'ADERA

Nous avons édité un recueil qui est une réflexion sur une supposition dans 15 ans, qui ne serait pas un 3^e aéroport mais plutôt un aéroport européen pour qu'il n'y ait plus de vols de nuit au-dessus des terres. Il faut le voir et essayer de comprendre cela comme ça. La faisabilité, il y a beaucoup de techniciens aujourd'hui ici, c'est à vous d'y réfléchir. Mais aujourd'hui, il faut quand même bien réfléchir que les nuisances pour les Franciliens deviennent insupportables. Je suis à Beauvais et je sais qu'avec

l'évolution de l'aéroport - je suis en bout de piste – c'est irréalisable le projet qu'on nous propose aujourd'hui, on ne peut pas accepter ce qu'ils veulent faire et la population ne l'acceptera pas.

Si bien qu'aux prochaines élections, je compte demander d'aller aux législatives alors que je n'étais pas dans un but politique. Mais il faut bien comprendre aujourd'hui, Mesdames, Messieurs, nos élus, ce qui nous impose l'aviation ce sont les PEB qui nous imposent les contraintes on peut faire toutes les commissions consultatives que l'on veut c'est toujours du consultatif. Si vous, mesdames et Messieurs les élus, vous ne faites pas modifier l'encadrement de la loi sur l'urbanisme, tous les préfets feront ce qu'ils veulent comme ils veulent. Ils marquent les PEB « vu l'avis » et font leurs arrêtés préfectoraux et c'est terminé il n'y a plus à discuter. Donc il y a deux choses auxquelles il faut réfléchir dans l'avenir pour qu'il n'y ait plus de nuisances au-dessus de la tête des gens et il faut réfléchir, mesdames et messieurs les élus, à encadrer la loi pour que la décision soit prise par nos préfets en tenant compte de tous les avis consultatifs car à ce jour il n'y a plus de prise en compte de ces avis.

Michel Tournay

Président de l'AREC Plaine de France

Si je n'avais pas été convaincu en arrivant ce matin de la nécessité d'un 3^e aéroport je crois que je l'aurais été dans le courant de la journée après avoir entendu ce que j'ai entendu.

D'abord, François-Michel Gonnot a parlé du fait que certains aéroports étaient devenus des monstres et il a évoqué évidemment Roissy. J'ai entendu également Monsieur Ormand parler de « convergence de lignes », « de rassembler les trafics », « d'éviter la dispersion », « de développer Roissy » donc tous ces mots-là vont

dans le sens de la course au gigantisme de Roissy. Quand on pense que dans le document PEB il a été écrit de façon claire l'hypothèse de 680 000 mouvements en 2025, on a évoqué évidemment 750 000, et vous savez comme moi on a fait un calcul en se disant si on a une croissance de 4 % on atteint 750 000 mouvements en 2014, avec 5 % on l'atteint en 2013 et avec 6 % on l'atteindra en 2011. Il est clair que 2011, 2013, 2016 ce n'est pas demain mais c'est après-demain. Donc, c'est quand même très important de replacer les chiffres dans leur contexte et de dire : oui l'hypothèse de 680 000 mouvements à 2025, c'est quelque chose qu'on ne peut pas accepter.

Didier Hamon

- 1°) La 5^e piste de notre ami d'Air France je m'excuse de dire que c'est hors de question. Cela ne fait pas partie des projets d'Aéroports de Paris. Nous avons nos deux doublets de pistes. Il n'y a aucune demande supplémentaire à ce sujet et aucun projet sur ce sujet sur les vingt ans qui viennent.
- 2°) Le Bourget a été évoqué, c'est 50 000 – 60 000 mouvements dédiés uniquement à l'aviation d'affaire dont il est le premier aéroport d'Europe avec un intérêt économique pour les décideurs non négligeables par rapport à la région capitale.
- 3°) Je suggère quand même qu'au moment où nous en sommes de l'histoire de notre pays, en tant que citoyen je dirai qu'il y a quand même une croisée des chemins et qu'il faut bien réfléchir. Si c'est une logique de développement durable certes qui prenne en compte les problématiques environnementales ou s'il faut verser pour de bon dans le malthusianisme le plus total. Il y a donc un vrai choix à faire.

Stéphane Ormand

Je trouverai dommage que l'on retienne de ce que j'ai raconté cette histoire de 5^e piste uniquement. Je trouve qu'aujourd'hui ma contribution quand on voit la teneur des débats il me semblait qu'elle était intéressante sur l'aspect explication des mécanismes de développement un peu positif. Ce qu'il faut retenir c'est que de notre point de vue il est clair qu'il sera bien plus efficace de croître au maximum de ce qu'on pourra croître avec les contraintes qui viendront en temps voulu à Roissy. Évidemment, il n'y a pas de projet de 5^e piste encore ; ce que je veux dire c'est qu'il n'y pas de projets sérieux pour l'après limites actuelles de Roissy

Jean-Pierre Blazy

Excusez-moi de vous rectifier mais il n'y a plus de projet de 5^e piste. Il y en a eu un « mais » c'était après l'extension de Roissy CDG qui a été décidée il y a 10 ans. La 5^e piste a disparu du plan de masse.

Stéphane Ormand

Quoi qu'il en soit nous avons déjà beaucoup de travail pour essayer d'optimiser l'utilisation des infrastructures de Roissy, qui ont encore à notre sens, beaucoup de potentiel. Pour terminer moi je trouve destructeur d'opposer systématiquement ce développement économique et les contraintes qui y sont souvent associées. Clairement, je ne peux pas laisser dire qu'Air France a une pure logique économique. Je crois vraiment que c'est une des rares compagnies aériennes qui intègre aussi bien la problématique de développement durable sur l'aspect pollution et nuisances. Tous les ans, une compagnie comme Air France investit plus d'un milliard d'euros en investissements aériens, en achat de nou-

veaux avions, en renouvellement de la flotte. C'est gigantesque et c'est ça le mécanisme le plus efficace pour limiter les nuisances. La seule chose qu'il faut retenir c'est que depuis 5 ans, entre 2000 et 2005, l'activité d'Air France en mouvements à Roissy s'est développée d'environ 20 % et le niveau sonore de la flotte d'Air France a baissé de 20 %. Ce qui est indiscutable c'est qu'on ne peut pas accélérer les relations proportionnelles entre la croissance et les niveaux de nuisances.

Jean-Bernard Thonus

J'aurai une réaction quant aux propos tenus par M. Hamon. Je crois qu'on nous offre aujourd'hui le choix, dans ce que vous venez de dire, entre le ^{xxi}e siècle et le Moyen âge. Je pense qu'il y a un juste milieu et ce juste milieu contrairement à ce que nous ont dit les contrôleurs aériens tout à l'heure est à définir par la volonté politique. La volonté politique c'est le choix d'élus, d'associations de riverains qui se trouvent dans des situations très difficiles et qui aujourd'hui ne demandent pas à ce que l'on nous enlève chacun des aéroports, ne demandent pas à ce que l'on revienne à avant l'existence des avions mais demandent que l'on comprenne qu'en dessous des survols il y a des gens, des familles, des enfants, et ça aujourd'hui, ce coût-là est un coût inestimable.

Pascal Machuron

Je voulais répondre à M. Ormand qui, depuis tout à l'heure tient des propos qui me choquent. Je vais vous donner la conception de l'humain dans le projet Carex, dont Air France et FedEx font partis, et je lis dans un document qui m'a été remis « rappel des contraintes environnementales et aéronautiques. Pour le milieu humain, les installations classées et leur périmètre de protection, les monuments historiques et leur périmètre

de protection, les servitudes aéronautiques, les projets en cours et la réglementation des zones traversées ».

Moi, l'humain je ne l'ai pas vu et ça, c'est votre conception. Vous avez une conception purement économique et vous vous en foutez complètement des gens qui sont en dessous. À aucun moment, je n'ai entendu de la part des acteurs de vraiment prendre en considération le problème environnemental.

Aujourd'hui, on parle du développement de Roissy en disant on ne peut pas aller ailleurs. Alors, M. Chaille, dans les documents que vous m'avez remis j'ai découvert qu'à Subic Bay où vous avez un hub vous allez le déplacer et vous allez même accompagner 200 entreprises. Pourquoi ne pas le faire sur Roissy ? Pourquoi ne pas déplacer le hub que vous avez construit sur Roissy ?

Concernant la plate-forme de Roissy, effectivement il faut revenir à un trafic vraiment raisonnable et acceptable et mettre le 3^e aéroport sur Vatry.

Alain Chaille

Subic Bay est au nord des Philippines, il n'y a qu'une seule piste. On ne peut pas construire une 2^e piste car c'est une ancienne base américaine et donc on a décidé de s'installer à Canton. On considère que le déplacement économique se fait effectivement sur la Chine et vous le savez. Donc on développe la plate-forme de Canton, qui est un nouvel aéroport.

En ce qui concerne l'Europe, Monsieur, on se développe à Roissy mais on se développe également sur d'autres plates-formes européennes. On a transféré une partie du trafic et un certain nombre de vols que nous devions ajouter à Roissy à Cologne car cet aéroport a perdu le gouvernement allemand puisqu'ils sont allés à Berlin. Ils recherchent effectivement de nouvelles compagnies aériennes pour maintenir l'emploi autour de la plate-forme de Cologne. On peut continuer à limiter notre développement à Roissy mais Vatry n'est pas la solution.

Charles de Courson

Il y a plusieurs questions qui ont été posées autour du problème énergétique sur l'idée que l'activité aérienne consomme beaucoup et émet beaucoup de gaz à effet de serre.

Quelle est la réalité ? Elle est assez différente. Dans les dix ans qui viennent et dans les dix dernières années, il y a déjà eu des réductions considérables du coût énergétique par siège offert kilomètre. Pour vous donner un ordre de grandeur, techniquement on est capable encore de diviser par deux. Comment ? 1/3 sur le moteur, on peut améliorer au moins de 10 à 12 % la consommation sur le moteur mais il n'y a aucune révolution technologique dans les 10 à 15 ans qui viennent d'après des spécialistes consultés.

Deuxièmement, il y a la réduction du poids des avions avec les nouveaux matériaux composites. On peut encore gagner beaucoup.

Et il y a une 3^e composante qui est l'optimisation de la gestion c'est-à-dire d'avoir des porteurs plus gros, de mieux gérer... Donc on peut à peu près diviser par deux ce qui est quand même important. L'incidence du pic oil : de toute façon on n'a pas aujourd'hui d'autres carburants sauf quelques cas au Brésil mais sur des avions à hélice qui sont marginaux il faut que l'on vive avec le kérosène. Le problème c'est que même à échéance de 20 à 30 ans, il ne faut pas croire que les problèmes énergétiques d'un certain épuisement des ressources pétrolières aient une incidence énorme sur le transport aérien, même si cela lui pose un certain nombre de problèmes et que l'on peut réduire de moitié.

Instaurer une TIPP sur le kérosène, c'est possible en droit national. On peut le faire par accord bilatéral mais vous ne pouvez pas le faire globalement si il n'y a pas un accord international, c'est-à-dire une révision de Chicago. Et même si vous le taxez, vous allez augmenter

de combien le prix du kérosène ? Grosso modo du montant de la TIPP et si vous le doublez, comme actuellement nous sommes autour de 20 à 25 % de coûts énergétiques, cela veut dire que vous augmentez de 20 à 25 % le prix de revient. Même si vous faisiez cela, vous allez freiner de 7 à 8 % la croissance, c'est-à-dire que cela sera l'équivalent d'une année à une année et demie de croissance. Ça ne change pas fondamentalement, on ne stabilisera pas le transport aérien, on le freinera c'est tout.

Table ronde n° 3

**Les aéroports régionaux :
Face à l'hypertrophie
parisienne, quel
développement possible ?**

Étude de cas

**Toulouse-Blagnac :
Un aéroport bientôt saturé ?
La question du 2^e aéroport
Toulousain**

**Lyon-Saint-Exupéry :
2^e porte d'entrée après Paris ?**



Bernard Keller

***Vice-Président de l'association «Ville et Aéroport »
Maire de Blagnac***

Diplômé de l'Institut des Relations Publiques -Paris (1972). De 1974 à 1982, il est chef de cabinet du Président du Conseil régional de Midi-Pyrénées. De 1982 à 1984, il est conseiller technique au cabinet du Ministre de l'Éducation Nationale (Alain SAVARY). De 1986 à 1995, il est chef du département de l'information et de la communication d'AEROSPATIALE Toulouse. Depuis 1996, il est conseiller auprès de la Direction Générale d'Airbus France. Il a été adjoint au Maire de Blagnac (1995-1996) et actuellement maire de Blagnac depuis 1996. Il est Président de Blagnac-Constellation depuis 1997. Il est également conseiller général depuis 1998.

Il me revient d'introduire ce débat qui va parler des aéroports régionaux.

Ne partez pas, il ne faudrait pas qu'il y ait une hypertrophie des revendications uniquement sur l'agglomération parisienne. Je crois que cette question de l'hypertrophie parisienne ne s'applique pas exclusivement aux aéroports, elle s'applique à l'ensemble de l'activité. Il suffit de regarder une carte et quand on voit comment fonctionne la France en étoile convergent vers l'agglomération parisienne : c'est vrai pour les routes, c'est vrai pour le réseau ferroviaire, c'est vrai donc pour les aéroports et les chiffres que l'on a entendus tout à l'heure, c'est vrai presque aussi pour les voies fluviales. C'est la conséquence d'un empilage de siècles où le pouvoir a souhaité concentrer sur Paris et son agglomération la puissance de la France et son positionnement par rapport à d'autres puissances européennes.

Il suffit aussi de regarder la carte d'Europe, et même quand on parle précisément d'aéroports, là on verra que sur d'autres pays européens c'est le même problème.

Pour essayer de répondre à la question qui est posée dans cette partie du débat : est ce que les aéroports régionaux peuvent avoir un développement possible face à l'hypertrophie parisienne ? On vient de voir que cette hypertrophie parisienne a été essentiellement due

à une volonté politique et pour que le développement se fasse d'une manière différente ce n'est qu'avec la même volonté politique, au sens noble du terme, et d'essayer de gérer et d'aménager le territoire en terme de cadre de vie, en terme de cadre de développement et environnemental.

On est en plein dans la question : « quel développement possible pour les aéroports régionaux ? » Ca passe donc d'abord et avant tout, de mon point de vue, par une volonté politique qui chercherait à rééquilibrer les territoires, à s'appuyer sur d'autres pôles de compétitivité repérés sur notre territoire, d'autres pôles de compétitivité disposant d'aéroports actuels car l'aéroport est un fantastique moteur du développement économique. Cela veut dire sans doute aussi parfois de ne pas céder non plus au fonctionnement totalement libéral au sens où le développement appelle le développement.

Ensuite, il faut voir la capacité physique au sens territorial, au sens géographique de ces aéroports. Quand je dis « capacité physique », on va parler tout à l'heure de Lyon et de Blagnac, quelle potentialité en terme de territoire à se développer ? Quelles capacités pour absorber un nombre de cycles ? Mais qui dit aussi capacités, c'est pour moi, quelles commodités puisque l'on parlait de hub mais les hub ce n'est pas uniquement l'avion, c'est ce qu'on appelle l'intermodalité dans le jargon des transports. À quoi servirait-il d'avoir un aéroport performant, ou plutôt en terme de croissance d'avions, s'il faut mettre 1/2 heure ou 3/4 heure pour aller chercher le train à la gare ou s'il est lui-même mal relié au réseau intérieur ? Et je ne parle pas de l'autoroute. Donc nécessaire intermodalité géographique.

Volonté politique, capacité physique, tolérance environnementale, c'est le débat. Jusqu'où peut-on accepter les effets nuisants d'un aéroport et pas uniquement en

terme de bruit, car cela a été largement dit, mais la tolérance environnementale c'est aussi quand on a tendance à renvoyer chez le voisin l'aéroport qui fait du bruit chez soi. C'est jusqu'où souhaite-t-on, en terme politique, que le territoire de notre pays la France soit occupé par quelques milliers d'hectares de surface ? La question se pose en tout cas dans ces termes-là au moment où d'ailleurs en terme d'habitat on est en train de dire que la France de l'après-guerre profitant de sa grande superficie, de ses grandes facilités, à plus ou moins miter son territoire en terme d'habitat et qu'aujourd'hui on parle des exigences de concentration sur les agglomérations pour justifier précisément les transports collectifs entre autre car l'économie d'échelles sont évidentes il y a densité. Alors allez mettre un aéroport pourquoi pas mais c'est une des questions qu'il faut se poser, c'est aussi ça l'environnemental. Peut-on aller mettre un aéroport dans des endroits qui sont l'attraction touristique de notre pays ?

Enfin dernier point, tout cela a un coût. Un coût pour la collectivité publique. On a bien vu que l'aménagement des aéroports au moins dans la phase d'installation, il est clair que personne ne remet en question le principe que ce sont des charges qui doivent revenir à la collectivité publique. En terme de fonctionnement le transport aérien, même si on l'amène à mieux disséminer ces transports aujourd'hui, est peut-être relativement pénalisé.

Là où on trouve tout à fait normal de faire intervenir la puissance publique pour subventionner le ferroviaire, les transports collectifs, les tramways, les métros, les bus voire parfois les bateaux, il faut bien reconnaître que le billet d'avions n'est pas subventionné au contraire, c'est un magnifique support de prélèvements fiscaux dont la redistribution pourrait être discutée également. Cela fait partie des questions qu'il faut poser.

De même, j'ai également beaucoup entendu parler du

partage de la fiscalité, j'ai l'impression que l'agglomération parisienne est moins en avance sur l'intercommunalité que le sont d'autres territoires. Il est clair que depuis pas mal de temps, la commune qui est la mienne est dans une communauté d'agglomération à taxe professionnelle unique, et qui est donc partagée ce qui évite de se poser les questions du genre « moi j'ai le bruit des avions mais je n'en touche pas les richesses ».

Claude Terrazzoni



Président de la CCI Toulouse

Président de l'Union des Aéroports Français (UAF)

Diplômé de l'École polytechnique (1957) et de l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace (1962). Après avoir notamment été Directeur de la Division Avions d'Aérospatiale en 1994, Directeur Général adjoint du groupe Aérospatiale (branche aéronautique) en 1995, il est conseiller du Président d'Airbus Industrie de 1998 à 2002. Après avoir été Vice-Président trésorier de la CCI de Toulouse, il en est élu Président en 2002. En 2005, il est Vice-Président de l'Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie. Actuellement il est Président de l'Union des Aéroports Français (UAF).

Depuis ce matin, on n'a jamais parlé des clients d'aéroports, du transport aérien, c'est une quantité négligeable pour cette assemblée et je trouve cela lamentable.

Le seul qui en a parlé c'est le contrôleur du trafic aérien pour expliquer qu'une trajectoire qu'elle aille d'un point à un autre, parce que les gens avaient envie d'y aller ou parce qu'il y avait du fret. Ce sont les clients qui commandent et je voudrais rappeler qu'il y a 55 millions de passagers qui transitent par Roissy, et ils n'y viennent pas uniquement pour ennuyer les Franciliens. Donc, si on ne les veut pas, un moment donné il faut se poser les questions, et c'est le problème qu'on se pose à Toulouse avec des difficultés car l'aéroport de Toulouse ressemble plus à Orly qu'à Roissy.

Donc ce problème il est posé par les associations, par nous. Je rappelle que l'aéroport de Blagnac a été construit il y a 53 ans et si vous prenez les photos panoramiques de l'aéroport de cette époque, il n'y avait pas une seule habitation. Il devait y avoir moins de 1 000 personnes dans l'environnement de l'aéroport.

Tout le monde le dit, et je regrette pour les maires et les élus, la situation que l'on a, la nature ayant horreur du vide, fait qu'aujourd'hui nous sommes dans cette situation. Après le drame qu'a vécu Toulouse avec l'explosion d'AZF on a fait le même constat. Les usines d'AZF n'étaient pas au

centre de la ville. C'est la ville qui a mis l'usine au centre car la ville s'est construite autour et si il y a eu autant de problèmes humains et de séquelles aujourd'hui, c'est bien parce que c'est la ville qui s'est construite autour de la chimie et le risque a été mal évalué.

Aujourd'hui les aéroports, ne les accusons pas de toutes les turpitudes car ils font beaucoup de choses mais ils font des choses qu'ils peuvent faire, mais ils ne font pas tout et ils ne feront pas tout. Il faut se souvenir quand même que si l'État, qui est le propriétaire de tous ces aéroports, jusqu'à maintenant les lois changent, on va changer le concédant, peut être le concessionnaire et s'il a confié la gestion des aéroports des plus grands si j'excepte Aéroport de Paris à des Chambres de commerce, c'est bien que la stratégie de l'État fût de faire du développement économique des territoires.

C'est vrai que le territoire français est mal foutu, il est mal aménagé. L'aménagement du territoire a échoué car la population est concentrée sur la région Île-de-France. Vous avez tout le débat du politique entre le centralisme et le fédéralisme. Moi je suis plutôt, pour les aéroports, pour le fédéralisme. L'Allemagne est beaucoup plus équilibré que nous, il n'y a pas de très gros aéroports.

Donc on a une situation très difficile et lorsque l'on veut voyager d'une ville de Province qui est quand même un désert la seule façon d'être au centre du monde c'est de relier à un hub. Moi je dis que de Toulouse, on est au centre du monde parce que l'on sait aller à Francfort avec 50 liaisons par jour, vous allez à Amsterdam (6 liaisons), vous allez à Madrid (8 liaisons), vous allez à Londres, vous allez à Charles de Gaulle ou Orly... donc nous sommes au centre du monde et on sait faire et on n'a pas d'autres solutions. Aujourd'hui les vols qui se développent, contrairement à ce qui a été dit ce matin, sont les vols internationaux, le Trans-Européen se développe et

M^{me} Demander qui suit bien ces chiffres, ce sont des choses qui ne lui ont pas échappé puisque nous avons fait d'autres débats entre nous et elle voit bien que ce qui se développe et que le TGV ne résoudra jamais notre problème puisque c'est l'international qui se développe et ce sont les vols internationaux. Ou bien on veut être international ou bien on veut être local mais si on ne veut pas exporter, si on ne veut pas être international, à un moment donné il faut se demander d'où viennent les ressources. Moi je veux bien qu'on dépense des milliards pour faire des choses intelligentes mais il ne faut pas dépenser l'argent que l'on n'a pas gagné.

Donc, qui crée la richesse dans ce pays ? Jusqu'où peut-on aller, jusqu'où ne peut-on pas aller ? Moi je suis assez d'accord pour qu'on pose cette question. Dans un aéroport, qu'est ce que l'on peut faire et qu'est ce que l'on ne peut pas faire ? Alors moi je vais dire ce qu'on a fait et pas fait. Les aéroports ont été les premiers établissements qui ont fait leur traitement de déchets, leur traitement des eaux. Nous rejetons à tous nos aéroports de l'eau plus propre que celle que l'on reçoit, c'est une nécessité absolue car sur les parkings il y a de l'huile, du kérosène... Mais nous le faisons depuis maintenant 25 ans.

Le problème de l'aéroport comme Toulouse, c'est qu'on nous a fait une loi pour essayer d'indemniser les riverains qui sont touchés - on connaît le nombre d'habitations concernées - nous avons dit que cette loi était mauvaise, à la DGAC et aux élus, mais elle est passée quand même. Aujourd'hui la seule solution que l'on a, c'est d'aller chercher de l'argent sur les collectivités car on ne peut pas dire aux riverains qu'on les traitera dans 30 ans, cela n'a aucun sens et c'est scandaleux d'avoir cette loi en sachant ce que cela donnerait ce résultat. On en a discuté avec des associations et là ce sont des sujets qui créent quand même des difficultés autour d'un aéroport et que vous ne contrôlez pas.



Chantal Beer-Demander

**Présidente du Collectif Contre les Nuisances Aériennes
de l'Agglomération Toulousaine (CCNAAT)**

Présidente du Comité de Défense du Quartier Fontaine-Lestang Arènes à Toulouse. Elle est présidente du CCNAAT, Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine (27 associations de quartiers ou communes). Elle est également vice-présidente de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs. Elle milite depuis 18 ans contre le bruit des avions

C'est très bien que M. Keller soit là mais il a très peu de bruit dans sa commune, et je regrette que le Maire de Toulouse ou son représentant ne soit pas là. Je regrette également que le représentant des constructeurs – vous n'ignorez pas que Toulouse est la capitale de l'aéronautique – ne soit pas là. Donc ce sont deux absents et vous ferez sûrement mieux la fois prochaine pour les convaincre de venir. Cela fait 5 ans que l'on ne rencontre plus les constructeurs. C'était le jour de l'explosion d'AZF, le jour où nos fenêtres ont volé en éclat, depuis ils ne veulent plus nous voir.

Notre collectif, c'est 27 associations mobilisées après une croissance importante du trafic. On nous a imposé une nouvelle procédure de décollage face au sud-est, ce qui a fait que les personnes qui n'étaient pas impactées – donc ça, c'est l'argument de M. Terrazzoni – car on n'avait pas le bruit, l'ont été. Le nouveau PEB a été élargi sur de nouvelles populations qui comme je vous l'avais dit étaient déjà installées avant le premier Plan d'Exposition au Bruit.

Le responsable ce n'est pas le passager, ce n'est pas le client, ce n'est pas le gestionnaire de la plate-forme, ce ne sont pas les services de la DGAC, ce ne sont ni les pilotes ni les compagnies, donc le responsable c'est l'avion et si on voulait mener une action ce serait contre chaque avion.

Ce qui est frappant aussi, c'est la multiplicité des interlocuteurs. Moi j'ai déjà épuisé 8 préfets. Donc, puisqu'il n'y pas de responsables, nous nous tournons vers l'État qui a proposé l'aide à l'insonorisation à Toulouse : 100 000 personnes gênées, 100 000 mouvements, vous avez la liste des logements insonorisés, 20 000 logements et plus à insonoriser, 3 hôpitaux, 200 millions d'euros sont nécessaires pour insonoriser l'intégralité du couloir actuel au rythme actuel de 1.5 millions d'euros par an donc cela fait 50 à 60 ans. L'estimation des populations touchées et le nombre de logements, ça, c'est intéressant car à Toulouse on cumule l'intégralité de logements sur l'ensemble des provinces. Bien entendu Charles de Gaulle et Paris-Orly en ont un grand nombre mais nous en avons 20 543.

L'Organisation Mondiale de la Santé a émis des Directives qui ont été reprises au niveau du conseil supérieur d'hygiène public de France, c'est-à-dire notre ministère et qui a émis des préconisations et qui a dit qu'il y avait des niveaux de bruit dangereux pour la santé.

L'ACNUSA, qui a été créée pour servir aussi de médiation, a adopté un indice de bruit européen, le Lden, et a fait imposer un certain nombre de réseaux de capteurs sur les grands aéroports. Elle a dit qu'au-delà de 57 dB(A) en champ libre l'atteinte à la santé était grave, ce qui est avéré autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

Qu'est ce qu'on fait ? Ca c'est un défi à relever pour les élus, que fait-on ? Aujourd'hui, la CCIT augmente fortement la capacité de l'aéroport pour passer de 5.8 millions de passagers à 12 millions et vous avez la liste de tous les investissements que vous faites. Des idées reçues que nous dénonçons dès aujourd'hui et encore plus pour demain.

Les avions feront moins de bruit, c'est ce que l'on a entendu. Nous avons été très nuancés dans nos propos car nous qui avons les essais de l'A380 depuis 18 mois, nous pouvons vous dire que quand « sa majesté » passe on se calme et on écoute car c'est pénible surtout à l'atterrissage.

Nous on sait que l'on sait construire petit et pas bruyant mais maintenant on sait pas construire gros et pas bruyant donc l'avenir n'est pas dans « les avions feront moins de bruit », ça ne soulagera pas les riverains, il faut le savoir. Il n'y aura plus de pétrole, on nous a fait des gros débats on n'y revient pas, 50 ans de réserves on les connaît mais on n'est pas allé plus loin, plus il est cher plus il y a des réserves et plus on ira le chercher. Le TGV c'est la solution, on nous l'a dit, on n'en a pas à Toulouse on le demande c'est très bien mais il accroît le bassin de chalandise et on a vu qu'à Marseille, à Lyon et à Roissy la croissance était répartie, et Midi-Pyrénées est une région excentrée dans la nouvelle Europe. Quant aux plans d'action prévus dans la Directive européenne, ils sont très décevants puisque l'on va utiliser les PEB pour essayer de faire des plans d'action.

Les scénarios, il y en a un certain nombre. Ou on poursuit l'extension des plates-formes urbanisées comme la nôtre, celle de Toulouse, c'est impossible à cause de la pression sanitaire. Si on veut limiter les vols en avions, c'est-à-dire limiter la mobilité, c'est impossible, pression sociale et économique. Reste encore l'alternative, déménager les riverains. C'est impossible à Toulouse il y en a trop. Déménager les avions et créer une nouvelle plate-forme dans des zones peu peuplées, ça, c'est possible si c'est couplé à un projet industriel. En Midi-Pyrénées, il y a eu dans le cadre du contrat de plan Etat-Régions, l'État avait déjà pressenti des sites et avait positionné un rectangle de 20 km sur 5 dans lequel la population concernée était chiffrée.

Nous sommes favorables, nous, parce que nous pensons que Toulouse est très excentré dans la nouvelle Europe dans un certain nombre de destinations comme l'Afrique, l'Amérique du Sud, le Canada et la Chine, et donc nous pensons qu'il faut un outil d'aménagement du territoire bien situé dans un endroit peu nuisant et nous pensons que les élus ici réunis et surtout les élus au niveau local peuvent véritablement mener un projet d'aménagement du territoire c'est notre conclusion, qu'est la création d'une nouvelle plate-forme en Midi-Pyrénées.

Bernard KELLER

Bien évidemment nous connaissons en Midi-Pyrénées, à Blagnac et à Toulouse, les positions de cette association que nous respectons. Trois études ont été faites sur la probabilité ou plutôt sur la prévision de possible saturation de cet aéroport de Toulouse-Blagnac qui devrait se situer autour de 200 000 mouvements et de 12 millions de passagers.

Étude de cas

Lyon-Saint-Exupéry :
2^e porte d'entrée après Paris ?



Lionel Flasseur

Directeur du Marketing et de la politique commerciale Aéroport Lyon-Saint-Exupéry

Depuis le 1^{er} juillet 2004, il a pris la fonction de Directeur du Marketing et Politique Commerciale à l'Aéroport de Lyon-Saint Exupéry. Diplômé de l'ESC de Lille, il a passé 9 ans dans l'industrie agroalimentaire avant de rejoindre le voyageur Lasminute.com où il occupait les mêmes responsabilités que sur la plate-forme aéroportuaire lyonnaise. Sa mission et celle de son équipe : Développer le réseau aérien passagers et fret et les revenus de l'Aéroport.

J'ai une conviction c'est de ne pas vous convaincre des effets positifs ou négatifs de l'aviation aérienne car je crois que cela a été débattu très largement et en plus je ne serai pas dans mon rôle, non pas que l'on n'attache pas d'importance à Lyon sur ce sujet au contraire puisque l'on a une équipe dédiée de 5 personnes dont le directeur du développement durable présent dans cette salle.

Ce que j'aimerais c'est revenir sur le pourquoi du comment sur le transport aérien en tant que tel. Je passe mon temps à rencontrer des compagnies aériennes d'une part, des passagers en tant qu'usagers du transport aérien d'autre part. À partir de là je peux donner un certain nombre d'éléments sur la politique que nous souhaitons mener au niveau de Lyon.

L'intitulé de l'exposé c'est « Lyon, 2^e porte d'entrée sur le territoire national » même si effectivement c'est un leitmotiv fort pour nous, je pense que cela serait un peu prétentieux et je préfère élargir le débat et rebondir sur les mots d'introduction qui ont été donnés par M. Keller c'est : y a-t-il comme dans d'autres pays européens une alternative au développement aérien en France et de faire en sorte que les autres grandes villes puissent se développer en harmonie ? La stratégie de l'aéroport Lyon Saint – Exupéry aujourd'hui est extrêmement simple. Aujourd'hui nous souhaitons passer d'un statut d'aéroport

généraliste à un aéroport multi-spécialiste. Qu'est ce que c'est ? Un aéroport généraliste est un aéroport qui traite bien ses passagers et les compagnies aériennes et de manière homogène. Un aéroport multi-spécialiste est un aéroport qui va être capable vraiment de segmenter son offre aussi bien pour les compagnies que pour les compagnies aériennes avec trois piliers qui me paraissent essentiels et qui font les caractéristiques de Lyon.

Le premier pilier, aujourd'hui, Lyon est un hub pour une compagnie majeure dans le monde - Air France-KLM - et qui est un hub de correspondance sur des destinations européennes.

Le deuxième pilier important est le trafic conventionnel dit « trafic de point à point » et également le trafic charter avec les destinations « loisirs » aussi bien en export, quand vous souhaitez partir à l'étranger pour vos vacances, qu'en import pour les étrangers qui souhaitent venir dans notre région et notamment pour le ski.

Le troisième pilier, extrêmement important pour nous, c'est le trafic dit « low-cost » donc le trafic des compagnies à bas tarifs, c'est aujourd'hui seulement 3 % de notre part de trafic et toutes les études montrent qu'en Europe ce trafic atteindra 1/3 du marché donc 33 % à horizon 2010 et c'est ce qui s'est largement passé aux Etats-Unis.

Donc voilà l'aéroport de Lyon souhaite se développer de manière harmonieuse sur ces trois dimensions avec en priorité poursuivre notre développement à l'international. Il y a quelque temps il y a eu des lignes inter-continentales, c'est vrai que c'est extrêmement difficile de par la zone de chalandise naturelle des villes autre que Paris.

Notre deuxième priorité est de développer durablement et rapidement le trafic low cost, puisque je vous ai dit qu'il y a une part de marché sur laquelle nous ne sommes

pas du tout représentés, et pour se faire il y a un véritable enjeu notamment pour les usagers du transport aérien pour pouvoir avoir des compétiteurs sur la même plate-forme et choisir le tarif le plus intéressant.

Le troisième enjeu pour Lyon c'est le développement du loisir et notamment au travers du charter export

Le quatrième enjeu est de développer la zone de chalandise car nous avons la chance d'avoir une gare TGV directement reliée à l'aéroport.

Dernier point important : notre modèle économique. Un aéroport aujourd'hui perd de l'argent sur l'aéronautique, en gagne sur l'extra aéronautique, donc notre modèle est d'en gagner davantage sur les commerces et parkings notamment et d'être plus compétitifs sur l'aéronautique avec le low cost puisque nous avons en projet de mettre en place sur Lyon un aérogare à services simplifié avec un coût de revient qui sera très inférieur aux coûts de revient de nos autres aérogares et à partir de là de faire en sorte de pouvoir proposer une tarification en adéquation.

Donc aujourd'hui encore une fois, ce n'est pas une vision intellectuelle des choses, le hub est en place, notre aérogare à services simplifiés est en place également, la connexion avec le TGV sur l'aéroport est en place, le potentiel de la région Rhône Alpes est en place depuis bon nombre d'années également, la connexion avec la ville au travers d'un projet « Lesly » sera en place dans 3 ans donc nous avons aujourd'hui tous les atouts pour nous développer fortement et potentiellement être non pas une alternative mais être un autre point d'entrée en France et de se situer dans un débat au niveau européen et non pas franco-français.



Jean-Louis Meynet

Délégué général au développement économique et international • Communauté urbaine de Lyon-Grand Lyon

Délégué Général au Développement Economique et International à la Communauté urbaine de Lyon-Grand Lyon. Depuis 2001, il assure une politique de relance de l'investissement des infrastructures économiques, de développement de projets structurants sur les secteurs stratégiques, d'engagement de nouvelles démarches de gouvernance économique "Grand Lyon, l'Esprit d'entreprise" et de mise en œuvre d'une démarche marketing et de projets de promotion économique.

En quelques mots, je représente l'agglomération lyonnaise donc la Communauté Urbaine de Lyon qui s'occupe de développement sur l'ensemble du territoire et il se trouve que l'aéroport Lyon Saint Exupéry n'est pas sur son territoire. J'ai trois points très simples à vous indiquer.

Premièrement, l'aéroport c'est un outil du développement de cette agglomération. Lyon a une ambition européenne. Lyon et son territoire, la région Rhône Alpes, sont bien conscients des réalités françaises et internationales mais sont aussi tout à fait conscients de leur capacité à jouer un rôle sur la place européenne et à ce titre nous entendons bien à ce que l'aéroport fasse partie de ces équipements qui doivent se mettre à l'étiage européen et qui doivent être capables de rendre les services nécessaires à une internationalisation de l'ensemble de nos tissus.

Ça veut dire très concrètement du développement de dessertes et Lionel Flasseur l'a indiqué, même si on n'est pas obligatoirement nous dans la même philosophie au détail près des propositions qui sont faites et aussi l'importance d'une structure pérenne qui assume un projet de développement, et en cela je veux parler de la société d'exploitation qui est en cours de création. Donc premier enjeu pour nous très évident : l'aéroport participe à la compétitivité du territoire et pour nous c'est un élément essentiel.

Deuxièmement, la collectivité locale joue un rôle par rapport à cette infrastructure d'abord en faisant partager cette ambition avec des degrés divers d'appréciation avec la Chambre de Commerce et des partenaires divers et aussi avec l'opérateur principal qui est Air France. Donc c'est ce niveau d'exigence qui nous est demandé. C'est à la fois de déclarer une ambition, d'y faire adhérer l'ensemble des partenaires et de trouver des bons compromis avec Air France. Cela veut dire qu'il faut être capable aussi de s'intéresser au contexte national. Nous ne nous positionnons pas par rapport à Paris. Nous avons modestement une ambition européenne à l'échelle du quart sud Est de la France et une volonté d'exister à cette échelle territoriale, notre problématique n'étant pas de jouer une zone de desserrement par rapport à Paris et évidemment nous sommes très attentifs à l'évolution des opérateurs aériens, les low cost et Air France.

Troisième enjeu qui nous paraît essentiel, c'est le changement de nature dans l'accompagnement des collectivités. On a beaucoup investi, on est en train de terminer avec le conseil général du Rhône des investissements en terme de tram-train qui font des lignes directes depuis la gare de la Part-Dieu sur Saint-Exupéry, qui sont des investissements conséquents et auxquels ont adhéré l'ensemble des collectivités territoriales. De plus en plus, nous sommes associés à des démarches qui nécessitent des participations plus en terme d'accompagnement du développement, de partage d'une analyse du marché, du partage d'une ambition aussi avec l'ensemble des acteurs.

L'enjeu de la « privatisation » est pour nous essentiel. Non pas parce que la structure juridique en soi est tout à fait déterminante, mais ne se joue-t-il pas là une mutation, et donc à travers la création d'une société d'exploitation l'organisation future du projet de développement ? Ou simplement la création d'une coquille

qui restera neutre par rapport aux ambitions précédentes ?

Ce sont des enjeux sur lesquels nous entendons peser et nous avons bien conscience que ce projet de développement de l'aéroport auquel nous souhaitons participer n'est pas que une affaire de marché. Bien entendu les éléments de marché sont tout à fait déterminants et doit être tout aussi capable de prendre en compte des déterminants de l'ensemble des attentes des acteurs du terrain. Donc ambition européenne oui, partagée avec l'ensemble des acteurs bien entendu et puis avec une évolution et une espèce de mutation de l'acteur public sur ce registre.



Etienne-Christian Villemagne

*Trésorier de l'association «Ville et Aéroport »
Vice-Président de la Communauté de Communes
de l'Est Lyonnais*

Trésorier de Ville et Aéroport depuis sa création en 2000, Vice-Président de la Communauté de communes de l'Est Lyonnais (CCEL) et Adjoint au Maire de Saint-Laurent-de-Mure (69). Il est ingénieur diplômé de l'École supérieure d'ingénieur de Marseille (ESIM). Il a été Directeur d'usine au sein des sociétés B.S.N et Saint Gobain. Il a également été pilote privé, ancien vice-président de l'aéroclub de Melun. Il est passionné d'aéronautique et d'informatique.

J'habite près de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry dans la ville de Saint Laurent de Mure qui est toute proche de l'aéroport. La question aujourd'hui est : Lyon Saint Exupéry, deuxième porte d'entrée après Paris ? Je ne traiterais pas des autres problèmes, je vais uniquement répondre à cette question.

Je prends le Figaro magazine du 10 novembre 2006 et je lis « offensive helvétique dans le ciel Rhône-Alpin, l'aéroport Lyon Saint Exupéry attend toujours son opérateur low cost et une liaison intercontinentale. Résultat : cet hiver les nouveautés se trouveront plutôt à Grenoble ou à Genève ». Nous avons là posé le problème et c'est ce qui m'amène à répondre à cette question : Lyon, 2^e porte d'entrée en France ?

Nous sommes tout à fait conscient qu'un aéroport doit avoir une grande activité, c'est une source de richesses certes mais en est-il capable ? Je crois que Saint Exupéry est un aéroport qui se cherche un peu parce que je crois que pour être un aéroport international, le lieu d'arrivée de vols intercontinentaux, cet aéroport n'en a pas la carrure actuellement pour le faire. Et puis, je vous pose la question, quelles compagnies aériennes notamment du

Sud Est asiatique, Japan Airlines, Korean Airlines, qu'elle est celle qui va dire à ces passagers après 12 ou 14 heures de vols ou plus, les débarquer à Saint Exupéry, et leur dire maintenant vous allez prendre le TGV et puis vous allez avoir 2h pour vous rendre à Paris ? Quant au commerce induit, les étrangers veulent acheter des produits où la marque est Paris.

Je disais que Lyon-Saint-Exupéry n'avait pas la carrure et je voudrais que ma critique soit constructive. Pour que Saint Exupéry soit un aéroport international, intercontinental, il faut déjà qu'il soit d'abord un bon aéroport européen, bien organisé, c'est-à-dire un aéroport où pour accéder au parking ce soit quelque chose de fluide, qu'on ne soit pas obligé de faire la queue derrière une voiture qui bloque toute une voie, ce qui est le cas pour l'accès au parking P2. Le nombre de places de parking fait défaut et les voitures sont obligées au moment des vacances d'aller se garer dans les champs assez loin de l'aéroport.

Je pense aux espaces devant les banques d'enregistrement où lorsqu'il y a des vols charters on ne peut plus circuler dans l'aéroport. Je dirai que sur la présentation d'ensemble notamment au niveau de la signalétique, un effort considérable est à faire. Voilà ce qui explique mon propos.

Quant à dire qu'il faut un autre doublet de pistes, le Président de la Chambre de Commerce avait fait paraître dans le journal « je veux une 3^e et une quatrième piste » je crois qu'il faut faire attention à ce que l'on dit et ne pas dire n'importe quoi.

Parce que déjà avec le doublet actuel nous en sommes à 6.2 millions de passagers. Je préfère parler en mouvement parce que les passagers c'est bon pour l'organisation de l'aéroport et comme je l'ai déjà dit ce n'est pas parlant au niveau du trafic et de l'organisation générale.

Si je prends l'exemple de Genève qui est juste à côté. Genève est en développement constant avec le low cost : une seule piste et il y a 170 936 mouvements d'avions en 2005 et c'est quand même un aéroport qui fait 9.4 millions de passagers par an alors vous me direz avec un doublet 6.3 millions pour aller au niveau d'Atlanta qui a deux doublets pour 68 millions de passagers je ne sais pas où l'on va aller les chercher.

Disons enfin que ce ne sont pas les pistes qui font venir les passagers et les compagnies aériennes.

Jean-Pierre Blazy



À « Ville et Aéroport » nous avons longuement réfléchi à cette question extrêmement difficile. Nous avons débattu et je me rends compte au terme de ce débat combien les positions restent très figées ou éloignées, et peut-être même avec des crispations car nous sommes à la veille d'échéances. On peut se dire qu'on est en fin de cycle, que l'on va aborder une nouvelle période avec de nouvelles décisions qui sont attendues par les uns, redoutées par les autres. J'ai même entendu des critiques sur les politiques soit pour leur reprocher de ne pas prendre les décisions, soit pour leur interdire de prendre des positions.

En tout cas, ils ne seraient plus qualifiés pour le faire puisque l'économie présiderait à toute chose. Or, nous plaignons pour rechercher le bon compromis. Ce n'est pas vrai que la solution soit dans le « tout-Paris tout-Roissy », où que ce soit dans « plus d'aéroport, plus d'avions et vive le TGV ».

Bien évidemment, on est d'accord pour l'intermodalité. Entre ces deux thèses qui comportent des excès il faut rechercher le bon compromis car à Ville et Aéroport, réseau national d'élus de communes riveraines, de territoires riverains des aéroports on comprend à la fois qu'il y a le transport aérien et son développement; nous ne sommes pas contre l'avion et contre les aéroports et contre les compagnies. C'est vrai qu'il y a là une richesse économique et c'est là un élément majeur de notre économie nationale, créateur d'emplois. Mais ce secteur est également depuis sa déréglementation source de nuisances. Il faut donc trouver le compromis pour organiser les choses car il y aura encore une demande de transport aérien qui va continuer à croître. L'exigence environnementale sera plus forte elle aussi.

C'est pourquoi les 20 propositions que nous faisons sont organisées autour de 3 axes :

- Oui nous pensons qu'il faut concevoir un système aéroportuaire francilien équilibré
- Il faut promouvoir un développement maîtrisé des grands aéroports régionaux. Et on voit que M. Villemagne, par exemple, ne croit pas au développement de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. On a l'impression que le salut de certains aéroports régionaux passe par les low-cost. On a vu que ce type de trafic peut être source de nouveau déséquilibre aussi.
- Il faut mieux protéger les populations riveraines des aéroports, et favoriser une plus grande concertation publique. On a l'impression quand même qu'il y a encore beaucoup de progrès à faire dans ce domaine.

Avant la conclusion de M. Schwach, je cède la parole au représentant de la principale association de riverain de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry : l'ACENAS.

Le représentant de l'ACENAS

L'ACENAS est une association qui agit sur trois départements, l'Ain, le Rhône et l'Isère.

Nous avons une gare TGV qui est là depuis bientôt 15 ans, elle a coûté 1 milliard de francs. J'aimerais qu'on nous dise le taux d'utilisation de cette gare. On ne décrète pas le marché : on ne dit pas les clients sont là parce qu'on a fait l'équipement.

On a un autre précédent très fâcheux. On a voulu faire passer l'autoroute dans le centre de Lyon en disant que cela serait bon pour Lyon. Or, ça n'a jamais été bon pour le commerce et ça a défiguré la ville à jamais.

Je rappelle enfin que nous sommes fermement opposés à ces deux pistes supplémentaires et que nous estimons qu'un aéroport est utile pour notre région mais nous ne voulons pas que la région soit au service des ambitions d'un aéroport.



Paul Schwach

**Directeur des Affaires stratégiques et techniques
Direction générale de l'aviation civile**

Ancien élève de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, de l'École Nationale Supérieure et agrégé de mathématiques. Il est ingénieur général des ponts et chaussées. Il a occupé différents postes au sein du Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Il a notamment été Directeur de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme en 1997, Directeur, adjoint au directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction en 1998. En 2001, il est Directeur des affaires économiques et internationales. En 2005, il est nommé Directeur de la direction des Affaires stratégiques et techniques à la direction générale de l'aviation civile.

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les parlementaires, Mesdames et Messieurs les présidents, Mesdames et messieurs,

Michel Wachenheim avait accepté de prononcer des paroles de conclusion pour ce colloque de l'association Ville et Aéroport. Ayant été amené à effectuer toute la semaine un déplacement à l'étranger au titre de ses responsabilités de président de la conférence européenne de l'aviation civile, il m'a demandé de le représenter ce soir. C'est pour cela que m'échoit l'honneur de vous livrer quelques commentaires de la DGAC sur les importants thèmes qui ont occupé vos débats de la journée.

Le fil rouge de ces débats a donc été le développement durable des aéroports. La recherche du bon compromis entre le développement économique et social d'une part, et les enjeux de l'environnement d'autre part aboutit à un équilibre qui traduit l'état du contrat social à un moment donné entre l'aéroport et son environnement. Cet équilibre doit être périodiquement réévalué. La conception moderne du développement durable suppose en outre que cet équilibre soit débattu avec toutes les parties prenantes. C'est pourquoi je remercie

l'Association « Ville et Aéroport » d'avoir pris l'initiative de ce colloque, car les villes concernées sont à cet égard des partenaires de premier plan, même si – comme on m'a dit récemment - elles ont parfois avec leurs aéroports une relation à qui pourrait s'appliquer le titre d'une chanson du regretté Serge Gainsbourg : « Je t'aime, moi non plus »

Évoquons le développement d'abord. On sait que la croissance de la demande a repris fortement depuis 2004. Le trafic aérien apparaît assez nettement corrélé à la croissance du PIB international, qui était depuis deux ans supérieure à 5 % dans le monde. La mondialisation de l'économie et le développement du tourisme de masse alimentent cette demande. L'Union européenne prévoit ainsi un doublement du trafic dans les 20 prochaines années.

Ce rythme soulève un peu partout des interrogations sur la capacité aéroportuaire, le risque de congestion des infrastructures existantes et le caractère soutenable de ce développement. Plusieurs aéroports des pays voisins sont en train de lancer des programmes d'investissement, et créent de nouvelles pistes ou étendent les aéro-gares.

En France, il faut bien entendu aussi regarder cette problématique avec lucidité, si on ne veut pas s'exclure de la croissance de ces flux, vitaux pour l'économie moderne. Le premier constat qui apparaît alors, c'est que la demande de trafic augmente partout, et pas seulement sur le pôle parisien. Les aéroports de région jouent en effet un rôle croissant, dans le moyen-courrier et les destinations intra-communautaires, sous l'effet bien sûr du développement du trafic à bas coût.

Les aéroports et les villes concernées se préoccupent de cette demande pour participer dans des conditions de développement durable à la croissance annoncée.

C'est dans ce contexte que le gouvernement a lancé et accéléré le projet de construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, projet dont vous avez débattu ce matin. Il s'agit d'un projet d'aéroport qui dotera le Grand Ouest d'une capacité pouvant aller jusqu'à 9 millions de passagers à terme, tout en réduisant très fortement l'impact des nuisances sonores. À cette fin le nouvel aéroport s'éloignera du tissu urbain dense de l'agglomération de Nantes dans laquelle était enserré l'aéroport existant. Au terme d'une concertation très approfondie menée par le préfet de région il comprendra deux pistes légèrement sécantes pour optimiser l'impact du bruit. Des mesures d'accompagnement agro-environnementales sont également prévues. L'enquête publique qui s'achèvera dans les jours qui viennent semble montrer à ce stade un relatif consensus autour de ce projet qui devrait dès l'année prochaine entrer dans la phase suivante, celle de la mise en concurrence pour attribuer une concession. Je le souligne au passage, car c'est une nouveauté dans le secteur aéroportuaire, en évolution importante depuis la loi aéroportuaire promulguée au début 2005.

D'autres villes ont des réflexions à moyen et long terme et essayent de préparer l'avenir. On a cité Toulouse et Lyon. Je rappelle à cet égard que le préfet de la région Midi-Pyrénées a présenté au début de cette année des études sur la perspective de créer un 2^e aéroport à Toulouse. À Lyon, l'État a inscrit dans le projet de directive territoriale d'aménagement de la région lyonnaise, en cours de finalisation, sa « volonté de conforter la plate-forme de Saint-Exupéry pour préserver son potentiel de développement » tout en maîtrisant l'urbanisation pour éviter des nuisances.

J'en viens maintenant à ce qui reste manifestement un débat assez aigu, celui de la région parisienne. Après le creux des années 2001 à 2003, le trafic a repris une crois-

sance soutenue depuis 2004. De 6 % en 2004 puis encore 4,3 % en 2005 globalement pour les deux aéroports. Comme celui d'Orly est plafonné, et que Le Bourget n'accueille pas d'aviation commerciale, la hausse se reporte principalement sur CDG, qui du coup a connu des taux de croissance encore plus élevés.

Sur le long terme cependant, il faut se garder de prolonger de manière trop simpliste les tendances. Si on les avait prolongées il y a trois ans, on aurait dû pronostiquer une croissance nulle. Nous essayons de faire la part des choses pour les prévisions à long terme. Nos résultats pour CDG sont connus : ils figurent dans le projet de plan d'exposition au bruit qui est en ce moment soumis à l'enquête publique : 95 millions de passagers en 2025, 3,2 millions de tonnes de fret. On n'est donc pas loin du doublement pronostiqué par l'Europe. Ce qui est remarquable, comme on l'a constaté dès 2005, c'est que cette croissance devrait se faire avec des avions de capacité croissante et en tous cas avec des taux de remplissage accrus. L'an dernier, malgré les taux de croissance que je rappelais à l'instant, le nombre de mouvements d'avions a diminué de 0,5 % à Roissy. C'est dire que l'emport a augmenté de plus de 5 points. Cette tendance semble se confirmer en 2006, même si elle sera moins spectaculaire. C'est ce qui permet au PEB de proposer des prévisions sur le nombre de mouvements qui n'augmentent pas au même rythme et restent compris entre 620 000 et 750 000.

Puisque la question a été évoquée au cours de votre réunion, je souhaite souligner aussi un élément important. Ce projet de plan d'exposition au bruit peut être considéré comme marquant la fin d'un débat qui était ouvert quasiment depuis l'origine de l'aéroport sur le nombre de pistes. Il abandonne explicitement la 5^e piste qui était encore prévue dans l'actuel PEB de 1989, et ne reprend pas l'idée que l'on trouvait encore récemment dans un excellent rapport, d'étudier la faisabilité d'un 3^e doublet

de pistes. Pour la DGAC, ce PEB confirme la géométrie finale de CDG comme aéroport arrivé à maturité, avec ses deux doublets de pistes actuels, et manifeste que les nouveaux développements qu'il connaîtra dans les années à venir seront essentiellement ceux du contrat de régulation économique signé entre l'État et aéroports de Paris, et prévoyant de construire et améliorer les superstructures : Val, S3, Tri bagages ou la réhabilitation du T1 etc....

Il ne peut en être autrement en raison de la congestion croissante de la circulation aérienne dans la région parisienne. Lorsqu'on compare CDG à Atlanta ou d'autres aéroports internationaux, il ne faut pas oublier de prendre en compte deux facteurs très importants et dimensionnants pour la capacité de Paris-CDG : d'une part le fait qu'il partage son espace aérien avec Orly qui apporte plus de 200 000 mouvements par an, ainsi qu'avec d'autres aérodromes au premier rang desquels Le Bourget, et jusqu'à des interférences avec Beauvais. D'autre part que l'un des facteurs limitatifs de la capacité de navigation c'est aussi la grande complexité de CDG en matière de circulation au sol sur les pistes et taxiways dont la navigation aérienne assure aussi la sécurité. CDG est sans doute aujourd'hui davantage limité par de tels facteurs que par la capacité intrinsèque du doublet. Le récent rapport sur l'organisation de la navigation aérienne commandité par la DGAC, a fixé l'objectif d'atteindre 120 mouvements programmés par heure, ce qui supposera des efforts de toute nature qui ne sont pas encore acquis.

Il faut retenir de cela que si la configuration actuelle devenait insuffisante pour absorber le trafic, ce n'est pas par de nouvelles extensions sur place que l'on pourrait durablement retrouver des capacités. Est-ce à dire qu'il faudra alors un 3^e aéroport parisien ou que d'autres alternatives existeront ? Il ne m'appartient pas de me prononcer sur cette question aujourd'hui.

Alors ayant parlé longuement du développement du transport aérien et des capacités, je voudrais encore vous faire quelques remarques sur l'aspect environnemental, et particulièrement du bruit.

Puisque ce colloque s'est manifestement placé dans la perspective des prochaines échéances de 2007, c'est peut-être au représentant d'une administration d'État - car sinon qui le ferait ? - de faire un petit retour sur la législature qui est en train de s'achever et de montrer quelques résultats qui ont été obtenus :

En matière d'insonorisation, il est convenu de crier haro sur la TNSA qui par définition est toujours insuffisante pour répondre aux besoins. Mais connaissez-vous beaucoup de taxes environnementales qui auront été multipliées par 5 au cours de la législature, de 10 millions en 2001, à nettement plus de 40 cette année et sans doute 55 millions l'an prochain. Et l'argent récolté a été entièrement affecté à l'insonorisation, en évitant toute tentative du budget d'y prélever sa dîme.

Il est vrai que l'année 2005 a connu un trou d'air qui a été mal vécu, car dans l'initialisation de la nouvelle TNSA et aussi la fin abrupte de toute péréquation, un décalage s'était instauré entre la demande d'insonorisation et le volume des crédits disponibles. Dès que cet écart a été constaté, un décret revalorisant les taux de plus de 80 % a été pris, si bien qu'en 2006 je peux vous confirmer que les ressources disponibles pour la TNSA ont plus que doublé. Deux aéroports connaissent encore un certain décalage en 2006 et n'arrivent pas à résorber leurs dossiers en attente, si bien que le gouvernement a proposé au parlement en loi de finances rectificatives de remonter leurs taux planchers et plafonds pour faire face aux besoins. Si Orly et Toulouse, car il s'agit d'eux, ont des besoins, c'est-à-dire s'il y a des populations soumises à la gêne sonore, un indicateur assez frappant met en évidence pourquoi : la densité de leur PGS est très supérieure à celle des autres aéroports : 5 logements par

hectare, là où il est souvent plus proche de 1 dans les autres sites. Pour éviter l'aggravation de ces situations, le PEB est évidemment l'outil approprié.

Au cours de la législature, les principaux PEB ont été mis en révision, alors qu'ils ne l'avaient souvent pas été depuis 15 à 20 ans. Bien que cela soit évidemment beaucoup moins populaire que pour les PGS révisés en 2003, sur les 10 aéroports principaux, ceux qui sont dans le champ de compétences de l'ACNUSA, à l'heure actuelle 7 PEB sont révisés, 2 sont en cours de finalisation - et j'espère qu'ils le seront encore avant la fin de la législature -, et un seul celui d'Orly n'est pas engagé.

Autour de toutes les plates-formes ont été prises aussi de nombreuses mesures de navigation aérienne (volumes de protection environnementale, optimisation des approches...) et des mesures de restriction d'exploitation de toutes sortes (interdiction des essais moteurs, des départs non programmés ou des émergences sonores...).

Je veux souligner à cet égard que les engagements pris par M. de Robien en 2002 pour la région parisienne ont été tenus, et ont porté leurs fruits. La mesure la plus difficile à prendre car elle heurtait les normes internationales de l'OACI et les réserves de l'Union européenne ont été le retrait progressif des avions les plus bruyants du chapitre III, alors qu'au plan mondial le chapitre III est considéré comme regroupant les avions modernes qui doivent être acceptés partout. Il a fallu démontrer à l'Europe que l'on s'inscrivait ainsi dans une approche équilibrée du développement aéroportuaire et que l'effet attendu ne pouvait pas être obtenu par d'autres approches. La mesure a donc été mise en vigueur progressivement mais sera complète en 2008 et les chiffres obtenus parlent d'eux-mêmes : 21 500 mouvements en 2000 contre 4672 en 2006 et donc 0 en 2008.

La même chose pourrait être dite pour les créneaux nocturnes : après avoir obtenu le retrait volontaire de créneaux d'Air France et de la Poste, le gouvernement a pris l'engagement de ne plus réattribuer de nouveaux créneaux pendant la période 0h-5H et a donc organisé leur évaporation au fur et à mesure qu'ils sont inemployés. De 25 835 mouvements en 2001 nous sommes passés à 21 297 en 2006 montrant là aussi que l'engagement est tenu et qu'il améliore progressivement les choses pour cette période.

Pour évaluer l'ensemble des impacts sonores autour de CDG, un important dispositif de mesures du bruit a été mis en place sous le contrôle de l'ACNUSA, et se traduit par un indice global mesuré pondéré caractéristique du volume sonore total émis autour des pistes de CDG, qui certes ne traduit pas toute la gêne, notamment celle qui est ressentie par la succession des émergences sonores, mais représente quand même bien la situation. Même si la tendance est depuis deux ans à une reprise de cet indice, il reste depuis 2003 – année où il a été établi - inférieur à 100, - soit 93,7 pour l'indice 2005 qui vient d'être présenté à l'ACNUSA -, montrant que malgré la reprise du trafic, l'énergie sonore globale subie par les riverains en 2006 reste sensiblement inférieure à la moyenne 1999-2000-2001.

N'est-ce au fond pas l'essence même du développement durable que de pouvoir à la fois répondre à la demande sociale de transports, favoriser le développement économique des plates-formes et contenir la nuisance sonore ? Sans doute n'a-t-on jamais terminé en la matière. De nouveaux développements sont probablement attendus et seront examinés. La DGAC est prête à participer à ces importants débats, en toute transparence et responsabilité. De même peut-on souhaiter encore beaucoup de colloque de l'association « Ville et Aéroport » pour continuer à faire avancer les idées et se rencontrer les parties prenantes. Ensuite, il appartiendra au politique de faire des choix.

Jean-Pierre BLAZY

Je vous remercie M. Schwach pour les précisions que vous avez apporté, conscient que vous ne pouviez aller au-delà d'un bilan. En tout cas vous avez également dit qu'il faudrait d'autres débats et la DGAC participe toujours à ces débats et c'est important.

J'ai la conviction qu'il faudra encore beaucoup de débats, nous n'avons pas encore réduit les écarts d'incompréhension entre les uns et les autres mais c'est l'intérêt de tout colloque de confronter sans cesse tous les points de vue et sans jamais abandonner les convictions que l'on peut avoir. En tout cas, à Ville et Aéroport c'est de favoriser un développement soutenable, durable du transport aérien, équilibré et maîtrisé. L'association, puisque nous sommes à la veille d'échéance, transmettra ses propositions en direction des candidats à l'élection présidentielle au début de l'année prochaine.

