



Pages 2 et 3

2<sup>es</sup> rencontres parlementaires  
« Ville et Aéroport » (21/10/02)  
Les élus font des propositions  
pour un meilleur partage des  
retombées économiques et  
fiscales autour des grands sites  
aéroportuaires français.

Détail des 10 propositions de  
« Ville et Aéroport » pour favoriser  
un meilleur développement écono-  
mique et social des territoires rive-  
rains des grands aéroports français.

Page 4

Ville et Aéroport en déplacement  
à Bordeaux-Mérignac (13/12/02) dans  
le cadre de son état des lieux des  
grands sites aéroportuaires français.

Page 5

Débat public projet  
d'aéroport Grand Ouest  
à Notre-Dame-des-Landes  
Ville et Aéroport vient apporter  
son soutien aux élus de la  
Communauté de Communes d'Erdre  
et Gesvres (CEG) (24/01/03)



Page 6

Opportunité d'un 3<sup>e</sup> aéroport  
parisien ou rééquilibrage  
de la carte aérienne française  
par le développement  
des aéroports existants?

Ville et Aéroport auditionnée  
par la mission  
d'information  
parlementaire  
sur « l'avenir du  
transport aérien  
et la politique  
aéroportuaire »  
(03/06/03)



Page 7

Les adhérents de l'association  
« Ville et Aéroport »

Page 8

Activités de l'association

Liens utiles

## Aéroport : service public ou service marchand ?

par Bernard GARANDEAU  
Secrétaire général de l'association  
1<sup>er</sup> Adjoint au Maire de Mérignac



**L**a gestion des aéroports constitue depuis de longues années une véritable problématique pour les gouvernements. Dans la plupart des cas, dès la fin de la 1<sup>re</sup> guerre, l'État s'est rendu propriétaire de vastes domaines, généralement plats et proches des grandes agglomérations.

L'État devient donc propriétaire et créateur. Il concède à la Chambre de Commerce et d'Industrie la gestion et le développement de l'aéroport dans le cadre d'une concession d'outillage public de longue durée (ex : concession de 50 ans à Bordeaux signée en 1931). L'État reste le promoteur et l'acteur du développement du transport aérien mais conscient de son incapacité à la gestion commerciale, il la confie à un acteur public.

Sur la plupart des aérodromes, ces concessions ont été menées à leur terme jusque dans les années 80. A cette échéance, le gouvernement a constaté :

- que les gestionnaires avaient généralement bien conduit le développement des aéroports
- que les concessionnaires avaient fait appel aux collectivités territoriales pour financer les investissements des équipements aéroportuaires
- qu'ils avaient développé des activités économiques contribuant lourdement au développement parfois sans concertation avec les collectivités ayant responsabilité en la matière

### Des concessions de longue durée aux concessions de 5 ans

De ce fait il était légitime pour ces collectivités de demander une représentativité au sein d'un organe directeur de l'aéroport. Pourtant les lois de décentralisation de 81 et 82 ne traitent pas le cas des aéroports. Plusieurs propositions sont faites (Conseil d'administration État, collectivités, concessionnaire), Établissement public « consulaire ») mais elles ne reçoivent pas l'assentiment des chambres de commerce.

Dès lors, craignant que n'apparaissent sur la liste déjà disparate des gestionnaires d'aéroport, de grandes sociétés privées pluridisciplinaires dans le service public, les CCI acceptent des concessions de courte durée (5 ans) comportant un risque mesuré non couvert par l'État, bien que ce système présente de lourds inconvénients.

### Ville et Aéroport défend le rôle des Sociétés d'Économie Mixte (SEM)

En fait, la situation reste très ouverte et fait l'objet d'un débat important sur la décentralisation et le transfert probable des plates-formes de province au profit des collectivités locales ou la gestion des grands aéroports de province par des sociétés publiques « ad hoc ». L'association prend toute sa place dans ce débat et a fait des propositions à l'occasion de son 2<sup>e</sup> colloque. Elle défend notamment le rôle des Sociétés d'Économie Mixte (SEM) qui constitueraient à ses yeux un cadre très approprié pour assurer la gestion des aéroports.

Cette organisation :

- permettrait une représentation au sein même du niveau décisionnaire de la communauté aéroportuaire et permettrait de trouver les bons équilibres assurant le développement durable
- de maintenir le service public qui garantit le respect des normes de sécurité et la qualité des prestations
- de converger avec le souci des gestionnaires actuels (CCI) qui craignent à juste titre d'être déboutés dans le cadre d'une mise en concurrence.

Avec la perspective d'un transfert des aéroports régionaux aux régions ou autre collectivité territoriale se pose la question de leur délégation de service public qui pourrait être confiée aux SEM. Ces sociétés ont des avantages sur les premières puisqu'il s'agit de structures de gestion pouvant englober plusieurs collectivités partenaires.



## **Les élus font des propositions pour un meilleur partage des retombées économiques et fiscales autour des grands sites aéroportuaires français.**

**« Les retombées économiques et fiscales des grands sites aéroportuaires français » : tel était le thème des deuxièmes rencontres de « Ville et Aéroport » qui se sont tenues le 21 octobre 2002 à l'Assemblée Nationale. Ces rencontres avaient pour enjeu de dégager des propositions afin de permettre un meilleur développement économique et social des territoires situés autour des sites aéroportuaires français.**

Jean-Pierre Blazy, Président de l'association, Député Maire de Gonesse pose clairement le débat : « on ne peut dissocier développement économique et développement social, parler des seules retombées économiques sans prendre en compte le coût social des nuisances subies par les territoires concernés et les phénomènes de paupérisation urbaine dont ils sont victimes ».

### **Grands aéroports : entre économie et environnement**

L'une des solutions envisagées pour aboutir, comme le souhaite Ville et Aéroport, est l'instauration d'une véritable gouvernance démocratique dans la gestion des aéroports français. Cela passe par la création de CADES, Communautés Aéroportuaires de Développement Économique et Social, sur les principales plates-formes. Composées de représentants des collectivités locales, de l'état, des gestionnaires d'aéroports et des compagnies aériennes, ces comités pourraient notamment être amenés à gérer une partie du produit financier issu des sanctions prononcées à l'encontre des compagnies aériennes.

« Cela représente entre 4 et 5 millions d'euros par an. Plutôt qu'abonder le budget général, nous proposons que ces sommes soient versées au fonds pour le développement économique et social qui sera institué dans chaque CADES, et contribuera au financement des dispositifs d'aide aux riverains » soutient Jean-Pierre Blazy. Cette idée de l'instauration

du lien le plus direct possible entre la nuisance et la compensation a été omniprésente tout au long de cette journée.

Les deux premières tables rondes ont permis d'entrer dans le vif du sujet en



années, de 19000 emplois en CDI, dont 40 % dans les départements limitrophes des aéroports. Patrick Martin, directeur des affaires publiques d'UPS, et Claude Viet, ex-PDG d'Europe Airpost, ont défendu

la nécessité du recours à l'avion de nuit pour le service J+1. Les réactions des élus de Ville et Aéroport n'ont pas tardé : « Chaque citoyen a le droit au sommeil... », a revendiqué Etienne-Christian Villemagne, élu de l'Est lyonnais et trésorier de l'association. Nicolas Dupont-Aignan, Député Maire de Yerres et Vice-Président de Ville et Aéroport a déclaré que « les retombées économiques et fiscales ne

sont pas une excuse face au coût environnemental colossal que subissent les riverains ».

### **« Plus de retombées économiques et fiscales pour les communes exposées aux nuisances aériennes »**

Les communes qui subissent le plus les nuisances s'estiment en droit de bénéficier au mieux des retombées économiques et fiscales. Pour Georges Tron, Député Maire de Draveil, « la question du coût environnemental semble absente des réflexions, tant de la part des compagnies que des régulateurs (...) On nous dit que tout cela doit être apprécié à l'aune des emplois créés. Je ne le conteste pas, mais il y aurait 10000 emplois créés pour 1 million de passagers supplémentaires, cela justifierait-il que l'on mette en péril la santé de millions de personnes

confrontant l'activité présentée par les acteurs du transport aérien, génératrice de nuisances mais aussi de retombées économiques et fiscales, et celle de maîtrise des nuisances, de prise en considération du cadre de vie des riverains et de coût environnemental exprimées par les élus.

### **« Air France a créé 19000 emplois en CDI dont 40 % dans les départements limitrophes »**

Hervé de Place, directeur des concessions aéroportuaires de Nice-Côte d'Azur a par exemple estimé à 6 milliards d'euros les retombées générées par l'aéroport niçois, dont 56 % profite au bassin niçois. Gilles Bordes-Pages, directeur développement d'Air France, a souligné la création par la compagnie, ces dernières



*Table ronde 1 du colloque : « Quelles retombées économiques et financières pour les collectivités locales et pour les riverains ? »*

*De gauche à droite : M. VILLEMAGNE, Trésorier de « Ville et Aéroport » et Vice-Président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CEEL), M. MORINEAU, Directeur général d'UPS France, M. BORDES-PAGES, Directeur du développement d'Air France, M. De CHENAY, Journaliste au Monde, M. GOURNAC, Président de la Table ronde et Sénateur Maire du Pecq, M. VIET, PDG d'Europe Airpost, M. De PLACE, Directeur des aéroports de Nice Côte-d'Azur, M. MYARD, Rapporteur de la Table ronde et Député Maire de Maisons-Laffitte.*

survolées quotidiennement par les avions? ». Et Jacques Myard, Député Maire de Maisons-Laffitte, de conclure la matinée en constatant au travers des exposés des acteurs du transport aérien « l'incroyable richesse de leur activité et la misère de la préoccupation environnementale. Va-t-on laisser le J+1 nous dicter l'évolution de notre civilisation? Je ne pense évidemment pas que cela soit souhaitable ».

### *Ville et Aéroport présente ses propositions en faveur d'une politique aéroportuaire territoriale*

Yves Bur, Député Maire de Lingolsheim, préside la table ronde présentant les propositions de l'association Ville et Aéroport pour une politique aéroportuaire territoriale. Parmi les propositions de l'association figurent (voir encadré) l'évolution de la taxe environnementale, le développement de l'intercommunalité, l'extension aux aéroports régionaux du fonds de compensation des nuisances sonores aéroportuaires instauré en 1999 pour Roissy et Orly.

« La compétence aéroportuaire a été l'oubliée des lois de décentralisation de 1983. Comment imaginer, à l'avenir, et à l'issue du débat constitutionnel, un développement plus partenarial? », s'est interrogé Yves Bur. Le statut de SEM sera-t-il à la hauteur des enjeux du développement des aéroports? Question posée en écho à celle soulevée lors du débat: vers une nouvelle concession de gestion des aéroports?

### *« Pour une augmentation des taux de la TGAP et de l'aide aux riverains »*

Jacques Sabourin, secrétaire général de l'Uccega (union des chambres de commerce gestionnaires d'aéroports), proposait trois pistes: réduire les sources de bruit les plus importantes; les taux de la TGAP (prélevée sur les dix principaux aéroports, et abondant un fonds national de péréquation) pourraient être augmentés pour permettre le financement d'un plus fort volume de travaux d'insonorisation; augmenter les aides aux riverains.

Michel Wachenheim, directeur général de l'aviation civile, clôtura ces deuxièmes

rencontres en indiquant que « la problématique du colloque ne se résumait pas à l'accroissement des retombées, ni même à leur meilleure répartition. Elle avait aussi pour objet de conduire à rechercher une meilleure appropriation des aéroports par leur territoire, permettant de construire un projet partagé ». Jean-Pierre Blazy a pu répondre au représentant du ministre des

Transports: « Je constate la convergence des propositions que vous avez émises avec celles de l'association Ville et Aéroport. Nous pourrions donc d'autant plus facilement engager une réflexion sur la création de Communautés aéroportuaires pour le développement économique et social, mais aussi examiner des propositions plus immédiates ».

## **10 propositions pour favoriser un meilleur développement économique et social des territoires situés autour des grands sites aéroportuaires français**

- Réformer les systèmes de gestion des aéroports français en transférant notamment ces compétences aux régions et en étudiant la piste du statut de société d'économie mixte
- Développer économiquement et socialement les territoires situés autour des grands sites aéroportuaires (dont le trafic est supérieur ou égal au million de passagers)
- Ne pas dissocier développement économique et développement social (en prenant en compte le coût social des nuisances subies par les territoires concernés et les phénomènes de paupérisation urbaine dont ils sont victimes)
- Définir une gouvernance démocratique par la création de CADES: Communautés Aéroportuaires de Développement Économique et Social rassemblant tous les acteurs concernés dans un périmètre défini par décret
- Créer un fonds de développement économique et social institué dans chaque CADES et auquel contribueront les gestionnaires d'aéroport, mais aussi les compagnies par la voie d'une taxe qui favorisera l'internalisation du coût environnemental
- Instauration d'une taxe de solidarité pour le développement économique et social, assise sur le nombre de passagers et la masse de fret et de courriers embarqués en France
- Le produit financier des sanctions prononcées à l'encontre des compagnies aériennes doit être versé aux fonds des communautés aéroportuaires concernées comme cela se pratique dans plusieurs états de l'Union européenne
- Créer des comités de gestion associant tous les acteurs
- Engager une réflexion sur le renouvellement urbain (en zone C dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau PEB)
- Traiter la question de la dévalorisation des biens immobiliers en créant dans un premier temps un observatoire de l'évolution du marché de l'immobilier à proximité des aéroports

***Ces propositions ont été transmises aux pouvoirs publics***

# Ville et Aéroport poursuit ses déplacements sur les grands aéroports français

**Les membres de l'association se sont rendus sur le site aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac le 13 décembre 2002 au moment où la charte sur l'environnement de l'aéroport était en cours de finalisation.**

Après avoir rencontré l'ensemble des partenaires du transport aérien (DGAC, direction d'aéroport, CCI, associations de riverains, élus concernés) sur Lyon, Toulouse et Bâle-Mulhouse, l'association a pu de nouveau rencontrer les acteurs locaux et mesurer les enjeux liés au développement de l'aéroport et aux nuisances qu'il est susceptible de générer pour les populations riveraines.

*« Nécessité d'une suppression de la piste séquentielle qui va sur la ville et création d'une piste parallèle »  
(DGAC Sud-Ouest)*

La réunion avec la DGAC Sud-Ouest et la direction de l'aéroport a notamment mis en lumière la nécessité de supprimer la piste séquentielle qui va sur la ville et la création d'une autre piste (doublement de la piste principale). La piste 23 est utilisée 75 % du temps alors que la piste secondaire dite piste 29 est la plus polluante et empruntée à 15 %.

La CCE s'est réunie début 2002 et a adopté la démarche de groupes de travail. La proposition de Charte de l'Environnement a été adoptée par la CCE le 9 décembre 2002 juste avant la venue de l'association. Ses priorités sont la sécurité, la régularité et l'environnement.

Les représentants de la DGAC et de l'aéroport ont fait remarquer que la piste 29 occasionnait l'essentiel des réclamations et qu'en dehors de cet aspect il y avait peu de revendications des riverains du fait de la coulée verte. C'est pourquoi la perspective de construction d'une piste parallèle a été évoquée sur le modèle d'un doublet rapproché (300 m) avec bretelle de décollage rapide.



*Hôtel de Ville de Mérignac (Salle du Conseil municipal) – La délégation de « Ville et Aéroport » lors de sa rencontre avec les associations de riverains de l'aéroport Bordeaux-Mérignac*

*En bas de gauche à droite : M. VILLEMAGNE, Trésorier de « Ville et Aéroport » et Vice-Président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL), M. BLAZY, Président de « Ville et Aéroport » et Député Maire de Gonesse, Un représentant d'association, M. GARANDEAU, Secrétaire général de « Ville et Aéroport » et 1er Adjoint au Député Maire de Mérignac*

*En haut de gauche à droite : M. BARGE, Maire de Jonage (69) et membre du Conseil d'Administration « Ville et Aéroport », une représentante d'une association de défense de l'environnement et des représentants d'associations*

*« Certaines communes riveraines sont hors CUB – la richesse économique et fiscale inégalement partagée »*

Par ailleurs, en avril 2003, le dispositif de mesures de bruit recommandé par l'ACNUSA sera mis en place. L'autorité indépendante a validé d'ores et déjà les emplacements (4 fixes - 2 mobiles).

Sur la question des opérations de renouvellement urbain et alors que le PEB date de 1986, la DDE doit livrer une étude pour fin 2003 sur les zones à contrainte. A noter que toutes les communes riveraines ne sont pas dans la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) et la richesse économique et fiscale est donc inégalement partagée : il s'agit de Saint-Jean d'Ilac et Martignas. La péréquation à caractère économique et social représente 1 million d'euros pour la région et la CUB est bénéficiaire au 2/3. Les communes qui ne sont pas dans la CUB vont se mettre en Communauté de Communes.

Au niveau des vols de nuit, cela représente 3 mouvements par nuit pour l'Europairpost et il reste quelques avions dits « hushkittés ».

Néanmoins, il reste le problème de saturation du réseau routier et le lobby du rail essaie d'être pris en compte mais il a refusé d'emblée le principe de l'intermodalité ; RFF considérant qu'en-dessous des 10 millions de passagers annuels, l'intermodalité ne se justifie pas.

*« Problème de décollages sur les quartiers ouest de Pessac, absence d'aides pour les communes hors CUB »*

Suite aux réunions avec les associations et les élus riverains, quelques problèmes ont néanmoins été soulevés : les décollages sur les quartiers ouest de Pessac, certains riverains sont pris entre la Rocade et l'aéroport ; le maire d'Eysines a indiqué que la création d'une piste parallèle toucherait le bourg d'Eysines ; la CUB n'aide pas les communes hors CUB.

L'association est vigilante sur ce dossier et veillera à ce que les recommandations de l'ACNUSA soient appliquées, notamment sur la mise en place du dispositif de mesure du bruit.

## DÉBAT PUBLIC PROJET D'AÉROPORT GRAND OUEST À NOTRE-DAME-DES-LANDES : « Ville et Aéroport » vient apporter son soutien aux élus de la Communauté de Communes adhérente d'Erdre et Gesvres (CCEG).

L'association « Ville et Aéroport » représentée par son président, M. Jean-Pierre BLAZY, et M<sup>me</sup> Françoise VERCHERE, Maire de Bouguenais, était l'invitée de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres le 24 janvier dernier sur la ZAD du projet de l'aéroport.

Après une visite sur le secteur concerné par le projet de nouvel aéroport, un premier constat s'impose : « un seul site proposé au débat public semble très réducteur », déclare Jean-Pierre Blazy.

### Manifestation d'agriculteurs

11 heures à Grandchamp-des-Fontaines, le siège de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres est investi par les riverains et les manifestants. Les agriculteurs opposants au projet d'aéroport ont sorti les tracteurs et font bloc devant l'entrée. Banderoles et pancartes appellent le secteur à parler d'une seule voix, autour d'un slogan « maires et population même combat ». Le président de « Ville et Aéroport » est sollicité d'un vibrant appel : « M. Blazy, aidez-nous ».

Jean-Pierre Blazy expose la position de « Ville et Aéroport » et ses premiers mots vont à ceux qui l'accueillent sur le parvis : « Un aéroport ne peut se concevoir aujourd'hui comme c'était le cas dans le passé. Il faut intégrer toute la dimension environnementale et les impératifs de sécurité (...) On ne peut pas débattre de Notre-Dame-des-Landes sans avoir tranché la question du

3<sup>e</sup> aéroport parisien. Celui-ci ne peut d'ailleurs être situé à Notre-Dame-des-Landes. Ce n'est pas sérieux de le prétendre ».

Le transfert de Nantes-Atlantique est dans l'air depuis 35 ans. « La décision ne doit pas être indéfiniment reportée. Un moment, il faut trancher », note le Président de l'association. « Mais on ne peut pas se poser la question telle qu'on se la posait il y a 35 ans lorsque ce site a été défini. » C'est là tout l'enjeu des concertations publiques en cours présidées par M. Bergougnoux dans le cadre de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP).

Seulement, la critique est sévère sur la forme : « Le débat est ici très réducteur avec une seule alternative ». Après vingt minutes d'échanges avec les manifestants, Jean-Pierre Blazy prend congés sous les applaudissements avant de poursuivre la discussion avec les élus de la CCEG, les représentants des associations (ACIPA, Bien vivre à Vigneux, Solidarités écologie) et ceux de l'aviation civile et de la chambre de commerce et d'industrie.

*« Carnet de doléances, nécessité de contre-expertise et recours en annulation formé au nom de l'UFCNA »*

Autre ambiance, autre ton. La discussion tourne vite à l'expression de toutes les doléances. Des prévisions sur l'évolution du trafic aérien aux nuisances sonores, la controverse se



Sur le site de Notre-Dame-des-Landes. De gauche à droite : M<sup>me</sup> VERCHERE, Maire de Bouguenais et membre du Conseil d'administration de « Ville et Aéroport », M. BLAZY, Président de « Ville et Aéroport » et Député Maire de Gonesse, M. CERCLERON, Maire de Notre-Dame-des-Landes... en conversation avec un exploitant agricole de Notre-Dame-des-Landes manifestant sa résignation quant au projet de transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique sur ses terres

nourrit des chiffres qu'avancent les uns et les autres.

« Il faut parler le même langage. Sinon c'est le dialogue de sourd », tranche Jean-Pierre Blazy. « Pour la qualité du débat public, il faut pouvoir développer une contre-expertise », ajoute-t-il.

Le principe en est acquis. Un peu plus de 40 000 euros devraient y être consacrés, même si le montant interroge. C'est peu si on les compare, toutes proportions gardées, aux 20 millions de francs d'études qui avaient été dépensés en 2001 pour le débat public sur le 3<sup>e</sup> aéroport parisien.

Conclusion : « Le débat public ne peut en aucun cas être une caricature, cela coûte de l'argent. On ne peut débattre de Notre-Dame-des-Landes en se désintéressant totalement de la question du développement aéroportuaire en France ».

L'ACIPA, association locale, a récemment saisi l'UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs) qui a émis un recours en annulation jugé recevable par le Conseil d'Etat. L'UFCNA représenté par le cabinet Lepage conteste « une décision implicite de rejet née du silence gardé pendant plus de deux mois par le Président de la Commission nationale du débat public sur le recours gracieux daté du 6 janvier 2003 de l'UFCNA demandant l'ouverture d'un débat public régulier à Notre-Dame-des-Landes.



De gauche à droite : M. GARNIER, Directeur de la CCEG, M<sup>me</sup> VERCHERE, Maire de Bouguenais, M. CERCLERON, Maire de Notre-Dame-des-Landes, M. MENAGER, Président de la CCEG et M. BLAZY, Président de « Ville et Aéroport ». examinent le périmètre du futur site aéroportuaire arrêté dans le projet du maître d'œuvre, une ZAD achetée par l'État il y a 35 ans

# MISSION D'INFORMATION PARLEMENTAIRE SUR « L'AVENIR Opportunité d'un 3<sup>ème</sup> aéroport dans le grand Bassin

L'association « Ville et Aéroport » a été auditionnée le 3 juin auprès de la mission d'information parlementaire sur « l'avenir du transport aérien et la politique aéroportuaire » qui doit remettre son rapport au gouvernement début juillet. A cette occasion, elle a présenté sa contribution qui défend la nécessité de créer un 3<sup>ème</sup> aéroport à vocation internationale dans le grand Bassin Parisien compte-tenu de l'état de saturation environnementale en Ile-de-France et des perspectives de croissance du trafic à l'horizon 2020. Ci-dessous le résumé de la contribution de l'association.

Mardi 3 juin, les membres de la délégation « Ville et Aéroport » ont été auditionnés à l'Assemblée Nationale par le président de la mission M. GONNOT, député de l'Oise.

Jean-Pierre Blazy, Président de « Ville et Aéroport » et Député-Maire de Gonesse (95), Jacques Myard, Député-Maire de Maisons-Laffitte (78), Yves Bur, Député-Maire de Lingolsheim (67) et Etienne-Christian Villemagne, Vice-Président de la Com. Com de l'Est Lyonnais (69) ont présenté la position de l'association :

« Contribution pour la création d'un 3<sup>ème</sup> aéroport à vocation internationale dans le grand Bassin Parisien et la promotion d'un développement durable des 10 principaux aéroports parisiens et régionaux existants ». Vers une nouvelle conception de l'aéroport au 21<sup>ème</sup> siècle.

## DE LA NÉCESSITÉ DU 3<sup>ème</sup> AÉROPORT ...

Des raisons économiques et environnementales à la création d'une 3<sup>ème</sup> plate-forme ont été avancées

### *Les raisons économiques :*

*« Une demande structurelle forte de transport aérien à l'horizon 2020 »*

Entre l'hypothèse haute d'une croissance annuelle moyenne de 5 % (Air France) du trafic aérien et l'hypothèse basse de 3,4 % retenue par la DGAC, il est raisonnable de prévoir une croissance moyenne autour de 4 % pour les vingt ans à venir. Si l'on reste sur l'hypothèse de croissance de 3,4 %, le trafic va doubler pour atteindre les 140 millions de passagers autour de

2020. Pour le fret, il faut prévoir une expansion de 5,5 %. Les schémas multimodaux de services collectifs de transport indiquent que le trafic a augmenté de 4,6 % par an entre 1990 et 2000.

Par ailleurs, le livre blanc de la Commission européenne sur la politique des transports à l'horizon 2010 estime que « l'Europe ne pourra faire l'économie de nouvelles infrastructures aéroportuaires » : elle indique que le doublement du trafic tous les dix à quatorze ans est probable et souligne que la création de nouvelles plates-formes est une condition essentielle pour éviter une perte de compétitivité des compagnies européennes par rapport à leurs concurrents nord-américains, alors que, pourtant, les projets de nouveaux aéroports sont peu nombreux (Lisbonne, Berlin, Paris, Nantes).

### *Les raisons environnementales : « Contre une utilisation maximaliste des aéroports parisiens : contraintes physiques et environnementales de Roissy CDG et Orly*

A quelle échéance les aéroports parisiens seront-ils saturés ?

Orly: Orly est limité à 250 000 créneaux annuels depuis 1994, le couvre-feu entre 23 heures et 6 heures est maintenu. Avec un emport moyen faible de 100, Orly est déjà un « enfer urbain ». En respectant le plafond fixé à 250 000 mouvements annuels, il faut prévoir un emport moyen de 120 passagers par avion vers 2015, ce qui donnerait un trafic annuel de 30 millions de passagers.

Roissy CDG: En mouvements d'avions, avec l'utilisation des deux doublets de piste, la capacité pourrait



*Mai 2002 : Dans le cadre de la remise en question du site de Chaulnes (Somme) retenu par la précédent gouvernement, Gilles de ROBIEN avait reçu « Ville et Aéroport ». À l'issue de la concertation devant le Ministère des Transports, de gauche à droite: M. DUPONT-AIGNAN, Vice-Président de « Ville et Aéroport » et Député Maire d'Yerres, M. MYARD, Député Maire de Maisons-Laffitte, M. BLAZY, Président de « Ville et Aéroport » et Député Maire de Gonesse, M. DELANNAY, Chargé de mission "Ville&Aéroport".*

être prochainement de 120 mouvements/heure, soit 766 500 mouvements annuels. Si on retient comme seule mesure environnementale l'hypothèse d'un couvre-feu, avec une croissance annuelle de 6 % car Roissy CDG croît plus vite que la moyenne mondiale, les 900 000 mouvements annuels seraient atteints d'ici à 2012. Hors de toute contrainte environnementale autre qu'un couvre-feu, la saturation de Roissy CDG en nombre de mouvements est prévue d'ici 10 ans. Sans aucune contrainte environnementale, Roissy CDG sera saturé avant 10 ans.

Il en résulte donc que l'offre aéroportuaire actuelle sera insuffisante au cours des années à venir, la demande excédentaire étant évaluée à 40 millions de passagers dans le cas d'une croissance du trafic de 3,4 %. Ainsi, pour accueillir les besoins d'environ 140 millions de passagers sur les aéroports parisiens à l'horizon 2020, et déduction faite de la croissance maîtrisée d'Orly et Roissy, il est nécessaire

## Parisien ou rééquilibrage de la carte aérienne française ?

d'accueillir 35 millions de passagers sur une nouvelle plate-forme, soit l'équivalent d'Orly.

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

### « Les perspectives modérées d'un report modal d'une partie du trafic aérien sur le rail »

Lors du débat public qui s'est déroulé en 2001, les reports possibles du mode aérien sur le mode ferroviaire sont estimés au total à presque 10 millions de passagers en 2020. Les TGV, pour des trajets de moins de deux heures « prennent » 50 % des passagers à l'avion, de trois heures 30 %.

Le report modal avion-rail est sans comparaison avec la croissance de la demande prévisible du trafic aérien d'ici 2020 : + 70 millions de passagers sur CDG et Orly.

### ... QUI N'EXCLUT PAS LE DÉVELOPPEMENT MAÎTRISÉ DES PRINCIPAUX AÉROPORTS RÉGIONAUX ET ... QUI FAVORISE LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN

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

L'association « Ville et Aéroport » est pour le développement des 10 grands aéroports français mais celui-ci doit être raisonné, c'est-à-dire maîtrisé. Il s'agit de mieux équilibrer l'offre des services de transport aérien et faire de chaque plate-forme un réel vecteur du développement régional.

### « Critique des arguments « séduisants » des opposants à la création du 3ème aéroport »

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

### « La conception de l'aéroport du 21ème siècle ? »

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

Quel aéroport voulons-nous construire pour demain afin de ne pas reproduire les erreurs du passé ?

Il faut repenser les relations entre l'aéroport et la ville à travers une politique d'aménagement du territoire cohérente. L'aéroport ne doit plus s'implanter contre la ville mais pour la ville et relié à elle par des dessertes terrestres performantes. Il faut dessiner une politique de développement durable du transport aérien à moyen et long terme et non pas gérer, comme on l'a vu depuis 1996 sur le dossier du 3ème aéroport, la situation avec des mesures à court terme, le plus souvent dans l'urgence.

La nécessité démontrée du 3ème aéroport et complémentarité avec Roissy CDG (liaison rapide) impose son implantation dans le grand Bassin Parisien.

### ... ET IMPLANTÉ DANS LE GRAND BASSIN PARISIEN

### « L'impératif d'une 3ème plate-forme internationale complémentaire et conçue en système avec Roissy CDG »

La desserte terrestre doit garantir une liaison à grande vitesse (TGV) avec Paris et Roissy. C'est un élément

majeur de l'attractivité de la nouvelle plate-forme.

### « Le choix du site ? Une solution est possible : VATRY (Marne) »

Lors du débat public DUCSAI, un des sites proposés se détachait des autres car il disposait d'une capacité opérationnelle immédiate : VATRY.

Dans un premier temps, cet aéroport sous-exploité peut accueillir à court et moyen terme une partie du trafic fret, des vols charters afin de desserrer le trafic de nuit de Roissy CDG. C'est l'instauration à la fois d'un « hub » dédié au trafic de nuit à Vatry et le couvre-feu sur Roissy CDG. Le défi environnemental serait alors relevé car la nuisance nocturne est la plus mal ressentie par les milliers de riverains franciliens. On a vu récemment l'exemple réussi de l'aéroport de Francfort fermé à ce trafic, qui a été déplacé vers l'aéroport de Hahn.

Dans un second temps, Vatry peut être le 3ème aéroport parisien à partir du moment où toutes les conditions requises sont réalisées : politique d'aménagement du territoire concertée et raisonnée, intermodalité active. A terme, Vatry doit être pensé comme une porte d'entrée fonctionnant en binôme avec Roissy CDG. Les investissements en terme d'accessibilité terrestre ne sont pas si importants qu'on pourrait le croire car Vatry est bien situé. La logique du « hub » n'est pas remise en cause ni pour Air France ni pour FedEx (dédoublage). C'est l'Etat qui reste le décideur. Il y a nécessité de réaliser une ligne TGV (raccordement au TGV Est) et de concevoir des liaisons routières (ex : bretelles de raccordement Vatry- A 4, Vatry- A 26).

Il faudra que les compagnies aériennes et les intégrateurs privés (Air France et FedEx) acceptent de dédoubler leur « hub » et opèrent ainsi une délocalisation d'une partie de la main-d'œuvre.

# Calendrier des activités de l'association

## ADHÉRENTS : APPEL A COTISATION ANNÉE 2003

Les adhérents (communes et collectivités locales) qui ne sont pas encore à jour de leur cotisation 2003 sont invités à prendre contact avec le secrétariat de l'association qui leur enverra la facture correspondante.

## JUILLET 2003 : DÉPLACEMENT A LA COMMISSION EUROPÉENNE (BRUXELLES)

En juillet, une délégation de l'association « Ville et Aéroport » se rendra à la Commission Européenne à Bruxelles afin de rencontrer les responsables de la DG TREN (Transports ENergie) et des députés européens concernés par la question du ciel unique européen, les vols de nuit sur les grands aéroports européens, le contrôle aérien et la sécurité, la définition d'une politique européenne de développement durable du transport aérien.

## 3<sup>ES</sup> RENCONTRES « VILLE ET AÉROPORT » QUEL AÉROPORT POUR LE XXI<sup>E</sup> siècle ?

### Pour ou Contre le 3<sup>e</sup> aéroport ?

Concilier l'exigence économique et l'exigence environnementale

**VENDREDI 20 JUN 2003 à l'ASSEMBLÉE NATIONALE • PARIS**

Salle Victor HUGO – 101, rue de l'Université (Métro Invalides ou Assemblée Nationale)

Ces 3<sup>es</sup> rencontres de l'association « Ville et Aéroport » se tiendront au moment où la mission d'information parlementaire sur « l'avenir du transport aérien et la politique aéroportuaire » remettra son rapport au Gouvernement. Cette mission voulue par Gilles de ROBIEN, après la remise en question de la création d'un 3<sup>e</sup> aéroport parisien à Chaulnes, doit notamment juger de l'opportunité d'un 3<sup>e</sup> aéroport à vocation internationale dans le grand Bassin Parisien.

### LIENS UTILES

Adresses de sites Internet

[www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org)  
[www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)  
[www.dgac.fr](http://www.dgac.fr)  
[www.adp.fr](http://www.adp.fr)

[www.ufcna.com](http://www.ufcna.com)  
[www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr)  
[www.environnement.gouv.fr](http://www.environnement.gouv.fr)  
[www.assemblee-nationale.fr](http://www.assemblee-nationale.fr)

### BULLETIN D'ADHÉSION

À renvoyer: M. Delannay, Chargé de mission, Association Ville et Aéroport,  
66, rue de Paris 95 500 Gonesse. Tél./fax/rép. 01 39 85 95 96.

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_  
Adresse: \_\_\_\_\_  
Code Postal: \_\_\_\_\_ Ville: \_\_\_\_\_  
Téléphone: \_\_\_\_\_ Profession: \_\_\_\_\_  
E-mail: \_\_\_\_\_

- J'adhère à l'Association Ville et Aéroport et je joins un chèque à l'offre de l'association Ville et Aéroport en règlement de ma cotisation.
- Je recevrai notamment le Bulletin de liaison de l'association Ville et Aéroport.

A \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_ Signature