

DE JEAN-PIERRE BLAZY

La lancinante question du troisième aéroport parisien

L'impact prévisible de l'augmentation du trafic aérien sur la gestion des aéroports français a été l'objet d'études techniques et de débats politiques abondants et passionnés depuis la déréglementation du transport aérien dans les années 1990 et la montée des revendications des populations riveraines.

Va-t-on demain devoir attendre le million de mouvements et les 135 millions de passagers à Paris, c'est-à-dire l'état de saturation physique et l'insécurité qui en découlera, alors même que l'acceptabilité environnementale est déjà dépassée, pour prendre les décisions politiques qui s'imposent ?

Celles-ci ont trop souvent été prises sous le poids de l'émotion provoquée par le risque aérien aux abords des aéroports. A Orly, l'incident du vol de la Tarom a conduit Edouard Balladur, en 1994, à prendre l'arrêté instaurant le plafonnement du trafic à 250.000 créneaux annuels, soit environ 200.000 mouvements. A Roissy, il a fallu l'écrasement du Concorde à Gonesse, en 2000, pour que Lionel Jospin lance le débat public sur la création d'un troisième aéroport parisien au terme duquel le choix de Chaulnes, en Picardie, a été décidé.

La Cour des comptes, dans un rapport publié en 2008, dénonce avec raison l'absence de politique d'anticipation de la saturation des aéroports parisiens. En effet, depuis 2002 et l'abandon de Chaulnes, le troisième réseau aéroportuaire, défini par le gouvernement Raffarin en lieu et place du troisième aéroport, qui devait s'appuyer sur les plates-formes secondaires du grand Bassin parisien (Beauvais, Vatry et Châteauroux), est resté virtuel.

Notre système aéroportuaire national et parisien est doublement déséquilibré. Le modèle économique du hub a aggravé la concentration du trafic à Paris, essentiellement à Roissy, sans contrainte, hormis le plafonnement à 22.500 créneaux annuels entre minuit et 5 heures du matin, ce qui a entraîné une aggravation des nuisances nocturnes en dépit de l'effort consenti par les compagnies aériennes en faveur du renouvellement des flottes. Les recommandations répétées de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires ont été peu entendues par les pouvoirs publics. A Orly, le trafic est doublement plafonné avec le couvre-feu et l'installation du hub d'Air France à Roissy-CDG, qui est équipé de deux doublets de pistes, ce qui a provoqué un déclin relatif. Le modèle low cost s'est imposé largement sur les aéroports régionaux, d'autant que le développement du réseau TGV concurrence efficacement l'avion sur les temps de parcours inférieurs à trois heures. Si bien qu'Air France corrige sa stratégie et crée ses bases de province low cost à partir du mois d'octobre à Marseille et à Lille.

Aujourd'hui, trois scénarios s'affrontent : l'optimisation des aéroports existants, en dépit de la contrainte environnementale jugée excessive par rapport à la logique économique ; le refus de toute augmentation de la demande de transport aérien et l'opposition à la création de tout nouvel aéroport, y compris celui de Notre-Dame-des-Landes ; la recherche du meilleur compromis possible entre les différentes exigences économiques, environnementale et sécuritaire. Cette dernière vision, proposée par Ville et Aéroport, consiste à demander l'application du développement durable au transport aérien dans une approche territoriale afin de permettre la constitution d'un système aéroportuaire national et parisien plus équilibré, nécessitant la création des compléments d'infrastructure indispensables pour des raisons environnementales selon les termes de la loi Grenelle 1.

En 2012, il conviendra de sortir de la pensée unique et de l'immobilisme des experts, qui fondent les prévisions de trafic en évacuant les contraintes, pour favoriser l'indispensable rééquilibrage du système aéroportuaire français afin de mieux concilier la logique économique avec les exigences de sécurité, d'aménagement du territoire et d'environnement. Dès lors, ce qu'on appelle couramment le troisième aéroport parisien ne doit plus être un sujet tabou.

Jean-Pierre Blazy est maire de Gonesse (Val-d'Oise), président de l'association d'élus Ville et Aéroport.