



CONFERENCE DE PRESSE

PROJET DE TERMINAL 4 DE L'AEROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE

INTERVENTION LIMINAIRE

M. Jean-Pierre BLAZY
Maire de Gonesse
Président de Ville et Aéroport

Lundi 15 avril 2019
11h00-13h00
22 rue René Boulanger
Espace Vocation République – PARIS

La concertation préalable sur le projet de Terminal 4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle conduite sous l'égide de la Commission nationale du débat public se termine dans un mois. Elle est emblématique des débats qui ont lieu au niveau national sur la question de la transition écologique.

Nous avons un dossier sur lequel le maître d'ouvrage pense et décide pour le territoire aéroportuaire et les populations qui y vivent. Tout se fait comme si les choses étaient déjà actées, les alternatives au projet sont d'emblée écartées même si elles figurent au dossier de concertation... Comme dans d'autres domaines, le poids du lobby aérien est omniprésent jusqu'au bureau de la Ministre des Transports.

Aujourd'hui, on nous tient d'un côté un discours sur l'écologie et les menaces sur la planète au niveau national, européen et mondial. Pour l'écologie radicale, il ne faut plus rien faire : plus de développement de l'activité aérienne, plus de développement des territoires comme par exemple celui de Gonesse avec en particulier le projet du Triangle. Au niveau de l'Union européenne et de l'État français, la vision libérale prévaut : la seule réponse est celle de la fiscalité écologique. Pour autant, il n'y a pas de proposition au niveau du transport aérien (ex : exemption de taxe sur le kérosène). On a vu le rejet récent avec le mouvement des gilets jaunes de la taxe sur les carburants.

Or, je crois précisément qu'il existe une voie entre ces deux extrêmes, c'est l'approche équilibrée. La transition écologique, il faut arrêter d'en parler il faut la faire ! Il faut impérativement sortir de cette combinaison binaire où pour les uns on dit « c'est comme ça qu'on va créer des emplois », pour les autres on dit « votre développement porte atteinte à la planète ».

Je préfère parler de régulation. Cette approche équilibrée doit être pensée de la même manière aux différentes échelles : mondiale, continentale, nationale, territoriale. Telle est la définition du développement durable. Protéger c'est réguler. Ce n'est donc pas non au développement mais c'est oui à un développement maîtrisé.

Ensuite, la question est de savoir comment s'applique cette régulation au projet de Terminal 4 qui en l'état actuel des choses est tout à fait démesuré : 500 vols supplémentaires par jour à l'horizon 2037, 40 millions de passagers à lui seul, soit un trafic supérieur à l'aéroport d'Orly. C'est bien de la construction d'un aéroport dans l'aéroport qu'il s'agit.

Or, l'aéroport doit être au service de son territoire d'implantation. Outre l'enjeu territorial, il faut poser l'enjeu organisationnel : la puissance du hub parisien et les défis de la concurrence mondiale induisent des stratégies de développement qui renforcent le trafic sur Paris au détriment des régions. L'abandon du projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes illustre l'incapacité de l'État d'avoir une vision stratégique en matière de politique aéroportuaire et favorise ce que j'appelle le « centralisme aéroportuaire ». Aujourd'hui, notre système aéroportuaire national est doublement déséquilibré entre Paris et les régions et entre Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

La réalisation du projet de T4 de Paris-CDG conforte la logique du gigantisme aéroportuaire avec un développement sans limites du trafic, et les conséquences sur la santé, le cadre de vie, le patrimoine, la sécurité des populations riveraines. Un tel développement ne peut se faire sans régulation économique, sociale et environnementale et c'est la raison pour laquelle les élus du réseau Ville et Aéroport lancent une pétition et demandent à l'État des compensations territoriales. L'inquiétude est grande car l'État s'appauvrit en privatisant ses aéroports et laisse le contrôle à des opérateurs privés qui n'ont pas cette approche équilibrée entre économie, social et environnement.

Comme l'a indiqué la Cour des comptes, l'État se doit d'anticiper la saturation annoncée de certaines plates-formes d'ici l'horizon 2035. Je ne pense pas que la stratégie nationale du transport aérien 2025 présentée par la ministre des Transports en clôture des Assises nationales du transport aérien suffise à répondre aux enjeux de long terme, à la nécessité d'avoir une vision prospective sur ce que doit être le transport aérien de demain, au rééquilibrage de notre système aéroportuaire national, à la redéfinition du maillage et de la place de chaque plate-forme.

Je défends volontiers l'idée d'un schéma aéroportuaire national qui traduit les grandes orientations de l'État. Il s'agit de mettre en adéquation le système aéroportuaire aux nouveaux contextes économique, législatif et réglementaire, nationaux et européens.

A l'échelle des principaux aéroports acinusés, ce schéma prendrait la forme d'un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) portant sur trois volets : économique, social, environnemental-sanitaire-territorial.

J'en viens maintenant au projet de T4 (présentation Powerpoint)
