



27/07/2011 | [Nicolas Zveguintzoff](#) | [Transports](#) | Lu 475 fois | aucun commentaire

Pour un nouvel aéroport parisien

(Par Nicolas Zvéguintzoff) - Le trafic aérien augmente de façon régulière mais le développement des capacités aéroportuaires ne fait pas partie des priorités du ministère de l'écologie. Un choix qui pourrait faire perdre à Paris son rang actuel.

Écrit par Nicolas Zveguintzoff

L'avant-projet révisé de Schéma national d'infrastructure de transport (SNIT) publié par le ministère de l'Ecologie est sans équivoque : tandis que les engagements de développement du ferroviaire (essentiellement la grande vitesse) seraient de l'ordre de 103 milliards d'ici à 2020, seulement 1 milliard serait consacré au transport aérien, ce qui exclut tout nouvel aéroport pour Paris et sa région.

Cette position n'affronte pas la réalité : il faudra des pistes supplémentaires, les dispositions auraient dû être prises depuis longtemps. Sur la base d'une hausse (mesurée) du trafic de 3 % par an, il sera de 135 millions de passagers en 2025.

En 2001, la nécessité de créer un nouvel aéroport, déjà reconnue en 1995, avait été confirmée sous le gouvernement Jospin, puis rejetée suite à l'alternance politique dès 2002. Il avait été décidé que cet aéroport serait construit au nord, à Chaulnes, suscitant l'incrédulité : bien trop éloigné de Paris (120 km, contre 27 pour Roissy) ; et à la croisée de deux axes de trafic très denses (Allemagne-Grande-Bretagne ; Scandinavie-Espagne), ce qui aurait compliqué encore le travail de contrôle aérien.

Le Nord de Paris est bien desservi. Avec 4 pistes et une emprise de 3.000 hectares, Roissy pourra opérer à terme plus de 130 mouvements par heure et traiter 110 millions de passagers par an (60 millions aujourd'hui), sa limite pratique étant la somme de multiples défis à relever : gestion de l'espace sur une plate-forme construite au fil de l'eau ; liens routier et ferroviaire avec Paris à repenser entièrement etc. C'est au Sud que la capacité fera défaut : les attaques contre l'aviation à Orly ont abouti à bloquer les mouvements à 250.000 par an dès 1994. EasyJet s'était ainsi vu refuser la reprise des créneaux horaires libérés par la faillite d'Air Liberté.

En plus de Roissy au nord, un aéroport au sud de Paris, doté progressivement de 4 pistes indépendantes et pouvant traiter 100 millions de passagers à son maximum de développement en 2050 suffira. Orly pourra être fermé dès les premières années d'exploitation du nouvel aéroport. L'économie d'Orly saura se redéployer autour d'un grand centre d'affaires, ce à quoi

ADP s'emploie avec succès (projet de centre « Coeur d'Orly ») et grâce à une réaffectation judicieuse de sa réserve foncière (1.500 hectares). C'est maintenant qu'il faut agir pour geler les réserves foncières du nouvel aéroport, lancer les enquêtes publiques et se préparer à lutter contre les stratégies dilatoires. Dix ans seront nécessaires avant de commencer de grands travaux, quinze ans avant l'entrée en service, nécessaire à l'horizon 2025. L'Etat s'apprête à lancer un métro autour de Paris. Pour 30 milliards, il va créer une boucle reliant les aéroports. Avant de figer le trajet sud de ce futur métro, il sera avisé de définir lesquels relier : Orly, bloqué depuis 1994, ou l'aéroport placé plus au sud et dont Paris a besoin vers 2025 ?

Un développement maîtrisé commande de rouvrir en urgence le dossier du nouvel aéroport de Paris et décider en connaissance de cause, sans faux débat : ni dans le Grand Est, ni évidemment au Havre, encore moins à Lyon qui ne saurait être qualifié de « hub secondaire » de Paris.

La Grande-Bretagne aurait renoncé à construire une nouvelle piste à Heathrow mais pousserait un projet alternatif de nouvel aéroport dans l'estuaire de la Tamise, desservant ainsi l'est londonien : un défi osé mais Londres resterait une grande destination et continuerait de se développer. Sans un remplacement d'Orly au sud, Paris renoncerait à tenir son rang.

[Nicolas Zvegintzoff](#)