

### **POUR UN SCHEMA AEROPORTUAIRE NATIONAL POUR UN CONTRAT DE DEVELOPPEMENT DURABLE AEROPORTUAIRE**

Le secteur du transport aérien est aujourd'hui confronté à de nombreuses mutations qui conduisent à réexaminer les modèles économiques établis et les effets du secteur au bénéfice des territoires. Ces mutations sont de natures diverses. Sectorielles, elles posent la question de l'évolution annoncée des trafics dans les grands aéroports nationaux, européens et mondiaux. Réglementaires, elles renforcent la concurrence entre compagnies européennes depuis la libéralisation du ciel aérien européen en 1997 avec le double phénomène de l'émergence des compagnies low-costs, et de la montée en puissance des compagnies du Golfe et asiatiques. Budgétaires, elles interrogent la disponibilité et l'opportunité des ressources publiques consacrées au développement voire au maintien de plateformes aéroportuaires.

Dans ce contexte, les aéroports sont souvent revendiqués par les territoires comme de véritables enjeux d'aménagement du territoire. En effet, 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 la « centralisation aéroportuaire ». Aujourd'hui, notre système aéroportuaire national est doublement déséquilibré entre Paris et les régions et entre Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly. Comme l'a indiqué la Cour des comptes, l'État se doit d'anticiper la saturation annoncée de certaines plateformes d'ici l'horizon 2035. Au niveau de la Commission européenne, le « paquet aéroports » présenté fin 2011 doit résoudre les problèmes de capacité et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable.

Pour cela, nous pensons qu'il doit mettre en œuvre un Schéma aéroportuaire national qui traduit ses grandes orientations. Parmi elles, un rééquilibrage de l'offre aéroportuaire est à privilégier. Il s'agit de mettre en adéquation le système aéroportuaire aux nouveaux contextes économique, législatif et réglementaire, nationaux et européens. À l'échelle des principaux aéroports acrusés, ce Schéma prendra la forme d'un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) portant sur trois volets : économique, social, environnemental-sanitaire-territorial.