

**8èmes rencontres « Ville et Aéroport » - Assemblée Nationale
26 septembre 2011**

Présence pour Elan-SE : Evelyne BOURNER

Journée très riche en débats contradictoires sur la politique aéroportuaire française des 20 dernières années (jugée lamentable et incohérente de façon unanime) et celle qu'il faudrait mettre en place pour les 20 prochaines années, voire plus.

Il ne s'agissait donc pas uniquement d'Orly et de Roissy (bien que ces deux aéroports soient jugés les plus « critiques »), mais de toutes les plateformes françaises. Les représentants de riverains d'aéroports de province étaient bien présents car ils ne veulent pas se récupérer un transfert de nuisances de la région capitale.

En fin de document : liste des éminents intervenants sur l'estrade, parfaitement au courant des dossiers, de l'historique, et donc intéressants et crédibles ; à part l'intervention sur le « Grand Paris » mal préparée et ne traitant pas le vrai sujet : l'intermodalité.

On peut juste résumer : ils pouvaient se répartir, comme d'ailleurs le public de la salle en deux grandes tendances : les « pour qu'on ne fasse rien et qu'on laisse faire les choses » et ceux qui veulent « que ça change et que des mesures soient prises ».

Un point crucial a été évidemment l'étude de délocalisation d'Orly, abondamment traité, sujet développé plus loin. (La fameuse question du 3^{ème} aéroport dans le bassin parisien)
Le 2^{ème} point crucial a été la situation de saturation de Roissy - Charles de Gaulle, l'exaspération des riverains et les vols de nuit.

Naturellement, les responsables associatifs (défense de l'environnement, droits des riverains, etc) étaient tous - et l'ont très fortement exprimé - en faveur d'une politique aéroportuaire respectant les recommandations du Grenelle de l'environnement, et surtout ne dégradant pas le cadre de vie, la santé et la sécurité des riverains.

Une remarque des responsables « Ville et Aéroport » en fin de journée aux associations du sud francilien présentes : à part quelques exceptions, peu de motivation et de mobilisation des élus de l'Essonne sur ces questions. **La nécessité de protéger l'emploi à tout prix ne doit pas interdire une réflexion constructive sur une stratégie à long terme du transport aérien pour ne pas faire perdurer les erreurs du passé.**

Il me sera pardonné, dans le présent compte-rendu, une part de subjectivité, mais j'ai tenté de relater fidèlement ce que j'ai entendu. Ce document est transmis à nos amis d'ANA (Alerte nuisances aériennes) également présents.

Evelyne BOURNER, administratrice, chargée des nuisances aériennes

Notes prises au cours de cette journée :

A propos du projet de 3^{ème} aéroport en Ile-de-France :

Depuis 1994, de nombreuses études ont été lancées et abandonnées – les politiques se sont « défilés » et l'alternance n'a pas aidé : Douffiagues, Gayssot, Jospin, de Robien, Raffarin...

Pendant ce temps, on construisait une piste de plus à Charles de Gaulle. Aéroport de Paris (ADP) devenait une société anonyme et Air France était privatisée.

Article 12 du Grenelle de l'Environnement : impossible de créer un 3^{ème} aéroport (pour ne pas dégrader encore plus le peu de campagne qui reste, notamment dans le bassin parisien...) mais par contre on peut transférer un aéroport et le délocaliser...

Le contexte économique :

Pendant toutes ces années, la concurrence faisait rage entre les compagnies. Les « low cost » faisaient leur apparition. A part un ralentissement dû à des accidents spectaculaires et à des troubles géopolitiques, le trafic aérien explose actuellement partout dans le monde (surtout en Asie).

A noter : la croissance du transport aérien n'est pas liée au PIB d'un pays (les riches voyagent quel que soit la situation économique de leur pays).

La concurrence est également féroce entre les grandes capitales, Londres, Paris, Amsterda. Il devient de plus en plus difficile de concilier les contraintes dues au respect de l'environnement et la nécessité de faire face à l'augmentation du trafic alors qu'Orly est plafonné et Charles de Gaulle en voie de saturation.

Par contre, les grandes compagnies perdent de l'argent, alors que le trafic augmente de 4 à 5% par an. Les « low cost » ont également des difficultés.

C'est donc la quadrature du cercle : comment concilier la logique économique, la sécurité et la protection de l'environnement ?

La plupart des grands aéroports européens sont vieillissants, mal conçus (voir Charles de Gaulle). Ils font l'objet de rafistolages alors que l'Asie (Singapour, Hong Kong, Pékin, Bangkok) s'équipe en aéroports modernes et adaptés à la clientèle. (Croissance de l'aérien en Asie : + 13 à 15 % par an). L'Europe est à la traîne et perd des parts de marché. Il est vrai que les asiatiques se fichent complètement des contraintes environnementales alors qu'il y a une volonté en Europe de lutter contre l'impact environnemental.

Rapport de la Cour des Comptes :

Les aéroports internationaux sont bénéficiaires. Les aéroports de villes moyennes sont tout juste à l'équilibre. Les petits aéroports de provinces sont en déficit chronique. Ils sont soutenus par les collectivités territoriales. Il n'existe pas de politique cohérente d'aménagement du territoire ni de concertation entre les régions => mauvaise utilisation des deniers publics. Avec la décentralisation : pas de démarche coordonnées dans les régions (chacune veut son aéroport... à grand frais) – intermodalité ratée entre le rail et l'aérien. ADP est très « surveillé » par la Cour des Comptes.

Or, ni les compétences ni les moyens existent sur tous les petits aéroports de province. Il faut mieux rééquilibrer le territoire : il faut sortir les élus locaux de la notion de pouvoir sur leur plateforme qui coûte cher à la collectivité, même si elle apporte des touristes en province.

Les erreurs commises en Ile-de-France :

Des aéroports conçus à partir de conceptions périmées. Pas d'accès rapide en train vers la capitale et pas de connexion entre eux. Les terminaux disparates rajoutés de bric et de broc à Charles de Gaulle sont un désastre pour les voyageurs ; il n'y a aucune maîtrise des constructions et de l'urbanisme autour. Les élus ont accordé les permis de construire sans contrôle.

Cas d'Orly : date de la dernière guerre, enclavé dans une zone urbaine dense (et qui continue de se densifier). Un « VAL » rustine peu pratique, services de taxi indigents. Accueil passagers nul. Le constat est sévère.

Cas du Bourge : aviation d'affaires ; 1,5 passager par vol. Question des riverains : déplacements utiles ou futiles ?

On constate qu'il n'y a pas eu de réelle politique aéroportuaire concertée, non seulement au niveau français, mais également au niveau européen.

Or, après des années de laxisme, le développement du transport aérien a actuellement face à lui des contraintes liées au bruit et à la pollution et des riverains déterminés.

Les contradictions du secteur aérien :

Le nombre de vols de nuit est en constante augmentation (160 par nuit à Charles de Gaulle entre 22H et 6H) ; 80% des vols de nuit sont liés au fret.

L'emploi : l'aérien génère très peu d'emplois nouveaux (sauf à Airbus qui doublera ses ventes... et les avions ne resteront pas au sol...).

Actuellement à Orly : 26 000 emplois directs + emplois induits. Important pour la région, mais son évolution est à étudier : faible valorisation de la surface représentant 10 fois la Défense à quelques km de Paris. Problèmes avec les « low cost » : conditions de travail dégradées. Les « low cost » occupent le terrain notamment en province (et Beauvais). Les conditions de travail se dégradent également dans les grandes compagnies.

Le kérosène n'est pas taxé (contrairement à l'essence) et aucune TVA sur les billets d'avion. La fiscalité favorise donc cette activité (notamment le transport de marchandises, les fraises, les tomates et les endives voyagent...). Il faut revoir la fiscalité afin que les richesses produites par le transport aérien puissent bénéficier aux communes qui en subissent les nuisances.

Actuellement :

En 2010 : explosion du trafic passagers en Union Européenne. Echanges avec l'Europe. Augmentation de l'international (Maghreb, départements d'outre-mer).

Beauvais : terrain réservé au « low cost ».

Vatry est sous-utilisé et cherche des clients... (manque d'accès rapide cependant).

Et il est vrai : le tourisme est de la première importance en France : 500 000 emplois (non délocalisables). Le transport aérien est une nécessité pour conserver et même développer l'industrie du tourisme. Huit milliards sont dépensés en France par des gens qui prennent l'avion, et trois milliards par ceux qui prennent le train.

Le futur (pas rose du tout, ni pour le secteur aérien ni pour les riverains) :

En 2030 : 19 aéroports européens seront complètement saturés. Retards, trafic très vulnérable aux événements climatiques (neige, gel...) congestion, encombrements du ciel. L'Europe perd les marchés et l'Asie Pacifique prend la tête de ce secteur. Atlanta est encore le 1^{er} aéroport mondial, mais pour combien de temps ? Et les aéroports français sont très loin derrière.

Le trafic a doublé en 20 ans. Dans l'hypothèse d'un autre doublement du trafic à 20 ans (et même probablement avant), comment faire ? Utiliser les aéroports existants ! = Risque de

déplafonnement pour augmenter le trafic à Orly (techniquement possible) et augmentation du trafic à Charles de Gaulle (optimisation des créneaux horaires).

Déséquilibre entre les aéroports franciliens et la province : 80% Paris – 20% la province.

Des pistes (?) pour passer 600 000 mouvements de plus/an : mieux remplir les (gros) avions (emport) – diminuer le trafic national (effet TGV) – optimiser les créneaux horaires – mieux utiliser les aéroports de province (Lyon, Bordeaux...) pour délester les aéroports parisiens.

A noter : le lobby aérien ne soutient pas l'idée d'une délocalisation d'un aéroport situé en pleine zone urbaine vers un lieu plus éloigné moins peuplé. Les aéroports doivent rester près des clients...et donc des villes. Il n'est pas contre un « fonctionnement à saturation » bien que personne ne sache très bien ce que cela implique... ou en a très peur. Orly est déjà géré à saturation étant donné le plafonnement à 250 000 créneaux H/an – 200 000 mouvements/an environ (mais, sa capacité réelle pourrait techniquement être de 400 000 mouvements/an). Comment croire que les « verrous » qui protègent les riverains d'Orly ne vont pas sauter ? Le lobby aérien appelle cela « optimiser les ressources existantes ». Très inquiétant.

Leur suggestion : la gestion du bruit par « quotas » => fortes protestations indignées des associations.

Le contexte sociologique (pas rose non plus) : (Rapport Faburel, universitaire)

Résultats d'un travail de recherche :

Les populations survolées ne sont pas celles qui prennent l'avion.

Exemple : Orly « perle économique » : ses voisins n'en profitent pas. 13% de chômage dans les communes proches. Le fret ne fonctionne pas avec le MIN de Rungis. Les « low cost » à Orly ne valorisent pas l'emploi. Ce territoire, si près de Paris - 10 fois la Défense - est mal utilisé. Il existe très peu de retombées économiques sur les communes avoisinantes qui subissent les nuisances.

Autour d'Orly : 3500 habitants au km² – 500 000 personnes dont le cadre de vie est sacrifié au transport aérien.

Quant à Charles de Gaulle, c'est encore pire. Pour les communes proches, et particulièrement celles du département 93 considéré comme défavorisé, si on travaille à l'aéroport, c'est la galère : aucun transport en commun. Là non plus les voisins de la plateforme ont tous les inconvénients et aucun avantage.

La politique d'aménagement et d'urbanisme autour de la plateforme de Charles de Gaulle est désastreuse. Il y existe de nombreux conflits autour des aéroports, éléments constants constatés pour tous les aéroports des pays développés. 620 000 personnes subissent les nuisances.

Les nuisances aériennes sont de moins en moins acceptées. L'acceptabilité sociale est partout tendue face au bruit, à la pollution, à l'impact sur la santé...

Débat très tardif sur ces questions en France (alors qu'il était déjà trop tard), sauf pour Notre-Dame-des-Landes, qui a fait l'objet d'une intervention et dont la construction en remplacement de l'aéroport de Nantes (non saturé), est très controversée.

On constate sur le pourtour des aéroports : une injustice territoriale – une décote immobilière – une paupérisation – une laideur des paysages. Une remarque entendue : « les pauvres dans un environnement pourri ». Il s'agit là d'un déni démocratique, un défaut de dialogue et de gouvernance.

Il est indispensable de repenser l'aménagement des territoires contraints par le bruit et la pollution des aéroports afin de ne pas accentuer les zones défavorisées (elles existent déjà).

Quelques « rustines » pour pallier le manque de vrai dialogue : la création de l'ACNUSA, les CCE qui ont mal fonctionné par manque de participation et de motivation des acteurs de décision.

Les nuisances (encore moins rose...)

Bruit : très peu d'amélioration à espérer. Il existe un conflit entre carburant et insonorisation. Pas de révolution technologique en vue : l'avion du futur n'est pas sorti des cartons. Des efforts sont faits pour améliorer la qualité de l'air. Mais : la pollution due aux particules est plus importante que celle annoncée et très dangereuse pour la santé publique. La pollution chimique générée par Charles de Gaulle est équivalente à celle du périphérique. Les particules fines cancérigènes sont responsables de 42 000 décès/an en France, toutes sources de pollution confondues. Des études sont en cours pour mieux définir la pollution aux abords des aéroports (répartition des particules chimiques entre le trafic terrestre et le trafic aérien).

En résumé :

Le « statu quo » que l'on déplore depuis plus de vingt ans, le tabou, l'absence de réflexion sur une politique cohérente du secteur aérien, ne seront plus acceptables après 2012. Actuellement le secteur repart à la hausse et le doublement pourrait se faire dans 10 ans. Les partenaires concernés (présents ou non à cette journée de débats) ne doivent pas s'interdire de réfléchir ni d'apporter des idées nouvelles sur cette question stratégique pour le pays, non seulement sur le plan économique mais également sur le plan environnemental et d'équité sociale. Il est urgent d'ouvrir un débat non seulement national, mais européen, pour harmoniser les politiques aéroportuaires.

Le débat public – affirmé comme exemplaire – sur le « Grand Paris » devrait (aurait dû ?) être une occasion unique de repenser, non seulement les transports collectifs de la capitale, mais également une politique équilibrée d'aménagement du territoire incluant le transport aérien des passagers et des marchandises. L'intervention faite sur le « Grand Paris » a d'ailleurs été assez minable et mal préparée. L'intermodalité entre cet ambitieux (et coûteux) projet et les aéroports franciliens est pourtant, étant donné la situation désastreuse actuelle, une urgence et une nécessité.

Les enjeux économiques et environnementaux sont désormais étroitement liés : les riverains d'aéroports n'acceptent plus l'agression générée par le trafic aérien à leur cadre de vie.

Les intervenants :

Jean-Pierre Blazy (Président de l'association « ville et aéroport » Maire de Gonesse) - Yves Albarello (Député-Maire Claye-Souilly rapporteur projet de loi Grand Paris) – J-L. Baroux (Président, APG Global Associates) – J-L. Beaud de Brive (Conseiller-Maître, Cour des Comptes) – J-A. Benisti (Vice-président de « Ville et Aéroport, député-maire de Villiers sur Marne) – Léa Bodossian (Secrétaire Générale Airport Region Conference) – P. Boureau (Vice-Président « Ville et Aéroport » Maire de Blagnac) – Ch. de Courson (Député de la Marne, Rapporteur du budget transport aérien) – G. Faburel (Maître de Conférences Université Paris Est-Val de Marne) – G. Feldzer (Conseiller Régional Ile-de-France Europe Ecologie les Verts) – P. Gandil (Directeur Général DGAC) – D. Gonzales (Secrétaire Général de « Ville et Aéroport, Député-Maire de Villeneuve le Roi) – C. Hervy (Conseiller Général du Val de Marne, Maire de Chevilly-Larue) – J-J. Kogan (Vice-président Communauté de communes Erdre et Gesvre) – P. Kruissel (Président de l'UFCNA) – P. Lemoyne de Forges (Présidente de l'ACNUSA) – E. Maire

(Chef de l'unité « Aéroport » Commission Européenne) – J-P. Martin (Président de Paris Métropole, Maire de Nogent-sur-Marne) – P. Valentini (Vice-président du Conseil Général de la Marne, chargé de Vatry) – J-M. Vernhes (Président de l'Union des Aéroports français) – I. Wallard (Directeur, stratégie ADP).