

Analyse des alternatives à la construction d'un troisième aéroport dans le Bassin parisien

*Résumé du 2nd volet de la contre-expertise des associations
en prolongement du débat DUCSAI*



juillet 2007

**Les Amis de la Terre
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
France Nature Environnement (FNE)**

Crédit photo : AG, les Amis de la Terre

A l'issue du débat DUCSAI¹ concernant l'implantation d'un troisième aéroport en région parisienne, les trois fédérations -Les Amis de la Terre, France Nature Environnement (FNE) et la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT)- avaient obtenu la réalisation d'une contre-expertise. Commencée par le Cabinet MVA en 2001, elle s'est poursuivie en 2003 par la réalisation d'une étude spécifique relative à l'impact ferroviaire. A la suite de retards pour des raisons financières et politiques (DGAC, élections, rapport parlementaire), la reprise de l'étude n'a été effectuée qu'en 2005. Elle s'achève en 2007 après que les fédérations aient été contraintes de se substituer au consultant défaillant.

Cependant ce retard a des conséquences positives car il permet de mettre en lumière deux aspects encore considérés comme secondaires en 2001, mais devenus des éléments importants de l'analyse : la percée des compagnies bas-coûts sur le marché du transport aérien et l'impact reconnu de cette activité sur l'évolution des conditions climatiques. Les années 2006 et 2007 ont été particulièrement fécondes en matière d'alertes relatives à la détérioration de l'environnement, les transports étant chaque fois cités parmi les causes de cette aggravation et désormais considérés, en Europe, comme les principaux responsables du non respect des objectifs fixés à Kyoto.

Il n'est plus possible d'accepter une politique de laisser-faire en matière de transport aérien. Afin de modérer la croissance de ce mode de transport en région parisienne, il est nécessaire de mettre en œuvre rapidement des solutions de substitution. Les alternatives explorées dans cette étude, ne peuvent plus être repoussées, et doivent donc faire l'objet de décisions urgentes.

Le transport aérien face à de nouvelles contraintes

- Les contraintes d'environnement

- Les émissions de gaz à effet de serre par le transport domestique mais surtout par le transport international s'accroissent dangereusement. Il n'est pas certain qu'un marché de droits d'émission, même s'il alourdit le coût du transport, suffise à ralentir l'activité d'une manière significative.

- La responsabilité du transport aérien, en particulier celle des petits avions, est importante en matière de pollution générale de l'air (CO₂, NO_x, Ozone, etc.). Et ces nuisances sont très préoccupantes à proximité des aéroports.

- Le bruit causé par le transport aérien demeure une des nuisances les plus mal supportées. L'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA) tente de surmonter l'inertie des pouvoirs publics, des autorités aéroporutaires et des transporteurs en veillant à l'application des règlements de protection et d'indemnisation, et en proposant de nouvelles dispositions favorables aux riverains.

Les plans de gêne sonore (PGS) sont à la base des indemnités accordées aux riverains. Les plans d'exposition au bruit (PEB) qui réglementent l'urbanisation près des aéroports, restent un sujet de discordance entre riverains, élus et autorités.

Si les riverains de l'aéroport d'Orly bénéficient d'un couvre-feu, ceux de Roissy CDG ne sont protégés que par un plafond de bruit et les mesures restrictives concernant le trafic de nuit limité à l'intervalle 0-5h.

Il subsiste un malentendu entre des acteurs qui avancent comme preuve de bonne volonté le maintien d'un statu quo de bruit qui ne bride pas le développement de l'aéroport et des riverains qui réclament une amélioration substantielle de la situation.

Alors qu'un élargissement des plages de tranquillité serait le bienvenu, les dernières autorisations de mouvements de la saison 2007 semblent aller dans le sens inverse de cet espoir.

¹ Démarche d'utilité concertée pour un site aéroporutaire international.

- Les contraintes économiques

- Un carburant plus rare et plus cher

Si cette rareté se vérifie, il sera nécessaire de définir des priorités et le transport aérien ne devrait pas être le moins épargné. L'absence de certitudes à moyen terme, pour ce qui concerne le carburant de substitution, confirme une forte dépendance du transport aérien vis-à-vis du pétrole. Mais l'expérience de ces trente dernières années laisse à penser qu'il faudrait une augmentation encore plus forte du prix du baril de pétrole pour que la croissance du trafic aérien en soit véritablement affectée.

La taxation du kérosène est toujours repoussée. On lui préfère les quotas d'émission. Les compagnies aériennes répercutent régulièrement les hausses du prix du carburant sans que la croissance du trafic en souffre réellement. Mais elles recherchent cependant, par les progrès de la technologie et de meilleures conditions d'exploitation à contenir cette aggravation des coûts.

- Le TGV

Pour l'instant, ce sont les préoccupations commerciales qui dominent. La perspective d'une complémentarité entre avion et TGV organisée reste lointaine. On attend toujours du pouvoir politique un choix de société qui favoriserait clairement le transport le moins polluant ou, au minimum, inciterait au transfert modal.

Tant au niveau européen qu'au niveau national, les autorités en sont encore au stade des bonnes intentions.

- Les impératifs de sûreté et de sécurité aggravent le coût du transport aérien. Toutefois ils n'apparaissent pas comme des facteurs susceptibles d'apporter un véritable avantage concurrentiel au transport ferroviaire.

- L'image « sociétale » du transport aérien

Les conditions semblent réunies pour que l'usage du transport aérien soit affecté par les nouvelles exigences énergétiques et environnementales et que sa croissance souffre de ce surcroît de responsabilité. La substitution du ferroviaire et l'internalisation des coûts contribueront à la modération de cette croissance. Toutefois le développement des bas-coûts et l'élargissement de l'offre à une clientèle plus modeste contrecarrent cette tendance.

- Les crises conjoncturelles

Le transport aérien s'est toujours rapidement remis des crises conjoncturelles. Même si l'évolution économique entre "vieux continents" et pays émergents crée des différences structurelles conduisant à des croissances différentes du transport aérien suivant les pays, la tendance lourde d'une croissance supérieure à la croissance économique reste la règle pour tous. Et pour l'instant, seule une insécurité persistante pourrait être un facteur de modération durable de la croissance du transport par air, si aucune mesure politique ne venait tempérer cette croissance.

L'évolution du transport aérien en France

- Le débat DUCSAI de 2001

Le débat s'est conclu par la prise en compte d'une hypothèse de croissance de 3,4 % l'an. Cette hypothèse complétée par des perspectives modestes de report modal vers le TGV et vers les aéroports de province conduit à deux conclusions : celle de l'administration consistant à la construction d'un troisième aéroport à Chaulnes en Picardie, celle de "technocrates" démontrant que les aéroports parisiens peuvent absorber jusqu'à 130 millions de passagers par an...

N'y a-t-il pas une autre réponse à apporter à la question posée par la croissance du transport aérien à Paris?

- L'évolution récente du transport aérien de passagers en France

La crise consécutive aux attentats du 11 septembre 2001 à New York a lourdement touché le transport aérien mondial. Elle a été ressentie en France jusqu'en 2004. Mais depuis 2006, l'évolution du trafic laisse présager une croissance supérieure à celle retenue par le DUCSAI.

- Le trafic national métropolitain croît de 5,1 % en 2006, surtout grâce au trafic international (+ 6,8 %) alors que le trafic intérieur est ralenti (+ 2,3 %). Cette bonne santé de l'international est due en grande partie aux bas-coûts (+ 31 %).
- Cette répartition caractéristique est partagée par les aéroports de province (6,6 % dont 8,4 % pour l'international) qui bénéficient des vols à bas-coûts pour 22 % de leur trafic.
- Les deux grands aéroports parisiens évoluent différemment. La croissance de Roissy CDG, 5,7 % en 2006, est équilibrée entre international (+ 5,8 %) et intérieur (+4,9 %). Mais l'international y représente 90 % du trafic et le trafic bas-coûts 6 % du total. L'emport moyen est de 106 passagers par vol en 2006, ce qui reste bien inférieur à Londres Heathrow (140). La croissance d'Orly, 3,1 % en 2006, est plus contrastée qu'à Roissy-CDG (international : + 7,6 %, intérieur: + 0,4 %). Mais les bas-coûts concernent 12 % du trafic total et l'emport moyen atteint 112 passagers par vol. Le trafic de correspondance s'élève à 32,3 % à Roissy CDG, mais n'est que de 8,4 % à Orly.
- L'analyse du trafic métropolitain par destination révèle que la baisse du trafic intérieur touche aussi bien les radiales que les transversales. La croissance des faisceaux Union Européenne, Afrique et surtout Asie, se poursuit. L'examen particulier des aéroports parisiens suggère que la croissance des faisceaux UE, Afrique du Nord et Amérique latine pourrait à moyen terme être davantage partagée avec les aéroports de province. Il révèle aussi que le déséquilibre Roissy / Orly est accentué par la quasi absence de certaines destinations à Orly (Atlantique Nord, Amérique latine et Moyen-Orient).

- Les bas-coûts

Les compagnies à bas-coûts essentiellement représentées en France par Ryanair et easyJet prospèrent sur de nouvelles liaisons point à point sans pour autant désertier la concurrence sur les liaisons radiales à partir de la région parisienne (easyJet).

La disparition de petites compagnies bas-coûts et la nouvelles implication d'Air France dans ce type de trafic aiguise la confrontation entre quelques grandes compagnies dominant le marché parisien car Ryanair monopolise Beauvais et easyJet est la deuxième compagnie sur Roissy et Orly.

La pénétration des compagnies bas-coûts en France est moindre que dans les autres grands pays européens, surtout en ce qui concerne le marché intra - U.E. La différence est particulièrement flagrante entre la France et le Royaume-Uni où les bas-coûts assurent la moitié du trafic.

La présence des bas-coûts se partage presque par moitié entre Paris et la Province. Elle s'est accentuée en 2005 et 2006. Son exploitation sur les aéroports de province a provoqué beaucoup de croissance soudaine mais aussi quelques déconvenues avec l'arrêt brutal de liaisons.

En France, l'implantation de ces compagnies est donc disparate. Par ailleurs, une tendance voit le jour: le développement actuel vers l'intercontinental proche (Afrique du Nord) et des visées sur l'Atlantique Nord. Cette évolution pourrait aider à une redistribution du trafic au profit de la province.

Evolutions prévisibles

- Les nouveaux facteurs de l'évolution

La très forte croissance des grands pays asiatiques, la démocratisation du transport aérien conduisant à une prédominance de la clientèle touristique et la réussite des bas-coûts semblent trois facteurs essentiels de l'évolution à moyen terme.

- Les limites de Roissy - Charles de Gaulle

Toutefois, la croissance de Roissy CDG devient de plus en plus insupportable aux riverains et l'abandon du projet de troisième aéroport à Chaulnes a conduit une commission parlementaire à préconiser des mesures concernant surtout cette plate-forme. Les travaux présidés par F. M. Gonnot, recommandent en particulier d'améliorer la transparence et la concertation, de moduler les taxes en précisant mieux leur affectation, de revoir les procédures concernant le bruit et l'urbanisation, de redistribuer le trafic au profit d'Orly et d'aéroports de province, notamment pour le fret et de favoriser le report modal.

Depuis, le député F. M. Gonnot a constaté que le suivi des mesures qu'il avait fortement suggéré était resté un vœu pieux, puisque dans leur grande majorité, ces mesures n'ont pas été suivies d'effets perceptibles par les riverains.

- Les prévisions de trafic

Dans ce contexte d'immobilisme, si la poursuite de la croissance semble évidente, il apparaît illusoire de déterminer des prévisions de trafic à long terme. L'expérience passée démontrant aussi bien en France qu'à l'étranger des écarts énormes entre les prévisions et la réalité.

En outre, les motivations des constructeurs, des transporteurs et des autorités aéroportuaires ne conduisent jamais à un consensus sur ces prévisions.

A moyen terme, la prévision demeure encore très incertaine. C'est pourquoi il semble pertinent d'encadrer et de maîtriser la croissance en imposant des limites compatibles avec les impératifs du développement durable, plutôt que de laisser une croissance rampante et subie dicter les nécessités d'investissement, ce qui est malheureusement le cas aujourd'hui.

Les solutions alternatives au 3ème aéroport

- Une autre utilisation des capacités aéroportuaires

- Le hub de Roissy

Il paraît évident que le développement du hub de Roissy-CDG est devenu par sa réussite commerciale, un objectif qui neutralise la volonté de décentralisation des pouvoirs publics et empêche une amélioration notable de l'environnement aux abords de la plate-forme. En outre, il est bon de rappeler :

- que l'aéroport n'a pas été conçu pour être un hub, ce qui aggrave les nuisances,
- que son adaptation pour cette fonction a coûté très cher, et au fil des ans, a été souvent d'une manière discriminatoire, des objectifs commerciaux distincts de l'intérêt général,
- que l'objectif de réussite du hub devient un objectif en soi sans considérer qu'il se réalise au détriment d'une croissance économique plus équilibrée du territoire national,
- qu'il correspond de moins en moins aux souhaits des voyageurs aériens habitant la province pour qui la correspondance par Paris est généralement un inconvénient.

Le hub de Roissy ne doit plus être un frein à des liaisons directes à partir des métropoles régionales. Le développement des vols bas-coûts contribue à remettre en cause la domination du hub. Il est

souhaitable que les pouvoirs publics, appliquent à cet égard les objectifs de décentralisation que la Commission européenne réaffirme régulièrement.

- L'analyse du trafic de correspondance

Les données sur le nombre et l'origine des passagers en correspondance à Paris demeurent une nébuleuse, soigneusement protégées au motif du secret commercial. Cette absence de transparence ne permet pas d'appréhender avec précision les potentialités d'une décentralisation du trafic.

La DGAC et les autorités aéroportuaires de Paris et en Province ne fournissent que des données restreintes. Il n'est pas exagéré d'estimer que la moitié des provinciaux venant chercher une correspondance pour l'étranger, à Roissy-CDG, soit environ un million de passagers par an, pourraient prendre un avion direct à partir d'un aéroport de leur région, en considérant évidemment que cette potentialité est augmentée par une part des voyageurs de province français allant chercher une correspondance à l'étranger.

Alors que le groupe Air France - KLM ne cesse d'augmenter les possibilités de connexion à Roissy-CDG, une enquête effectuée auprès de voyageurs, habitant les régions lyonnaise et toulousaine, montre le souhait majoritaire de cette population: bénéficier d'une offre locale de destinations étrangères, même si la fréquence des vols est plus espacée qu'à Paris.

Le débat DUCSAI n'avait pas prévu l'importance de nouvelles liaisons européennes à partir de la Province. Le développement des liaisons méditerranéennes à partir de la Province est également une réalité qui n'avait pas retenu l'attention des prévisionnistes. Le nouvel accord UE - USA modifie aussi les perspectives. Il paraît désormais plus réaliste de prévoir une implication plus substantielle des aéroports de province dans le développement des liaisons vers l'étranger. Il revient aux pouvoirs publics de tout mettre en oeuvre pour favoriser cette évolution, donc de cesser de considérer le hub de Roissy comme un objectif prioritaire du développement économique national.

- Analyse de perspectives de quelques grands aéroports régionaux

D'une part le trafic de Roissy - CDG ne cesse de croître, sans aucun frein, d'autre part la répartition des aéroports français et leurs tailles n'autorise pas à envisager le développement d'un 2^{ème} grand aéroport à l'usage de Munich en Allemagne ou de Manchester au Royaume Uni. Dans ces conditions, comme l'a préconisé le CIADT², une redistribution du surcroît de trafic parisien peut et doit se faire sur quelques grands aéroports de Province, soigneusement choisis, pour favoriser une offre de taille pertinente assortie de fréquences raisonnables.

Une telle politique sous-entend une double exigence : préférer des acheminements ferroviaires à un système de mini hub et restreindre l'offre à Paris à concurrence de la nouvelle offre provinciale.

Les deux grandes réformes conduisant à transformer les plus grands aéroports en sociétés commerciales et à confier les autres aux collectivités territoriales risquent d'accroître la concurrence et d'exacerber la rivalité entre aéroports au détriment d'un aménagement régulé seul susceptible d'assurer la protection optimale de l'environnement.

L'analyse du trafic récent des neuf plus grands aéroports de province montre que la province tire son épingle du jeu en matière de liaisons internationales et commence à offrir des liaisons régulières de long-courriers, même si certaines sont limitées à une période de l'année.

En examinant les capacités offertes par Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Nantes, Strasbourg, Bâle, Mulhouse, Bordeaux et Beauvais, on constate que presque tous conservent de la "capacité piste", mais la plupart sont proches de la saturation en matière d'installations terminales.

² Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire.

La notion de capacité piste doit cependant être maniée avec prudence, à cause des contraintes de distribution du trafic en cours de journée, sans oublier un enclavement de certains aéroports dans le tissu urbain qui rend moins probable la multiplication de leurs mouvements.

Le volume de trafic traité à Nice, 2^{ème} aéroport après Paris avec presque 10 millions de passagers en 2006, témoigne d'une taille justifiant l'exploitation de liaisons intercontinentales régulières.

Toutefois, l'enclavement de l'aéroport limite les possibilités d'extension. C'est pourquoi il serait judicieux d'avancer la liaison TGV avec Nice. Car cette liaison, en diminuant l'importance du trafic domestique et favorisant le drainage de la zone de chalandise, permettrait de développer une offre de long-courriers, donc de mieux utiliser les capacités, en soulageant le trafic parisien.

L'aéroport de Lyon St Exupéry peine à s'affirmer sur les liaisons internationales et il ne bénéficie pas, comme à Nice ou Bâle Mulhouse, d'une forte implantation de compagnies bas-coûts.

Il est concurrencé par Genève, qui fait preuve d'un nouveau dynamisme.

Sa proximité de Paris et la nouvelle liaison TGV vers Marseille limite le "réservoir" de passagers intercontinentaux. Au-delà du rôle de hub secondaire d'Air France, qui est déjà une façon de soulager Paris, on discerne mal une perspective de développement de lignes intercontinentales régulières. A moins de freiner de manière volontaire ce trafic à Paris afin de favoriser une redistribution favorable à Lyon...

L'aéroport de Marseille se caractérise par une stagnation du trafic intérieur dû en particulier, à la liaison TGV avec Paris et par un développement récent du trafic international. Cette dernière évolution a été favorisée par une forte implantation de vols bas-coûts et l'ouverture de nouvelles lignes vers le bassin méditerranéen.

Les conditions semblent réunies pour que l'aéroport de Marseille continue sa progression du trafic international, en particulier vers l'Afrique. C'est une orientation susceptible de soulager le trafic des aéroports parisiens.

L'aéroport de Toulouse est désavantagé par l'absence de liaison TGV, et une proximité urbaine qui limite son développement. L'impossibilité des responsables politiques à s'entendre sur une nouvelle localisation revient à hâter la saturation de l'aéroport existant, en particulier au niveau des terminaux passagers.

La situation de cet aéroport se rapproche de celle de Nice. L'aéroport est encombré par un trafic intérieur très dense, surtout en provenance de Paris. Alors qu'une liaison TGV permettrait, en libérant des créneaux, de les consacrer à des vols moyens ou longs courriers vers la péninsule ibérique, le Maghreb et même l'Amérique du Sud. Encore un exemple montrant l'importance du TGV pour amener les aéroports de province à se consacrer aux liaisons qui les justifient tout en se substituant à une partie du trafic parisien.

En démentant toutes les prévisions pessimistes, l'aéroport de Nantes Atlantique a renforcé les arguments qui voient en Notre dame des Landes l'exemple d'une nouvelle implantation, prévue de longue date et susceptible d'écartier les dangers d'une trop grande proximité avec la ville.

Si la croissance du trafic international et l'émergence d'un véritable bassin de chalandise du Grand ouest semblent justifier le projet, on ne peut que regretter, avec de nombreux experts, l'absence de liaisons ferroviaires accompagnant la réalisation du projet.

Il n'est certes pas questions de trouver dans le projet de Notre Dame des Landes la solution du troisième aéroport parisien. Toutefois il semble évident que ce projet contribuera d'une manière appréciable à la décentralisation du trafic parisien. Il évitera à des provinciaux une inutile et nuisante correspondance à Paris.

La proximité de Paris grâce au nouveau TGV Est et la croissance récente mais spectaculaire de l'aéroport Bâle Mulhouse vers l'international rendent peu probable la perspective de voir l'aéroport de Strasbourg développer des liaisons moyens et longs courriers vers l'étranger malgré les nouvelles surfaces libérées par la disparition du trafic domestique. La contribution de l'aéroport de Strasbourg à une modération du trafic en région parisienne semble donc peu probable.

L'arrivée du TGV à Bordeaux peut libérer de la capacité et favoriser l'acheminement d'une nouvelle clientèle.

Mais l'avenir international de l'aéroport de Bordeaux se joue dans la même cour que celui de Toulouse. Ce qui rend assez aléatoire la possibilité d'atteindre un volume de passagers permettant une offre de liaisons régulières longs courriers.

C'est pourquoi la suppression des aéroports de Toulouse et Bordeaux au profit d'un aéroport du grand Sud-ouest n'était pas un projet sans fondement.

Le fret aérien français en étant pour l'essentiel traité à Roissy CDG accentue la concentration vers cet aéroport et demeure un des principaux responsables des nuisances nocturnes de la plateforme.

Mis à part l'aéroport de Bâle Mulhouse, c'est encore Roissy CDG, qui bénéficie, loin devant le reste de la Province, de la croissance du trafic de fret (+ 6,4% en 2006 contre 2,2 % pour la Province). Les seules alternatives envisagées, Vatry et Châteauroux, souffrent de deux handicaps : une desserte ferroviaire insuffisante et une contrainte lourde, la présence de 60 % du fret aérien dans les avions passagers.

Ce déséquilibre Paris - Province est accompagné d'un autre, propre à la région parisienne : l'aéroport d'Orly ne traite pratiquement plus de fret tout cargo, suite à une réorganisation discutable prise dans les années 90.

Le fret express se développe rapidement, en particulier à Roissy CDG où il utilise de nombreux créneaux nocturnes. C'est pourquoi le projet de TGV fret apparaît très judicieux car il soulagerait l'aéroport de nombreux vols intra-européens opérant la nuit. Mais sa mise en œuvre est sans cesse repoussée.

- Le rééquilibrage CDG - Orly

De nombreux acteurs du transport aérien et responsables politiques ne sont pas résolus à admettre le rôle secondaire joué par l'aéroport d'Orly, d'autant plus qu'une meilleure répartition du trafic en faveur des long-courriers permettrait d'accueillir plus de passagers sans remettre en cause ni le plafond de mouvements, ni les protections environnementales spécifiques à cet aéroport.

Le principal argument avancé est le déséquilibre, contraire à la défense de l'environnement car :

- une grosse part de la clientèle potentielle est plus proche de l'aéroport d'Orly, donc souffre d'un acheminement plus long en ralliant Roissy CDG ;
- l'augmentation des camions transitant entre Roissy et le sud de Paris, l'absence de fret aérien à Orly signifie plus de transport fret par la route ;
- le départ d'Orly raccourcirait de manière appréciable de nombreuses liaisons aériennes et diminuerait donc la consommation d'énergie.

Par ailleurs, il est possible d'exploiter l'aéroport d'Orly autrement en réservant les créneaux aux vols offrant un meilleur emport. Pour ce faire il faut :

- restreindre le nombre de navettes reliant Nice, Toulouse et Marseille ;
- supprimer les liaisons OSP (Obligations de Services Publics) qui ne sont utilisées que par quelques privilégiés ;
- rendre plus restrictives les dispositions imposant une capacité minimale des avions, aux heures de pointe (arrêté du 15/11/94).

D'autre part, il est possible de diversifier l'offre de liaisons à Orly. La répartition sur les deux grands aéroports londoniens, même si Heathrow reste l'aéroport de référence, montre que la situation réservée à Orly n'est ni souhaitable, ni inéluctable.

D'autant plus que l'on "sacrifie" Orly parce que les autorités persistent à privilégier une grande compagnie avant toute autre considération économique et environnementale.

Mais ce changement implique aussi une adaptation des infrastructures d'Orly et la volonté de ne pas additionner du trafic en région parisienne en le répartissant mieux sur l'ensemble de ce territoire.

- *Le ferroviaire*

Le TGV est apparu depuis longtemps comme une alternative moins nuisante pour les distances terrestres où il est compétitif par rapport à l'avion, c'est-à-dire jusqu'à 1000 km.

Le rapport Mathieu - Pavaux d'août 2003 faisait l'inventaire des lignes à grande vitesse (LGV) et des temps de parcours annoncés à partir de Paris vers les villes françaises et européennes où le TGV serait susceptible de concurrencer l'avion. En 2^e partie, l'ITA (Institut du transport aérien) calculait que le TGV pouvait prendre 17 millions de passagers aériens sur les aéroports de CDG et Orly à l'horizon 2030.

Le rapport de la DGAC, *Multimodalité Avion TGV*, établi en 2004 par le groupe de travail présidé par Michel Guyard, arrivait à des conclusions similaires : entre 2004 et 2020, à prix constants entre air et fer, en supposant construites toutes les LGV prévues au CIADT de 2003, ce rapport prévoit un report de 14,7 M passagers de l'avion au TGV.

Le rapport Mathieu - Pavaux arrive à un report modal plus important, parce qu'il se projette en 2030 plutôt qu'en 2020 et suppose alors construites non seulement les LGV du CIADT de 2003, mais aussi Bordeaux - Toulouse, Aix - Nice (LGV PACA) et le barreau sud d'Ile de France. En tenant compte de ces LGV supplémentaires ainsi que d'autres ouvertures à l'étranger entre 2020 et 2030, les 17 M de 2030 sont cohérents avec les 14,7 M de 2020.

Mais la construction des lignes à grande vitesse en France et dans les pays voisins ne se fait pas au rythme prévu, notamment par le CIADT de 2003. Les financements sont difficiles à trouver auprès des collectivités locales, de certains pays étrangers ou de l'Europe : déjà il avait fallu renoncer à la construction de la portion Nîmes - Montpellier lors de la construction de la LGV Méditerranée, et à celle de la portion Baudrecourt - Strasbourg pour la LGV Est ; aujourd'hui le Royaume-Uni n'envisage plus de construire la ligne nouvelle Londres - Ecosse et l'Allemagne ne parle plus de la ligne Cologne - Hanovre et ne fixe plus de date de construction pour Mannheim - Francfort, ni pour Stuttgart - Munich. Les exigences exorbitantes des communes traversées ont renchéri et retardé toutes les LGV italiennes. Les Barcelonais, craignant pour la stabilité de la basilique de la Sagrada Familia, ont retardé de plusieurs années le passage en souterrain de la ligne vers Gerone.

En France, les procédures administratives prennent du retard, en particulier lorsqu'il faut procéder à des appels d'offre dans le cadre de partenariats public - privé (Nîmes - Montpellier et Tours - Bordeaux). De plus, les citoyens s'opposent à certaines lignes (Lyon - Turin dans le Val de Susse en Italie) ou demandent des tracés moins rapides (débat public sur la LGV PACA demandant une ligne passant par Marseille et Toulon plutôt qu'une ligne directe Paris - Nice). Les investissements demandés aux exploitants de trains, pour y installer le nouveau système de signalisation embarquée européen ERTMS³, sont parfois jugés trop élevés : les trains Eurostar ne seront pas équipés, obligeant à des correspondances coûteuses en temps et en attractivité à Bruxelles sur le trajet Londres - Amsterdam, et les trains Thalys seront équipés avec un an de retard sur le trajet Bruxelles - Cologne, qui ne sera pas parcouru à vitesse maximale durant ce temps. Déjà en Espagne, la difficile mise au point de l'ERTMS a limité la vitesse des trains à grande vitesse AVE entre Madrid et les gares de la ligne vers Barcelone au fur et à mesure de l'ouverture des divers tronçons.

Finalement, hormis la ligne anglaise HS1 (*High Speed one*) entre le tunnel sous la Manche et Londres et la LGV Est entre Paris et Baudrecourt, pratiquement toutes les LGV européennes ont pris du retard depuis 2003, et des mises en service, prévues en France avant 2020 par le CIADT de 2003, seront difficilement réalisées avant 2030, avec parfois des temps de parcours supérieurs à ce qui était attendu. Par rapport aux prévisions de la Commission européenne en 1993, ces temps de parcours,

³ European railways traffic management system

correctement évalués sur Paris – Strasbourg - Francfort, seront allongés de 5 min pour Paris - Londres à 30 min sur Paris - Milan.

Pour limiter le trafic aérien lié au fret, deux projets à Roissy sont en cours d'étude, l'un pour le fret express, l'autre pour le trafic postal.

La liaison ferrée rapide CDG - express devrait être prochainement concédée, ce qui contribuera à la limitation de la pollution par les véhicules particuliers et les taxis aux abords de CDG.

Les propositions des institutions européennes et françaises

- Propositions de l'Union Européenne

Après avoir libéralisé le transport aérien au nom des règles de concurrence, l'Union Européenne est désormais en première ligne pour améliorer le dispositif de protection des riverains et l'environnement aéroportuaire. Mais après le début de cette libéralisation, l'obligation d'obtenir l'accord majoritaire des Etats pour tout nouveau règlement, semble privilégier l'amélioration des aspects commerciaux plutôt que celle des mesures de protection.

- Dès 1987, début de la libéralisation, ces orientations de protection sont insuffisantes car la Commission de l'U.E. tente de compenser les excès de la concurrence en proposant des dispositions qui protègent d'abord la clientèle de transport aérien.

Pourtant en 1992, lorsque s'achève le processus de libéralisation, les premières alertes concernant les changements climatiques sont lancées. L'Union Européenne se préoccupe d'abord du bruit et attendra l'année 2006 pour prendre véritablement en compte les effets des gaz à effet de serre.

- Parmi les conséquences de la concurrence apparaît la concentration des gros opérateurs sur quelques infrastructures importantes, ce qui concentre aussi les nuisances.

En multipliant les fréquences d'avions à faible emport, le hub aggrave encore cette situation.

Le ciel aérien qui domine ces concentrations est très vite saturé et de moins en moins de riverains sont épargnés.

Les compagnies à bas-coûts ont d'abord alourdi la saturation des grands aéroports avant de se répandre vers des aéroports régionaux qui pour la plupart, sont démunis en matière de protection et de d'indemnisation des riverains.

- La prise de conscience tardive de la Commission est évidente puisque c'est seulement en 1999, dans son rapport " Les transports aériens et l'environnement" qu'elle propose un échéancier d'objectifs planifiés concernant les mesures de protection. Toutefois la plupart des échéances n'ont pu être respectées.

- Aujourd'hui les mesures en vigueur sont encore insuffisantes, les premières ont concerné le bruit. En 1992, la disparition progressive des avions les plus bruyants a été décidée en 2002 comme date butoir. Mais ces restrictions, aggravées en 2002, laissent toujours aux Etats des possibilités de dérogation en faveur d'avions provenant de pays en voie de développement.

La Commission de l'UE réduit ses ambitions en ce qui concerne l'effet de serre car elle se range derrière la politique des quotas d'émission. Rappelons que cette politique n'a pas été probante dans le secteur industriel européen.

En ce qui concerne la gestion des créneaux horaires, réglementés en 1993, l'espoir est né plusieurs fois et en particulier en 2001, de voir apparaître de nouvelles dispositions mettant l'accent sur la priorité au transfert modal et à la défense de l'environnement. Mais dans ces deux domaines, La Commission se heurte à l'incompréhension de nombreux Etats dont la France.

La décentralisation de l'activité aéroportuaire pourrait être facilitée par les nouvelles dispositions relatives au financement des aéroports régionaux et aux aides au démarrage des compagnies

aériennes. Ces dispositions visent en fait à un meilleur contrôle de l'activité des compagnies bas-coûts.

Là encore les premiers principes énoncés pour défendre l'environnement ont été "gommés" et le dispositif est déséquilibré. En effet il n'accroît pas la protection des riverains et multiplie les nouvelles opportunités régionales sans pour autant décongestionner les hubs centraux.

- Les propositions de l'ACNUSA.

Cette institution nationale, surveille déjà l'application des règles de protection. Il est souhaitable que les préconisations qu'elle a fixées pour 2007, comme le renforcement des sanctions, l'amélioration de la transparence et de la communication, la surveillance des vols de nuit, etc. soient suivies d'effets, car elles s'appuient sur une expérience concrète du terrain.

- Les propositions du ministère des transports.

Vis-à-vis des préoccupations qui orientent cette étude, il est difficile de distinguer la position des autorités responsables des transports. Surtout engagées dans la réforme des aéroports, soucieuses également des conditions dans lesquelles se développent les compagnies à bas-coûts, les autorités de l'aviation civile ne semblent pas s'alarmer de l'aggravation de la situation à Roissy-CDG où elles apportent leur soutien à quelques initiatives susceptibles de réduire les nuisances.

La position défendue jusqu'à présent par les autorités françaises, lorsqu'elles ont été interrogées par la Commission de l'U.E., apparaît dans un document de 2005. Il révèle une très grande réserve devant les mesures préconisées par la Commission afin de mieux contrôler le développement aéroportuaire.

Dix préconisations

Le débat ouvert par le projet de troisième aéroport n'est pas clos, puisque la croissance du trafic à Roissy-CDG se poursuit en au-delà des prévisions.

Les nouveaux enjeux environnementaux rendent encore plus indispensables la mise en place de mesures alternatives qui ont trop tardé.

Les propositions qui suivent sont toutes nécessaires si l'on souhaite résoudre le problème en suspens, les impératifs d'une nouvelle politique étant de ralentir la croissance du transport aérien et d'organiser un rééquilibrage sur l'ensemble du territoire.

-1- Prendre d'avantage en compte la responsabilité du transport aérien dans les émissions de gaz à effet de serre (GES).

-2- Assurer la transparence des données pour permettre de définir la réorientation des flux de passagers.

-3- Favoriser le développement des liaisons point à point à partir des aéroports de province.

-4- Réorganiser le traitement du fret aérien :

- coordonner la politique d'augmentation de l'emport à partir des régions avec un traitement local du fret (palettes sur les longs courriers),
- contenir la croissance du fret de nuit en lui imposant des redevances adaptées au surcroît de nuisances,
- mettre rapidement en exploitation le projet de TGV fret à partir de Roissy-CDG, et prévoir des liaisons ferrées éventuellement dédiées, au fret sur d'autres aéroports,
- en particulier, permettre à Orly et Vatry de soulager Roissy-CDG et de rapprocher le fret aérien de ses expéditeurs et destinataires.

-5- Rééquilibrer le bi-pôle Orly - Roissy au profit d'Orly. Il conviendrait alors de:

- renforcer les règles d'emport minimum aux heures de pointe,
- réduire ainsi de moitié les navettes d'Orly,
- supprimer les liaisons d'OSP d'Orly qui transportent moins de 50 passagers,
- adapter Orly pour traiter plus de trafic intercontinental,
- assurer une liaison TGV à Orly.

-6- Développer le transfert modal des courts et moyens courriers vers les LGV en s'appuyant sur un financement spécifique (taxe kérosène, péages urbains favorisant les transports en commun) et d'autres mesures comme la surtarification des petits aéroports et l'arrêt des lignes aériennes concurrençant le TGV sans justification.

-7- Approuver de nouvelles initiatives européennes visant à :

- généraliser l'échange de quotas d'émission à tous les vols européens,
- relancer le projet de taxation du kérosène,
- adapter la gestion des créneaux horaires à la protection de l'environnement,
- compléter les mesures d'aide aux aéroports régionaux par des mesures de protection corrélatives.

-8- Instaurer un autre dialogue avec les riverains. Les objectifs seraient alors de :

- valoriser la collaboration avec les associations lors de l'évaluation et le suivi des projets (exemple du Royaume-Uni et des Pays Bas),
- éviter de réduire les problèmes de gêne sonore à la seule appréciation acoustique,
- cesser d'occulter l'incertitude relative aux prévisions de la politique aéroportuaire en reportant la responsabilité sur le choix d'habitat des riverains,
- renforcer les pouvoirs de contrôle de l'ACNUSA.

-9- Imposer la procédure d'enquête publique pour toutes les constructions visant à augmenter les capacités aéroportuaires.

-10- Associer à terme aux mesures alternatives une limite du trafic à Roissy – CDG.

Un plafond limité au seul trafic passagers n'ayant pas de signification, nous proposons que le trafic à Roissy - CDG soit borné par deux indicateurs et une date :

660 000 mouvements et 75 millions de passagers en 2020.

Le délai permet de définir et de mettre en place une politique nationale associée à une évolution progressive de la structure de trafic à Roissy, l'objectif d'emport moyen de 114 étant raisonnable.