

PRÉSIDENCE  
DE LA  
RÉPUBLIQUE

EMBARGO AU PRONONCÉ

DISCOURS DE M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Inauguration du Satellite n°3

Roissy Charles-de-Gaulle - Mardi 26 juin 2007

Mesdames, Messieurs,

J'ai accepté sans hésiter l'invitation du président d'Aéroport de Paris à venir inaugurer aujourd'hui la galerie parisienne. Il ouvre à l'Aéroport Charles-de-Gaulle une nouvelle perspective de développement : 8,5 millions de passagers supplémentaires, soit une hausse de 10 % de la capacité. Il renforce la position de Roissy, 1<sup>er</sup> hub aéroportuaire européen.

Cette nouvelle aérogare est la première qui soit spécialement conçue pour accueillir l'A380. L'A380 ce sera plus de passagers transportés, moins de kérosène consommé, moins de bruit autour de l'aéroport. La réussite technique de la Galerie parisienne répond à la réussite technique de l'A380, j'y vois la preuve que la France a en main tous les leviers d'une grande politique industrielle.

C'est aussi je crois la première grande réalisation d'Aéroports de Paris depuis l'ouverture de son capital. Je suis convaincu que cela était un choix pertinent qui a ouvert les possibilités de financement de ces grandes réalisations et qui correspond à la situation où les grandes plates-formes mondiales sont désormais en concurrence. Je tiens toutefois à rappeler qu'ADP est un grand équipement d'intérêt national dont le capital doit demeurer en majorité, directement ou indirectement, dans les mains de l'État.

Inaugurer cette infrastructure, c'est pour moi l'occasion de développer devant vous aujourd'hui ce que j'appelle une politique d'aménagement durable. Nous avons souhaité, cher Jean-Louis BORLOO, que ce terme soit inscrit dans le titre et les fonctions du ministre d'État, n°2 du gouvernement. Nous l'avons souhaité parce que les grandes infrastructures de notre pays, ces chantiers à plusieurs milliards d'euros, sont des choix qui engagent notre pays pour 50 ans, quand ce n'est pas pour un siècle ou deux. Orléans et Tours regrettent encore ne pas avoir voulu du train en centre ville il y a 150 ans. S'il y a un choix gouvernemental qui doit se faire en pensant à nos enfants, nos petits-enfants et nos arrière-petits-enfants, c'est celui des grandes infrastructures d'aménagement de notre pays. Il doit plus que tout autre se fixer l'objectif du développement durable.

Je veux préciser ma pensée à ce sujet. Le développement durable, ce n'est pas le nom à la mode de l'écologie des années 1970. C'est un terme qui s'inscrit dans le progrès, pas dans la régression. Son ambition reste la croissance, le confort, la mobilité, le pouvoir d'achat, la qualité de vie. Je m'oppose à toute conception sacrificielle de l'environnement. Je ne crois pas qu'il faille se mortifier pour respecter la nature. L'écologie n'est pas une forme d'expiation du bien-être matériel, surtout quand ce bien-être est loin d'être acquis pour tous.

Le développement durable, c'est simplement une expression plus complète de l'objectif de vivre mieux. C'est surtout accepter de ne plus compter pour zéro le bien-être des nouvelles générations, les enfants qui naissent en cette année 2007, et ceux qui naîtront en 2017 ou en 2027. Ils ne votent pas, mais nous sommes leurs parents, leurs grands-parents ou leurs arrière-grands-parents. Nous ne voulons pas qu'un jour leurs livres d'histoire nous dépeignent comme une génération d'égoïstes, qui aurait dilapidé la planète et méprisé l'avenir. Nos enfants nous jugeront à nos actes et au courage de nos décisions.

Seul le prononcé fait foi

Comme les lieux s'y prêtent, je commencerai par parler du transport aérien. Ce secteur est à l'origine de la dernière vraie révolution dans la mobilité des hommes : en quelques dizaines d'années, voler est devenu accessible à l'ensemble des classes moyennes. L'essor inégalé du transport aérien leur a ouvert des perspectives jusqu'alors inaccessibles d'ouverture au monde, de mobilité professionnelle, de loisirs, de bonheur familial. Il contribue à sa manière à l'unité de l'Europe, au développement des échanges, au contact des cultures. Mais il est aussi le seul à utiliser sans taxation des carburants fossiles et nous ne pouvons plus ignorer son empreinte sur l'environnement.

Je suis donc par exemple favorable à ce que des quotas d'émissions de CO<sub>2</sub> s'appliquent désormais au transport aérien. Cela encouragera les technologies propres et rétablira l'équité entre modes de transport. Je sais, cher Jean-Cyril SPINETTA, que vous n'y êtes pas opposé et qu'Air France-KLM a en ce domaine une démarche responsable. Et je veux vous rassurer, il n'est bien évidemment pas question de n'appliquer cela qu'aux compagnies européennes : pour une destination donnée, toutes les compagnies doivent être concernées, ou aucune.

Je souhaite aussi que l'on fasse de la question de la pollution sonore l'exemple même d'une stratégie de développement durable. Je le dis et je le pense, on peut développer Roissy et mieux protéger les riverains. Il existe des dizaines de solutions concrètes pour cela, qu'il s'agisse de changer les approches des avions, qu'il s'agisse d'utiliser autrement les pistes la nuit, qu'il s'agisse de lancer des TGV fret pour remplacer les vols cargo, ou qu'il s'agisse de mobiliser la taxe sur les nuisances sonores sur la rénovation urbaine des quartiers exposés au bruit. Il faut les étudier, les discuter avec les opérateurs, les élus et les riverains, et les appliquer, je le dis devant le député PATERNOTTE dont je connais la contribution positive à ces réflexions. Je souhaite donc, Dominique, M. le Président GRAFF, que vous lanciez ensemble la négociation d'une charte pour le développement durable de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, avec la perspective de la signer dans un délai d'un an, sur la base d'engagements précis. Cette charte doit être un accord gagnant-gagnant : des riverains mieux protégés, et de réelles perspectives de développement de Roissy. Si l'Île-de-France veut rester une place financière qui compte, si elle veut rester un grand centre scientifique, si elle veut rester au coude à coude avec Londres pour l'implantation des sièges sociaux, elle doit développer Roissy. La question est finalement simple : veut-on que Paris joue dans 20 ans en première ou en deuxième division des métropoles mondiales ? Si on vise la première, il faut développer Roissy.

Voilà pourquoi je souhaite que l'on concentre la réflexion sur ce sujet du développement durable de Roissy, avant de songer au troisième aéroport. Il faut bien sûr garder ce sujet à l'esprit et se préserver tous les choix pour l'avenir, mais nous pouvons faire sur Roissy des progrès immédiats qui bénéficieraient à tous sans exception : aux riverains, aux compagnies, aux voyageurs, et aux 85 000 familles qui vivent d'un emploi sur cette plateforme.

Cette approche doit s'étendre à l'ensemble de nos projets d'infrastructures. Je le dis sans hésiter, nous devons continuer à investir. Si la France, avec handicaps que l'on connaît, a la productivité horaire la plus élevée du monde, c'est grâce à ce patrimoine productif extraordinaire que sont nos lignes à grande vitesse, notre réseau routier, nos aéroports. Lorsqu'on demande aux étrangers de citer les plus et les moins du site France, quel est l'atout le plus souvent cité ? Les infrastructures. Nos prédécesseurs nous les ont léguées, il est de notre devoir de les améliorer, les entretenir, les remplacer et les développer. Et ce n'est pas une honte de s'endetter pour cela, car cette dette-là ne finance pas le présent, mais l'avenir. Elle représente un passif, mais aussi un actif.

Le tout est que la valeur de cet actif justifie celle du passif. Et au passif, je mets bien sûr les coûts financiers, mais aussi les coûts environnementaux. Avant d'engager la collectivité dans de nouveaux chantiers, je demande donc que l'on engage une réévaluation précise projet par projet du bilan économique et environnemental global de chaque infrastructure, pour ne retenir que celles qui ont un bilan réellement positif en termes de développement durable.

De ce passage au crible, il restera j'en suis sûr une politique ambitieuse, en particulier pour le report du transport vers les modes les plus propres. Elle devra faire appel dès que c'est possible à la concession et au partenariat public privé, pour répartir au mieux la charge entre l'utilisateur et le contribuable. Le Premier ministre et moi-même fixons donc à Jean-Louis BORLOO un objectif simple

*Seul le prononcé fait foi*

2/4

et précis pour les cinq ans qui viennent : augmenter d'un quart d'ici 2012 la part de marché du fret non routier.

A une telle échéance, ce n'est pas seulement une affaire d'infrastructures. En quatre ans seulement, entre 2002 et 2006, le fret ferroviaire a perdu en France un cinquième de ses volumes, plus de 9 millions de tonnes-kilomètre. Pourtant, je n'ai pas remarqué qu'on ait arraché des voies, fermé des gares, ou rasé des triages. La vérité, c'est qu'il y a aussi un problème de coût et de service, et que le fret ferroviaire français ne trouvera sa croissance que dans la réorganisation qu'engage la SNCF, et dans le développement de la concurrence, avant d'avoir besoin de nouvelles infrastructures. A ce sujet, je crois qu'il faut maintenant donner au secteur ferroviaire une organisation adaptée à un marché ouvert. Les sillons ferroviaires sont un bien rare, qui doit être attribué de façon impartiale entre les opérateurs et entre le fret et les voyageurs. Le montant du péage des voies ferrées, tellement central pour la compétitivité des entreprises, doit faire lui aussi l'objet d'une proposition objective fondée sur des critères transparents. Pour ces diverses raisons, je crois nécessaire, cher Jean-Louis, de confier à une autorité indépendante la régulation du secteur ferroviaire.

L'autre secteur où la France n'est pas à la hauteur de sa réputation dans la gestion d'infrastructures, ce sont les ports. C'est tout de même dommage. Voilà un secteur qui profite massivement de la mondialisation, est c'est précisément celui où nous sommes faibles. Rien qu'entre 2003 et 2005, sur la seule logistique des conteneurs, Valence a créé 4 000 emplois et Anvers 13 000 ! La part de marché de Marseille sur les conteneurs a été divisée par deux en dix ans ! Nous n'en sortirons que par une vraie politique d'investissements mais surtout par une réforme de nos ports autonomes : leur statut et leur organisation sont d'un autre siècle et doivent désormais changer.

Pour terminer, je voudrais revenir à la région où nous sommes aujourd'hui. S'il y a un endroit où l'on peut démontrer ce que signifie l'aménagement durable, c'est bien l'Île-de-France. Elle a connu à l'époque du Général de Gaulle une ambition extraordinaire : cet aéroport en est le témoignage et son nom un hommage mérité. En l'espace de très peu d'années il a lancé, sous l'impulsion de Paul Delouvrier, excusez du peu, les villes nouvelles, le redécoupage départemental, la création du schéma directeur et le réseau express régional – le RER, pour ceux qui auraient oublié son nom.

Nous vivons encore aujourd'hui en 2007 sous cette impulsion qui a structuré de manière très profonde cette région. Mais la meilleure manière d'être fidèles à cet héritage doit être de penser à notre tour à ce que doit être l'aménagement de l'Île-de-France pour répondre à d'autres défis. C'est une mission qui revient bien sûr au conseil régional, qui n'a plus la même place en 2007 qu'en 1965. Mais l'État peut-il se priver d'avoir un projet et une stratégie pour la région économiquement la plus puissante d'Europe, qui produit 28 % de la richesse nationale de notre pays ? Je ne le pense pas.

Je vois en somme deux grands enjeux pour l'Île-de-France en 2007 : la cohésion et la croissance.

Retrouver la cohésion, c'est simplement reconstruire une ville équilibrée à partir d'une agglomération en voie d'éclatement. L'éclatement ce sont ces familles qui vont habiter à une heure et demie de voiture parce que le logement est trop cher. L'éclatement ce sont ces quartiers qui ne sont reliés au monde que par un bus qui passe tous les quarts d'heure quand il ne se fait pas caillasser. L'éclatement ce sont ces artères démesurées qui libèrent les voitures mais enferment les riverains.

Aux origines de cette agglomération, lorsque Paris s'est constitué, les choses se sont faites différemment. Le mur de Charles V est devenu les grands Boulevards, le mur des Fermiers généraux est devenu le boulevard Saint-Jacques et l'avenue Kléber, les fortifications de Thiers les boulevards des maréchaux. On ne créait pas seulement des rocades, mais des places et des carrefours. Mais un fois le Périphérique construit, et franchi, cette ambition s'est perdue.

Je crois qu'il faut la retrouver. Retrouver l'esprit du préfet Haussmann dans le Paris de 1860 et de Pierre-Charles L'Enfant dans le Washington de 1800. Plutôt que de vouloir comme Alphonse Allais construire les villes à la campagne, pourquoi ne pas construire une vraie ville dans nos banlieues ? Elles ne manquent pas de l'espace nécessaire, mais de volonté politique et d'une vision coordonnée de l'organisation urbaine, appuyée sur les pouvoirs nécessaires pour la mettre en œuvre.

*Seul le prononcé fait foi*

3/4

Pour ne pas toujours construire des logements sociaux là où il y a déjà des logements sociaux. Pour ne pas faire passer systématiquement l'intérêt de chaque commune avant celui d'une métropole peuplée de 11 millions d'habitants.

Pour développer une vision globale d'aménagement pour la Seine-Saint-Denis, si proche d'ici, mais si isolée du reste de la communauté nationale par ses difficultés exceptionnelles.

Il faut aussi une ambition de croissance. En tant que ministre de l'Aménagement du territoire, je n'ai jamais voulu mélanger l'ambition essentielle de créer des métropoles fortes en province, et l'ambition inavouable de provincialiser l'Île-de-France. Il n'y aura pas de France forte et ambitieuse si l'Île-de-France se recroqueville sur elle-même. Si elle renonce à construire les plus hautes tours d'Europe. Si elle renonce à attirer les meilleurs chercheurs du monde. Si elle renonce à son ambition d'être une place financière de premier rang. Les grandes villes de province ont pris un élan démographique, économique, culturel extraordinaire ces dernières années. Je ne vois pas de honte à ce que la métropole parisienne les imite. Mais j'en verrais une à ce qu'elle se laisse distancer par Shanghai, Londres ou Dubaï.

Pour avancer, j'identifie quatre leviers de changement.

D'abord les infrastructures. Construisons enfin des transports en commun circulaires, comme le projet Métrophérique qui reliera tous les terminaux des lignes de métro. Construisons Charles-de-Gaulle Express. Engageons d'autres projets ambitieux et efficaces, en mobilisant autant que possible les financements privés dans des montages innovants.

Ensuite l'urbanisme. J'en ai parlé. La densité de logement des maisons de ville est la même que celle des barres. Pourquoi se contenter de faire un échangeur alors qu'on pourrait faire une place ? La question de la mobilisation du foncier, des choix en matière de logement est centrale.

L'attractivité dans tous les domaines. D'abord la recherche et l'enseignement supérieur. En fait de grands scientifiques et de laboratoires de pointe, nous avons atteint depuis longtemps la masse critique, mais la réaction en chaîne n'a pas commencé. Le monde connaît plus la Sorbonne de Gerson et Saint Thomas d'Aquin que le plateau de Saclay et sa profusion d'institutions brillantes mais cloïsoquées. Et l'attractivité vaut aussi pour les sièges sociaux et pour les activités financières. Aéroports de Paris peut d'ailleurs y contribuer très directement, cher Pierre GRAFF, en faisant tout le nécessaire pour valoriser rapidement son inestimable potentiel foncier et immobilier.

Il faut enfin agir l'organisation des pouvoirs. Paris est la seule agglomération de France à ne pas avoir de communauté urbaine. Alors qu'elle est la plus grande et la plus stratégique des régions, l'intercommunalité y crée des périmètres sans substance réelle. Quant aux départements, qui peut comparer le rôle d'un département de petite couronne et celui d'un département rural, alors qu'ils ont les mêmes pouvoirs, la même fiscalité, la même structure ?

Tout ceci forme un champ de réflexion immense, mais indispensable. Je ne souhaite pas qu'on adopte un nouveau schéma directeur de la région Île-de-France avant d'être allé au bout de ces questions et d'avoir défini une stratégie efficace dans ces domaines. Je propose donc que l'ensemble des administrations concernées soient mobilisées dès l'automne 2007 sous l'œil attentif du Gouvernement pour préparer les propositions d'actions nécessaires dans les champs que je viens d'évoquer, et qu'un comité interministériel d'aménagement du territoire dédié à l'Île-de-France se tienne fin 2008 pour adopter ce nouveau plan stratégique et le schéma directeur correspondant, ainsi que les textes législatifs ou réglementaires nécessaires.

J'arrive au terme de survol trop bref de sujets très lourds. J'ai voyagé un peu loin de ce bâtiment magnifique mais j'y atterris pour conclure. Un aéroport international c'est un endroit magique. C'est un concentré de la planète et une mosaïque d'ailleurs. C'est le cœur battant de la mondialisation. Je souhaite à tous ceux qui en pousseront les portes, que ce soit pour s'envoler ou pour y travailler, pour y attendre leurs proches, de respirer le même parfum de merveilleux qu'en ce jour d'inauguration. Je félicite Aéroports de Paris de ce grand succès et vous remercie de votre attention.

*Seul la prononcé fait foi*

4/4