

# Le développement aéroportuaire de l'Île-de-France

**La poursuite d'une croissance du trafic aérien à un rythme annuel de 4 à 5 % dans les 15 ans à venir n'est pas invraisemblable. Or, comme les principaux aéroports européens et mondiaux, les aéroports de Paris sont d'ores et déjà confrontés à la congestion de leurs infrastructures et de leurs installations. Pour maîtriser les conséquences négatives de la croissance et limiter l'impact de l'activité aérienne sur l'environnement, le transport aérien doit appliquer une politique de développement durable, qui porte sur l'utilisation optimale des capacités existantes, tant aériennes que ferroviaires. Le besoin d'un nouvel aéroport apparaît cependant inéluctable à terme.**

**par Yves Cousquer**  
*Président d'Aéroports de Paris*

**L**e vingtième siècle a été celui de l'essor du transport aérien, et il a vu l'Île-de-France se doter progressivement d'aéroports de plus en

plus grands et de plus en plus performants : Le Bourget, Orly et, enfin, Roissy - Charles de Gaulle. A l'aube du troisième millénaire, le développement aéroportuaire en Île-de-France, comme en Europe, est confronté à une problématique difficile : la gestion de capacités devenues rares dans un contexte de croissance rapide du trafic et de fortes contraintes environnementales.

Pour faire face à cette nouvelle donne, le transport aérien doit s'engager dans une stratégie de développement durable, mettant en jeu une politique volontariste de maîtrise des nuisances sonores, une politique de transport multimodale mieux coordonnée et un rééquilibrage des dessertes aériennes tirant parti des infrastructures existantes sur l'ensemble du territoire. Le besoin d'un nouvel aéroport pour desservir le grand bassin parisien apparaît cependant inéluctable à terme, et il convient donc de s'y préparer dès maintenant.

## **Un siècle de croissance continue pour le transport aérien**

Les terrains d'aviation d'Orly et du Bourget sont nés durant la guerre de 1914-1918. L'aéroport du Bourget ayant servi pendant 4 ans de base aux escadrilles protégeant la capitale, l'aéroport d'Orly est créé afin de limiter la congestion du Bourget et de faire face à l'apport de nouveaux contingents venus d'Outre-Atlantique.

Dès 1919, la société Farman fait du Bourget le point de départ du premier service aérien international entre Paris et Londres. Après guerre, les infrastructures aéronautiques se développent dans le cadre du plan Sacconey (Directeur du Service de la navigation aérienne entre 1919 et 1922). En 1922, le « port aérien » du Bourget est inauguré.

L'irrésistible ascension de l'aviation commerciale pose très vite le problème de la gestion des terrains. Au Bourget, l'activité mixte, civile et militaire, explique la gestion directe par l'Etat. En 1932, une loi autorise l'étude d'un projet d'aménagements aéronautiques pour la région parisienne. Il en résulte en 1938 un « complexe » de 14 terrains dont Le Bourget, civil et militaire, et Orly à vocation militaire et d'aéroclubs. Orly est en 1939 le siège à la fois d'une importante école de pilotage et d'une base de l'Aéronavale.

Lors de la seconde guerre mondiale, Le Bourget et Orly sont tous deux bombardés. Leur remise en état commence en 1944. Orly est transféré aux autorités françaises en 1946. A peine remis à la France, Orly s'équipe d'aérogares et de pistes. Le Bourget, reconstruit, rénové, bénéficie également de nouvelles installations. Il assure alors le plus gros du trafic, quelques centaines de milliers de passagers, sur 551 hectares.

L'ordonnance du 24 octobre 1945 crée l'établissement public Aéroports de Paris qui se voit confier la mission d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport aérien civil de la région parisienne. Son domaine comprend les aéroports, aérodromes et héliports situés dans un rayon de 50 kilomètres autour de Paris, les voies d'accès à ces installations, leurs dispositifs de protection et les dépendances rattachées.

Entre 1950 et 1970, la croissance moyenne du trafic parisien atteint 7 % par an en mouvements et 13 % en passagers, dépassant ainsi les prévisions les plus optimistes. Le Bourget approche rapidement de la saturation. Le trafic se reporte de plus en plus sur Orly qui, dès 1952, dépasse le Bourget, alors que le cap du million de passagers est atteint en 1951.

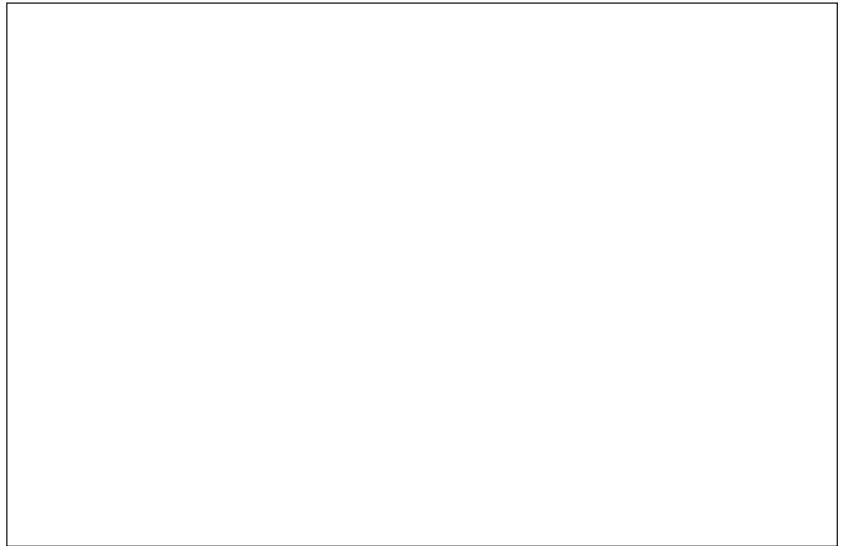
Pour faire face à cette croissance, l'aérogare d'Orly sud est construite en 1959-1960, et inaugurée en 1961, celle d'Orly ouest l'est en 1971. En 1961, le trafic dépasse les 4 millions de passagers. Déjà, la nécessité d'un nouveau site aéroportuaire se fait jour, la capacité maximale d'Orly étant alors estimée à terme à une dizaine de millions de passagers, Le Bourget ne pouvant, quant à lui, excéder 3 millions de passagers, et Aéroports de Paris ambitionnant d'atteindre, un jour, les 50 millions de passagers.

La localisation choisie pour le nouvel aéroport, une surface de 3 200 hectares, est située à 23 km au nord est de Paris dans la région de la Plaine de France. Les travaux de construction de l'aéroport Paris-nord, finalement baptisé Charles de Gaulle (CDG), ont débuté en 1966. La première aérogare est inaugurée en mars 1974. Ensuite, le développement de CDG se poursuit, mais la conjoncture économique oblige Aéroports de Paris à une plus grande vigilance dans un contexte de ralentissement de la croissance lié au choc pétrolier. Le premier module de CDG2 n'est mis en service qu'en 1981. Le Bourget se trouve alors reconverti en aérodrome pour l'aviation d'affaires.

Le cap des 30 millions de passagers est passé en 1983, celui des 40 millions au mois de décembre 1988 et celui des 50 millions en 1992, année où le trafic de Roissy dépasse celui d'Orly. Les aéroports d'Orly et de Roissy se dotent progressivement de nouveaux halls et aérogares. En 1993, les quatre modules A, B, C et D de CDG2 sont achevés ; le module d'échange avec le TGV voit le jour en 1994 ; la troisième piste et le hall F sont inaugurés en 1999.

En 2000, le trafic d'Aéroports de Paris frôlera les 75 millions de passagers, dont un tiers à Orly et deux tiers à Roissy, et dépassera 750 000 mouvements d'avions et 1,5 million de tonnes de fret. La quatrième piste de Roissy est construite.

Aujourd'hui, l'impact économique global du transport aérien à Paris est évalué à environ 200 milliards de francs par an. Avec 95 000 emplois directs et environ 300 000 emplois indirects, 450 entreprises implantées sur Orly et 670 sur CDG, les activités aéronautiques



**Dès 1987, ADP avait décidé avec la SNCF, dans le cadre de la complémentarité modale qui bousculait alors les idées reçues, de réaliser le module d'échanges / gare TGV-RER, permettant une interconnexion audacieuse entre l'avion, le réseau ferré à grande vitesse et le réseau express régional. Aujourd'hui, près de 2 millions de voyageurs empruntent annuellement la gare TGV de l'aéroport Charles de Gaulle : la moitié d'entre eux sont des passagers aériens en correspondance.**

représentent un exceptionnel outil au service du développement économique et social régional. Pour autant, ces activités ne peuvent se développer à n'importe quel prix pour l'environnement. Elles sont génératrices de richesses, mais aussi de nuisances, et la société demande avec plus de véhémence des comptes sur les moyens mis en œuvre pour maîtriser les conséquences négatives de la croissance.

## **Le transport aérien : un secteur en mutation permanente**

Dans la plupart des régions, le transport aérien n'a pas encore atteint sa maturité, et croît toujours plus vite que l'économie générale, tant au niveau mondial que local. Ainsi, l'élasticité du trafic aérien international est d'environ 1,7 par rapport au PIB mondial, tandis que celle du trafic parisien par rapport au PIB national est plus proche de 2 sur les quarante dernières années. La croissance économique que nous connaissons aujourd'hui est donc le moteur de la croissance du transport aérien. Mais, de plus, les structures du secteur sont

en profonde mutation, et l'offre qui en résulte est elle-même génératrice de croissance.

Pendant de longues années, le transport aérien a été réglementé. Jusqu'en 1978, le transport aérien américain était régi par une loi de 1938 qui confiait à un organisme placé sous l'autorité du Congrès, le Civil Aeronautics Board (CAB), le soin de délivrer les droits de trafic, d'approuver les tarifs, d'attribuer les subventions, de réglementer les ententes et de contrôler les fusions. La forte croissance du transport aérien aux Etats-Unis (multiplié par 300 en 40 ans), et la politique trop restrictive menée par cet organisme, ont conduit à la libéralisation du transport aérien intérieur en 1978. Le premier objectif affiché était la satisfaction du consommateur, mais les Etats-Unis avaient aussi comme ambition d'étendre ce libéralisme au transport international.

Sur les liaisons internationales, le bilateralisme, reposant sur des accords aériens inter-Etats déterminant le partage de l'offre entre leurs transporteurs et réglementant les

**En 2000, le trafic d'Aéroports de Paris frôle les 75 millions de passagers, dont un tiers à Orly et deux tiers à Roissy, et dépasse 750 000 mouvements d'avions et 1,5 million de tonnes de fret**

tarifs, a prévalu pendant très longtemps. La construction européenne a permis d'y mettre fin à l'intérieur de l'Union européenne. Cette évolution,

largement préparée par les réflexions menées par les pays de la Commission européenne de l'aviation civile, a conduit à une libéralisation totale du marché du transport aérien intra-communautaire en 1993. Sur les liaisons avec les pays tiers, le système des accords aériens demeurent, mais sur les grands marchés, comme celui de l'Atlantique nord, l'ouverture du ciel se prépare progressivement.

Le développement de la concurrence a eu indiscutablement un effet multiplicateur sur la croissance du trafic. La restructuration des réseaux en « *hubs and spokes* » (1) a permis de faire baisser les coûts par une massification des flux, mais aussi d'élargir considérablement l'offre en termes de destinations. Vingt ans après, malgré la bonne santé de l'économie américaine, il semble que la croissance du marché intérieur des Etats-Unis se ralentisse et atteigne un certain degré de maturité. Cela n'est pas encore le cas en Europe, où l'effet frontière joue encore et où la restructuration du secteur est en cours. Le taux de pénétration (2) du transport aérien en Europe (environ 20 %) reste encore très inférieur à celui constaté aux Etats-Unis (35 à 40 %), et l'on peut considérer, malgré le développement des chemins de fer à grande vitesse, qu'il existe encore une réserve de croissance structurelle significative en Europe. Le développement des pays d'Europe centrale et orientale ainsi que l'entrée de certains d'entre eux dans l'Union, seront aussi, le moment venu, des facteurs de croissance supplémentaire, de même que la libéralisation progressive des liaisons avec les pays tiers.

Dans ces conditions, la poursuite d'une croissance de la demande à un rythme annuel de 4 à 5 % dans les 15 ans à venir n'est pas invraisemblable, conduisant ainsi à son doublement à cette échéance. Or les principaux aéroports européens et mondiaux, dont Paris, sont d'ores et déjà confrontés à la congestion de leurs infrastructures et de leurs installations, mais surtout à des contraintes de plus en plus fortes pour limiter l'impact de l'activité aérienne sur l'environnement. La réponse à cette situation inédite réside dans l'application d'une politique de développement

durable qui porte à la fois sur la maîtrise des nuisances et l'utilisation optimale des capacités existantes, tant aériennes que ferroviaires lorsque cela est possible.

## La maîtrise des nuisances

L'acceptation de l'activité aérienne par les riverains des aéroports passe par une limitation des nuisances sonores. La question des émissions gazeuses fait aussi l'objet d'une attention particulière, notamment au niveau international, mais elle n'a pas atteint à ce stade la même acuité. Nous ne développerons ici que le problème du bruit.

La réduction du bruit à la source fait l'objet d'efforts constants de la part des aviateurs depuis 30 ans. Dans ce processus, en élaborant l'annexe 16 à la Convention de Chicago (3), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a joué un rôle essentiel. L'application des normes et pratiques recommandées par ce document s'est traduite par la division par 30 de l'empreinte sonore au sol des avions de tailles comparables. Ces améliorations ont permis la fixation d'une échéance pour le retrait total des avions les plus bruyants (visés au chapitre 2 de l'annexe 16), qui disparaîtront le 1<sup>er</sup> avril 2002. Le moment semble maintenant venu d'envisager le retrait d'avions de la génération suivante (les plus bruyants du chapitre 3) et d'élaborer des normes plus contraignantes pour les avions à venir.

Sur les grands aéroports, la croissance importante du trafic nécessite d'aller plus loin. Ainsi, à Roissy, sans attendre 2002, les avions les plus bruyants, visés au chapitre 2, ont été interdits entre 23h30 et 6h00 dès 1996, et leur retrait a été accéléré par voie réglementaire en 1998. Certains avions, qui ne satisfont aux normes du chapitre 3 que par l'installation de dispositifs atténuateurs de bruit (*hushkits* en anglais), se voient également imposer des contraintes opérationnelles spécifiques. Les acteurs de la circulation aérienne, qui ont signé en 1998 un code de bonne conduite environnementale pour l'aéroport de Roissy, recherchent en permanence les moyens de diminuer les nuisances sonores au sol.

Sur le plan de la communication, le dialogue avec les riverains a besoin d'être objectivé. En effet, aujourd'hui, les efforts consentis par les opérateurs sont peu perçus par les riverains. C'est pourquoi différentes mesures ont été prises en France et notamment :

- la création d'une autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'Acnusa (4), organisme consultatif, compétent dans un large domaine (choix des unités de bruit et des indicateurs, procédures de circulation aérienne...) qui est chargé de certifier les réseaux de mesure de bruit et, plus généralement, l'information sur le bruit diffusée au public; il a aussi le pouvoir de sanctionner les opérateurs qui enfreignent les règles relatives à la maîtrise des nuisances sonores ;
- le renforcement du rôle des commissions consultatives de l'environnement, instances de concertation attachées à chaque aéroport, et qui regroupent les principaux acteurs concernés par les nuisances sonores (Etat, opérateurs, riverains, élus, représentants des personnels) ;
- l'élaboration en commun de chartes de qualité de l'environnement sonore sur les principaux aéroports, documents dans lesquels tous les sujets relatifs au bruit aéroportuaire sont abordés et font l'objet d'engagements de la part des acteurs concernés.

La question essentielle qui se pose aujourd'hui porte sur la nature des engagements pris pour assurer la maîtrise des nuisances sonores. En région parisienne, on ne peut que constater la disparité touchant à la fois à leur nature et à leur force contraignante. L'aéroport d'Orly a vu son trafic plafonné à 250 000 créneaux par arrêté ministériel en 1994. L'aéroport Charles de Gaulle n'a pas de contrainte réglementaire au sens propre. Cependant, l'Etat s'est engagé formellement à ce que l'énergie sonore générée par le trafic de l'aéroport ne dépasse pas son

(1) Plates-formes de correspondances (*hubs* : moyeux, en français) d'où partent des lignes long-courriers alimentées par des lignes d'apport courts ou moyens courriers (*spokes* : rayons, en français).

(2) taux de pénétration : proportion de la population qui utilise l'avion au moins une fois par an.

(3) Convention fondatrice de l'organisation (1944). L'annexe 16 a été adoptée le 2 avril 1971.

(4) Loi du 12 juillet 1999.

niveau de 1997, tout en réservant à l'Acnusa le soin de se prononcer sur le meilleur choix en matière d'indicateur de bruit.

Il est clair que, selon l'indicateur retenu, la saturation environnementale de l'aéroport intervient plus ou moins tôt. Il est essentiel que les engagements pris envers les riverains soient tenus, mais aussi que les efforts réalisés pour atténuer les nuisances soient pris en compte. C'est la raison pour laquelle il convient de rechercher des formes d'indicateurs parfaitement représentatives « du vécu et du perçu » au sol, c'est-à-dire parfaitement corrélées aux mesures sur le terrain. L'objectivation passe aussi par une harmonisation au niveau européen, au moins en ce qui concerne les unités de base.

Finalement, le développement des aéroports parisiens dépendra de la contrainte environnementale qui leur sera appliquée et de l'horizon où le développement du trafic butera sur cette contrainte. D'ici là, l'impossibilité de disposer à court terme d'une capacité aéroportuaire nouvelle doit nous conduire à rechercher une meilleure utilisation des capacités existantes.

## Comment mieux utiliser les capacités existantes ?

La meilleure gestion des capacités existantes, tant au niveau de l'espace aérien que des infrastructures, requiert une meilleure performance des systèmes de régulation des horaires et du trafic, l'application de politiques de transport optimisant l'utilisation des infrastructures, pour favoriser l'intermodalité et rééquilibrer les dessertes aériennes au bénéfice des grands aéroports régionaux.

Le trafic aérien est régulé à deux niveaux. Deux fois par an, les créneaux horaires sont attribués aux compagnies en fonction des capacités déclarées des aéroports, la coordination générale entre compagnies se faisant dans le cadre de conférences internationales. Au jour le jour, en temps réel, le trafic est régulé en fonction des capacités du

système de contrôle aérien, par un centre européen qui se trouve à Bruxelles (5) au siège d'Eurocontrol. Dans le contexte de saturation que nous connaissons actuellement, les défauts de coordination entre ces deux systèmes se répercutent de façon défavorable à la capacité. Des études sont réalisées au niveau européen pour y remédier.

En situation de pénurie, il convient également de faire le meilleur usage possible de la ressource rare que sont les créneaux disponibles. Toutes les contraintes du système aérien devraient être prises en compte (aérogares, aires de stationnement avions...) et non pas seulement les pistes comme aujourd'hui. De nouvelles règles de priorité d'allocation des créneaux pourraient être étudiées afin de diminuer le nombre de mouvements à un nombre de passagers donné, en accordant, par exemple, une priorité aux gros appareils, ainsi qu'aux liaisons dont le nombre de fréquences quotidiennes reste en dessous d'un seuil à proportionner au trafic de la ligne. Enfin, il conviendrait de donner une priorité aux avions les moins bruyants pour optimiser l'utilisation de la capacité environnementale.

En région parisienne se pose la question du déséquilibre de trafic entre Roissy et Orly, qui ne cesse de se creuser en raison du plafonnement d'Orly à 250 000 créneaux. La plate-forme

**La plate-forme d'Orly est sous-utilisée, y compris au niveau de ses installations terminales, tandis que celle de Roissy subit une congestion de plus en plus forte**

d'Orly est sous-utilisée, y compris au niveau de ses installations terminales, tandis que celle de Roissy subit une congestion de plus en plus forte. Il est donc souhaitable, dans le cadre des règles existantes, de rechercher une meilleure utilisation d'Orly en favorisant une augmentation de l'emport moyen (nombre de passagers par avion) qui est aujourd'hui très peu supérieur à 100. Ce chiffre pourrait être relevé par l'affectation à cette plate-forme de compagnies exploitant des plus gros avions, et par une politique tarifaire incitative.

## Le TGV : un atout pour les aéroports franciliens

La réalisation progressive d'un réseau ferroviaire à grande vitesse pour les passagers et le fret, associée à la réalisation de gares d'interconnexion sur certains aéroports (dont Charles de Gaulle), apportera une partie de la solution à la saturation des infrastructures parisiennes et une réponse aux préoccupations environnementales.

La complémentarité modale peut s'exercer sur les liaisons point à point bénéficiant de dessertes ferroviaires à grande vitesse. Le transport ferroviaire peut alors capter des parts de marché à l'aérien, permettant de dégager des capacités aéroportuaires pour les dessertes aériennes à plus longue distance. Les 20 principales destinations TGV à moins de 4 heures de Paris - pour le réseau 2015, on prévoit 12 destinations domestiques et 8 européennes (6) - engendrent aujourd'hui près d'un tiers du trafic parisien, dont environ 70% de trafic local. Compte tenu de ces projets, Aéroports de Paris estime le volume de trafic aérien transféré sur le TGV à environ 8 millions de passagers à l'horizon 2010, et 11 millions en 2015, soit deux à trois années de croissance au rythme actuel. A plus long terme, le développement du réseau, l'augmentation de la vitesse commerciale des TGV, mais aussi l'abandon possible de certaines de ces destinations par les compagnies aériennes pourraient encore renforcer cet effet.

En complément du report modal, le développement de l'intermodalité air/rail sur les aéroports permettra de remplacer les vols court-courrier de pré- ou post-acheminement du trafic en correspondance par des trains.

Aéroports de Paris a fait figure en ce domaine de précurseur. Ainsi, dès

(5) CFMU : Central flow Management Unit.

(6) Strasbourg, Mulhouse, Rennes, Brest, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Avignon, Montpellier, Perpignan, Marseille, Nice, Amsterdam, Londres, Cologne, Berne, Milan, Zurich, Genève et Francfort.

1987, ADP avait décidé avec la SNCF, dans le cadre de la complémentarité modale qui bousculait alors les idées reçues, de réaliser le module d'échanges / gare TGV-RER, permettant une interconnexion audacieuse entre l'avion, le réseau ferré à grande vitesse et le réseau express régional. Aujourd'hui, près de 2 millions de voyageurs empruntent annuellement la gare TGV de l'aéroport Charles de Gaulle. La moitié d'entre eux sont des passagers aériens en correspondance. Le développement futur de ce trafic intermodal sera étroitement lié à la coopération commerciale entre transporteurs ferroviaires et aériens, coopération qui prend pleinement son sens pour les passagers longs-courriers pré- ou post-acheminés par TGV. Il dépend également de la capacité de l'aéroport à adapter ses installations pour traiter ce type de trafic dans les meilleures conditions (enregistrement des bagages, information, etc.).

## Les touristes parisiens iront-ils prendre l'avion à Lille, Beauvais ou Reims ?

Au-delà du report du trafic existant aujourd'hui sur les aéroports parisiens, on peut envisager à moyen terme que

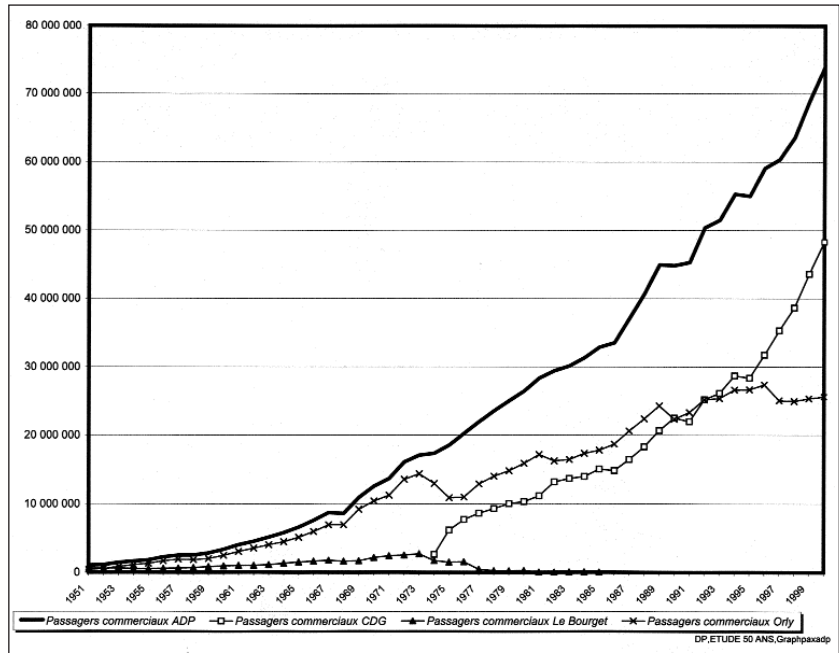
des services totalement nouveaux pour les Franciliens (nouvelles lignes, nouvelles compagnies) ne puissent trouver leur place sur Orly, Roissy et les aéroports de proximité immédiate. Le TGV pourrait alors jouer un rôle dans l'acheminement de ces passagers « terminaux » parisiens vers des aéroports relativement éloignés de l'agglomération (ou inversement des aéroports vers l'agglomération). Ceci ne pourrait s'envisager que dans le cas de voyages intercontinentaux, compte tenu du coût d'acheminement par TGV. Dès aujourd'hui, de nombreux passagers acceptent de dégrader leur temps de voyage de façon significative en faisant une correspondance sur un autre aéroport pour bénéficier de tarifs attractifs. Ce temps supplémentaire de correspondance air-air est en moyenne de

**La logique de desserte aérienne et aéroportuaire change d'échelle, passant de la desserte d'une agglomération, d'un pays, à celle du territoire européen et mondial**

peut justifier l'utilisation de modes de transport, d'aéroports ou de combinaison de modes différents pour

accéder finalement au même endroit.

Ainsi, un homme d'affaires parisien se rendant à Munich continuera d'utiliser un aéroport proche de la capitale. En revanche, un groupe de touristes chinois peut très bien atterrir à Lille ou Reims et prendre une correspondance TGV vers Paris, sous réserve que le service proposé soit performant et à un prix acceptable pour ce type de marché. Ce dernier exemple ne fonctionnerait vraisemblablement pas pour un charter à destination de la Grèce, car le coût TGV du pré- ou post-acheminement conduirait à doubler le prix du voyage ; l'option serait alors d'utiliser un aéroport plus proche de la capitale comme Beauvais.



Historique du trafic d'aéroports de Paris

2 heures. Ces deux heures peuvent être considérées comme le temps maximal acceptable pour des passagers « transférés » vers ces aéroports.

Le rapport coût / temps varie en fonction de la typologie du trafic : affaire versus loisir/charter/groupe, terminal versus correspondance non stratégique, court-courrier versus moyen/long-courrier, trafic émetteur (résidence IDF pour Paris) versus trafic récepteur (étrangers)...

Enfin, une partie du trafic de correspondance pourrait être progressivement transférée par les compagnies (dont Air France) basées sur d'autres plates-formes de correspondance (*hubs*), afin de dégager sur Paris les capacités nécessaires à l'accueil du trafic origine/destination.

## Des partenariats pour une croissance durable

Aéroports de Paris s'est donc engagé dans la voie du partage de la croissance en initiant des actions ou accords de partenariat avec la SNCF et les aéroports présentant un intérêt pour créer un réseau de capacités alternatives : études et actions avec RFF et la SNCF en faveur du développement du réseau ferroviaire et de l'intermodalité air/rail pour les passagers et le fret, prise de participation au capital de la SAB, société de gestion de l'aéroport de Liège (*hub* de TNT, connecté au réseau TGV), accords de partenariat avec l'aéroport de Lille, ainsi qu'avec celui de Châteauroux pour le développement de trafic fret. Des contacts positifs ont été noués avec les aéroports de Metz-Nancy-Lorraine et de Reims. D'autres suivront...

Les modalités de partenariat sont définies de manière souple, au cas par cas.

Elles peuvent se traduire par des protocoles d'accord sur des actions communes, des études techniques et stratégiques, voire des prises de participation au capital de certains aéroports. On le voit, l'évolution du marché du transport aérien conduit à une segmentation des trafics, qui se répercute sur l'organisation aéroportuaire. Si l'on rajoute les stratégies d'intégration des compagnies au sein d'alliances d'ampleur mondiale, on constate que la logique de desserte aérienne et aéroportuaire est en train d'évoluer et change d'échelle, passant de la desserte d'une agglomération, d'un pays, à celle du territoire européen et mondial.

## La question du troisième aéroport

Des études prospectives réalisées récemment confirment que les variables déterminantes pour le développement du transport aérien à Paris sont la contrainte d'environnement qui sera appliquée aux aéroports parisiens et la réussite de la politique de co-développement qu'Aéroports de Paris pourra mettre en œuvre avec d'autres aéroports.

Les hypothèses retenues en matière de transferts de trafic sur le mode ferroviaire et sur des aéroports partenaires, qui pourraient atteindre, à terme, 20 millions de passagers, conduisent à différents scénarios de trafic sur les aéroports parisiens. Dans tous les cas, la nécessité d'une nouvelle plate-forme internationale paraît s'imposer. Seule varie l'échéance de sa mise en service qui dépendra :

- des limites de développement des aéroports parisiens ;
- de la capacité d'accueil en volume des infrastructures aéroportuares existantes en France et en Europe ;
- de la réorganisation des liaisons aériennes, de celle de l'industrie du transport aérien (alliances de compagnies) et de leur impact sur les marchés aéroportuares, non seulement en France, mais aussi en Europe, les

grandes capitales étant toutes confrontées à des problématiques similaires aux nôtres ;

- du développement européen des trains à grande vitesse et du potentiel de report de trafic aérien sur les lignes qui seront créées.

Le principe d'un nouvel aéroport ayant été retenu récemment par le gouvernement, il convient maintenant de réfléchir à sa vocation, ainsi qu'au volume et à la typologie du trafic à y affecter, qui devront être cohérents avec sa localisation. Le débat public qui s'engagera sur cette localisation devra examiner ces aspects en profondeur, compte tenu de son impact structurel majeur, non seulement au niveau de l'organisation du transport aérien, mais aussi de l'aménagement du territoire. En tout état de cause, l'accueil de la demande de transport aérien devrait être assuré jusqu'à sa mise en service dont on peut penser qu'elle ne pourrait pas intervenir avant 2010 et, plus vraisemblablement, vers 2015. La problématique du troisième aéroport parisien s'inscrit donc dans un temps long et doit s'apprécier dans le contexte d'optimisation de l'utilisation des capacités aéroportuares existantes, à Paris, mais également ailleurs, en France et en Europe.

Les éléments mentionnés ci-dessus montrent que les processus à l'œuvre en matière de possibilité de transferts de trafic sont loin d'être univoques. Aussi, dans le cadre d'une nouvelle analyse de sites potentiels, il serait judicieux d'analyser sans exclusive la diversité des sites situés à une heure de temps de Paris, notamment ceux que le TGV relie rapidement à d'autres régions françaises et européennes.

## Contractualiser le développement

Le développement durable nécessite l'implication de tous. Il s'inscrit dans la durée, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un processus continu de redéfinition périodique du contrat, avec contrôle et sanction. Il s'agit d'une évolution fon-

damentale de notre société qu'il serait imprudent d'ignorer et qui nécessite la mise en œuvre de processus nouveaux de concertation.

A cet égard, la décision du gouvernement est bienvenue, de confier à la Commission nationale du débat public le soin d'organiser le débat sur la troisième plate-forme internationale, en la situant dans une perspective géographique plus large que le Bassin parisien où elle se situera.

Eclairé aussi bien par les travaux des commissions consultatives de l'environnement des grandes plates-formes, que par les réflexions et observations de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuares, ce débat national devrait embrasser l'ensemble des dimensions techniques, économiques, sociales, environnementales et d'aménagement du territoire à prendre en compte. Correctement mené et conclu, il pourrait déboucher sur des contrats locaux de développement des principaux aéroports, entre toutes les parties prenantes, opérateurs aéronautiques et collectivités environnantes.

Lors de la première "Biennale du futur" du Conseil économique et social, Pierre Marion, du Conseil économique et social régional de Bourgogne, évoquait le problème de la résistance au changement comme la résultante d'une méfiance vis-à-vis de projets non débattus, non appropriés, mais aussi de promesses non tenues. Pour lui, les conditions de restauration de la confiance, et donc des possibilités d'évolution, reposent sur trois points : la pédagogie pour convaincre, la transparence pour rendre compte et la cohérence entre les paroles et les actes. C'est particulièrement vrai pour les projets aéroportuares et les grands projets d'infrastructures en général.

Cela implique la création d'espaces de négociations et de concertation, pérennes, formalisés, reconnus et légitimes, pour engager le débat, le faire vivre et prendre des décisions. C'est à cette condition que l'on pourra poursuivre durablement un développement aéroportuaire. ●