

L'onde de choc du troisième aéroport

Après six mois de débat public, mené sans concertation et dans la plus extrême précipitation, provoquant la plus grande confusion au sein du gouvernement, le choix d'une nouvelle

indûment ses aéroports. Cet espace aérien est extrêmement réduit par rapport aux zones similaires en Asie et en Amérique. Va-t-on construire un nouvel aéroport pour assurer quatre départs par heure vers Londres ou Marseille dans un espace aérien nord-européen tellement saturé qu'il engendre déjà des retards inacceptables ?

La baisse du prix moyen du billet, résultat d'une concurrence effrénée, est un facteur aggravant à plus d'un titre. Et encore le prix actuel n'intègre-t-il pas les coûts externes du transport aérien : défiscalisation du kérosène, gratuité des créneaux aériens, impacts considérables sur la santé publique et l'environnement. N'attendons pas trop longtemps pour que l'État, grâce à son contrôle majoritaire d'Air France, puisse initier, en coordination avec nos principaux voisins, une action européenne pour stopper les errements de ces politiques commerciales.

Le 24 octobre 2001, le ministère des Transports a demandé aux préfets de région de définir la méthode et le calendrier d'élaboration de la stratégie de développement adaptée à chacune des dix grandes plate-formes aéroportuaires régionales. La faiblesse de notre système jacobin s'était

révélée dès l'ouverture effective de l'espace aérien européen en 1992, quand nos voisins, avec chacun plusieurs grandes plate-formes aéroportuaires internationales près de nos frontières, avaient pu facilement concurrencer notre offre exclusivement parisienne, provoquant, simultanément avec la montée en puissance du TGV, la faillite d'Air Inter.

Décidons rapidement, parmi

L'espace aérien nord-européen est si saturé qu'il engendre déjà des retards inacceptables

ces dix plates-formes régionales, celles qui pourront rééquilibrer l'offre aéroportuaire française vers l'Europe et les autres continents, là où la croissance sera la plus forte et dont la justification sociale et économique est la plus solide.

À l'origine du transport ferroviaire à grande vitesse, la France se réjouit de ses performances technologiques, mais peine à les concrétiser dans un plan de réseau maillé à l'échelle de la France et de l'Europe. Il est grand temps de s'affranchir d'un réseau en étoile sur Paris, dénoncé depuis plus de cinquante ans. Il aura fallu

attendre la saturation des gares parisiennes pour réaliser que l'on peut se déplacer en train entre deux grandes villes françaises sans passer par Paris. Pourtant les projets de la SNCF, toujours en étoile sur Paris à l'horizon 2020, ne sont toujours pas en concordance avec les objectifs de réseau TGV transeuropéen de la Commission européenne ! La création rapide d'une ligne à grande vitesse joignant

Bordeaux et Toulouse à Montpellier et Marseille serait l'amorce d'une inflexion inter-régionale au bénéfice du

sud de la France pour rayonner vers le sud de l'Europe.

Ces nouvelles lignes à haut débit, 30 fois moins polluantes que l'avion pour chaque passager transporté, doivent être complémentaires du transport aérien à l'échelle européenne. Mettons le voyageur et ses besoins au centre de la réflexion intermodale. Quelle est la signification d'une concurrence entre l'avion et le train, alors que l'on devrait optimiser les investissements publics en infrastructure de transport ?

D'autre part, la compétition, jamais régulée, pour le mar-

ché du fret entre la route et le rail est un gâchis que les administrations nationales ou européennes n'ont pas su encadrer, générant, comme le démontrent les tragiques accidents des tunnels alpins, des coûts humains, écologiques et financiers considérables.

Mais revenons au nouvel aéroport international dans la région parisienne. Faut-il rompre dans la moitié nord de la France l'équilibre qui existe entre de grandes zones urbaines et les espaces ruraux qui constituent le grand bassin parisien ? Peut-on sans réflexion urbaniser à une centaine de kilomètres de Paris une « vraie campagne », provoquant son inévitable satellisation vis-à-vis de la capitale ? Les régions n'ont-elles comme unique choix de développement que celui de sacrifier leur environnement, leur qualité de vie et leur tissu économique existant, notamment un potentiel agroalimentaire irremplaçable, au profit d'une mono-industrie polluante du transport aérien ?

Cessons de prendre les électeurs français pour des gogos...

* Membre de l'association Sanaterra pour un développement durable et équilibré en Picardie sans aéroport.

plate-forme aéroportuaire à Chaulnes est une très mauvaise réponse à trois problèmes occultés depuis plus de dix ans : la croissance du trafic aérien dans l'espace aérien nord-européen ; le rééquilibrage du territoire français face au poids de l'Île-de-France ; les nuisances aéroportuaires et les vols de nuit ? Après « Paris et le désert français », nous nous dirigeons à très grande vitesse vers « La France à côté de l'Europe »...

Le transport aérien en Europe est aujourd'hui marqué par la prépondérance des vols de courtes et moyennes distances : 70 % des départs de Paris le sont pour des destinations françaises, britanniques, allemandes, suisses, italiennes et espagnoles, et encombrant