

QUELLE JUSTIFICATION ECONOMIQUE ET SOCIALE POUR UN NOUVEL AEROPORT DANS LE GRAND BASSIN PARISIEN ?

Au moment d'une décision à l'issue de la « mission DUCSAI », nous constatons que les postulats de la croissance exponentielle du transport aérien et de la concentration de l'offre aéroportuaire française sur la région parisienne n'ont pas été confrontés aux réalités du transport aérien en Europe et à la loi d'aménagement du territoire français.

La nécessaire régulation du transport aérien en 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 encomrent indûment ses aéroports. Cet espace de communication est extrêmement réduit en comparaison avec l'Asie et l'Amérique. Va-t-on construire un nouvel aéroport pour assurer 4 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'Etat, 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.

Les faiblesses structurelles du système aéroportuaire français

Le 24 octobre 2001 le Ministère des Transports a enfin « 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 au cœur du système jacobin français s'est 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 ont pu facilement concurrencer notre offre exclusivement parisienne, provoquant, simultanément avec la montée en puissance du TGV, la faillite d'Air Inter.

Décidons rapidement celles, parmi ces dix plate-formes régionales, qui pourront rééquilibrer l'offre aéroportuaire française internationale, non pas seulement à destination de l'Europe, mais surtout pour le « Grand International », qui devrait avoir la croissance la plus forte et dont la justification sociale et économique est la plus solide, en raison de l'absence, pour lui, de mode de transport alternatif.

Les chances de la France pour un projet de transport en Europe

A 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 50 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 trans-européen de la Commission Européenne. La création d'une boucle Ligne à Grande Vitesse (LGV) 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 enfin le voyageur et ses besoins, au centre de la réflexion intermodale. Quelle est la signification, quasi unique en Europe ; d'une concurrence entre l'avion et le train alors que l'on devrait optimiser les investissements publics en infrastructure de transport ?

La nécessaire confiance du citoyen dans les politiques d'aménagement du territoire

La compétition jamais régulée pour le marché 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.

Que penser d'une politique des transports qui, un jour, semble s'appuyer sur un sondage favorable à un nouvel aéroport alors que le lendemain un autre sondage (CSA 1^{er}- 4 octobre 2001) constate que 76% des Français estiment qu'un nouvel aéroport devrait se situer en dehors du grand bassin parisien pour rééquilibrer l'offre aéroportuaire française ? Que penser d'un projet qui ne pourrait apporter, à trop de franciliens souffrant de Roissy et d'Orly qu'un espoir illusoire de diminution de leurs nuisances alors qu'en fait il n'aboutirait une fois de plus qu'à les concentrer davantage, et peut-être à faire reculer encore des mesures, elles, immédiatement soulageantes, à commencer par l'application d'un couvre-feu sur les grands aéroports urbains?

Au-delà d'une réaction d'hostilité face à ces « candidatures de site », trop souvent illégitimes, la colère l'a emporté quand des contre-expertises ont dévoilé l'inutilité d'un tel aéroport confirmée implicitement par le silence assourdissant et l'absence d'engagement des transporteurs aériens malgré les objurgations répétées de l'animateur de la DUCSAI.

La justification économique et sociale d'un projet de grand aéroport international ne peut se résumer à réduire le nécessaire débat sur l'aménagement du territoire et le développement régional à un simple étalage de retombées supposées mirifiques.

La conscience environnementale est de plus en plus aiguisée, mais « l'aéroport à la campagne » est pourtant un mythe technocratique qui nous poursuit sans succès depuis un demi-siècle. Evitons demain une nouvelle réservation de site qui gèlerait encore un territoire pour de trop nombreuses années, alors qu'il ne faut que lever celle de Beauvilliers mais préparons notre avenir avec plus d'exemplarité, de volonté et en définitive plus d'efficacité économique, sociale et environnementale

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?

Nicolas Bour

Michel Haag

Patrice d'Herbomez

Jacques de Villeneuve

Coordination des Associations opposées au principe d'un nouvel aéroport dans le grand bassin parisien
Des régions Centre / Picardie / Champagne-Ardennes (SUCSAI)