

**MISSION D'ÉTUDE DE LA DESSERTE AÉROPORTUAIRE  
DU GRAND BASSIN PARISIEN**

**RAPPORT**

au

Ministre de l'Équipement, du Logement,  
des Transports et du Tourisme

et au

Secrétaire d'État aux Transports

Mars 1996

RENOUER LE DIALOGUE POUR UN AVENIR OUVERT	4
un dialogue bloqué	4
des décisions urgentes dans un vrai partenariat	5
une volonté d'indépendance, d'écoute et d'analyse	5
Une base de dialogue : le rapport d'étape	6
Trois orientations majeures y étaient proposées :	6
La Mission a suggéré des initiatives à prendre immédiatement :	6
Des mesures d'accompagnement :	7
l'approbation gouvernementale des conclusions du rapport d'étape a entraîné un recentrage des travaux de deuxième phase :	7
Une procédure distincte de concertation pour l'aéroport Charles de Gaulle	7
Le recentrage des travaux de la Mission : la recherche d'un site pour la création, le moment venu, d'un grand aéroport international dans le grand bassin parisien	8
<b>PREMIERE PARTIE</b>	
CHAPITRE I : ÉTAT DES LIEUX	10
A/ GÉNÈSE ET MANDAT DE LA MISSION	10
l'avant-projet de plan de masse	10
la consultation des communes de 1993	11
le rapport FÈVE et ses suites	12
le premier mandat de la Mission	14
B/ DE LA CROISSANCE DU TRAFIC À LA SATURATION DES PLATES-FORMES ?	15
une croissance contrastée	15
une saturation de fait	16
CHAPITRE II : UNE DEMARCHE INDÉPENDANTE D'ÉCOUTE ET D'ANALYSE	18
A/ L'AMORCE DE LA CONCERTATION	18
une large concertation	18
Le rapport d'étape : questions posées et messages reçus	20
B/ LE LANCEMENT D'UN PROGRAMME D'ÉTUDES	21
la demande	22
l'offre	22
les nuisances acoustiques	23
l'impact des variantes	23
les stratégies d'exploitation	23
les aspects réglementaires	23
l'accessibilité terrestre	24
les aspects économiques, financiers et fiscaux	24
C/ LES EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES	24
CHAPITRE III : ENJEUX ET OPTIONS	27
A/ LES QUESTIONS CLES	27

comment concilier croissance, emploi et environnement : vers un "développement durable" du transport aérien ?	27
comment concilier satisfaction de la demande et aménagement du territoire ?	30
quelle desserte pour le grand bassin parisien et l'Ile-de-France ?	34
quelle connaissance des nuisances ?	35
le droit actuel de l'urbanisme permet-il la prévention des nuisances ?	36
quel dispositif de réparation ?	37
quelle desserte terrestre pour Roissy ?	38
l'Europe : chance ou contrainte ?	40
<b>B/ LES OPTIONS STRATÉGIQUES</b>	42
<b>C/ LA VALIDATION DES OPTIONS</b>	43
l'étude d'Arthur D. LITTLE	43
éléments de conclusion	43
<b>CHAPITRE IV : LES PREMIÈRES PROPOSITIONS FORMULÉES DANS LE RAPPORT D'ÉTAPE</b>	46
<b>A / UNE DESSERTE GLOBALE PRIVILÉGIANT LA NOTION DE RESEAU</b>	46
deserrement et redéploiement du trafic	47
la nécessité d'un complément d'infrastructure	48
faut-il prévoir une nouvelle plate-forme ?	48
<b>B / ROISSY : UNE DÉMARCHE CONCERTÉE DE DÉVELOPPEMENT MODÉRÉ - PRÉCAUTION, TRANSPARENCE ET SOLIDARITÉ</b>	50
Précaution : pas de développement à long terme sans moyens associés de réduction des nuisances	51
Transparence : réduction et contrôle concerté des nuisances	54
Solidarité : établissement d'un contrat pour l'intégration économique et urbaine de l'aéroport	56
<b>C / DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT INDISPENSABLES</b>	58
mieux informer sur l'évolution du transport aérien	58
activer la recherche en matière de réduction du bruit à la source	59
mieux connaître, modéliser et mesurer les nuisances	59
mieux prendre en compte l'environnement dans le droit européen	59
renforcer les mesures préventives en urbanisme	60
répartir plus justement les ressources fiscales aux abords des aéroports	60
promouvoir la concertation préalable au développement des équipements aéroportuaires	60
<b>D / SUITES DONNÉES AU RAPPORT D'ÉTAPE</b>	61
 <b>DEUXIÈME PARTIE</b>	
 <b>CHAPITRE V : UN DOSSIER D'ORIENTATION</b>	65
<b>LA LETTRE DE MISSION</b>	65
le sujet	65
la méthode	65
les délais	66
l'objet	66

LA DEMARCHE	66
ENJEUX ET CONTRAINTES ; LES QUESTIONS CLES :	
CONTREPOINT	67
croissance, emploi, environnement : les conditions d'un développement durable	67
l'aménagement du territoire et l'Europe	68
l'offre et la demande	70
Quelle desserte pour le grand bassin parisien ?	71
l'urbanisme et le bruit	73
CHAPITRE VI : L'ECOUTE DES REGIONS	74
LA NECESSITE DU REDEPLOIEMENT RESTE INTACTE	74
l'étude de desserrement reste à faire	75
on peut inciter au redéploiement	75
une précaution nécessaire, mais un projet qui leur paraît prématuré	77
LYON : L'AUTRE PLATE-FORME DE CORRESPONDANCE	77
EN ILE-DE-FRANCE : DES POSITIONS CONTRASTEES	78
CINQ REGIONS PLUS PARTICULIEREMENT CONCERNEES	80
UN QUESTIONNAIRE POUR COMPARER LES SITES	80
A/ les données préalables	81
B/ la qualité de l'espace aérien	81
C/ la qualité de l'accessibilité terrestre	81
D/ impact sur l'environnement	81
E/ caractéristiques de la région d'accueil	82
DOSSIERS RECUS ET OBSERVATIONS PRESENTEES	82
des ambitions différentes	82
en lisière du grand bassin parisien, deux projets d'aménagement du territoire	83
Vatry : une vocation potentielle qui reste orientée vers le fret	88
les sites de la Région Centre s'étirent le long du TGV Atlantique	89
la Haute-Normandie propose deux sites de part et d'autre de la Seine	92
les sites de la Région Picardie sont situés à proximité du TGV Nord	94
CHAPITRE VII : UNE PREMIERE APPRECIATION DES ADMINISTRATIONS CENTRALES	99
CONSIDERATIONS LIMINAIRES	99
sur la méthode	99
aucun site ne peut être écarté sans discussion	101
IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX (SYNTHESE DU STBA)	101
les interférences avec le patrimoine bâti et naturel	101
le bruit	101
ACCESSIBILITE TERRESTRE (CONTRIBUTIONS DE LA DTT ET DE LA DR)	102
le concept d'aéroport excentré est tributaire de la desserte terrestre	102
la construction d'une ligne nouvelle ferroviaire pourrait être nécessaire	102
des investissements autoroutiers lourds seraient à prévoir	107

les critères de choix du site du point de vue de l'accessibilité terrestre	108
principales recommandations	109
NAVIGATION AERIENNE (CONTRIBUTION DE LA DNA)	109
cadre de l'analyse et considérations générales	109
intégration des sites dans l'espace aérien global	110
intégration dans l'espace aérien au-dessus de 3000 mètres	112
intégration dans l'espace situé entre 1500 et 3000 mètres	113
intégration dans l'espace aérien compris entre le sol et 1500 mètres	114
synthèse	115
AMENAGEMENT ET URBANISME (CONTRIBUTION DE LA DAU)	117
critères de choix secondaires	117
le critère essentiel : le choix d'aménagement du territoire	118
l'indispensable accrochage à l'armature urbaine existante dans le bassin parisien	118
synthèse	120
L'INSERTION DES PLATES-FORMES DANS LEUR BASSIN DE CLIENTELE (ANALYSE DE LA SDEEP)	120
bassins d'emploi	120
bassins de population en 2015	121
zone de chalandise	123
impact d'une desserte ferroviaire	124
CHAPITRE VIII : LES ELEMENTS DE CLASSEMENT MULTICRITERE	125
LA METHODE D'EVALUATION ET DE CLASSEMENT DES SITES	125
UN PREMIER TRI SUR LA BASE DES CRITÈRES DE FAISABILITÉ TECHNIQUE N'EST PAS DÉCISIF	126
données préalables : sols, sous-sols, enjeux fonciers et immobiliers	126
qualité de l'espace aérien	127
les impacts sur l'environnement	129
les résultats du premier tri	132
UN DEUXIEME TRI SUR L'ADAPTATION A LA CLIENTELE ET A LA REGION D'ACCUEIL permet une sélection entre les sites	132
l'accessibilité terrestre	133
le bassin de clientèle	138
région d'accueil et bassin d'emploi	141
éléments de synthèse de la deuxième évaluation	142
CHAPITRE IX : CONDITIONS D'INSERTION DANS LE SYSTEME AEROPORTUAIRE	143
SCENARIOS DE LA DEMANDE ET PERTINENCE DU CONCEPT DE NOUVELLE PLATE-FORME	143
le volontarisme : quels effets sur le développement d'une nouvelle plate-forme ?	143
APPRECIATION DE L'ADAPTATION AUX DISPOSITIFS AEROPOR-TUAIRES envisageables	145
variété des dispositifs aéroportuaires	145
variété des scénarios de demande : quels dispositifs ?	146
adaptabilité aux dispositifs aéroportuaires	147

CONCLUSION GENERALE	150
un compromis entre environnement et développement	150
une meilleure complémentarité entre Paris, le grand bassin parisien et la province	150
poursuivre le dialogue	150
un souci de transparence : des redites inévitables	151
le nouvel aéroport : une solution subsidiaire dans un futur incertain ; la réservation d'un site : une mesure de sauvegarde pour un avenir ouvert	151
aucun des sites identifiés ne peut être écarté pour de seules raisons techniques	152
circulation aérienne : avantage aux sites du sud	152
desserte terrestre : les sites de l'ouest moins bien placés	153
stratégie de la demande : avantage aux sites rapprochés du Centre	153
ANNEXES THEMATIQUES ET PIECES JOINTES	155

Le 14 mars 1996

Monsieur le Ministre,

Madame le Secrétaire d'Etat,

La Mission a été constituée en novembre 1994, à l'initiative du Ministre de l'Equipement, des Transports et du Tourisme, en vue d'étudier la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien jusqu'aux années 2030.

Elle rappelle qu'aux conditions actuelles de trafic et selon les prévisions les plus réalistes d'évolution de celui-ci, à court et moyen termes, une desserte satisfaisante du grand bassin parisien peut être assurée par :

- le développement concerté et modéré de l'aéroport Charles de Gaulle, selon la *solution du moindre impact sonore*, avec, notamment, le doublement et le décalage vers l'est des pistes actuelles accompagnés de la conclusion simultanée d'un contrat de réduction et de contrôle des nuisances et de meilleure intégration économique et urbaine de l'aéroport dans son environnement ;
- le desserrement d'une partie du trafic (notamment court courrier et d'affaire) sur d'autres plates-formes de la région Ile-de-France ou des régions limitrophes, telles celles de Beauvais, Melun-Villaroche, Pontoise ou Reims, par exemple ;
- le redéploiement, dans une perspective intermodale, sur les grandes plates-formes de province, et notamment Lyon-Satolas, Lille-Lesquin et, le cas échéant, Nantes-Notre-Dame-des-Landes, d'une partie significative du trafic moyen et long courriers non contraint par un passage obligé à Paris.

Aussi la Mission ne préconise-t-elle pas la réalisation, aujourd'hui, d'une troisième plate-forme internationale. Elle considère que la réservation aussi rapide que possible d'un site constitue, en revanche, une mesure de sauvegarde pour un avenir ouvert.

Monsieur Bernard PONS  
Ministre de l'Equipement, du Logement,  
des Transports et du Tourisme

Madame Anne Marie IDRAC  
Secrétaire d'Etat aux Transports

Dans les délais impartis, et selon les instructions reçues ("préparer un dossier d'orientation" pour le choix d'un site pour une nouvelle plate-forme internationale à installer hors de la région Ile-de-France, mais destinée principalement à la desserte de celle-ci et du grand bassin parisien), la Mission a exploité l'ensemble des dossiers présentés par les Régions concernées selon une "analyse multicritères".

Considérant notamment, outre les données foncières, environnementales et de circulation aérienne, les conditions techniques et financières prévisibles des dessertes terrestres au-delà de 2015 et, surtout, les effets d'une stratégie de la demande (puisque c'est, en définitive, le marché seul qui décidera), la Mission recommande que soit, aux seules fins de réservation, validée par les services de l'État et approfondie (par exemple, avec le concours du Conseil Economique et Social), l'hypothèse d'un site localisé au sud-ouest de Paris et aussi proche que possible de la région ne-de-France. La région de Beauvilliers, en Eure-et-Loir, semble à la Mission la plus appropriée.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, Madame le Secrétaire d'Etat, l'assurance de notre haute considération.

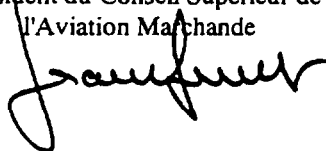
Jacques DOUFFIAGUES,  
Ancien Ministre,  
Président



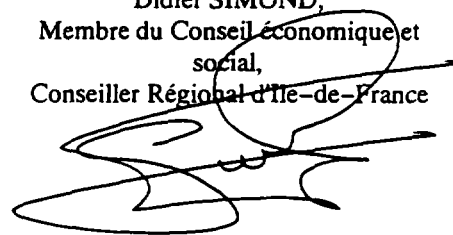
Michel GODET  
Professeur au Conservatoire  
National des Arts et Métiers  
Chaire de prospective industrielle



Jean-François LE GRAND,  
Sénateur de la Manche,  
Président du Conseil Supérieur de  
l'Aviation Marchande



Didier SIMOND,  
Membre du Conseil économique et  
social,  
Conseiller Régional d'Ile-de-France



Jean-Pierre GHUYSEN  
Inspecteur Général des Transports  
et des Travaux Publics,  
Rapporteur Général





La Mission d'Etude de la Desserte Aéroportuaire du Grand Bassin Parisien, constituée le 23 décembre 1994 par lettre de mission de M. Bernard BOSSON, Ministre de l'Equipement, des Transports et du Tourisme, et confirmée par lettre du 17 novembre 1995 de M. Bernard PONS, Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, et de Mme Anne-Marie IDRAC, Secrétaire d'Etat aux Transports, est composée de :

**Jacques DOUFFIAGUES,**  
**Ancien Ministre,**  
**Président**

**Jean-François LE GRAND,**  
**Sénateur de la Manche,**  
**Président du Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande**

**Michel GODET,**  
**Professeur au Conservatoire National des Arts et Métiers,**  
**chaire de prospective industrielle,**

**Didier SIMOND,**  
**Membre du Conseil économique et social,**  
**Conseiller Régional d'Ile-de-France.**

Les fonctions de rapporteurs ont été confiées à :

**Jean-Pierre GHUYSEN,** Inspecteur Général des Transports  
et des Travaux Publics, rapporteur général,

**Pierre NARRING,** Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, rapporteur,  
jusqu'à la remise du rapport d'étape,

**Michel PINEAU,** Ingénieur de l'Aviation Civile, rapporteur,

**Michel ROSTAGNAT,** Ingénieur des Ponts et Chaussées, rapporteur,  
pour la deuxième phase des travaux.

Les membres de la Mission ont été secondés par :

**François BOURSE,** assistant de Michel GODET,

**Jacques BUSSIERAS,** assistant de Didier SIMOND.

**Jean-Louis SCHROEDT-GIRARD,** assistant de Jean-François LE GRAND,  
pour la première phase des travaux,

L'annexe bibliographique a été réalisée par **Isabelle FRITSCH,** Ingénieur de l'Aviation Civile,

Les compte-rendus d'auditions de la première phase de la Mission ont été rédigés par  
**Jean-Marc PIPET,** Attaché d'Administration Centrale.

Ce document constitue le rapport final de la Mission.

Le Gouvernement a pris, le 11 Octobre 1995 un ensemble de décisions sur la base du rapport d'étape qui avait été remis le 31 Juillet précédent à Monsieur Bernard PONS, Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports et à Madame Anne-Marie IDRAC, Secrétaire d'État aux Transports.

La Mission se réjouit de l'écho favorable reçu par ce premier message. Elle a également pris acte des réserves ou critiques émises. L'appel au dialogue a été entendu. Le Préfet Gilbert CARRÈRE a reçu mandat de mener la concertation sur l'extension maîtrisée de l'aéroport Charles de Gaulle tandis que notre Mission se voyait confier, par lettre de mission du 17 novembre 1995, l'examen des conditions de réservation d'un nouveau site pour la création, le moment venu, d'un grand aéroport international dans le grand bassin parisien en dehors de la Région ne-de-France.

Le rapport final de la Mission reflète la continuité et la cohérence de la démarche qui concerne l'un des grands enjeux d'équipement pour la fin de ce siècle et le début du prochain millénaire. La conduite du dialogue et les travaux menés depuis le rapport d'étape ont permis à la Mission de confirmer et d'approfondir ses options. Le présent document reprend, en l'amendant et le complétant en tant que de besoin, le contenu du rapport d'étape afin de préserver la continuité, l'argumentation et l'équilibre de sa réflexion tout en tenant compte des éléments nouveaux, notamment les commentaires formulés sur le rapport d'étape et l'infléchissement des travaux de deuxième phase, à la demande des Ministres concernés.

## RENOUER LE DIALOGUE POUR UN AVENIR OUVERT

L'opposition affichée de certaines collectivités et des associations riveraines de l'aéroport Charles de Gaulle à l'annonce par M. Bernard BOSSON, alors Ministre de l'Équipement, des transports et du tourisme, de la décision de réaliser une troisième piste à l'aéroport Charles de Gaulle, n'était pas un accès de fièvre. Elle était la conséquence de l'accumulation entre les riverains de l'aéroport Charles de Gaulle et les autorités aéronautiques, d'incompréhensions, de malentendus et parfois de maladroites, le résultat d'une histoire dont il faut se souvenir des enchaînements, pour en éviter la reproduction. Le présent rapport est d'abord le reflet de cet effort d'écoute, de compréhension et de dialogue qui constitue le préalable obligé de toute évolution du dossier.

### un dialogue bloqué

La situation de blocage à laquelle la Mission s'est alors trouvée confrontée est l'expression d'une double frustration :

- celle des collectivités et des citoyens riverains, du fait du dialogue inégal qu'ils ont le sentiment d'entretenir avec Aéroports de Paris (ADP) et les autorités de l'Aviation Civile, de la captation d'activités et de revenus effectuée - ou ressentie comme telle - par **ADP** au détriment de son environnement, de l'inégalité des retombées économiques et fiscales, du manque de transparence dans l'exploitation aérienne, des lacunes dans la connaissance et l'explication des phénomènes de bruit ;
- celle des opérateurs aériens, relayés par les représentants des "forces vives" économiques et syndicales, qui pouvaient légitimement penser avoir acquis en s'installant à Roissy, souvent au prix d'une surcharge initiale des coûts et d'un moindre attrait de la zone de chalandise qu'à Orly, la garantie d'une exploitation pérenne dont le développement ne serait pas hypothéqué par des contraintes d'environnement.

L'aéroport Charles de Gaulle est généralement considéré, du fait de son positionnement géographique, de sa proximité de Paris, de son potentiel de développement comme un atout majeur pour le transport aérien en France et au-delà pour l'économie française.

Cette chance peut-elle être gâchée ? Tout est possible, même le plus dommageable, dans un dialogue bloqué.

Les partenaires obligés du pôle de Roissy, acteurs économiques, riverains, opérateurs aériens partagent ensemble les mêmes sentiments compréhensibles de mécontentement et d'inquiétude. La réponse à la question précédente risque d'être positive si l'on ne rétablit pas entre les partenaires en cause les conditions **d'un dialogue franc et confiant**, à partir de questions clairement posées, de perspectives fermement tracées, de responsabilités assumées. Les gesticulations médiatiques de certains groupes de pression, sur la base d'indiscrétions plus ou moins bien fondées - avec ce qu'elles engendrent inévitablement de soupçons et de ripostes - préparent les dialogues de sourds et les

batailles frontales. Il faut dépassionner les débats, ce qui n'est évidemment pas facile lorsque certains partenaires sont concernés dans leur vie quotidienne. C'est là, s'agissant de l'aéroport Charles de Gaulle, l'objet de la mission qui a été confiée à M. Gilbert CARRÈRE, Préfet de Région honoraire, à la suite du rapport d'étape.

### **des décisions urgentes dans un vrai partenariat**

La Mission réaffirme l'importance et l'urgence des décisions à prendre en matière d'infrastructures. Compte tenu de l'importance de cet enjeu, elle considère comme une **condition préalable** que l'élaboration d'un "**pacte refondateur**" ou d'un "contrat d'objectifs" entre les partenaires en cause soit entreprise parallèlement à l'engagement de ces décisions. Il s'agit de préciser les perspectives de développement à long terme dans lesquelles elles s'inscrivent, les normes associées de protection de l'environnement (voire les objectifs de réduction de nuisances), les moyens d'assurer le respect des engagements respectifs des partenaires. Cela suppose la mise en oeuvre par l'Etat de nouvelles mesures d'accompagnement dans les domaines économique, social, fiscal et de l'urbanisme. Elle prend acte du mandat confié à M. Gilbert CARRÈRE à cet effet.

Dans le cadre des études et démarches précédentes, beaucoup de choses positives ont déjà été faites sans que la lacune entre le "savoir faire", le "faire savoir" et le "faire partager" ait apparemment pu être totalement comblée. De fait, beaucoup de propositions intéressantes ont déjà été énoncées car l'imagination n'est pas sans limites. Certaines ont été réexaminées, critiquées, parfois reprises, complétées, précisées et prolongées. Elles restent - et c'est indispensable - soumises à discussion. Mais on s'est efforcé de replacer cette analyse critique dans un cadre plus large dans le temps comme dans l'espace.

### **une volonté d'indépendance, d'écoute et d'analyse**

La Mission s'est appuyée sur un dispositif d'étude financé en partenariat entre l'État et la Région Ile-de-France, faisant appel à des experts indépendants, nationaux et internationaux. Elle s'est efforcée d'être à l'écoute des collectivités, associations et organismes représentatifs concernés. Elle a, à ce titre, à l'occasion d'entretiens ou d'auditions, rencontré quelque 500 personnes lors de la première phase de ses travaux et 150 en deuxième phase. Elle est allée, en Europe et en Amérique du Nord, à la rencontre de collectivités et d'organismes confrontés à des problèmes comparables, afin d'être en mesure de témoigner sur la réalité des exemples invoqués par les uns ou les autres à l'appui de telle ou telle thèse. Elle a examiné des scénarios contrastés de représentation du futur en tentant de déterminer les cheminements possibles sur le court/moyen terme.

Mais la Mission a d'abord tenté de dresser un état des lieux, cherché à évaluer la nature et la portée du problème de saturation des aéroports de Paris par rapport à la demande prévisible, examiné les alternatives à la réalisation de capacités complémentaires à l'aéroport Charles de Gaulle et les conséquences de la contrainte de la demande qui résulterait du blocage des capacités à leur niveau actuel, élaboré et comparé différentes variantes de réalisation des compléments d'infrastructures éventuellement nécessaires, apprécié la cohérence des scénarios à court, moyen et long termes.

## **Une base de dialogue : le rapport d'étape**

Conformément à la demande qui lui avait été faite, la Mission a d'abord élaboré un rapport d'étape dont l'objet principal concernait l'éclairage à long terme des perspectives d'évolution du trafic permettant de fonder les préconisations à moyen terme sur l'avenir de l'aéroport Charles de Gaulle.

A cet égard, la Mission avait souligné que la question n'était pas seulement de savoir si un troisième aéroport serait nécessaire d'ici à 2030, terme de l'échelle de temps soumise à la réflexion de la Mission, mais aussi, sachant qu'un quart de siècle est à prévoir entre la décision de création d'une nouvelle plate-forme et sa mise en service, quelles précautions et réservations devaient être faites en prévision du grand avenir.

Ce rapport d'étape affirmait la volonté de ne pas proposer de "solution ficelée" mais d'indiquer seulement les grandes lignes de la politique recommandée par la Mission ; il avait l'ambition d'être un premier support pour **permettre aux partenaires de renouer le dialogue**.

### **Trois orientations majeures' y étaient proposées :**

- le développement concerté et modéré des **infrastructures** de l'aéroport Charles de Gaulle, en mettant à l'étude la **solution du "moindre impact sonore"** ;
- la mise à l'étude d'un processus de **desserrement** sur d'autres aéroports proches de Paris et de **redéploiement** sur les aéroports de province dans une perspective intermodale ;
- la **réservation immédiate d'un site**, pour le besoin éventuel d'une nouvelle grande plate-forme.

### **La Mission a suggéré des initiatives à prendre immédiatement :**

- la négociation d'un contrat de réduction et de contrôle de l'évolution des nuisances, tant pour le bruit instantané que, progressivement, pour la gêne globale ;
- ensuite, en vue de réaliser le complément d'infrastructure nécessaire, l'adoption d'un schéma de développement modéré et concerté de l'aéroport ;
- l'établissement d'un contrat pour l'intégration économique et urbaine de l'aéroport, en vue d'assurer un développement équilibré et cohérent ;
- la clarification des trajectoires publiées, l'établissement de règles de survol, la mise en oeuvre expérimentale des itinéraires de guidage radar par le sud de l'aéroport Charles de Gaulle.

---

<sup>1</sup>Le détail des propositions du rapport d'étape fait l'objet du Chapitre IV

### **Des mesures d'accompagnement :**

- mieux informer sur l'évolution du transport aérien ;
- activer la recherche en matière de réduction du bruit à la source ;
- mieux connaître, modéliser et mesurer les nuisances ;
- mieux prendre en compte l'environnement dans le droit européen ;
- renforcer les mesures préventives en urbanisme ;
- répartir plus justement les ressources fiscales aux abords des aéroports ;
- promouvoir la concertation préalable au développement des équipements aéroportuaires.

Le rapport d'étape, déposé le 31 Juillet 1995 entre les mains de Madame Anne-Marie IDRAC, Secrétaire d'État aux Transports, a donné lieu, avec son accord, à une très large diffusion. Les Ministres responsables ont ensuite procédé à des consultations et proposé au Gouvernement les décisions mentionnées au communiqué du Conseil des Ministres du 11 Octobre 1995.

### **L'approbation gouvernementale des conclusions du rapport d'étape a entraîné un recentrage des travaux de deuxième phase :**

Dès le 11 Octobre 1995, le Gouvernement a pris un certain nombre de décisions essentielles :

- *retenir pour l'enquête d'utilité publique, la solution du moindre impact sonore, à savoir la création de deux pistes supplémentaires décalées vers l'Est et l'abandon d'une cinquième piste ;*
- *favoriser, par une politique active d'aménagement du territoire, le nécessaire redéploiement du trafic sur les aéroports de province ;*
- *rechercher un site pour la création, le moment venu, d'une grande plate-forme aéroportuaire dans le bassin parisien ;*
- *adopter dès 1996 des mesures de réduction des nuisances : arrêt des vols de nuit des avions les plus bruyants à partir du 31 mars, augmentation de la taxe sur le bruit pour accroître le financement des travaux d'isolation phonique, accroissement des redevances pour les avions les plus bruyants à compter du premier janvier, expérimentation de nouvelles procédures d'approche moins pénalisantes.*

### **Une procédure distincte de concertation pour l'aéroport Charles de Gaulle**

Le Préfet Gilbert CARRÈRE a été chargé - dans l'esprit de la loi du 2 Février 1995 portant sur la protection de l'environnement pour les grandes opérations publiques d'aménagement - d'organiser la concertation avec toutes les parties concernées, notamment les élus et les associations, avant l'ouverture de l'enquête d'utilité publique, sur la répartition des retombées économiques et la maîtrise des nuisances. La mission qui lui a été confiée devra également porter une attention particulière à l'accessibilité terrestre de l'aéroport.

**Le recentrage des travaux de la Mission : la recherche d'un site pour la création, le moment venu, d'un grand aéroport international dans le grand bassin parisien.**

Il s'agit, à l'instar de la première étape de la Mission, de proposer **un dossier qui servira de base à la concertation** qui devra découler des orientations que le Gouvernement sera amené à prendre et, à cette fin, d'analyser les enjeux, les contraintes et la place de la nouvelle plate-forme au sein du système aéroportuaire national.

**Le rapport final s'inscrit dans la lignée du rapport d'étape.** Il recommande une double démarche **d'action** et de **précaution**. Il préconise **une méthode fondée sur la concertation autour d'un dossier d'orientation**.

Le rapport présente donc, dans la première partie intitulée "**quel(s) complément(s) d'infrastructure pour l'aéroport Charles de Gaulle ?**" (chapitres I à IV) les bases, notamment de problématique et de méthode, qui ont fondé les décisions du Conseil des Ministres du 11 octobre 1995. Cette partie reprend, en l'actualisant, le contenu du rapport d'étape. Il présente, ensuite, dans une seconde partie (chapitres V à IX), les **éléments d'appréciation sur la réservation d'un site** pour la création, le moment venu, d'un nouveau grand aéroport international.

# Première Partie

- . Quel(s) complément(s) à l'infrastructure existante de l'aéroport Charles de Gaulle ?



## CHAPITRE I : ÉTAT DES LIEUX

### A/ GENÈSE ET MANDAT DE LA MISSION

#### **L'avant-projet de plan de masse**

L'aéroport Charles de Gaulle, dont le site a été choisi en 1964, s'est développé à partir de l'avant-projet de plan de masse<sup>2</sup> (APPM) approuvé en 1970. Cinq pistes étaient prévues. Deux ont été mises en service en 1974 et 1981, la seconde ayant été exploitée à titre de secours dès 1976.

Compte tenu de la saturation estimée prochaine d'Orly et des capacités considérées disponibles à l'aéroport Charles de Gaulle et des atouts que cette plate-forme tient de sa proximité de l'agglomération parisienne, le Directeur Général de l'Aviation Civile a demandé à Aéroports de Paris, le 7 janvier 1991, de modifier l'APPM de 1970. La croissance prévisible du trafic lui paraissait nécessiter la construction d'une troisième piste en 1997 et impliquer une répartition géographique différente des trajectoires et des zones survolées en tenant compte, pour le long terme, de l'évolution des techniques d'exploitation aéronautiques. Selon cette analyse, le trafic aérien mondial encore en forte expansion devait en effet se traduire par une augmentation du nombre de mouvements d'avions prévu de 4 % par an à moyen terme, puis connaître un ralentissement pour atteindre une croissance annuelle de 2 à 3 %.

L'APPM modificatif a été présenté en septembre 1992. Le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme a pris en considération cet avant-projet et a invité le Directeur Général d'Aéroports de Paris, conformément aux dispositions incluses dans une circulaire de la Direction des Bases Aériennes du 16 avril 1975, à procéder à l'instruction

---

<sup>2</sup>Un avant projet de plan de masse est un document de planification à long terme, qui fixe les caractéristiques de l'aérodrome dans son extension maximale, en précisant l'implantation des bandes, les dispositions essentielles concernant les pistes, les voies de circulations et les zones d'installations. Il décrit les voies d'accès terrestre à l'aérodrome et donne les principes d'organisation de la circulation aérienne entraînés par son utilisation. Il indique les dégagements de l'aérodrome.

locale et notamment à consulter, par l'intermédiaire du Préfet de la Région Ile-de-France et des Préfets de Département, les communes concernées. Le Préfet de la Région Ile-de-France en a été avisé le 22 mars 1993.

### **la consultation des communes de 1993**

L'instruction locale vise en particulier à la consultation des communes dont la situation se trouve aggravée ou améliorée, tant du point de vue du plan d'exposition au bruit, que de celui des servitudes de dégagement. Elle est la première étape d'un enchaînement de procédures résultant de la législation en vigueur.

La liste des 97 communes consultées a été arrêtée par la Préfecture de la Région Ile-de-France. L'instruction locale s'est déroulée à partir de la mi-décembre 1993, le délai étant fixé à deux mois. Sur les 97 communes consultées, 47 ont émis un avis favorable, et 30 un avis défavorable, les autres n'ayant pas répondu. Les observations générales qui ressortaient de l'examen des délibérations étaient les suivantes :

- un nombre important de communes notaient l'avantage qu'elles tiraient de la suppression de la piste nord-sud qui figurait à l'APPM de 1970, de la réduction d'emprise (de 10100 ha à 6100 ha pour la zone C) du Plan d'exposition au bruit (PEB), et des perspectives de création d'emplois liées au projet (au moins doublement par rapport à la situation actuelle) ;
- plusieurs autres communes protestaient contre l'aggravation des nuisances et l'extension du PEB qui résulteraient pour elles de la cinquième piste est-ouest ou de la modification des doublets<sup>3</sup> de pistes nord (pistes 1 et 3) et sud (pistes 2 et 4) ;
- l'instruction locale faisait apparaître un contraste, facilement compréhensible par le système d'exploitation des pistes en fonction des vents dominants, entre les avis émis dans l'est et l'ouest (c'est-à-dire essentiellement le Val d'Oise) de la plate-forme.

Les avis étaient plutôt favorables à l'est, c'est-à-dire en Seine-Saint-Denis, en Seine et Marne et dans l'Oise : 37 avis favorables, et 5 défavorables. En revanche, les avis étaient largement défavorables à l'ouest, c'est-à-dire dans le Val d'Oise ( 25 avis défavorables, 10 avis favorables) manifestant de fortes solidarités par zones, fondées notamment sur l'unité géographique de la vallée de Montmorency et facilitée par la position prise par le Conseil Général<sup>4</sup> ainsi que par l'influence de certains organismes comme :

---

<sup>3</sup>Un doublet de pistes est constitué d'un ensemble de deux pistes parallèles et rapprochées, séparées ou non par une voie de circulation centrale, et dont l'une (en général celle située du côté des installations terminales) est principalement affectée aux décollages, et l'autre aux atterrissages.

<sup>4</sup>Dans le cadre du débat national sur l'Aménagement du Territoire, le Conseil Général du Val d'Oise a adopté, à l'unanimité le 14 janvier 1994, une motion dans laquelle :

"Il confirme son opposition absolue à un développement démesuré de la plate-forme et du trafic aérien à Roissy, rejette les hypothèses inscrites dans le projet de SDRIF, et demande à l'Etat d'arrêter la procédure d'enquête sur l'aménagement de la plate-forme actuellement lancée sans aucune concertation, et de réexaminer fondamentalement avec les collectivités locales les perspectives d'évolution du trafic aérien et de l'aéroport de Roissy, ceci dans le cadre d'un schéma directeur national, en étudiant, enfin et sérieusement, la solution d'un troisième aéroport, et les perspectives de redistribution du trafic vers les aéroports des métropoles régionales".

- le Syndicat intercommunal d'études et de programmation pour le développement de l'Est du Val d'Oise (SIEVO) ;
- l'Association pour la protection de l'environnement et la limitation des nuisances (APELNA), qui regroupe 20 communes ;
- l'Association de défense du Val d'Oise contre les nuisances aériennes de Roissy (ADVOCNAR).

Les deux préoccupations majeures exprimées, concernaient :

- l'aggravation des nuisances phoniques ;
- l'insuffisance probable des voies de communication (route et fer) en regard des besoins, et l'accroissement corrélatif de la congestion.

### **le rapport FÈVE et ses suites**

Compte tenu des "réactions engendrées dans certaines communes riveraines, sensibles à l'impact de l'aéroport sur leur environnement" et "soucieux d'une intégration satisfaisante de la plate-forme dans son environnement", le Ministre a alors souhaité que "soit réalisée une expertise complémentaire à la procédure habituelle relative à l'APPM" confiée à M. Michel FÈVE, ingénieur général des Ponts et Chaussées, afin de recueillir les réponses qui peuvent être apportées aux avis et observations émis par les communes et d'examiner les mesures souhaitables pour améliorer l'insertion de la plate-forme dans son environnement (mesures concernant le projet ou mesures compensatoires ou d'accompagnement visant à réduire les nuisances ou à tirer un meilleur parti des effets positifs de cette infrastructure structurante).

Sur la base de "l'examen complémentaire à la procédure d'instruction locale", objet du rapport remis le 7 septembre 1994 par M. Michel FÈVE, M. Bernard BOSSON, alors Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme affirmait sa volonté d'accepter la mise en oeuvre d'un ensemble de mesures destinées à optimiser l'intégration de l'aéroport dans son environnement, à en améliorer la desserte et à en favoriser les retombées économiques.

#### a - les premières propositions visaient à répondre au problème de l'intégration du projet dans l'environnement

Afin de résoudre les problèmes de pollution sonore liés à l'implantation des pistes et de diminuer les nuisances phoniques au voisinage des zones les plus peuplées, il était prévu que le seuil de la piste sud devrait être déplacé de 200 mètres à l'est et celui de la nouvelle piste de 500 mètres. Cette mesure entraînait des investissements supplémentaires en matière d'infrastructures et de contrôle de la navigation aérienne, coût estimé à 100 MF pour les seules infrastructures.

Concernant les problèmes liés à l'exploitation des pistes, des études devaient être menées sur la possibilité de réserver entre 22 heures et 6 heures l'utilisation de la trouée ouest du doublet sud aux avions les plus silencieux, en fonction des évolutions à moyen terme des techniques de navigation aérienne.

Ces deux mesures auraient permis à elles seules de déplacer de 750 mètres vers l'est les zones correspondant au Plan d'Exposition au Bruit et les servitudes associées qui couvrent actuellement la ville de Gonesse, sans créer de contrainte supplémentaire ailleurs.

En outre, il était envisagé d'instituer un nouveau régime de modulation acoustique de la redevance d'atterrissage afin d'inciter à l'utilisation des avions les moins bruyants la nuit.

Une concertation entre Aéroports de Paris, la DGAC et les compagnies aériennes était préconisée afin de rechercher les progrès qui pourraient être réalisés en matière de procédures de circulation aérienne.

Il était noté qu'Aéroports de Paris ouvrirait bientôt au public des "Maisons de l'environnement" équipées du système SONATE de suivi de trajectoires et de bruit, qui contribueraient à une meilleure information des riverains de l'aéroport (projet effectivement réalisé au cours du premier semestre de 1995).

Concernant plus spécifiquement la réduction des nuisances sonores dans le Val d'Oise, le rapport recommandait de soulager certaines zones fortement survolées comme la Vallée de Montmorency, en modifiant les procédures d'arrivée des avions selon les recommandations de l'étude menée par la MITRE CORPORATION pour le compte d'Aéroports de Paris.

b - Par ailleurs, l'expertise complémentaire formulait les observations et propositions suivantes concernant l'amélioration de la desserte de l'aéroport Charles de Gaulle

Le rapport soulignait que, pour pallier l'engorgement des accès à l'aéroport, des actions sur la desserte routière et ferroviaire seraient entreprises dans le cadre des contrats de plan Etat-Région 1994-1998.

Dans le domaine ferroviaire, il notait qu'une nouvelle gare RER Paris-Charles de Gaulle, située sous l'aéroport (effectivement mise en service en septembre 1994) serait desservie par huit trains par heure tout au long de la journée. La fréquence des trains devrait être par la suite portée à 12 trains par heure aux heures de pointe. Par ailleurs, la création d'une liaison directe entre la gare du Nord de surface et l'aéroport serait étudiée de façon approfondie. En outre, la gare d'interconnexion TGV, ouverte au trafic à partir de novembre 1994 assure à tous les riverains de l'aéroport un accès direct au réseau SNCF.

Dans le domaine routier, une accélération de divers aménagements améliorant la desserte locale, l'amélioration de liaisons transversales et, en recourant si nécessaire à de nouvelles modalités de financements, des liaisons entre Paris et l'aéroport étaient recommandées.

c - Pour ce qui concerne la répercussion par Aéroports de Paris des retombées économiques positives de la troisième piste sur les communes voisines, le rapport préconisait la mise en place d'une coordination sous l'égide des Préfets des départements concernés

Il s'agissait d'aboutir à des engagements réciproques, donnant lieu à convention entre Aéroports de Paris, pilotant un groupement des employeurs de la plate-forme, et les regroupements de communes environnantes (communautés, syndicats communaux, districts) en voie de constitution.

L'annonce de la confirmation de la décision de construction de la troisième piste simultanément à la publication de ces mesures a, selon ce qui a été rapporté à la Mission, littéralement "mis le feu aux poudres", à la fois pour des raisons de forme et pour des raisons de fond. Sur la forme, les élus ont éprouvé, à tort ou à raison, le sentiment que "l'examen complémentaire" était une "procédure alibi" dont l'objet était de faciliter le passage en force d'un projet dont la réalisation n'aurait, à aucun moment, fait l'objet d'une véritable mise en question. Il est exact, et c'était là l'objection de fond soulevée à l'encontre de la procédure, que ni la possibilité de créer une nouvelle plate-forme, ni la réorientation du plan masse n'avaient fait l'objet d'études. Ce n'était d'ailleurs pas le mandat de M. FÈVE.

### **le premier mandat de la Mission.**

C'est dans ces circonstances et pour répondre à la demande d'explorer les alternatives au projet soumis à concertation, de situer dans leur cadre à long terme les perspectives des développements d'infrastructures à envisager et leurs limites, qu'a été défini notre mandat, formulé dans une lettre du 23 décembre 1994, dont copie est jointe au présent document.

Après avoir mentionné "qu'il était amené à indiquer que le Gouvernement écartait définitivement l'hypothèse conduisant pour le long terme à un niveau de trafic de 80 millions de passagers à Paris-Charles de Gaulle et à annoncer l'engagement d'une étude globale sur toutes les possibilités de desserte aéroportuaire du grand bassin parisien", le Ministre demandait à la Mission de réactualiser les prévisions en matière d'infrastructures existantes, d'approfondir les conditions d'exploitation combinées de plusieurs plates-formes ainsi que leurs contraintes, de présenter différents scénarios contrastés de desserte aéroportuaire à très long terme du grand bassin parisien.

Cette étude devait considérer deux horizons, 2005 et 2030, et comporter deux phases :

- la première, qui a fait l'objet du rapport d'étape et dont le contenu est repris dans la première partie de ce rapport final, ébauche dans leurs grandes lignes les scénarios et stratégies à très long terme et propose un cadrage plus précis des perspectives de développement à moyen et long termes de l'aéroport Charles de Gaulle afin de permettre au Gouvernement de fixer son cadre général d'évolution et de décider les étapes d'extension à court et moyen termes de ses infrastructures ;
- la seconde devait étudier le détail des scénarios afin de permettre de déterminer les compléments éventuels d'infrastructures nécessaires pour répondre à la demande à très long terme du grand bassin parisien. Compte tenu des décisions du Conseil des Ministres

du 11 Octobre 1995, cette orientation a été complétée et infléchie par une nouvelle lettre de mission, en date du 17 novembre 1995. Conformément à cette lettre, reproduite en pièce jointe, la deuxième phase a été principalement consacrée à la recherche d'un site pour la création, le moment venu et le cas échéant, d'un nouveau grand aéroport international dans le grand bassin parisien, hors de la Région Ile-de-France.

## **B/ DE LA CROISSANCE DU TRAFIC À LA SATURATION DES PLATES-FORMES ?**

La Mission s'est attachée à connaître la réalité de la croissance du trafic à Paris et de l'état de saturation des plates-formes parisiennes en effectuant des comparaisons avec les aéroports d'autres pays.

### **une croissance contrastée**

Sur la période 1980 - 1990, l'évolution des trafics annuels de passagers sur les deux aéroports d'Orly et de Roissy se caractérise par une croissance régulière (hormis en 1982 pour Orly). Orly est ainsi passé, en dix ans, de 15,9 à 24,4 millions de passagers et Roissy de 10,3 à 22,5 millions de passagers. Les taux moyens annuels, entre 1980 et 1990, ont été de 4,4 % à Orly et de 8,1 % à Roissy.

Le nombre de mouvements, sur la même période, est passé de 175 000 à 192 000 à Orly et de 102 000 à 234 000 à Roissy, soit un taux annuel moyen respectif de 0,9 % et 8,6%.

Jusqu'en 1994, le trafic des aéroports parisiens continue d'augmenter comme l'indique le tableau suivant (passagers en millions, fret en milliers de tonnes et chiffres arrondis):

	<b>PAX 94</b>	<b>% 94/93</b>	<b>FRET 94</b>	<b>% 94/93</b>	<b>MVTS 94</b>	<b>% 94/93</b>
<b>ORLY</b>	26,6	+ 4,7	295	+ 9	209 000	+ 2,2
<b>ROISSY</b>	28,7	+ 10	790	+ 19	319 000	+ 5
<b>TOTAL</b>	55,3	+ 7,3	1085	+ 15,6	528 000	+ 3,8

En 1995, cette croissance marque le pas en ce qui concerne le trafic de passagers et de fret. En revanche, le nombre de mouvements continue d'augmenter :

	<b>PAX 95</b>	<b>% 95/94</b>	<b>FRET 95</b>	<b>% 95/94</b>	<b>MVTS 95</b>	<b>% 95/94</b>
<b>ORLY</b>	26,7	+ 0,4	276	- 6,4	239 000	+ 14,3
<b>ROISSY</b>	28,4	- 1	826	+ 4,6	331 000	+ 3,8
<b>TOTAL</b>	55,1	- 0,4	1102	+ 1,6	570 000	+ 8

L'emport moyen est le paramètre qui relie le nombre de mouvements à celui des passagers. Il s'obtient en divisant le trafic annuel de passagers par le nombre annuel de mouvements commerciaux.

L'emport moyen est passé, à Orly, de 95 en 1980, à 133 en 1990, pour redescendre à 126 en 1994 et 112 en 1995. A Roissy, cette évolution est respectivement de 109 en 1980, 102 en 1990, 86 en 1993 pour remonter à 92 en 1994 et revenir à 86 en 1995. Cette tendance au tassement puis à la baisse de l'emport moyen s'explique en majeure partie par la concurrence que se livrent les compagnies européennes depuis 1985. Elle conduit à multiplier les fréquences sur les liaisons les plus prometteuses et à créer de nouvelles liaisons sur des marchés plus petits. Mais dans le cas de Roissy, on assiste en 1994 à une légère remontée de l'emport moyen du fait que l'on est proche de la saturation et que les compagnies sont amenées à mettre en oeuvre de plus gros modules pour faire face à la demande. Mais l'emport moyen parisien, plus faible qu'à Londres Heathrow (123) et qu'en Asie, est sensiblement plus élevé qu'à Amsterdam (82) ou Francfort (89), et nettement plus élevé que sur les aéroports américains : Dallas (62), Chicago (77), Newark et La Guardia (59) ou Kennedy (81).

### **une saturation de fait**

Aujourd'hui, le nombre de mouvements est plafonné à Orly et l'aéroport de Roissy est proche de la saturation.

A Orly, la totalité des 250 000 créneaux attribuables<sup>5</sup> depuis l'intervention de l'arrêté du 6 octobre 1994 a été attribuée en 1995. Cet objectif a été fixé pour maintenir le trafic à environ 200 000 mouvements commerciaux pour des raisons de relations avec l'environnement. En 1994, 209 000 mouvements ont été enregistrés et 239 000 en 1995. Dès à présent, il apparaît donc que l'objectif de 200 000 mouvements environ est très difficile à respecter.

A Roissy, les plages horaires saturées sont tellement larges qu'il n'est plus possible pour les compagnies aériennes que l'on souhaite transférer d'Orly à Charles de Gaulle, afin de soulager Orly, de trouver des créneaux horaires compatibles avec les besoins de leur exploitation actuelle. La saturation des créneaux horaires de Charles de Gaulle s'est considérablement aggravée dans les cinq dernières années. Ainsi, le pourcentage de période de dix minutes saturées ou quasiment saturées pour une semaine type d'été est passé de 9% en 1990, à 35% en 1992 et 54% en 1994. Ces taux moyens de saturation calculés pour l'ensemble de la semaine (7h-23h) sont largement dépassés lorsqu'on étudie les plages horaires les plus demandées. A titre d'exemple, ce taux de saturation atteint, en 1994, 76% pour des départs de Charles de Gaulle, du lundi au vendredi de 7h à 12h.

La saturation des créneaux horaires est bien liée à un problème d'infrastructure de l'aéroport du fait de la capacité horaire possible avec les deux pistes actuelles, et non à des problèmes de superstructures, les installations terminales n'étant pas en cause dans l'état actuel de la répartition du trafic entre les deux aéroports d'Orly et de Roissy. La capacité actuelle de programmation du système de pistes de Roissy est de 76 mouvements par heure et passera à 79 dès la mise en service de la nouvelle piste du Bourget, dont le trafic interfère avec celui de Roissy. Sur la capacité des systèmes de pistes, la saturation des aéroports parisiens et la comparaison avec les autres aéroports

---

<sup>5</sup>l'ensemble des créneaux attribués aux compagnies ne sont pas systématiquement utilisés ; l'attribution de 250 000 créneaux devait permettre la réalisation d'environ 200 000 mouvements.

européens, on se reportera à l'étude comparative des capacités aéroportuaires figurant à l'annexe C. Cette étude montre en particulier que la situation de Paris et celle de Londres ne peuvent être comparées sans précaution. A Paris, il existe une limitation volontaire à Orly (limitation à 250 000 créneaux et couvre-feu) qui n'existe pas à Londres. Et, à **Heathrow**, la capacité horaire est calculée avec **un délai d'attente moyen systématique de 10 minutes** qui s'apparente à une surréservation : elle est de 78 mouvements par heure pour deux pistes plus une occasionnelle. Outre la mauvaise qualité de service qui en résulte, **cette pratique**, contraire aux principes édictés au niveau européen, **fragilise le système de navigation aérienne dans l'ensemble de l'Europe**. Sa généralisation aurait des conséquences très négatives sur la capacité d'ensemble du système européen.

La saturation de Roissy est arrivée plus vite que prévu, d'une part sous l'effet de la libéralisation du transport aérien et d'une ouverture plus rapide de l'accès aux liaisons intra-communautaires, y compris domestiques, et, d'autre part, du fait de la limitation volontaire de la capacité d'Orly.

**La simple projection de la tendance observée au cours des dernières années conduit à constater que le dispositif aéroportuaire parisien sera complètement saturé dès 1997.**

Si rien n'est fait, le transfert d'activité d'Orly à Charles de Gaulle ne sera pas possible, et l'objectif de limiter le trafic d'Orly à environ 200 000 mouvements ne pourra être atteint que par la mise en oeuvre de mesures coercitives et par une non satisfaction de la demande. Ceci se traduirait incontestablement par des parts de marché perdues au bénéfice des plates-formes européennes concurrentes (et notamment Londres, Bruxelles, Amsterdam et Francfort). Par ailleurs, un arrêt brutal du développement du transport aérien à Paris serait principalement préjudiciable à l'ensemble des compagnies françaises. Par exemple, AIR FRANCE et AIR INTER EUROPE ne pourraient plus renforcer leur "hub"<sup>6</sup> et se trouveraient affaiblies face à la concurrence des autres opérateurs européens ; comme, par exemple, KLM qui, en continuant de développer son "hub" à Amsterdam (bientôt relié à Paris par TGV), capte de plus en plus de trafic sur son réseau.

---

<sup>6</sup>L'expression complète est "hubs and spokes", c'est à dire, littéralement, moyeux et rayons, que l'on peut traduire en français par réseau étoilé ou pôle de correspondances. Encore faut-il noter que la notion de hub s'applique plutôt à l'organisation des correspondances au sein d'une même compagnie par référence aux "hubs" américains, par exemple DALLAS pour AMERICAN AIRLINES ou CHICAGO pour UNITED AIRLINES.



## **CHAPITRE II : UNE DEMARCHE INDÉPENDANTE D'ÉCOUTE ET D'ANALYSE**

Dans un souci d'indépendance, la Mission s'est attachée à recouper les sources d'information et à ne pas se laisser influencer par une quelconque "pensée unique aéronautique", dénoncée à juste titre par beaucoup ; la répétition de ses arguments comme l'assurance et parfois l'arrogance de son expression ont en effet largement contribué au blocage du dialogue.

### **A/ L'AMORCE DE LA CONCERTATION**

#### **une large concertation**

Lors de la première phase de ses travaux, la Mission s'est efforcée d'être à l'écoute des collectivités, associations et organismes concernés, écoute préalable à la discussion à engager sur la base du rapport d'étape. Elle a procédé à des auditions de "personnalités qualifiées" - plus de cinq cents personnes ont été rencontrées dans ce cadre - et des questionnaires complémentaires ont été envoyés, chaque fois que nécessaire.

La Mission a, bien entendu, rencontré les organismes officiels les plus directement concernés : Aéroports de Paris, la Direction Générale de l'Aviation Civile, le Délégué à l'espace aérien, M. Michel BARNIER, alors Ministre de l'Environnement, et ses collaborateurs, la Délégation à l'Aménagement du Territoire, les administrations centrales du Ministère de l'Équipement (Direction des Transports Terrestres, Direction des Routes, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme), la Direction de l'Équipement de la Région Ile-de-France, le Syndicat des Transports Parisiens, le Corps Préfectoral de la Région Ile-de-France, M. Michel GIRAUD Président du Conseil régional de la Région Ile-de-France, les présidents des Conseils Généraux des départements de la Région Ile-de-France ou leurs représentants, les Préfets de Région et les présidents de Conseils Régionaux et, le cas échéant, les présidents de Conseils Généraux intéressés (notamment la Loire Atlantique et la Marne) des huit Régions appartenant à la Conférence Permanente du Grand Bassin Parisien (c'est-à-dire, outre la Région Ile-de-France, la Bourgogne, le Centre, Champagne-Ardenne, la Basse Normandie, la Haute Normandie, les Pays de Loire et la Picardie) ou leurs représentants. L'Association des Élus Régionaux et l'Association des Présidents de Conseils Généraux ont été invités à faire connaître leur avis.

Il a été demandé au Président du Conseil Économique et Social ainsi qu'au Président du Conseil Économique et Social de la Région Ile-de-France quels avis avaient été

formulés par les partenaires économiques et sociaux sur le sujet d'étude de la Mission ou sur des sujets connexes.

L'Association de Maires des Grandes Villes de France (AMGVF) et l'Association des Maires du grand bassin parisien se sont exprimées au cours d'une même réunion.

La Mission s'est rendue au chef lieu des départements directement concernés par les aéroports d'Orly et Charles de Gaulle, c'est-à-dire dans l'Essonne, le Val de Marne, la Seine-Saint-Denis, le Val d'Oise, la Seine-et-Marne, où les Préfets ont organisé des rencontres avec les élus nationaux et les élus locaux, les associations, les représentants patronaux et les organisations syndicales représentatives ainsi qu'avec les Chambres de Commerce et d'Industrie.

Elle a organisé des réunions avec les trois groupes de travail constitués à l'initiative de l'Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie (ACFCI) et de l'Union des Chambres de Commerce et Établissements Gestionnaires d'Aéroports (UCCEGA) pour connaître l'avis des assemblées consulaires, respectivement au plan national et à ceux du grand bassin parisien et de la Région Ile-de-France. Elle a rencontré, à son invitation, le Bureau de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris. Dans le cadre de la concertation avec les aéroports de province, elle s'est rendue, dès la première phase de ses travaux à Lyon Satolas, pour y rencontrer, à l'initiative du Préfet de la Région Rhône-Alpes, les élus et autorités consulaires concernés. Le cycle de rencontre qui s'était ainsi amorcé a été réorienté pour la deuxième phase, dans les conditions qui seront explicitées dans la seconde partie de ce rapport.

La Mission a reçu le Président du Groupe Air France, le Président et le Délégué Général de la Chambre Syndicale du Transport Aérien, les Présidents des Groupes "Nouvelles Frontières", Air Liberté, AOM, TAT, les représentants du Président de "La Poste" et le Président de l'Aéropostale. Elle a sollicité par écrit les avis de l'Association Internationale des Transporteurs Aériens, de l'association internationale des transporteurs non réguliers (IACA) et de l'association des compagnies aériennes régionales (ERA) - qui n'ont pas répondu -, de l'association des transporteurs aériens européens (AEA), de l'association des représentants en France de Compagnies aériennes (ARC). Elle a organisé des réunions de travail avec l'Association Professionnelle de la Circulation Aérienne (APCA) ainsi qu'avec l'Association des Personnels Navigants de l'Aéronautique (APNA).

Elle a interrogé par écrit les représentants des "usagers", plus précisément les organismes représentatifs de la clientèle touristique et professionnelle : le Syndicat National des Agents de Voyages (SNAV), le Syndicat national des Agents et Groupeurs de Fret aérien (SNAGFA), L'Association Française des Usagers du Transport Aérien, L'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNUT).

Elle a bien entendu examiné avec soin les correspondances qui lui ont été spontanément adressées ou transmises.

Afin de préserver la liberté de propos, il avait été précisé que les auditions seraient informelles et que la confidentialité de leur contenu serait préservée en fonction des

souhaits éventuellement exprimés par les intervenants. Sous cette réserve, des comptes-rendus ont été établis et approuvés qui seront versés aux archives de la Mission.

Une synthèse de cette première phase d'écoute fait l'objet de l'annexe N du présent rapport.

### **Le rapport d'étape : questions posées et messages reçus**

Il ne s'agit pas ici d'en établir une relation exhaustive mais de faire apparaître quelques lignes de force et points marquants par leur répétition ou leur originalité :

D'abord, essentiellement chez les riverains, et indépendamment du problème du "ressenti" de l'aéroport proprement dit, on relèvera :

- l'insuffisance d'explication du problème du suivi des trajectoires qui fait naître, autour de l'aéroport, le sentiment d'un grand désordre, d'une indiscipline largement répandue, voire d'une tromperie savamment entretenue ;
- le caractère incompréhensible de ce qui est l'objet même du dialogue, c'est-à-dire la connaissance et la mesure des phénomènes de bruit ainsi que la contestation de la pertinence des documents juridiques dans lesquels ils s'expriment, notamment la distinction entre plans d'exposition au bruit (PEB) qui servent aux mesures préventives et les plans de gêne sonore (PGS) qui sont à la base des mesures d'indemnisation ;
- l'existence d'un fort sentiment d'inégalité dans la répartition des retombées économiques positives des aéroports ;
- s'agissant des terrains secondaires, on a enregistré la préférence exprimée, ou la moindre réticence, en faveur de l'aviation d'affaires ou commerciale et au détriment de l'aviation légère et sportive jugée particulièrement nuisante ;
- marginalement, la nuisance liée aux essais moteurs après les opérations d'entretien.

**Ensuite, mais cette fois-ci plutôt au titre des convergences entre acteurs, on insistera sur la volonté de privilégier d'abord toutes les possibilités de renforcer le rôle des plates-formes existantes, notamment Lyon-Satolas, avant d'envisager une troisième implantation dans le grand bassin parisien (on remarquera à cet égard la position des autorités consulaires, y compris celles des Régions intéressées, les autorités politiques ayant des positions plus nuancées).**

On notera aussi l'intérêt porté au développement des dessertes terrestres des aéroports sous le double aspect du service offert aux passagers aériens et aux personnes travaillant sur l'aéroport ou dans son environnement immédiat. L'amélioration de ces dessertes, a-t-il été souligné, permettrait de décongestionner la circulation dans les secteurs concernés au bénéfice de tous. Dans le même esprit, il a été souhaité que certaines limitations réglementaires à l'usage des taxis soient éliminées.

Enfin, on mentionnera l'existence, évidemment compréhensible, de positions contrastées entre partenaires sur les sujets principaux de la Mission :

- on notera particulièrement l'expression très fortement majoritaire des "forces vives" et des exploitants aériens en faveur du développement de Roissy et d'Orly ;

- il est clair, en revanche, que les associations de riverains se sont exprimées de manière fortement majoritaire en faveur du statu quo en matière d'infrastructures (avec, dans des cas limites, la demande de fermeture d'Orly) et ont marqué leur extrême sensibilité ou opposition aux vols de nuit ;
- il apparaît, à cet égard, que la position des collectivités est plus nuancée, compte tenu des apports économiques et des retombées en matière d'emploi ; plusieurs d'entre elles se prononcent plutôt, en tous cas à Roissy, en faveur d'une "croissance maîtrisée" comportant, en toute hypothèse, l'exigence du maintien (Orly) ou du renforcement (Roissy) des limitations existantes ou prévues et sans préjudice de la possibilité d'évoluer vers des critères de limitation ou de réduction de la nuisance plus pertinents que le nombre de mouvements ou a fortiori le nombre de passagers, c'est-à-dire reflétant la réalité du trouble provoqué ;
- on mentionnera, pour mémoire, la contradiction exprimée chez les riverains, d'une part entre ceux qui préconisent le transfert de trafic d'Orly vers Roissy et ceux qui préconisent l'inverse, mais aussi, d'autre part, chez les riverains de Roissy, entre ceux qui demandent le décalage vers l'est et ceux qui le rejettent;
- on relèvera la contradiction entre les positions exprimées par certaines compagnies aériennes en faveur de critères de spécialisation des affectations aéroportuaires et les autres qui les rejettent.

Les opinions recueillies ont guidé l'orientation des axes de recherche.

## **B/ LE LANCEMENT D'UN PROGRAMME D'ÉTUDES**

Outre la réalisation des auditions des principaux partenaires et organismes concernés, la Mission a procédé au rassemblement des données et informations disponibles (la synthèse de l'exploitation bibliographique figure en annexe O) ainsi qu'à la réalisation d'études qui ont fait l'objet de commandes passées aux services compétents ou à des organismes et des consultants extérieurs à même d'apporter une capacité d'expertise indépendante.

Face au problème posé, la démarche est partie de la confrontation entre trois éléments : la demande quantitative et qualitative de transport aérien, l'offre existante ou potentielle en matière de plates-formes aéronautiques, la qualité de l'environnement pour les riverains, c'est-à-dire principalement la maîtrise des nuisances phoniques. Il a été procédé à la recherche de variantes d'aménagement ou d'exploitation susceptibles de réduire ces nuisances mais compatibles avec les possibilités en matière de navigation aérienne. Les variantes, éventuellement combinées entre elles, ont été confrontées aux diverses stratégies possibles d'exploitation du transport aérien, ainsi qu'aux réglementations nationales et supranationales. Les autres aspects relatifs à la desserte terrestre ainsi qu'aux questions économiques et fiscales ont fait l'objet de synthèses ou d'études préliminaires à l'exploration de scénarios.

## **la demande**

Plusieurs travaux ont été réalisés indépendamment de la Mission :

a) l'étude de l'Institut du Transport Aérien (ITA) intitulée 2030, PROSPECTIVE DU TRANSPORT AERIEN EN ILE-DE-FRANCE, qui vient de faire l'objet d'une actualisation ;

b) l'étude lancée par la DGAC, Service des Bases Aériennes, avec les consultants du Bureau International de Prévisions Economiques (BIPE) et de l'ITA, dans le cadre de l'élaboration du schéma des infrastructures aéroportuaires, et visant à apprécier la demande de transport aérien en France à l'horizon 2015 ;

c) l'enquête passagers réalisée par Aéroports de Paris, de Mai 1993 à Avril 1994, avec l'aide de l'IPSOS, auprès de 20 000 de ses passagers, dans le but de connaître les caractéristiques et le comportement du passager parisien.

Il a par ailleurs été demandé au consultant chargé de l'étude d'exploitation (ARTHUR D. LITTLE, cf. infra) de fournir un avis sur ces travaux, notamment sur la validité des hypothèses ainsi que la sensibilité des variables principales, et de les comparer aux données existantes, nationales et surtout internationales.

## **l'offre**

L'examen de l'offre doit partir d'une analyse précise de la situation actuelle des aéroports parisiens et des évolutions possibles pour aborder ensuite l'offre existante ou potentielle des autres plates-formes de la région ne-de-France, du grand bassin parisien, des métropoles de province, des capitales européennes proches, ainsi que l'offre qui pourrait provenir d'un nouvel aéroport.

Les études déjà lancées par la DGAC concernent :

- l'offre et son évolution possible en Ile-de-France et en province, dans le cadre des travaux préparatoires du Schéma Directeur des Infrastructures Aéroportuaires (cf. annexe A) ;

- les capacités des plates-formes secondaires du grand bassin parisien (cf. annexe B).

Des éléments d'informations complémentaires relatifs aux aéroports étrangers (portant notamment sur les cas de métropoles disposant de plusieurs plates-formes) ont été fournis conjointement par ADP et l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF).

Ces études ont été complétées par :

- une analyse des capacités et de la saturation à Paris par comparaison avec d'autres plates-formes, réalisée par la DGAC et ADP (cf. annexe C);

- une étude des complémentarités et concurrences au niveau européen, dans le cadre de l'étude d'exploitation ;

- la détermination des critères de faisabilité d'un nouvel aéroport, éléments qui ont servi de base à l'étude qui fait l'objet de la deuxième partie de ce rapport.

### **les nuisances acoustiques**

La démarche a consisté, d'une part, à s'efforcer de mieux connaître les problèmes d'environnement en cause, d'autre part, à examiner les possibilités d'une meilleure communication avec les riverains concernés.

L'investigation de la connaissance des nuisances, fondée sur des données relatives à la situation actuelle (mesures de bruit, analyse des plaintes) et future (prévisions) a été confiée à l'IAURIF.

Sur le second point, la Mission a suscité ou accompagné des travaux portant sur les indicateurs relatifs aux bruits d'origine aérienne et sur les systèmes d'observation et de contrôle permettant d'améliorer le dialogue avec les riverains :

- une étude exploratoire sur l'évaluation de la gêne sonore à l'étranger (confiée à l'Institut National de Recherche et d'Etude sur les Transports et leur Sécurité - INRETS - par le Ministère de l'Environnement) ;

- une recherche sur l'utilisation d'autres indicateurs (engagée par le Service Technique de la Navigation Aérienne - STNA- de la DGAC).

### **l'impact des variantes**

Un inventaire des axes de recherche ou variantes de l'APPM de 1992 a permis la réalisation de l'étude présentée en annexe F.

### **les stratégies d'exploitation**

Afin de trier et de hiérarchiser les hypothèses issues de l'étude précédente, un consultant international, choisi pour sa compétence et sa réputation d'indépendance, a été chargé d'une étude relative aux stratégies d'exploitation du transport aérien. Il s'agissait d'évaluer les ébauches de scénarios de desserte aéroportuaire du point de vue des stratégies d'exploitation actuelles ou futures des opérateurs (compagnies aériennes, voyagistes, exploitants aéroportuaire...), en prenant en compte les attitudes de la clientèle, les concurrences et complémentarités entre les plates-formes parisiennes, provinciales et européennes, les transferts modaux.

### **les aspects réglementaires**

Le cadre applicable aux politiques qui pourraient être proposées ou mises en oeuvre dans le cadre européen et les réglementations envisageables sur le plan national pour optimiser l'utilisation des ressources aéroportuaires en fonction d'un équilibre

convenable entre les mesures de libéralisation du trafic et la protection des riverains contre les nuisances (mesures visant à maîtriser le nombre et l'impact des mouvements) ont fait l'objet d'une étude confiée à un conseil juridique extérieur, professeur agrégé des Facultés de Droit.

### **I'accessibilité terrestre**

Une synthèse relative à la desserte terrestre, aux conditions d'accessibilité et aux évolutions possibles relatives à Roissy <sup>7</sup> a été établie par la Mission (voir annexe I), à partir du dossier préparé par la DREIF (dossier d'audition), d'une réflexion de l'IAURIF sur les transports collectifs et de réflexions complémentaires après contact avec les organismes concernés.

### **les aspects économiques, financiers et fiscaux**

Il s'agissait de disposer d'une vue d'ensemble sur le développement économique autour des grandes plates-formes aéroportuaires et sur les possibilités d'optimiser ces impacts en fonction de critères d'aménagement du territoire et de cohérence urbaine. A partir des travaux réalisés, il a été demandé à l'IAURIF d'établir une synthèse à partir du cas de l'aéroport Charles de Gaulle et de celui de plusieurs aéroports étrangers afin d'appréhender l'impact des aéroports en matière de développement économique, d'emplois et de flux financiers. Cette étude esquisse en conclusion des réflexions sur l'optimisation des effets à rechercher autour d'une plate-forme, existante ou à créer.

Une recherche spécifique, s'appuyant notamment sur les travaux réalisés par la "Mission Roissy" de la Préfecture de Région, a été engagée sur la question de la répartition des ressources fiscales et la possibilité de promouvoir des démarches contractuelles de développement et d'aménagement. Un groupe de travail a été réuni sur ce sujet par la Préfecture de région, avec la participation de la Direction Générale des Collectivités Locales du Ministère de l'Intérieur (DGCL), dont les premières réflexions - base des travaux de M. le Préfet Gilbert CARRÈRE - sont rappelées en annexe K.

## **C/ LES EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES**

La Mission a recueilli, par le biais d'ADP, de l'IAURIF et du groupe AIR FRANCE, des informations sur les aéroports ou systèmes aéroportuaires qui présentaient des éléments intéressants en termes de concurrence et de comparaison. Elle a par ailleurs conduit des déplacements dont les compte-rendus sont présentés en annexe M.

En bref, s'agissant de l'Europe, on note des situations contrastées. Londres a déjà constitué à Heathrow une plate-forme de correspondances autour du "hub" principal de

---

<sup>7</sup> sur la base des appréciations portées à la date de la rédaction du rapport d'étape, c'est à dire en juillet 1995.

British Airways. Pour l'avenir, les autorités aéroportuaires ont une approche conservatrice de l'évolution de la capacité des pistes tout en imposant déjà aux opérateurs une programmation en surcapacité. Ceci a d'ailleurs pour effet "d'exporter" sur les espaces aériens adjacents certaines des charges de la congestion aéroportuaire. On ne peut manquer d'être frappé, par contraste, de la vision ambitieuse de la capacité des installations terminales que reflète le projet de création du terminal 5 d'Heathrow. Pour la BAA<sup>8</sup>, la conciliation entre ces deux approches apparemment contradictoires passe par l'augmentation de l'emport moyen, pourtant déjà plus élevé qu'à Paris. Il passe aussi par la disponibilité de plates-formes complémentaires, telles que City Airport qui accueille des vols commerciaux de petite capacité, Luton et surtout Stansted, dont le trafic est encore limité mais dont la croissance est de l'ordre de 20% par an. A l'opposé, Amsterdam, malgré un emport moyen plus faible qu'à Paris, joue délibérément la carte du pôle de correspondances (constitué autour du "hub" principal de KLM) en construisant une cinquième piste et en développant un centre nodal de transport dans des conditions apparemment réussies de coexistence harmonieuse avec l'environnement, où la notion de nuisance globale permet de compenser certaines nuisances aéronautiques par la diminution de nuisances routières par exemple.

S'agissant de l'Amérique du Nord, certains points forts sont ressortis des déplacements de la Mission :

- le dimensionnement des infrastructures : Dallas-Fort Worth (6 pistes, une 7ème en construction et une 8ème en projet), Chicago-O'Hare (7 pistes et une 8ème en projet)...
- la permanence de la notion de "hub" malgré le contre-exemple de Durham-Raleigh ;
- l'existence, au sein de systèmes aéroportuaires, de plates-formes spécialisées pour le court-courrier ou les dessertes nationales ou transfrontalières point à point (Dallas-Love Field, Chicago-Midway, Washington National, Montréal-Dorval), mais dans un environnement juridique qui est différent de celui développé en Europe par les instances communautaires. Dans le cas de Montréal, cette situation vient d'ailleurs d'être radicalement remise en cause;
- la création, pour la protection de Washington-Dulles, de servitudes d'urbanisme sous la forme d'autorisations de survol délivrées par les propriétaires en échange d'un permis de construire, servitudes qui se transmettent aux nouveaux propriétaires en cas de revente;
- **en ce qui concerne l'appréciation des distances des aéroports aux agglomérations dont ils assurent la desserte, la Mission constate qu'il n'existe pas encore d'aéroport situé à plus de 70 km de la ville-centre dont il assure la desserte et la Mission n'a pas connaissance de projets de ce genre.**

Malgré un temps d'accès sensiblement plus élevé que celui des aéroports européens, l'aéroport de Tokyo-Narita, situé à 65 km du centre ville, ne connaît pas de difficultés de développement. Sa situation est cependant très différente de celle des aéroports européens ; Narita ne traite, en effet, que du trafic international, pour lequel le temps d'accès entre pour une part marginale dans le temps total de transport. De plus, il n'existe

---

<sup>8</sup>British Airports Authority



pas d'alternative crédible à l'utilisation de Narita, seul aéroport international à moins de 500 km de Tokyo, ville située, rappelons-le, sur une île.

En Europe, il est assez généralement admis que la concurrence entre plusieurs aéroports et avec les modes terrestres rend difficile le développement d'aéroports éloignés du cœur du marché. Un temps d'accès trop long devient en effet rédhibitoire pour le passager aérien qui dispose de plusieurs autres choix alternatifs. Lorsque plusieurs aéroports sont en concurrence pour la desserte de l'agglomération, les passagers privilégient naturellement celui qui est situé à proximité du centre ville. En conséquence, les compagnies aériennes dont l'objectif est de gagner des parts de marché concentrent leur offre sur cet aéroport.

A Milan, Montréal, et Washington, les aéroports proches du centre ville concentrent les trafics court et moyen courriers alors que les aéroports éloignés, situés respectivement à 48 km, 60 km et 43 km accueillent quasi uniquement les vols longs courriers. Il en résulte que la plupart des compagnies aériennes profitent de la difficulté d'accès à l'aéroport éloigné pour acheminer sur leur propre "hub" les passagers désirant effectuer un vol long courrier.

Dans le cas de Milan, Alitalia alimente ainsi son "hub" de Rome, et KLM, Lufthansa, British Airways ou Air France organisent des correspondances avec leur propre "hub", encouragées par le processus de libéralisation du transport aérien en Europe et la réalisation du marché unique.

**Dans le cas de Montréal, les correspondances long courrier s'effectuent en général à Toronto ou à New York. Il est vrai que Mirabel, situé à 60 km, fréquemment qualifié "d'éléphant blanc", n'a jamais vraiment réussi à s'imposer. C'est la raison pour laquelle les Aéroports de Montréal viennent de décider, le 20 février 1996, de transférer, de Mirabel à Dorval, les vols long-courrier internationaux, conservant à Mirabel la seule vocation d'accueillir les cargos, les vols nolisés et les vols de nuit.**

**Cette décision fait suite à des études approfondies, dont il résulte que le maintien des vols intercontinentaux sur la plate-forme éloignée de Mirabel - avec ses conséquences négatives sur les possibilités de correspondances - rendait Montréal vulnérable à l'assaut des "hubs" américains ou de Toronto et, l'exposant à perdre plus de la moitié de ses vols intercontinentaux, aurait eu un impact négatif sur le développement économique de la Région.**

Les exemples de Milan et de Montréal montrent la difficulté de tirer le meilleur parti d'un système multi-aéroports dans un contexte de trafic fortement libéralisé. Les problèmes de développement qu'a rencontrés Washington-Dulles, dans les premiers temps de son existence, illustrent également ce phénomène.

## CHAPITRE III : ENJEUX ET OPTIONS

### A/ LES QUESTIONS CLÉS

A travers ce dossier, la Mission a recensé un certain nombre d'enjeux et de questions clés dont on s'efforcera de présenter ci-après les multiples facettes.

#### **comment concilier croissance, emploi et environnement : vers un "développement durable" du transport aérien ?**

L'analyse du problème en termes d'emplois s'impose à l'évidence compte tenu de la plus haute priorité légitimement accordée à ce sujet par l'opinion et par le Gouvernement. La mesure de l'impact des aéroports à cet égard n'est pas facile à déterminer de manière certaine. Une étude a été confiée à l'IAURIF, dont les conclusions sont présentées en annexe J.

#### l'emploi

Globalement, le nombre total d'emplois (directs, indirects et induits) liés aux systèmes aéroportuaires en Ile-de-France était évalué à 164 000 en 1991, soit 3,5% de l'emploi régional. Les exemples étrangers recueillis par l'IAURIF se situent dans une fourchette de 1,7% à 7,2%. Ces chiffres constituent des ordres de grandeur et ne doivent sans doute pas être considérés sans nuances. On peut cependant estimer, de manière prudente, que le nombre d'emplois créés dans l'environnement aéroportuaire est, en moyenne, d'environ mille emplois directs et autant d'emplois indirects par million de passagers .

**C'est donc, en fonction des hypothèses qui seront retenues pour le développement de l'aéroport Charles de Gaulle, plusieurs dizaines de milliers d'emplois qui sont en cause, sans compter les incidences que pourraient avoir, sur les emplois de la filière aéronautique, les contraintes qui seraient placées sur le développement du transport aérien au profit de la concurrence, notamment étrangère.**

Comme le montre l'étude de l'IAURIF, les emplois générés par un aéroport dépendent du stade de maturité atteint. On pourrait argumenter ainsi que la réalisation d'un nouvel aéroport aurait, au-delà même des effets temporaires du chantier, un impact globalement positif. Mais, compte tenu de la longueur des procédures, l'échéance d'occurrence ne serait pas la même. Les emplois ne sont pas substituables dans la même échelle de temps, comme dans l'espace. Par ailleurs, les perspectives de développement sur un nouvel aéroport seraient probablement moins fortes si, dans l'intervalle, la demande

devait être contrainte par l'insuffisance d'investissements de capacité à Roissy (cf. étude d'exploitation). Ceci compenserait largement le fait, qu'en théorie, le nombre d'emplois créés sur un aéroport nouveau devrait être, en proportion du nombre de passagers, relativement supérieur à celui d'un aéroport à maturité.

#### réduction du bruit à la source : un enjeu industriel

Une manière intéressante d'optimiser les impacts sur l'économie nationale et l'emploi au regard des exigences de l'environnement serait d'accroître encore la recherche-développement en faveur de l'atténuation du bruit des avions et d'engager en conséquence l'élaboration de normes acoustiques plus sévères.

La construction aéronautique européenne n'a pas été défavorisée, bien au contraire, par la mise en oeuvre des dispositions de l'annexe 16 à la convention de Chicago<sup>9</sup>, à l'élaboration de laquelle la délégation française avait pris, en son temps, une part déterminante. De ce fait, des progrès considérables ont pu être réalisés qui ont permis de diviser, par un facteur dix dans certains cas, l'empreinte de bruit à 90 EPNdB au sol depuis les premières générations d'avions à réaction.

Il est vrai qu'aujourd'hui, compte tenu de la loi des rendements décroissants, les améliorations susceptibles d'être atteintes sont probablement moins importantes et plus coûteuses. L'époque où la recherche de la réduction du bruit et celle de la diminution des coûts d'exploitation des avions allaient rigoureusement dans le même sens, est probablement révolue. Mais il est raisonnable d'estimer que des progrès significatifs peuvent être encore réalisés si l'on met en oeuvre une démarche réaliste (tant pour les avions que pour les hélicoptères).

Les actions menées en France par l'ONERA et les industriels AÉROSPATIALE et SNECMA consistent à agir sur les phénomènes générateurs du bruit à la source et à éviter la propagation du bruit par des traitements acoustiques autour des moteurs. L'objectif recherché est une réduction supplémentaire de 4 à 5 EPNdB au décollage et à l'approche. La France participe très activement à l'effort de réduction des nuisances de bruit de l'aviation et l'Union Européenne y consacre une part importante de son budget de recherche.

Cet objectif de réduction du bruit à la source devrait trouver sa traduction dans l'élaboration des normes acoustiques futures. Les travaux de l'OACI devraient être mis à profit pour prendre des initiatives fortes sur la scène internationale.

L'augmentation de la sévérité des normes de certification acoustique s'appliquant aux avions nouveaux n'a d'effets rapidement déterminants sur l'amélioration de

---

<sup>9</sup>La Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago en 1944, a institué l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.), dont le siège est à Montréal (Canada), pour élaborer et mettre à jour des normes internationales qui, sauf notification de "différences", s'imposent de plein droit aux États membres (actuellement 183 États, soit pratiquement tous les États qui composent la Communauté internationale) ainsi que des "pratiques recommandées internationales". Ces normes et pratiques recommandées constituent les "Annexes à la Convention de Chicago". L'annexe 16 est le texte qui s'applique au bruit des avions. Les normes de certification acoustique applicables aux avions à réaction subsoniques font l'objet des trois premiers chapitres applicables par ordre de sévérité croissante. Le "Chapitre 2" concerne les avions subsoniques certifiés avant 1977 et le "Chapitre 3" ceux certifiés après.

l'environnement que dans la mesure où elle est complétée par une action visant à imposer des restrictions et/ou des interdictions d'exploitation aux avions qui ne satisfont pas à certaines normes. C'est ainsi que les avions "Chap. 1" ont été interdits d'exploitation en Europe au 31 décembre 1989 et que l'interdiction d'exploitation des avions "Chap. 2" est actuellement prévue en 2002. Ces dates doivent être évidemment appréciées en fonction de l'équilibre entre les exigences de l'environnement, la capacité des Compagnies aériennes à supporter le surcoût d'investissement qu'implique le renouvellement des flottes, la nécessité d'éviter les distorsions qui pourraient en résulter dans les conditions de concurrence, l'intérêt que peuvent avoir les constructeurs au renouvellement des flottes, intérêt contrebalancé par la perte de valeur des flottes sur le marché de l'occasion et le rétrécissement corrélatif du marché des pièces de rechanges.

### l'impact économique régional

Du point de vue de l'économie régionale, l'impact global du système aéroportuaire parisien est évalué à 130 MMdF pour un PIB régional de 2000 MMdF, soit un taux de participation de 6,5% que l'on peut rapprocher de l'estimation de l'ordre de 6% de la contribution des aéroports de New York.

Une analyse plus fine des données disponibles sur le rôle de l'aéroport comme pôle de développement économique conduit cependant à des appréciations plus nuancées, car ceci dépend de la situation de la demande de l'appareil productif et de la stratégie d'offre des autorités chargées du développement aéroportuaire. Pour les entreprises, l'aéroport est un facteur prioritaire mais pas décisif de localisation ; sa présence ne se confond pas avec sa proximité immédiate. Plus que la localisation de l'aéroport, c'est la gamme de destinations et de services, notamment aériens, offerts qui incite les organisations ou entreprises à investir dans le secteur géographique considéré.

De la même manière, l'analyse de la relation entre l'aéroport et l'emploi ne peut se réduire à la présentation de données quantitatives. L'insertion harmonieuse de l'aéroport suppose que le pôle d'emploi qu'il représente irrigue de la meilleure manière possible l'aire géographique dans laquelle il s'insère.

ADP a perçu cette exigence à travers la mission "Charles de Gaulle initiatives", créée il y a trois ans et qui implique une vingtaine de maires à travers des actions sur l'emploi (organisation d'un forum annuel de l'emploi, création d'un club de responsables emploi-formation, création envisagée d'un club des entreprises et d'un observatoire des métiers-emplois), l'insertion et l'habitat.

Au-delà de cette approche intéressante et pragmatique "d'aménageur", la réponse des pouvoirs publics aux besoins d'organisation du bassin d'emploi de l'aéroport reste embryonnaire et mérite d'être enfin organisée et développée.

### l'enjeu fiscal

Dans le même esprit, il convient de s'interroger sur les conditions d'irrigation de la zone d'influence économique par le produit fiscal, sur les critères de distribution selon la nuisance et/ou selon les besoins, sur les solidarités à établir entre la zone aéroportuaire, l'espace urbain du sud, l'espace rural du nord et de l'est. La redistribution du produit fiscal permettrait de dépassionner en partie le débat autour de la captation d'activités par

ADP, cristallisée en particulier par la création de l'important programme d'immobilier d'entreprises "Roissypole". En effet, dès lors que la question des retombées des ressources est réglée, l'enjeu de la localisation devient moins important. Le rapprochement des activités d'un noeud de communications présente à cet égard un intérêt évident.

Dans une hypothèse de fixation de l'impôt communal au taux moyen de la région parisienne, la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France a calculé qu'un montant supplémentaire de 123 MF pourrait être collecté et redistribué aux communes défavorisées et aux communes concernées si des mécanismes appropriés de coopération intercommunale étaient mis en oeuvre. Ce produit résulterait de l'augmentation des taux et d'une meilleure répartition de l'écrêtement applicable à l'imposition des établissements exceptionnels. Selon les mêmes simulations, ce "gisement fiscal" pourrait être de l'ordre de 390 MF à l'horizon 2005.

On doit noter, dans ce sens, la solution adoptée à Lyon dans le cadre de la "Communauté des Communes de l'Est Lyonnais" et du syndicat mixte créé avec le Département : celle-ci permet l'établissement d'une fiscalité intercommunale dont le produit est abondé par une contribution du Conseil Général du Rhône.

La complexité des interactions qui viennent d'être décrites démontre la nécessité d'une approche intégrant toutes les dimensions, afin d'optimiser, selon la notion de *développement durable*, l'ensemble des effets économiques, sociaux et urbains des politiques menées.

### **comment concilier satisfaction de la demande et aménagement du territoire ?**

L'enjeu économique - et peut être encore davantage la manière dont il est ressenti - explique l'importance du débat autour de la relation entre l'aménagement du territoire et la satisfaction de la demande de transport aérien.

#### la demande

L'étude de l'évolution de la demande sur une période longue ne peut être envisagée qu'à travers des démarches prospectives, dans lesquelles on essaie d'appréhender les divers futurs possibles à travers des scénarios et on tente d'encadrer, par leur chiffrage, les marges d'évolution dans lesquelles on pourra se situer (rien ne permettant toutefois d'affirmer, à partir d'une telle démarche, que le scénario moyen est le plus prévisible...).

Un premier travail prospectif a été réalisé en 1992 et a fait l'objet d'une actualisation récente (étude ITA) ; une autre démarche (étude BIPE-ITA) a été menée à bien dernièrement dans le cadre des travaux préparatoires à l'élaboration du Schéma Directeur des Infrastructures Aéroportuaires.

Une tendance majeure semble s'en dégager : la croissance de la demande de transport aérien à Paris se poursuivrait dans les prochaines années à un rythme soutenu, mais progressivement ralenti ensuite en raison de la modération prévisible de la croissance de la propension à voyager des individus, du développement du réseau TGV (qui capterait une partie importante des déplacements courts courriers comme l'attestent les impacts

anciens sur Paris/Lyon ou plus récents sur Paris/Nantes et Paris /Londres) et de la montée en régime des grands aéroports de province (qui, en raison de l'augmentation de la demande et sous réserve de mesures d'aménagement et de promotion adaptées, pourraient progressivement développer davantage de liaisons point à point de moyen et même long courriers, et affirmer ainsi leur potentiel de correspondances).

Avec des méthodologies différentes, et sous réserve de la prudence requise pour ce qui concerne des horizons aussi lointains que ceux qui sont au-delà de 2015, les diverses études prospectives convergent grosso modo vers les mêmes conclusions.

En ce qui concerne le nombre de passagers par an sur les aéroports parisiens :

- dans l'étude ITA actualisée: selon les scénarios, de 68 à 104 M de passagers à l'horizon 2015 et de 70 à 131 M à l'horizon 2030; à Charles de Gaulle, il serait de l'ordre de 60 M en 2015 et 70 M en 2030 dans le scénario dit "tendanciel" ;
- dans l'étude BIPE - ITA: selon les scénarios, de 73 à 107 M de passagers à l'horizon 2015 et de 76 à 134 M à l'horizon 2030; à Charles de Gaulle, il serait de l'ordre de :
  - . 60 M en 2015 et 73 M en 2030 dans le scénario dit "réseau maillé" (caractérisé par la multiplication des compagnies et d'une offre non radiale) ;
  - . 77 M en 2015 et 104 M en 2030 dans le scénario dit "compagnies globales" (dans lequel s'impose la stratégie de hub des grandes compagnies) ;
  - . 60 M en 2015 et 71 M en 2030 dans le scénario dit "Europe des infrastructures" (qui voit le TGV concurrencer sérieusement l'avion sur le court et moyen courrier) ;
  - . 43 M en 2015 et 46 M en 2030 dans le scénario dit "vie à distance" (caractérisé par un ralentissement de la croissance et l'option des agents économiques pour les télécommunications).

Le consultant Arthur D. LITTLE corrobore globalement ces résultats : il estime, dans ses premières conclusions (cf. infra), que le trafic pourrait être compris dans la fourchette 74 à 95 M de passagers en 2015 et 90 à 124 M de passagers en 2030<sup>10</sup>; le trafic à Roissy serait donc compris entre 50 et 65 M de passagers à l'horizon 2015.

En revanche, ITA et Arthur D. LITTLE divergent légèrement quant au nombre de mouvements induits. ITA envisage en effet la poursuite, quelque peu ralentie toutefois, de la croissance, observée depuis les années 50, de l'emport moyen sur les aéroports parisiens, ce qui revient à considérer comme un simple incident de parcours le plafonnement observé depuis l'ouverture du ciel à la concurrence au cours des années 80. Au terme de ses calculs, ITA conclut que le nombre de mouvements annuels à Roissy ne saurait, même dans le scénario de plus forte croissance, excéder 540 000 mouvements à l'horizon 2030<sup>11</sup>, ce qui paraît à peu près compatible avec la solution de moindre impact sonore retenue par le Gouvernement le 11 octobre 1995. Quant à Arthur D. LITTLE, il situe le trafic à cet horizon dans une fourchette de 600 à 900 000 mouvements, ce qui, s'agissant du haut de la fourchette, nécessiterait impérativement une troisième plate-forme importante (130 à 150 000 mouvements par an) en complément des plates-formes actuelles.

---

<sup>10</sup>en tenant compte des effets de substitution possibles par le T.G.V. et les télécommunications.

<sup>11</sup>en supposant qu'Orly assure 230 000 mouvements par an.

En conséquence des évolutions décrites ci-dessus, la part des passagers étrangers deviendrait de plus en plus forte à Paris et le trafic dominant serait celui des longs courriers internationaux. Il convient d'insister sur le fait que ces hypothèses supposeraient la mise en oeuvre d'une politique volontariste de développement des aéroports de province, qui paraît réaliste pour les vols moyens courriers mais plus aléatoire pour les vols longs courriers.

Il convient d'insister toutefois sur un élément majeur qui est la prise en compte de la concurrence entre plates-formes au niveau européen. La demande "non contrainte"<sup>12</sup> dans les analyses présentées ci-dessus peut, dans la réalité, s'avérer différente en raison de la situation de l'offre comparative des diverses plates-formes européennes, leur plus ou moins grande saturation, les possibilités de rabattement (en avion ou en TGV) que des compagnies concurrentes pourraient encore développer pour attirer sur leurs hubs respectifs des passagers de vols internationaux longs courriers. Cette concurrence peut jouer dans les deux sens ; une réflexion plus poussée est à poursuivre pour essayer d'appréhender les évolutions les plus probables et les conséquences, notamment sur le plan de la maîtrise de la croissance du trafic et en matière d'impact direct et indirect sur l'économie nationale.

Enfin et surtout, le nombre de passagers est à traduire en nombre de mouvements, qui constitue, excepté pour les infrastructures terrestres et les installations terminales, une variable plus pertinente en matière de capacité, de niveau de nuisances et d'exploitation aérienne. Or, l'emport moyen a été fortement réduit ces dernières années en raison des effets des mesures de libéralisation du transport aérien en Europe. On assiste à un découplage entre l'évolution du nombre de passagers et celui du nombre de mouvements, qui croît actuellement beaucoup plus vite. Si l'emport moyen reste élevé sur des plates-formes saturées comme Londres-Heathrow ou Orly, il diminue fortement quand la capacité disponible permet un fort développement de la concurrence (exemple Paris-Nice : + 22% de passagers pour + 65% de mouvements de 1991 à 1994). Jusqu'où ira cette évolution qui s'est confirmée en 1995 ? Elle semble devoir être limitée par les capacités aéroportuaires déjà devenues la ressource rare sur certaines plates-formes et par le fait qu'au-delà d'un certain seuil, la multiplication des fréquences ne permet plus d'attirer de passagers supplémentaires dans des conditions économiquement acceptables pour les compagnies.

### l'aménagement du territoire

La répartition du trafic entre Paris et la province est donc une question clé pour la détermination de la capacité nécessaire à Paris. Selon que l'on se place du point de vue du politique ou de l'exploitant aérien ou aéroportuaire, elle soulève la question de l'aménagement du territoire ou de l'ancrage du réseau de transport aérien sur des pôles de correspondances ("hubs"), ou de la hiérarchie entre "gateways", autre anglicisme caractérisant les points d'entrée principaux du trafic intercontinental sur un continent donné.

---

<sup>12</sup>c'est-à-dire indépendante de toute contrainte de capacité d'infrastructure.

Un point de convergence s'est ainsi dégagé entre élus de la Région ne-de-France et des métropoles régionales pour affirmer que le système aéroportuaire parisien ne devait pas viser la desserte de l'ensemble du territoire national mais concerner uniquement les besoins propres à la Région Ile-de-France, le reste devant être desservi chaque fois que possible par des relations internationales directes au départ ou à destination des grands aéroports de province.

Ce point de vue soulève de la part des opérateurs aériens une double contestation :

- d'une part, peu d'aéroports justifient du potentiel nécessaire pour alimenter un réseau de dessertes internationales suffisamment variées et fréquentes pour répondre à la demande qui peut être mieux desservie en correspondance via Paris ;

- d'autre part, l'organisation de "hubs and spokes" va dans le sens de l'efficacité du transport aérien comme le montre l'exemple américain, cette organisation s'étant mise en place pour répondre à l'exigence d'amélioration de la productivité sous l'effet notamment de la concurrence résultant de la déréglementation.

Sur le premier point, il est exact que le différentiel de trafic entre les aéroports de Paris - qui totalisent en 1995 plus de 55M de passagers - et les grandes plates-formes de province est très élevé<sup>13</sup>. La liste des aéroports millionnaires (en nombre de passagers) est relativement courte. Pour mémoire, Nice "pèse" actuellement un peu plus de 6M de passagers, Marseille 5M, Lyon, qui se ressent encore de la ponction de trafic imputable au TGV/sud-est, près de 4,5M, Toulouse, environ 3,8M, Bordeaux 2,5M, Bâle Mulhouse 2,4M, Strasbourg 1,8M, Montpellier et Nantes 1,2M, Ajaccio et Lille 0,8M.<sup>14</sup>

Il est exact cependant que des politiques restrictives ont été mises en oeuvre dans le passé, de fait ou de droit, à l'encontre du développement des liaisons directes au départ des aéroports de province. Mais les considérations relatives à la productivité du transport aérien reposant sur les économies d'échelle liées à la mise en oeuvre de modules importants ont pesé dans ce sens tout autant que la tradition millénaire de centralisation. Des évolutions sont cependant à attendre. Indépendamment des stratégies que lui impose la nécessité de son rétablissement économique à court terme, on peut penser que le Groupe Air France pourrait remettre en cause sa politique d'abandon des dessertes directes au départ de la province. En effet, en laissant aux concurrents étrangers sur les aéroports de province le champ libre pour rabattre du trafic sur leurs "hubs" et assurer de surcroît l'essentiel, parfois l'exclusivité, du trafic point à point entre la province et l'Europe, Air France se comporte en prédateur de son propre marché. Enfin, la construction aéronautique pourra sans doute proposer à moyen terme des modules d'avions, notamment longs courriers, plus petits sans trop dégrader la rentabilité.

---

<sup>13</sup>à noter qu'en 1995, sous le double effet notamment de l'interruption des relations aériennes avec l'Algérie et de la concurrence de l'Eurostar sur Londres, la croissance du trafic passagers sur les deux plates-formes d'ADP a marqué le pas par rapport à la moyenne européenne. Au premier semestre, les deux aéroports parisiens ont enregistré une croissance de 3,2%, contre 7,9% à Francfort et 8,7% à Amsterdam. En année pleine, les deux aéroports parisiens ont même enregistré un recul de 0,5% par rapport à 1994.

<sup>14</sup>Les résultats 1995 marquent également un léger retrait à Nice, mais font apparaître un contraste significatif avec les résultats d'ADP relevés précédemment en ce qui concerne Toulouse, où la croissance a atteint 12,1% , Bordeaux (+3,9% en trafic national et 7,7% en trafic international), Lyon (+4,1%), Bâle-Mulhouse (+ 9,5%).



L'hypothèse selon laquelle les aéroports de province pourront absorber une part de la croissance initialement prévue à Paris est vraisemblable à moyen mais aussi à long terme. Les réserves de capacité sont importantes et Lyon-Satolas certainement, Lille<sup>15</sup> peut-être, voire Nantes si se concrétise le projet de Notre-Dame des Landes, présentent à cet égard des atouts qui seront explicités dans la deuxième partie du rapport. Mais une fois de plus, l'effet de ce redéploiement ne pourra se faire sentir que lorsque la croissance de leur trafic aura permis de constituer un potentiel de développement suffisant pour l'établissement de liaisons internationales directes c'est-à-dire à la fin de la première décennie du prochain siècle et à la condition que le développement de ces aéroports fasse l'objet d'un accompagnement et d'un appui des autorités aéronautiques.

Sur le second point, il résulte des éléments d'étude recueillis ainsi que des constatations faites sur place à l'occasion des missions extérieures que, contrairement à une opinion entendue, la politique globale des transporteurs aériens à l'égard des "hubs" n'est pas remise en cause. Si certains "hubs" ont été abandonnés, tel celui de Raleigh-Durham par American Airlines aux États-Unis, c'est uniquement en raison du fait que leur localisation ne permettait pas l'alimentation par un trafic local suffisant.

### **quelle desserte pour le grand bassin parisien et l'Ile-de-France ?**

Ceci conduit en fait à poser les deux interrogations suivantes :

- dans quelle mesure une troisième plate-forme favoriserait-elle la desserte du grand bassin parisien ?
- dans quelle mesure les problèmes d'accès se différencieraient-ils de ceux des plates-formes existantes ?

La réponse à ces questions présente plusieurs facettes. Les besoins de desserte ne sont pas tous de même nature. Il convient de se poser la question à la fois dans le contexte de l'implantation éventuelle d'une nouvelle plate-forme susceptible d'assurer le relais des trafics existants actuellement sur les plates-formes principales d'Orly et de Roissy et dans celui d'un desserrement du trafic sur plusieurs plates-formes de la Région Ile-de-France ou du grand bassin parisien.

Dans le premier cas, la localisation de cette plate-forme devrait tenir compte de la répartition de la population dans le grand bassin parisien. Mise à part la Région Ile-de-France, la population du grand bassin parisien est nombreuse (11 millions d'habitants) mais diffuse. Si l'on se réfère aux enquêtes sur le marché du transport aérien, aucune Région du grand bassin parisien ne recèle à elle seule une "masse critique" justifiant l'ancrage d'un grand aéroport international<sup>16</sup>. Certes, la Normandie, plus spécifiquement

---

<sup>15</sup>Encore qu'il soit difficile de déterminer à ce stade dans quelle mesure sa proximité de Paris, Londres et Bruxelles doit être considérée comme un avantage ou un inconvénient.

<sup>16</sup>Cette observation ne s'applique pas à l'aéroport du "Grand Ouest" prévu à Notre Dame des Landes dont la création à l'horizon de la prochaine décennie serait justifiée en partie par sa substitution à l'aéroport existant de Nantes Atlantique dont les possibilités d'agrandissement sont fortement contraintes par rapport à l'évolution de la demande. Même si la Région des Pays de Loire est institutionnellement dans le ressort de la Conférence Permanente du Grand Bassin Parisien, il est clair que cet aéroport est géographiquement en

la Haute Normandie, constitue, par ordre d'importance, la deuxième zone émettrice de trafic, ce qui confirme le tropisme vers l'ouest. Mais l'écart est tel que ceci ne paraît pas, en soi, un facteur déterminant de localisation d'une nouvelle plate-forme internationale. Il faut ajouter que toute localisation périphérique accroît évidemment les distances pour les populations situées à l'opposé. Pour les mêmes raisons, une nouvelle plate-forme placée en terminus d'une liaison ferroviaire avec Paris ne résoud pas de manière satisfaisante le problème du grand bassin parisien. Une position des plates-formes aussi centrale que possible paraît donc bien demeurer la meilleure réponse à la desserte du grand bassin parisien. Cette appréciation est cependant formulée en l'absence d'une expression collective des élus - et a fortiori des populations - des Régions constitutives du grand bassin parisien qui se sont exprimés séparément auprès de la Mission.

La question de la desserte terrestre de la plate-forme ne se pose pas seulement par rapport à la population du grand bassin parisien mais aussi par rapport à la clientèle de la Région Ile-de-France. A cet égard, on fera observer que la congestion terrestre se pose aux portes de la capitale en ce qui concerne tant les radiales que les tangentielles et que la résolution de ce problème se pose dans les mêmes termes pour une desserte proche et pour une desserte éloignée.

De ce fait, une nouvelle plate-forme internationale dans le grand bassin parisien semblerait de préférence devoir être localisée sur le réseau TGV. Mais il est probable qu'en raison de la saturation susceptible d'intervenir à terme sur les radiales, la ligne TGV devrait elle-même être doublée, le moment venu, jusqu'à Paris pour offrir les sillons nécessaires. Compte tenu des contraintes physiques d'accès aux gares parisiennes, une telle solution s'avèrerait toutefois particulièrement onéreuse et dépasser très notablement le coût des dessertes dédiées aux aéroports existants, suscitant des problèmes considérés jusqu'à ce jour difficilement surmontable en France (voir cependant l'exemple contraire du Heathrow Express en Grande-Bretagne).

Le desserrement de certains types de trafic sur les plates-formes existantes du grand bassin parisien (dessertes inter-régionales, dessertes de proximité européennes, charters de petite et moyenne capacités) ainsi que sur les aéroports de la Région Ile-de-France répondrait sans doute davantage et plus immédiatement aux besoins de desserte du grand bassin parisien, en complément de la contribution des aéroports de province. Cette étude qui n'a pu être réalisée, compte tenu de la réorientation du mandat de la Mission, reste à entreprendre. Elle sera délicate car elle peut concerner des plates-formes actuellement affectées à d'autres activités que l'aviation civile ou situées en dehors de la zone de responsabilité d'Aéroports de Paris (Beauvais ou Reims par exemple).

### **quelle connaissance des nuisances ?**

L'ampleur et la complexité de la documentation relative à ce problème ne permettent paradoxalement pas de répondre simplement à cette question. Il y a même probablement une relation directe entre l'ambiguïté de la réponse et l'abondance du débat à laquelle cette question donne lieu. En effet, le passage du bruit émis à celui de la gêne perçue, c'est le passage d'une observation objective à une appréciation subjective. Les modalités

---

dehors de ses limites et que cette plate-forme relève davantage de la problématique du "Grand Ouest" d'aménagement du territoire plutôt que de celle du grand bassin parisien.

de transposition ne font pas l'objet d'un langage universel, elles s'appuient sur des concepts et des modélisations contestables et bien entendu contestées ; leur application est formulée dans un mode ésotérique qui expose à tous les soupçons et tous les malentendus<sup>17</sup>.

La Mission a pris la mesure de l'incommunicabilité qui existe actuellement entre, d'une part, le riverain qui, en direct, voit (même si l'appréciation visuelle des distances peut être trompeuse) et entend (et éventuellement mesure avec un sonomètre) un avion et, d'autre part, la réponse stéréotypée et technocratique faite par les autorités aéronautiques à ses interrogations et contestations.

En conséquence, connaître les nuisances, c'est d'abord tenter de répondre à deux questions: peut-on créer un langage commun avec les riverains ? Peut-on avoir une mesure et un contrôle paritaires de l'évolution de la nuisance ?

Sans méconnaître la difficulté de la tâche, la Mission s'est efforcée de faire progresser la réflexion sur les deux points et de formuler des propositions qui constituent une base de concertation pour la mission désormais menée par M. le Préfet Gilbert CARRÈRE.

### **le droit actuel de l'urbanisme permet-il la prévention des nuisances ?**

En matière de prévention des nuisances acoustiques, il est clair que la limitation des constructions nouvelles dans les zones délimitées par les plans d'exposition au bruit est une mesure préventive indispensable. L'efficacité de ces dispositions a toutefois été limitée par les délais de mise en oeuvre nécessaires, notamment pour l'établissement des plans, puis leur prise en compte dans les documents d'urbanisme, à une époque où la sensibilité à cette question et la détermination des pouvoirs publics étaient plus modérées qu'aujourd'hui et par les évolutions en matière de réglementation ou de prévisions qui se sont répercutées sur la définition des zones concernées. On notera aussi et surtout le paradoxe qui consiste à laisser se densifier la zone la plus éloignée (zone C) du plan d'exposition au bruit, dans laquelle notamment les constructions individuelles isolées - particulièrement sensibles - sont autorisées sans contrainte ni servitude.

Il s'ensuit que l'évolution du nombre d'habitants dans les zones soumises à des valeurs de l'indice psophique<sup>18</sup>

<sup>18</sup> supérieures à 78 (limite des zones soumises à des restrictions d'urbanisme) est moindre que dans d'autres secteurs mais sans doute loin d'être négligeable: on constate ainsi qu'entre les recensements de 1982 et de 1990, la population a crû de 8 % dans les

---

<sup>17</sup>Afin de faciliter la compréhension de ce point complexe, les données techniques principales sont explicitées au ch. IV en préalable à la formulation des propositions de la Mission. Les explications détaillées figurent en annexe D.

<sup>18</sup>L'indice psophique, utilisé spécifiquement en France, est un indicateur qui donne une représentation de la gêne due au bruit d'origine aérienne, en combinant, pour une période de référence donnée, le nombre des événements sonores, l'intensité de la gêne éprouvée en fonction des caractéristiques du bruit émis et une pondération jour-nuit. Comme tout indice d'exposition au bruit calculé de manière prévisionnelle, il conduit à des valeurs difficilement comparables au bruit effectivement mesuré. On peut toutefois retenir, comme ordre de grandeur:  $IP = Leq \text{ (dB moyen)} + 19 \pm 4 \text{ db}$ .

communes touchées par ces zones, ce qui représente environ 5000 habitants supplémentaires<sup>19</sup>.

Une question majeure se pose aussi au-delà de ces zones, car l'analyse des plaintes et des positions prises localement à ce sujet montre que la sensibilité au bruit y est aussi très présente, notamment à certains heures et périodes de l'année.

Or on constate qu'il n'existe aucune mesure visant à restreindre le développement urbain dans ces secteurs, ni même seulement un dispositif permettant l'information systématique de nouveaux habitants ou acquéreurs potentiels qui peuvent donc légitimement, en l'état actuel des choses, se plaindre d'avoir été trompés quant au type d'environnement qu'ils recherchaient. On constate ainsi qu'entre les recensements de 1982 et 1990, la population des communes situées au-delà des zones de bruit (entre l'indice 78 et l'indice 68) a crû de 11,5 % environ, ce qui représente 37 000 habitants supplémentaires (dont plus de 22 000 dans la trouée ouest de la piste sud). A titre de comparaison, le taux d'augmentation de la population pour l'ensemble de la grande couronne (mais qui comprend notamment les villes nouvelles) a été de 13 % pendant la même période.

Ces quelques éléments permettent de constater que les règles actuelles d'urbanisme (même une fois leur application "stabilisée"), ne suffisent pas pour assurer une prévention suffisante et, le cas échéant, un bon équilibre entre préoccupations d'urbanisme et d'environnement. S'il est clair que la possibilité de réhabiliter, voire de restructurer les centres et tissus urbains existants des communes est à prendre en compte, il est toutefois regrettable qu'on ne puisse davantage freiner la densification urbaine de ces secteurs et qu'aucune contrainte n'existe pour les opérations d'aménagement situées au-delà des zones du PEB.

### **quel dispositif de réparation ?**

En matière de réparation, on rappellera tout d'abord que, dans le cadre des dispositions existant antérieurement à 1993, 285 MF d'aide financière ont été accordés aux riverains d'Orly et de Roissy entre 1973 et 1993, représentant notamment :

- 422 acquisitions immobilières ;
- 1328 insonorisations d'immeubles d'habitation ;
- 161 insonorisations d'équipements publics.

La loi du 31 décembre 1992 a mis en place un nouveau système d'aide aux riverains, alimenté par une taxe à la charge des exploitants aériens, fixée, pour chaque décollage, en fonction du groupe acoustique de l'aéronef, de sa masse et de l'heure.

Le produit de la taxe perçu depuis 1993 (en 2 ans) est de l'ordre de 50 MF. Le dispositif de subvention commence actuellement à fonctionner ; la demande enregistrée depuis deux ans est composée :

---

<sup>19</sup>Une étude rétrospective pourrait préciser l'évolution de population ilot par ilot et déterminer ainsi la part située à l'intérieur des zones de bruit.

- pour Orly, qui consomme l'essentiel du produit de la taxe, de 25 acquisitions et 6 000 insonorisations ;
- pour Roissy, de 800 insonorisations.

On notera, à ce sujet, que la commission consultative d'aide aux riverains, à laquelle participent les représentants d'associations, a accepté de prendre en considération, pour la mise en oeuvre du système d'aide, un plan de gêne sonore tenant compte du développement de cinq pistes à terme.

Une estimation grossière du financement nécessaire pour couvrir la part éligible des demandes d'indemnisation exprimées à ce jour conduit à un ordre de grandeur de 150 MF.

S'il est délicat de tirer une conclusion définitive à ce stade, on peut toutefois s'inquiéter du risque d'insuffisance du produit de la taxe, même en se contentant de répondre à la demande spontanée.

A fortiori, la mise en oeuvre rapide d'une politique d'intervention plus incitative, suscitant des programmes volontaristes d'insonorisation, voire d'acquisitions (même aux alentours de Roissy) nécessiterait des financements plus importants<sup>20</sup>.

En parallèle, on peut s'interroger sur le caractère suffisamment incitatif de l'ensemble des taxes et redevances payées par les compagnies et modulées selon le niveau sonore des avions.

La France est le seul pays à cumuler une modulation de la taxe d'atterrissage et une taxe spécifique, mais:

- la redevance n'a pas de modulation jour/nuit ;
- la taxe, bien que fortement modulée selon les catégories acoustiques ne représente pas un poids très sensible, notamment pour les avions les plus lourds.

Sur les aéroports étrangers, il semble que, par rapport à la situation globale à Paris, l'ampleur des modulations soit comparable à Londres (modulation de redevance), inférieure à Amsterdam (taxe) et fortement supérieure à Francfort et Munich (modulation de la redevance).

L'opportunité d'une réforme était envisagée dans le cadre du rapport d'étape, si possible dans un cadre européen. A la suite de ce rapport d'étape, le Gouvernement a effectivement décidé et mis en oeuvre, dès 1996, une réforme dans ce sens.

### **quelle desserte terrestre pour Roissy ?**

L'attractivité et l'insertion d'un aéroport dépendent fortement de la qualité des liaisons terrestres avec les divers secteurs urbains qu'il dessert. Le temps d'accès, le confort et le

---

<sup>20</sup>On peut constater toutefois qu'un doublement ou un triplement de ce financement le laisserait à un niveau très modeste par rapport à l'écart de coût entre le développement de Roissy et la construction d'un nouvel aéroport.

coût sont les facteurs essentiels appréciés par la clientèle. A cet égard, Roissy dispose à la fois d'un ensemble d'atouts remarquables et de difficultés à prévenir ou à résoudre.

La desserte actuelle, considérablement enrichie dans la période récente par l'interconnexion TGV, doit être examinée au vu des dispositions du schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) qui prévoit une forte amélioration des liaisons à l'horizon 2015 pour répondre non seulement à la croissance du trafic aérien mais aussi au développement de Roissy en tant que pôle économique majeur.

Des simulations tendent à montrer que le réseau routier, bien que très chargé, ferait à cet horizon face à la demande qui le concerne, grâce aux améliorations prévues en matière de liaisons radiales et tangentielles. Il paraît toutefois d'ores et déjà acquis que l'ensemble des investissements nécessaires ne sera probablement pas réalisé aux échéances prévues.

De plus, pour l'usager du transport aérien qui se rend à l'aéroport, le temps de trajet maximum garanti est un élément fondamental. Or la congestion est fréquente et les risques d'aggravation d'autant plus importants que le projet de radiale souterraine à péage entre Paris et Roissy n'a pas, à ce jour, de montage financier permettant d'envisager sa réalisation à un horizon prévisible.

En regard de cette situation, on constate que la desserte en transports collectifs est choisie par 27% des passagers à Roissy (11,6% en bus et 15,4% en RER). La part des transports collectifs et plus particulièrement celle des liaisons ferrées est fortement plus réduite que dans d'autres situations européennes telles que Francfort, Amsterdam ou Londres. Les objectifs d'augmentation de cette part affichés par ces aéroports concurrents sont particulièrement ambitieux. Sans qu'il soit possible de transposer telles quelles ces situations, il paraît envisageable de mettre en oeuvre une politique résolument plus incitative au développement des transports collectifs en améliorant la qualité de l'offre et en la développant en quantité au fur et à mesure de l'évolution des besoins.

L'amélioration des liaisons ferroviaires entre Paris et Roissy a fait l'objet de rapports antérieurs, notamment celui de M. SELIGMANN. Il convient de souligner l'importance des propositions relatives à l'information et au confort des utilisateurs qui n'ont été à ce jour qu'encore très partiellement mises en oeuvre. Actuellement, un groupe de travail étudie les possibilités d'amélioration qui nécessitent davantage d'investissements, notamment la faisabilité d'une liaison dédiée. On notera à ce sujet que les exemples étrangers existants (Gatwick Express) ou projetés (Heathrow express voire même une desserte rapide des aéroports à New York) montrent que **quelles que soient les difficultés techniques ou financières, seule une liaison dédiée présente un réel attrait pour des passagers étrangers arrivant à l'aéroport ; de plus, une politique ambitieuse à ce sujet, parfois jugée socialement ségrégative, peut au contraire s'avérer profitable aux déplacements domicile-travail en libérant des capacités sur les infrastructures routières et liaisons existantes.**

L'importance des liaisons tangentielles est également à souligner, qu'il s'agisse des déplacements quotidiens des employés sur le pôle de Roissy, de l'accès à l'aéroport des passagers venant des diverses parties de la région parisienne, voire des pôles urbains du grand bassin parisien. A cet égard, l'amélioration des liaisons est un enjeu essentiel tant à long terme par la constitution de tangentielles ferrées telles que celles prévues au SDRIF qu'à court et moyen termes par l'amélioration du réseau routier et le développement de

liaisons bus en site propre, permettant des relations rapides avec un grand nombre de pôles urbains proches ou plus éloignés de l'aéroport (cf. annexe I).

Concernant plus particulièrement les passagers du transport aérien, l'enjeu est la constitution d'une **véritable interconnexion** comprenant non seulement une haute qualité de relations avec Paris et sa banlieue (liaison dédiée, RER...), mais aussi avec les autres aéroports, les villes nouvelles, les villes du grand bassin parisien et de province. A cet égard, cette véritable interconnexion intégrant tous les types de réseau sans les opposer l'un à l'autre est à mettre en oeuvre avec :

- le réseau TGV pour les relations intégrant bientôt l'ouest et le sud-ouest (mais il reste à assurer une liaison d'interconnexion de qualité suffisante au sud de Paris) puis l'est et le nord-ouest (relation avec la Normandie via la Défense, prévue au SDRIF) ;
- le réseau classique pour la grande banlieue et les villes plus proches du bassin parisien, telles que celles de Picardie ou du Centre dans l'esprit de la Charte du Grand Bassin Parisien.

Sur ce point également, l'analyse des exemples étrangers les plus intéressants tels qu'Amsterdam, Francfort ou Zurich montre l'intérêt majeur du branchement de l'aéroport au réseau classique de relations inter-cités, alors que la grande vitesse n'y est pas encore développée. Cette connexion existe d'ores et déjà à Londres Gatwick et sera organisée à Heathrow. Même à New York, une correspondance est envisagée avec le réseau ferroviaire du corridor nord-est (AMTRACK) par le biais du système de transfert lorsque celui-ci sera mis en service, en principe en 2001.

L'analyse des questions d'accessibilité et les possibilités d'amélioration en transports collectifs<sup>21</sup> font l'objet d'un développement en annexe I. La poursuite de cette réflexion s'effectue dans le cadre de la mission confiée à M. le Préfet Gilbert CARRÈRE ainsi qu'au sein d'un groupe de travail constitué autour du Préfet de la Région Ile-de-France.

### **l'Europe : chance ou contrainte ?**

L'aéroport Charles de Gaulle dispose de réserves foncières et d'une proximité à Paris qui en fait, selon les exploitants aéronautiques et les observateurs économiques, un site au potentiel inégalé en Europe, une "occasion à saisir" pour le développement du transport aérien en France. De fait, Londres et Francfort sont confrontés à des risques réels de saturation.

Cette éventualité de croissance forte est évidemment envisagée avec circonspection par les riverains. Il n'est d'ailleurs pas établi que le développement du transport aérien en France se fera automatiquement au profit du transport aérien français. C'est une raison supplémentaire pour eux de manifester une très grande réticence devant la perspective de payer du prix de l'aggravation des nuisances une éventuelle "externalisation" des profits. Enfin, l'argument pris de la congestion existant sur les aéroports de plusieurs de nos voisins européens les conduit à accueillir avec une certaine dose de doute l'affirmation des risques de détournement de trafic.

---

<sup>21</sup>à la date du rapport d'étape, c'est à dire en juillet 1995.

En fait, l'appréciation des contraintes et des atouts doit être placée dans un contexte plus large et faire l'objet d'une brève analyse des données juridiques.

L'Europe économique couvre aujourd'hui une aire géographique élargie et l'observation de la concurrence ne doit pas se limiter aux pays les plus proches. On a précédemment souligné de quelle manière et avec quels soutiens Amsterdam engageait son développement. A l'échéance du prochain millénaire, l'évaluation de la concurrence devra prendre en compte de manière croissante l'espace continental tout entier et en particulier le rôle que peuvent y jouer les "pôles de correspondances" susceptibles de se développer en Europe centrale et orientale.

Sur le plan juridique, la politique aéroportuaire doit s'inscrire dans le cadre de la réglementation communautaire et des principes qu'elle consacre : la primauté du principe du libre accès, la non discrimination, la proportionnalité. Certes le droit communautaire reconnaît aux états membres la possibilité de prendre des mesures particulières pour protéger l'environnement, mais celles-ci s'inscrivent dans d'étroites limites. Des éléments d'analyse sont présentés en annexe H. Sur ces bases, il appartiendra aux pouvoirs publics d'apprécier la marge de manoeuvre dont ils pourraient disposer pour permettre une meilleure prise en compte de l'équilibre entre "droit de la concurrence" et "protection des riverains".

On soulignera cependant dès maintenant le paradoxe qui résulte de l'absence de normes communes de détermination de la capacité comme base de l'allocation des créneaux. En particulier, le fait que les aéroports de Londres programment la capacité des pistes en acceptant un retard moyen de dix minutes a des conséquences économiques et budgétaires sérieuses en dehors des limites du Royaume-Uni, du fait des attentes engendrées sur les espaces adjacents et au-delà. On remarquera aussi les lacunes de la concertation et de la coordination en matière de projets d'infrastructure aéroportuaire. Cette absence d'une véritable réflexion européenne sur la relation entre la capacité et l'allocation de la ressource aéroportuaire est proprement stupéfiante, en particulier si l'on considère les conséquences en matière de conditions de la concurrence et l'absence de corrélation avec la mise en oeuvre des droits de trafic. Si l'on essaie d'appréhender ces phénomènes au niveau de l'ensemble de l'espace européen et non territoire par territoire, ce qui paraît après tout l'objet du droit communautaire, on peut se demander si ces disparités n'entraînent pas des distorsions aussi grandes que celles qui sont aujourd'hui "épinglées". Il faut espérer que les autorités concernées sauront prendre les initiatives nécessaires à une remise en ordre des concepts.

Dans ce contexte, la mise en oeuvre de capacités aéroportuaires nouvelles ouvre des espaces à l'élargissement de la concurrence, grâce en particulier aux nouveaux entrants. C'est l'occasion pour les autorités aéronautiques de se laver du soupçon de protectionnisme qui leur a été parfois adressé et pour le pavillon national de relever le défi de la compétitivité.



## **B/ LES OPTIONS STRATÉGIQUES**

Face à la rareté de la ressource aéroportuaire, et pour répondre à la demande future, la Mission a été conduite à s'interroger sur différentes modalités d'optimisation des capacités aéroportuaires, de maîtrise et de répartition des trafics et des nuisances induites. Diverses possibilités, qui ne sont pas exclusives les unes des autres, ont été recensées par la Mission, notamment :

- des variantes d'aménagement des infrastructures de Charles de Gaulle portant sur le nombre de pistes, leur orientation, leur longueur, leur positionnement et leur programmation dans le temps, ces différents paramètres influant sensiblement sur l'exposition au bruit des populations riveraines ;
- une plus grande spécialisation des affectations aéroportuaires sur les plates-formes actuelles : par types de trafic (vols réguliers ou non réguliers, vols régionaux, etc.), par destinations (vols nationaux ou intra-communautaires, vols extra communautaires, vols longs courriers, vols vers l'Atlantique nord, etc.) ou par opérateurs aériens (la spécialisation pouvant concerner les installations terminales) ; en particulier, on pourrait étudier l'utilisation des plates-formes existantes de la couronne parisienne (Beauvais, Melun, Pontoise par exemple) par certains types d'avion et/ou de trafic, ce qui pourrait alléger les plates-formes principales ;
- la construction des infrastructures nouvelles sous forme d'une plate-forme satellite de Roissy, déportée au nord et reliée à Charles de Gaulle par une liaison spécifique ;
- la création d'une troisième grande plate-forme dans le bassin parisien, avec ou sans spécialisation ;
- l'accompagnement de politiques visant à développer des plates-formes plus spécialement affectées au traitement du fret en correspondance (Châteauroux, Vatry), nonobstant le fait que l'installation d'un centre de dégroupage en dehors de sa zone de chalandise risque d'entraîner une augmentation du camionnage ce qui n'est pas neutre en matière de coût d'exploitation mais surtout d'impact sur l'environnement ;
- la mise en oeuvre ou le renforcement (de manière générale et permanente ou sélectivement, à certaines heures ou sur certaines plates-formes) de réglementations visant à proportionner la taille des avions au trafic des relations entre plates-formes ou systèmes aéroportuaires ou à imposer une taille minimum afin de concilier les contraintes de limitation du nombre de mouvements avec la meilleure progression possible du trafic et/ou la sauvegarde d'un potentiel de diversification des dessertes, notamment d'aménagement du territoire ;
- des incitations au développement des aéroports de province existants, situés ou non dans le grand bassin parisien, en vue de créer un ou plusieurs hubs secondaires ou, à tout le moins, d'améliorer la desserte des régions et de diminuer le trafic en correspondance à Paris;
- des mesures d'exploitation visant à limiter ou à interdire les avions bruyants de manière générale et permanente (par exemple en anticipant sur la date de 2002 définie au

niveau communautaire pour les avions chap. 2) ou sélectivement (couvre feu, etc..) sur certains aéroports, certaines pistes, à certains moments, éventuellement de manière altemée.

## **C/ LA VALIDATION DES OPTIONS**

### **l'étude d'Arthur D. LITTLE**

En accord avec la Mission et avec la DGAC, une étude a été confiée par la Région Ile-de-France (IAURIF) au consultant international Arthur D. LITTLE pour valider les scénarios de demande et évaluer les scénarios possibles d'évolution d'infrastructure de la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien.

La démarche a comporté :

- une validation des prévisions disponibles de la demande sur la base de sources alternatives ;
- une construction de scénarios d'infrastructure ;
- une formulation des hypothèses de demande contrainte par scénario d'infrastructure sur la base des meilleures estimations disponibles ;
- une valorisation des scénarios d'infrastructure.

### **éléments de conclusion**

En l'absence de contraintes de capacité et en intégrant les "effets TGV" et le développement des télécommunications, la croissance du trafic aérien en région parisienne le situerait entre 74 et 95 millions de passagers en 2015 et entre 90 et 124 millions de passagers en 2030. La capacité des infrastructures actuelles de Charles de Gaulle et d'Orly ne permet pas de répondre à cette demande.

La France dispose cependant d'atouts certains pour pouvoir jouer un rôle important en Europe, au nombre desquels on peut citer le potentiel de capacité aéroportuaire français, le niveau des infrastructures TGV, le niveau de la demande nationale et l'existence d'une compagnie aérienne de taille significative.

Ces opportunités existent dans un cadre dont l'évolution rapide est prévisible. En effet, en raison de la déréglementation progressive, le marché du transport aérien en Europe poursuit sa reconfiguration. Les grands aéroports et compagnies aériennes européennes ont dès à présent entamé le nécessaire ajustement de leurs structure à cette nouvelle donne. La création de "hubs", c'est à dire de plates-formes aéroportuaires facilitant les transferts aériens et inter-modaux, est une des caractéristiques de cette évolution. Ceci

implique la prise de décision rapide concernant le type de capacité à mettre en oeuvre, en fonction du rôle que la France peut et veut jouer dans ce secteur.

Afin d'éclairer les décisions futures et de contribuer aux réflexions actuellement menées par différents organismes, Arthur D. Little a étudié plusieurs scénarios d'infrastructure aéroportuaire qui vont du statu quo à une large extension de l'aéroport Charles de Gaulle couplée à la construction d'un nouvel aéroport. Des coûts, des délais de mise en oeuvre et des capacités contrastées ont ainsi été comparés.

Le choix entre ces différents scénarios, c'est-à-dire la nature et le volume des capacités offertes n'est pas neutre dans la mesure où ils influencent directement le niveau de la demande:

- selon les différents scénarios on constate une réduction variable de la demande des passagers (comprise en 2015 entre 1,2 million et 20,6 millions ; le scénario statu quo laisserait ainsi une demande non satisfaite de 20,6 millions de passagers en 2015) ;
- ces passagers se détourneraient alors pour une part limitée vers d'autres moyens de transport (TGV) et de communication (vidéoconférences), et se dirigeraient pour la plupart vers d'autres aéroports. Les aéroports étrangers, plus que ceux de Province, pourraient alors bénéficier du redéploiement de cette demande non satisfaite par les infrastructures parisiennes.

Cette compétitivité affaiblie du transport aérien en France aurait un impact négatif sur l'économie (de par l'activité économique directe et indirecte qu'il génère) et sur la qualité des prestations proposées aux passagers (qui dépend largement de la capacité offerte).

Le choix entre les différents scénarios influence également la qualité de vie et le niveau de nuisance induit. Les tendances lourdes, comme le développement du TGV et l'introduction progressive de nouvelles générations d'appareils techniquement plus performants, devraient cependant contribuer à limiter les effets négatifs de la croissance du transport aérien.

En conséquence, la recommandation d'Arthur D. Little est de :

- **choisir** le scénario de développement de la desserte aéroportuaire du Grand Bassin Parisien le mieux adapté aux enjeux à moyen et long termes :

. à moyen terme, les scénarios incluant la création d'une ou plusieurs pistes à Charles de Gaulle exploitent au mieux le potentiel de "hubbing" de la France et répondent au mieux à la demande. La capacité disponible constituera alors un atout au regard de la saturation des autres grands aéroports européens. Les autres scénarios ne permettront pas, à cet horizon, de bien répondre à la demande et de créer un "hub" européen majeur ;

. à long terme, les scénarios fondés sur la création d'une capacité additionnelle (nouvelle plate-forme, "hub" secondaire en province, extension des aéroports de province...) combinée avec la création à court terme d'une 3ème et 4ème pistes à Charles de Gaulle paraissent crédibles. Ils permettent de limiter la demande non

satisfaite en attendant la mise en service d'une nouvelle plate-forme ou d'un "hub", dans l'hypothèse d'un maintien d'une croissance forte de la demande.

La date de mise en service d'une éventuelle nouvelle plate-forme dépend de la croissance du trafic aérien et pourrait s'avérer nécessaire dès 2015 au cas assez improbable d'une très forte croissance du trafic. La constitution d'un hub secondaire à long terme combiné avec une 3ème et 4ème pistes à Charles de Gaulle constitue une alternative crédible à condition qu'il puisse se constituer sur un aéroport à forte demande locale qui n'existe pas aujourd'hui.

- **définir** ensuite les mesures d'accompagnement à mettre en oeuvre pour limiter les nuisances sonores du trafic aérien et tenir compte des contraintes d'aménagement du territoire ;

- **prendre** enfin les décisions nécessaires au plus vite pour :

. profiter éventuellement du créneau historique de prise de position en Europe pendant la déréglementation;

. pallier les effets négatifs de la limitation de la demande sur le développement économique de l'ensemble de la région et de la France.

## **CHAPITRE IV : LES PREMIÈRES PROPOSITIONS FORMULÉES DANS LE RAPPORT D'ÉTAPE.**

### **A / UNE DESSERTE GLOBALE PRIVILÉGIANT LA NOTION DE RESEAU**

La Mission s'est fondée sur trois constatations principales :

- sur le plan économique, il ne saurait être question d'entraver le développement de la région Ile-de-France ni de porter préjudice à la compétitivité des opérateurs aériens français face à leurs concurrents européens implantés sur des aéroports qui affichent de fortes ambitions de développement;

- la France dispose d'un maillage très serré d'aéroports de province qui possèdent, pour la plupart, un fort potentiel d'utilisation ou de développement : en particulier Lille dont l'aéroport pourrait bénéficier d'une interconnexion TGV à moins d'une heure de Paris, Lyon qui bénéficie déjà d'une interconnexion et dont les infrastructures peuvent être développées avec de faibles contraintes d'environnement, mais aussi Nantes avec le projet de Notre-Dame des Landes, et, plus loin de Paris, Bordeaux, Toulouse, Nice, Marseille, Mulhouse-Bâle et Montpellier ;

- il existe, dans la couronne parisienne, un certain nombre d'autres plates-formes, dites secondaires. Leur utilisation est aujourd'hui limitée ou réservée à d'autres usages :

. l'aérodrome de Melun, réservé à l'usage des administrations de l'État, accueille les activités de la DGAC, du Centre d'essais en vol (CEV) et de la SNECMA;

. les aéroports de Pontoise et de Toussus-le-Noble ouverts à la circulation aérienne publique, dont l'usage est limité à l'aviation légère et d'affaires ;

. l'aéroport de Beauvais, en Picardie, et celui de Reims, en Champagne-Ardenne, qui connaissent essentiellement une activité "charter" de petite et moyenne capacité. Beauvais sert déjà de desserrement des aéroports parisiens en cas de crise ;

. les aérodromes militaires de Villacoublay et de Brétigny.

Leur utilisation pourrait être reconsidérée, pour certaines d'entre elles, après des études complexes et des concertations approfondies.

Les études menées comme les auditions effectuées conduisent la Mission, à partir de ces constatations, à proposer que parallèlement à un développement mesuré de l'aéroport Charles de Gaulle, soit mis à l'étude dès à présent un double processus de desserrement et de redéploiement du trafic dans une perspective intermodale.

### **desserrement et redéploiement du trafic**

Autour de Paris, les conditions **d'un desserrement** pourraient être examinées. Ces perspectives ont été évoquées lors des auditions dans le Val d'Oise et la Seine-et-Marne à propos de Pontoise et de Melun. Répondant aux points de vues exprimés, la Mission considère qu'une telle éventualité ne saurait être imaginée qu'en substitution à des trafics existants. En outre, l'investigation devrait être étendue à des plates-formes situées en dehors de la zone de compétence d'ADP (par exemple Beauvais et Reims). Cette étude devrait préciser dans quelle mesure ces plates-formes devraient être préalablement réaménagées et rendues attractives par un niveau de prestations convenable à des coûts plus faibles. Ces perspectives pourraient intéresser une partie du trafic charter et du trafic régional de petite capacité, mais, pour ce dernier, de façon très limitée compte tenu de ce que le passager attend de ces lignes la même qualité de service en matière de desserte et de correspondances que des autres lignes régionales et domestiques.

Toussus-le-Noble, dont l'emprise est limitée ne pourrait en toute hypothèse, sans augmentation de nuisances, recevoir qu'un report limité de l'aviation d'affaires du Bourget pour laquelle il est, eu égard à la zone de chalandise, géographiquement mieux situé. La capacité résiduelle du Bourget, dégagée par des transferts sur d'autres plates-formes, pourrait alors être utilisée au bénéfice de la capacité de l'aéroport Charles de Gaulle, voire pour accueillir certains vols courts-courriers et faire ainsi du Bourget un "Paris-City-Airport".

Mais cette stratégie de desserrement impliquerait nécessairement une relocalisation dans de bonnes conditions de l'aviation légère, dont ces aérodromes sont aujourd'hui essentiellement le siège.

Plus loin de Paris, **un redéploiement** devra s'appuyer sur l'armature constituée par l'ensemble des aéroports français et plus particulièrement :

- les aéroports de province sur lesquels des mesures volontaristes permettraient d'ancrer des pôles de correspondances comme par exemple à Lyon où certaines compagnies (CORSAIR) commencent à s'implanter et auquel des compagnies étrangères pourraient également s'intéresser ;
- les aéroports du grand bassin parisien.

La force d'attraction de ces aéroports serait accrue si des métropoles, proches les unes des autres, ou des réseaux de villes concentraient leur potentiel de trafic sur une plate-forme commune.

Une telle redistribution est conditionnée par la nécessité de structurer les accès terrestres à l'armature aéroportuaire et notamment de **concevoir un système intégré fondé sur**

**l'interconnexion des plates-formes aéroportuaires avec le réseau ferré (en particulier TGV).** Amsterdam, Francfort, Londres (Heathrow et Gatwick) et Zurich se sont orientés résolument dans cette direction avec, de surcroît, une approche volontariste d'accès aux aéroports par les transports publics tant pour les passagers que pour les employés. Les opérateurs aériens pourraient d'ailleurs être impliqués directement dans ces exploitations ferroviaires, sous une forme à définir, ce qui renforcerait la complémentarité des systèmes de transport et permettrait de libérer des créneaux aéroportuaires pour des usages plus conformes à la spécificité du transport aérien.

Mais cette évolution - **qui dépend pour l'essentiel des choix stratégiques des transporteurs quelles que puissent être les incitations des pouvoirs publics** - ainsi que ces effets ne peuvent être immédiats. En outre, un tel processus ne peut couvrir tant s'en faut la totalité de la différence apparaissant entre la demande telle qu'elle doit évoluer selon les différents scénarios de prévision et l'offre telle qu'elle existe aujourd'hui.

### **la nécessité d'un complément d'infrastructure**

Par ailleurs, il est nécessaire de concilier le "freinage" du développement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle avec le maintien du rôle central que confèrent à cette plate-forme des atouts exceptionnels n'existant nulle part ailleurs en Europe.

### **Aussi la Mission estime-t-elle nécessaire d'engager très rapidement un complément d'infrastructures sur l'aéroport Charles de Gaulle.**

Le redéploiement du trafic comme ce complément d'infrastructures doivent être menés selon une vision des évolutions possibles à très long terme.

### **faut-il prévoir une nouvelle plate-forme ?**

On ne peut disposer aujourd'hui, ni même à court et moyen termes, d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire dans le grand bassin parisien comme alternative au développement de Roissy. **La préparation et la mise en oeuvre d'un tel projet demanderait au moins quinze à vingt ans<sup>22</sup> et il conviendrait d'éviter dans l'intervalle un blocage des capacités qui aurait un tel effet de contrainte sur la demande que c'est la justification même de cet investissement qui serait remise en cause.**

Le coût de sa construction devrait être apprécié dans ce contexte. **Sa desserte terrestre devrait être conçue de façon concomitante à sa mise en service**, de façon à offrir une qualité compatible avec les attentes des usagers pour lesquels les temps d'accès ne peuvent aller au-delà d'un certain seuil, variable selon qu'il s'agit de vols courts, moyens ou longs courriers (il faudrait non seulement une liaison dédiée rapide avec Paris mais aussi une connexion routière et ferrée avec les différentes parties de la région à desservir et entre les aéroports). L'impact budgétaire de l'aménagement de cette desserte et sa

---

<sup>22</sup>La construction de l'aéroport *Franz Josef Strauss* de Munich a pris 32 ans entre la décision et l'inauguration. Celle de Roissy a nécessité, dans un environnement moins contraignant qu'aujourd'hui, 15 ans de 1959 à 1974.

programmation nécessiteraient des arbitrages difficiles si on se réfère aux obstacles auxquels se heurte aujourd'hui le montage du financement d'une liaison ferroviaire dédiée et d'une autoroute souterraine pour la desserte de Roissy .

Par ailleurs, **l'exploitation de cette plate-forme bénéficierait surtout, dans un premier temps, aux nouveaux entrants** qui pourraient y trouver les créneaux dont ils manquent, si le site était suffisamment attrayant pour elles. En revanche, les compagnies déjà implantées sur les plates-formes existantes seront enclines à y rester le plus longtemps possible. Elles y ont beaucoup investi. Un déploiement de leur exploitation sur une, deux, voire trois plates-formes engendrerait des surcoûts de fonctionnement prohibitifs et **l'idée d'exposer une compagnie nationale à une sujétion de déplacement telle que celle qui fut imposée à Air France en 1974 serait économiquement illégitime et juridiquement impossible.**

**Il est cependant nécessaire de préserver le long terme.** Au fur et à mesure que l'on s'approchera de 2030, on ne peut exclure, soit une augmentation de la demande plus forte qu'envisagée aujourd'hui, soit une évolution importante des techniques et modes d'organisation des réseaux de transports, voire d'autres facteurs liés à l'aménagement et à l'environnement qui rapprocheraient l'échéance où de nouvelles capacités importantes s'avéreraient nécessaires.

**C'est pourquoi la Mission préconise de réserver dès à présent, à titre de précaution, un site pour une nouvelle grande plate-forme devant répondre à un besoin éventuel à très long terme.**

Les abords de ce site devront bien entendu être **protégés selon le périmètre le plus vaste** afin de rendre possible la réalisation éventuelle de ce projet le moment venu sans générer de nouveaux problèmes sensibles d'environnement. **La réservation de ces espaces ne préjugerait en rien des décisions à venir mais les rendrait toujours possibles.**

La localisation de ce site devra répondre à un certain nombre de critères techniques d'implantation et notamment : intégration dans l'environnement, contraintes d'espace aérien et de circulation aérienne, qualité de la desserte terrestre et inter modalité, positionnement par rapport à la zone de chalandise. On se reportera, à cet égard, à l'annexe L portant sur l'évaluation des conditions nécessaires au développement d'un nouvel aéroport international.

Un certain nombre de ces questions se poseraient dans des termes comparables pour la réalisation de pistes déportées à plus ou moins longue distance de l'aéroport de Roissy et qui seraient reliées à ses installations terminales par une desserte spécifique.

Ces points sont approfondis dans la deuxième partie du rapport.

Mais on peut considérer dès maintenant que, compte tenu de l'importance des divers enjeux d'environnement, de développement et de transport à concilier, des dispositions conservatoires devraient être prises dans le cadre d'une Directive Territoriale d'Aménagement, permettant à l'État d'exercer un arbitrage après concertation avec les collectivités concernées.



La Mission s'est interrogée, par ailleurs, sur l'impact de plates-formes séparées pour le fret, qui, sans être négligeable, resterait très limité en raison du faible pourcentage de marchandises transportées de bout en bout en avion tout cargo. La Mission s'est interrogée notamment sur les conséquences sur l'environnement qui résulteraient d'un accroissement du camionnage et sur la viabilité de telles plates-formes spécialisées par rapport à la zone de chalandise. Elle a constaté que ALLIANCE, tentative de création d'un aéroport conjoint à une zone d'activités industrielles qui devaient se développer en synergie, bien que situé à faible distance de Dallas et de Fort Worth, n'avait pas véritablement attiré d'industries ni capté de trafic aérien.

La Mission a également examiné les contraintes que comporterait le déplacement du "hub" postal sur un de ces aéroports de fret. Elle a constaté que ceci était très difficile à concevoir sans remettre en cause le principe même de l'exploitation postale aérienne. Elle a pris note, indépendamment de l'apport que pourrait fournir le TGV dans ce domaine sur certains axes, de l'impact qu'aurait un tel déplacement en matière de transfert sur la route d'une part importante du trafic en raison du poids important de la région ne-de-France dans le trafic postal et du fait que le courrier international arrive en France et en repart dans les soutes des avions passagers à Roissy. Il n'est pas impossible cependant qu'à moyen terme, du fait du développement d'autres modes de communications, la nécessité d'une exploitation aérienne pour la Poste paraisse moins évidente ou que, à tout le moins, on assiste à une limitation des vols.

Enfin, la Mission a eu également à connaître de la situation de la desserte aéroportuaire de la région parisienne par **hélicoptères** et a constaté l'absence d'un véritable schéma directeur et l'insuffisance de la réflexion et de l'action s'agissant du renforcement des normes acoustiques internationales en matière de bruit à la source.

**Bien que cette question ne soit que marginale par rapport au problème étudié, elle recommande qu'une étude distincte soit menée dans le même esprit sur la desserte par hélicoptères en prenant notamment en compte la situation actuelle de l'offre, l'évolution de la demande, la question des nuisances et des normes acoustiques.**

Une telle étude devrait déboucher sur des propositions concertées avec l'environnement devant répondre à la fois aux intérêts économiques en jeu et aux exigences de tranquillité des riverains et pourrait préconiser la création d'une seconde plate-forme au nord-ouest de Paris pour soulager, sans en menacer la pérennité, celle d'Issy-les-Moulineaux.

## **B / ROISSY : UNE DÉMARCHE CONCERTÉE DE DÉVELOPPEMENT MODÉRÉ - PRÉCAUTION, TRANSPARENCE ET SOLIDARITÉ**

C'est là, **la condition indispensable** à la réalisation de la croissance mesurée de l'aéroport Charles de Gaulle. C'est la base même du nécessaire pacte refondateur sans lequel aucune solution réaliste ne pourrait être mise en oeuvre.

**D'emblée, il est proposé la suspension des vols de nuit des avions "chapitre 2"<sup>23</sup>, ainsi que le renforcement de la surveillance des procédures d'abattement de bruit, éventuellement assortie de sanctions.**

**Précaution : pas de développement à long terme sans moyens associés de réduction des nuisances**

Contrairement à une idée répandue parfois, la France n'est pas plus laxiste que d'autres pays européens en matière de restriction des vols de nuit. Elle est au contraire la seule à avoir édicté à Orly un couvre-feu total. Les grands aéroports européens concurrents, Londres, Francfort, Amsterdam, édictent plutôt des mesures qualitatives ou de contingentement, en étroite concertation avec les riverains et sous leur contrôle. Cette approche est très comparable à la démarche contractuelle qu'il est souhaitable d'instaurer avec les riverains, conformément aux recommandations formulées dans ce rapport. Mais il y a urgence, compte tenu de la dégradation actuelle des relations avec les partenaires. C'est pourquoi la Mission recommande de suspendre, à compter du 1er juillet 1996, l'exploitation à Charles de Gaulle des vols de nuit par les avions certifiés chapitre 2, sans préjudice d'une reformulation de ces restrictions dans le cadre d'un contrat qui prendrait en compte le respect d'un objectif de réduction de la nuisance globale.

Les améliorations récentes apportées à la flotte, notamment l'équipement des avions de l'Aéropostale en atténuateurs de bruit (hushkit), vont dans ce sens.

Par ailleurs, et sans en surestimer l'impact, ce serait un signal que de porter les modulations de redevances en fonction de la catégorie acoustique au niveau des aéroports européens les plus exigeants.

Cette mesure ne peut cependant être prise que si l'on s'entoure des précautions de nature à ne pas pénaliser les liaisons entre la France et les pays en voie de développement dont les compagnies sont encore parfois équipées avec des appareils anciens.

Ensuite, en vue de réaliser le complément d'infrastructure nécessaire, la Mission propose que soit retenu un schéma de développement modéré et concerté de l'aéroport Charles de Gaulle.

Le principe général est que l'augmentation inévitable du nombre de mouvements doit être plus que compensée par la réduction du bruit à la source (évolution progressive des flottes composées d'aéronefs de moins en moins bruyants) ainsi que par les effets de mesures d'aménagement et d'exploitation appropriées (notamment celles rendues possibles par l'ouverture de nouvelles pistes).

Pour définir le schéma qui sera proposé, la Mission a demandé la constitution d'un groupe de travail pour piloter une étude de mesure de l'impact de toutes les variantes possibles d'aménagement de l'aéroport de Roissy sur le volume et la typologie de l'habitat des populations riveraines de la plate-forme et concernées par le bruit.

---

<sup>23</sup>On ne pourra prendre cette mesure de suspension qu'après avoir démontré auprès de la Commission Européenne qu'elle remplit les conditions de nécessité et de proportionnalité requises par les principes du droit communautaire.

Le rapport de ce groupe de travail figure en annexe F. Il indique la méthodologie adoptée, décrit les huit variantes qui ont été finalement étudiées et donne les résultats obtenus.

Les variantes retenues diffèrent par le nombre de pistes, leur longueur respective, leur décalage vers l'est et, pour l'une d'entre elles, par l'orientation différente des nouvelles pistes.

Conformément aux analyses du groupe, la Mission a retenu **la solution de moindre impact sonore** ; à la fois la plus intéressante en matière de diminution globale de la population touchée et la plus équilibrée entre le nord et le sud d'une part, l'est et l'ouest d'autre part, elle consiste en un système à deux doublets avec :

- le **décalage** vers l'est de 600 mètres des pistes existantes 1 et 2 ;
- le **raccourcissement** de 3600 à 2700 mètres des futures pistes 3 et 4 (atterrissage seulement), en décalant leur seuil ouest de 900 mètres vers l'est.

Il convient donc sans doute, au lieu de construire une troisième piste de 3600 mètres, de construire quasi simultanément une troisième et une quatrième pistes, plus courtes et destinées aux atterrissages, de façon à équilibrer l'exploitation et diminuer la concentration des nuisances sonores qui se trouveraient en outre globalement réduites par **un décalage vers l'est de l'ensemble des pistes**. En effet, la Mission a considéré que les solutions à trois pistes conduisaient, toutes choses égales par ailleurs, à une situation plus dégradée des nuisances.

Un tel système se traduirait par une réduction de la capacité horaire de 110/120 mouvements par heure contre 130/140 dans le projet initial.

Tous ces éléments pourront être précisés dans le cadre des travaux conduits par Monsieur Gilbert CARRERE.

Les performances en matière de limitations des nuisances devront en outre être améliorées par **l'instauration de mesures d'exploitation appropriées** comme, par exemple, l'alternance dans l'utilisation des doublets, le "forçage" de l'utilisation en face à l'ouest, l'utilisation préférentielle du doublet nord la nuit etc..., mesures que permet la souplesse d'exploitation d'un système à deux doublets. Un autre avantage de ce système à deux doublets est la réduction de la durée des phases de roulage qui pénalisent les exploitants et contribuent sensiblement à la pollution atmosphérique.

S'agissant du décalage vers l'est, il convient cependant d'être particulièrement vigilant : son effet sur les nuisances sera rapidement annulé si, comme elles en auraient aujourd'hui le droit, les communes qui bénéficieront d'une translation des courbes de bruit et donc des restrictions d'urbanisme, en profiteraient pour créer de l'habitat sur les zones d'où les restrictions seraient levées. Si tel était le cas, le "gain" du décalage se trouverait alors progressivement annulé. C'est pourquoi **la Mission propose que ce décalage vers l'est ne soit appliqué qu'en contrepartie de garanties irréversibles quant à la limitation de l'urbanisation des surfaces correspondantes**.

**La Mission recommande que soit mise à l'étude la solution du moindre impact sonore, c'est-à-dire améliorant la situation dans l'ensemble des quatre trouées : réalisation de deux doublets décalés vers l'est et dont les nouvelles pistes ont une longueur ramenée à 2700 mètres.**

La Mission a par ailleurs vivement ressenti la nécessité que soit clarifiée une fois pour toutes auprès des différents acteurs la question du respect des trajectoires publiées. En définitive, seules la branche finale depuis l'interception de l'ILS jusqu'à l'atterrissage et la branche initiale depuis le décollage jusqu'à l'altitude de 2000 mètres, peuvent et doivent être suivies. Pour les autres tronçons, un guidage radar est effectué réglementairement par les contrôleurs en dehors des trajectoires standard, en vue de la nécessaire régulation du trafic tant pour des raisons de sécurité que de capacité. Le trafic s'organise donc suivant de véritables "nappes" de trajectoires qui couvrent, lorsque le trafic est intense, la quasi totalité de l'espace. Ces nappes convergent vers le début des trajectoires finales pour les arrivées, et divergent de la fin des trajectoires de décollage pour les départs. On se reportera, sur cette question sensible à la note figurant en annexe C.

Afin de ne pas entretenir de confusion dans les esprits, la Mission propose que soit étudiée la possibilité de ne publier, en matière de trajectoires, pour les aéroports où le guidage radar est permanent, que la trajectoire d'approche finale et les trajectoires liées aux procédures de réduction de bruit au décollage. Toutefois, cette publication serait complétée par un ensemble de règles visant, lorsque le trafic le permet et notamment la nuit, à l'évitement de certaines zones par le flux de trafic régulé.

Enfin la Mission constate que la mise en place de certaines des propositions de l'étude effectuée par la MITRE CORPORATION<sup>24</sup>, et notamment l'alimentation en trafic à l'arrivée de la ou des pistes sud par un circuit situé au sud de l'aéroport créerait de nouveaux survols en altitude mais présenterait les avantages substantiels :

1 - d'améliorer, dès aujourd'hui mais plus encore avec un système à deux doublets, la fluidité du trafic en diminuant les manoeuvres de croisement de trafic en approche finale, et de faire évoluer de pair les mesures de sécurité de la navigation aérienne avec l'accroissement du trafic ;

2 - de diminuer la convergence du trafic dans la région de Montmorency et, par voie de conséquence, de réduire non seulement les nuisances sonores perçues par sa population mais aussi le sentiment d'insécurité qui en résulte ;

3 - d'augmenter sensiblement, à infrastructure égale, la capacité du dispositif aéroportuaire.

---

<sup>24</sup>L'adaptation du système de circulation aérienne en région parisienne à la demande croissante du trafic a fait l'objet d'un certain nombre d'études. Parmi celles-ci, l'analyse effectuée par la MITRE CORPORATION des Etats-Unis recommande fortement les quatre aménagements suivants concernant l'approche de CDG :

- mise en oeuvre d'une piste au Bourget, parallèle aux pistes de CDG, et des approches simultanées triples
  - mise en oeuvre d'une troisième piste sur l'aéroport Charles de Gaulle,
  - mise en oeuvre d'une procédure de guidage radar par le sud en configuration face à l'est à CDG,
  - mise en oeuvre d'un quatrième point d'entrée au sud-ouest du dispositif de la région terminale de Paris
- Pour plus de précisions sur ces propositions, les conditions de leur mise en oeuvre et leurs effets sur la capacité, on se reportera à l'annexe thématique C, étude comparative des capacités aéroportuaires, annexe 3.

**La Mission recommande la mise en oeuvre expérimentale de ces itinéraires, et plus particulièrement des trajectoires de guidage radar par le sud de la plate-forme, en configuration face à l'est et lorsque le trafic le justifie.**

### **Transparence : réduction et contrôle concerté des nuisances**

**La Mission propose la négociation avec les riverains d'un contrat de réduction et de contrôle de l'évolution des nuisances sonores.**

La souplesse que devraient offrir l'augmentation de capacité proposée, la mise en oeuvre d'un système de surveillance, ainsi que le probable passage futur à l'utilisation d'un indice de bruit plus compréhensible, du type Leq en dB(A)<sup>25</sup> à la place de l'indice psychologique, rend techniquement envisageable une telle démarche.

La maîtrise des nuisances sonores<sup>26</sup> passe à la fois par celle du **bruit instantané** occasionné par le passage d'un aéronef donné et par celle de la **gêne globale** résultant de l'ensemble des survols effectués sur une certaine durée.

Sur le premier aspect, il s'agit de veiller à ce que les procédures de moindre bruit soient **clairement définies et vérifiées**. Des procédures de ce type existent déjà à Roissy, au décollage. Mais au-delà de ces procédures, des profils d'approche, moins bruyants que les procédures standard, peuvent être adoptés par les équipages lorsque les conditions météorologiques et le trafic le permettent. La Mission recommande que des points de rendez-vous soient organisés très rapidement puis périodiquement, sous l'égide de l'autorité aéroportuaire, entre pilotes, contrôleurs et représentants des riverains. Ces rencontres devraient, de manière "professionnelle", dresser le bilan des pratiques, imaginer les améliorations possibles et définir les moyens nécessaires à leur mise en oeuvre, par exemple en matière de formation (pilotes et contrôleurs paraissent prêts à jouer le jeu en prenant mieux en compte le critère de l'environnement dans la limite du possible, en particulier du strict respect de la sécurité).

Cette concertation devra se traduire **par la formulation d'un code de conduite** auquel pilotes et contrôleurs seront parties prenantes.

Concernant les moyens de contrôle, le système de surveillance SONATE, qui vient d'être mis en place, permet désormais de faire le lien entre le passage d'un avion

---

<sup>25</sup>Le dB(A) est une unité de mesure de l'intensité sonore instantanée ; le Leq est un descripteur intégrant sur une certaine durée cette intensité de bruit, en lieu et place de l'évaluation de la gêne dans l'indice psychologique actuellement utilisé.

<sup>26</sup>Indépendamment des nuisances liées aux survols, il convient d'être attentif aux nuisances provoquées par les essais moteurs après les opérations de maintenance : à l'instar des aéroports de Stockholm, Zurich, Amsterdam et Manchester, veiller à ce que ces tests soient effectivement réalisés à des heures réglementées (interdiction la nuit de 21 heures à 5 heures à Zürich) et sur des sites munis de dispositifs de protection phonique tels que les écrans anti-bruit ou les silencieux, ce qui ne semble pas aujourd'hui être suffisamment le cas sur les plates-formes d'Aéroports de Paris.

(éventuellement la perception qu'en aura un riverain), la mesure du bruit instantané en divers points équipés de stations de mesure et la trajectoire réelle suivie telle qu'enregistrée par radar.

**Là encore, dans les délais les plus brefs, il conviendrait de prévoir, comme à Zurich, la publication des résultats par compagnie ainsi qu'une recherche systématique des écarts constatés et, s'il le faut, d'aboutir à la mise en oeuvre d'un système d'amendes, comme à New York, ou même à des mesures encore plus coercitives.**

Sur le second aspect, en raison du manque de pertinence, dans leur brutalité, des critères fondés sur le nombre de mouvements ou même sur celui des passagers transportés, il convient de fixer des objectifs représentant la nuisance accumulée sur une période longue. Ainsi, **le contrôle de réalisation** de ces objectifs affichés devrait plutôt s'envisager :

- soit en comparant un PGS (plan de gêne sonore) prévisionnel avec un PGS établi a posteriori, en fonction des mouvements réellement effectués ; on comparerait ainsi l'évolution des superficies ou, mieux, des populations soumises à un certain niveau de nuisance sonore en moyenne annuelle. L'avantage du système est l'utilisation d'un outil existant, le PGS, mis en oeuvre pour l'indemnisation des riverains ; inversement, ce système n'est pas très "parlant" pour montrer l'évolution de la situation en un lieu donné ; de plus, on risque d'accroître les confusions avec le PEB qui, lui, définit les contraintes sur l'urbanisme et doit donc rester stable sur longue période ;

- soit en comparant les valeurs, en divers points, d'un indicateur prévisionnel représentatif du niveau de gêne annuel avec les valeurs de ce même indicateur calculées en fonction des mouvements réels. Ce système est plus concret et permet une comparaison plus directe avec des résultats de mesures, ce qui peut à la fois être source de clarté ou de difficultés selon que l'on sera plus ou moins capable d'expliquer les écarts.

Il faut, en effet, pouvoir faire le lien entre les résultats des calculs et la réalité, constatée par les mesures (utilisation des résultats consolidés du système SONATE) et permettre ainsi de raisonner en **obligation de résultats**. L'utilisation de ces méthodes demandera sans doute plus de temps que l'adoption des autres mesures préconisées, car même dans les pays les plus avancés dans ce domaine (les Pays-Bas par exemple) de telles démarches doivent être testées plusieurs années avant d'être complètement opérationnelles.

**C'est pourquoi il convient d'envisager une mise en oeuvre concertée et progressive de ce volet du contrat. Il s'agira, dans un premier temps, de fixer un objectif et d'en suivre la réalisation avant de passer à un mode d'engagement plus ferme.**

Celui-ci devra, en tout état de cause, être exprimé selon des niveaux de bruit en moyenne sur une durée assez longue (mois, année) et porter sur le moyen terme (par exemple 3 ans), afin de donner à l'autorité aéroportuaire et aux compagnies aériennes les délais appropriés pour modifier puis adapter leurs politiques dans le temps. On notera

que, dans les cas étrangers les plus élaborés (du type Manchester), on n'a pas encore atteint ce niveau d'engagement.

La préparation d'une telle démarche doit, en tout cas, être **négociée**, pour ce qui concerne le choix des objectifs qui peuvent être différents selon les diverses trouées. La mise en oeuvre de ce système, sa surveillance et la publicité de ses résultats pourraient être utilement confiées, en liaison notamment avec le président du Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande, à une **autorité indépendante** associant l'Etat, les différents opérateurs et les représentants des collectivités et associations riveraines et dotée de prérogatives suffisantes pour obtenir les informations nécessaires, en vérifier la fiabilité et **assurer la réalité de la transparence**.

Pour le cas de Roissy, la Mission propose d'engager immédiatement ce processus et de le tester, afin qu'il soit opérationnel dès l'ouverture des nouvelles pistes. Ce système sera ensuite adapté pour Orly.

### **Solidarité : établissement d'un contrat pour l'intégration économique et urbaine de l'aéroport**

La définition et la mise en oeuvre **d'un grand projet d'aménagement et d'urbanisme** doit à la fois optimiser l'atout économique considérable que constitue le pôle de Roissy et proposer le développement d'un urbanisme cohérent et de qualité, notamment pour ce qui concerne la restructuration des tissus urbains existants (contrats de ville) et les extensions prévues au SDRIF dans les secteurs de Tremblay et du triangle de Gonesse (aménagement paysager d'ensemble, place importante donnée aux espaces naturels et à la forêt). Le pôle de Roissy, à défaut d'avoir été érigé, lors de la création de l'aéroport, en opération d'intérêt national au sens du code de l'urbanisme, nécessite, compte tenu de l'ampleur des enjeux qu'il porte, une démarche d'aménagement fortement légitimée et impulsée par l'Etat en partenariat avec les acteurs locaux.

**Il convient de poursuivre la réflexion visant à promouvoir des périmètres pertinents pour la mise en oeuvre de ce grand projet, en suscitant notamment l'adaptation des structures intercommunales aux nécessités de la réalisation d'un projet équilibré et cohérent.**

A défaut soit d'une adaptation librement négociée de ces périmètres entre les collectivités locales concernées (application de la loi pour l'administration territoriale de la République), soit de la mise en oeuvre de regroupements ou de mécanismes de péréquation fiscale par des voies plus contraignantes (ce qui nécessiterait de nouvelles dispositions législatives dont l'aboutissement paraît difficilement envisageable à court terme), une autre démarche est nécessaire :

La Mission recommande que l'Etat examine, dans le contexte de Roissy, la possibilité de prendre avec les collectivités locales, sur une base contractuelle, des initiatives visant à **une meilleure mobilisation, répartition et utilisation du produit fiscal**.

Une solution possible est ébauchée dans le cadre d'une note de réflexion élaborée en liaison avec les services du Préfet de Région et des Préfets des Départements concernés, la Direction Générale des Collectivités Locales, la Direction Régionale de l'Équipement de l'Ile-de-France, plus particulièrement la "mission Roissy". On pourrait imaginer ainsi la collecte d'une taxe fiscale complémentaire (qui permettrait de capter le gisement laissé disponible par les communes pratiquant de faibles taux d'imposition, la pression fiscale globale étant maintenue au niveau moyen de l'Ile-de-France) et la création d'un mécanisme approprié de redistribution agissant au moyen de contrats de développement avec les communes ou regroupements concernés et volontaires.

La mise en oeuvre de ce dispositif demanderait un certain délai.

Afin d'assurer les moyens d'un développement local harmonieux et partagé, la Mission recommande d'engager la mise en oeuvre d'une telle démarche et de procéder à très court **terme à sa préfiguration par la constitution d'un fonds d'aménagement et de développement amorçant une meilleure répartition des ressources par un système de contribution volontaire des grands établissements et un mécanisme de redistribution associant les collectivités locales dans une structure de coordination.**

Ce fonds pourrait contribuer au financement de trois types d'actions (celles du grand projet en priorité, des opérations communales ou certaines actions en faveur des riverains) sous réserve de l'adhésion des communes concernées à un objectif de limitation de l'urbanisation et d'information des éventuels futurs habitants dans les secteurs situés au-delà des zones contraintes du PEB.

Il serait souhaitable de suspendre le développement de "Roissypole" jusqu'à la mise en oeuvre d'un mécanisme approprié de redistribution et de répartition.

**En parallèle, il convient de redéfinir, en tant que de besoin, les missions assignées à ADP par l'État, notamment dans sa relation avec l'environnement, ainsi que de l'exercice corrélatif de la tutelle.**

Ceci n'exclut pas la réalisation d'opérations d'aménagement et de promotion sur la plate-forme aéroportuaire, pour des activités qui ont besoin de s'y implanter; ceci exclut en revanche toute démarche qui conduirait à détourner des implantations pouvant se faire ailleurs en s'intégrant mieux au tissu urbain ou à capter les ressources correspondantes.

Il s'agit plus généralement de promouvoir une démarche se rapprochant de celle du type "**grand chantier d'aménagement du territoire**", l'aéroport de Roissy et son environnement étant considérés (compte tenu de l'importance des travaux d'extension et de transformation qui s'y font régulièrement et des opérations d'aménagement lourdes prévues dans ses abords) comme un grand chantier permanent. Ce processus, promu par la DATAR depuis 1975, vise à développer la coordination entre maîtres d'ouvrage, entreprises, administrations et collectivités locales à l'occasion d'opérations de grande envergure ; dans une acception large du concept, il s'agit d'assurer non seulement l'accueil et les services collectifs nécessaires aux populations nouvelles venues participer à ce chantier, mais aussi d'organiser une véritable ingénierie sociale d'accompagnement (emploi des populations locales, formations nécessaires, préparation des reconversions éventuelles...). Il est à noter que des actions entrant dans cette logique se sont déjà



engagées avec la participation active des services d'ADP (mission aménagement du pôle de Roissy).

La Mission recommande de poursuivre, d'amplifier et de mieux organiser (sous forme contractuelle) ces initiatives visant, selon des périmètres adaptés, à la coordination en matière d'habitat, de transport, d'emplois, de formation, d'insertion économique et sociale... L'aéroport et les principaux acteurs économiques doivent savoir, à cet égard, jouer avec leurs partenaires un véritable rôle "d'entreprise-citoyennes".

La Mission appuie, dans cette perspective, le projet des Préfets de Seine-St-Denis, de Seine-et-Marne et du Val d'Oise, de créer un "Comité de bassin d'emploi".

En complément de cette démarche d'ensemble, une politique plus active de réparation en faveur des riverains devrait être menée afin d'accélérer la mise en oeuvre des mesures d'isolation phonique, voire de certaines acquisitions.

Des programmes plus volontaristes pourraient être mis en oeuvre, grâce au fonds d'intervention ou à une majoration des taux de la "taxe bruit", en particulier pour les avions les plus bruyants et en période nocturne.

La collectivité publique devrait s'associer à cet effort en accélérant la réalisation de projets d'infrastructure, notamment ceux qui permettraient un **meilleur développement des transports collectifs** (desserte Paris-Roissy, **infrastructures structurantes du Val d'Oise**, projets visant à assurer une meilleure accessibilité à Roissy à l'échelle du grand bassin parisien). Il est en particulier indispensable d'avancer la mise en oeuvre d'une **liaison ferrée dédiée<sup>27</sup> avec Paris et, pour le plus long terme, de procéder à une étude de faisabilité précise du projet de tunnel routier entre Paris et Roissy.**

## C / DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT INDISPENSABLES

### **mieux informer sur l'évolution du transport aérien**

Les travaux de la Mission se sont souvent heurtés au manque de connaissance organisée et faisant l'objet d'un suivi dans le temps, qu'il s'agisse de l'évolution de la demande ou bien de l'impact des mesures de déréglementation. Les réflexions sur l'avenir de Roissy ainsi que les travaux préparatoires à l'élaboration du Schéma Directeur des Infrastructures Aéroportuaires ont été l'occasion de relancer des programmes d'études et des démarches prospectives relatives au trafic aérien. Il est souhaitable que cet effort soit poursuivi. Cette fonction de synthèse, de veille et de communication doit être mieux affirmée et organisée sous une forme permanente. Cet "observatoire" permettrait de

---

<sup>27</sup>Celle-ci supposerait évidemment une tarification spécifique et d'un niveau suffisant pour assurer une rentabilité satisfaisante.

fournir une information plus complète et plus régulière sur l'évolution du transport aérien à tous les responsables concernés ainsi qu'aux publics intéressés.

### **activer la recherche en matière de réduction du bruit à la source**

Malgré l'importance des résultats obtenus au cours des dix dernières années en matière de réduction du bruit des avions, il importe de poursuivre activement la recherche appliquée dans ce domaine, même si des effets substantiels doivent être dans l'avenir plus difficiles à obtenir techniquement et financièrement. Il convient en effet d'insister sur la sensibilité croissante des riverains au bruit, et qui risque de se développer encore dans l'avenir. Obtenir de nouveaux progrès dans la réduction du bruit à la source est une nécessité pour améliorer l'environnement des populations concernées et rendre possible le maintien ou le développement modéré des plates-formes aéroportuaires proches du tissu urbain. A défaut, de telles plates-formes risquent de devoir un jour ou l'autre, et au mépris de l'intérêt général, faire l'objet de restrictions d'utilisation de plus en plus fortes ou même de fermeture sous la pression de divers groupes d'intérêts. Il n'y a donc pas lieu d'être parcimonieux dans les investissements de recherche. La France pourrait, à cet effet, prendre l'initiative d'activer fortement les efforts entrepris au plan européen, tant il est vrai que, comme la Mission a pu le vérifier au cours de ses déplacements, ces questions se posent dans toutes les grandes régions urbaines européennes. Ceci devrait permettre le renforcement de la sévérité des normes acoustiques.

### **mieux connaître, modéliser et mesurer les nuisances**

La Mission a constaté les efforts entrepris pour mieux comprendre les nuisances et développer des outils de plus en plus élaborés pour appréhender les niveaux de bruit, construire des indicateurs et enfin être de plus en plus à même de confronter les prévisions à la réalité mesurée. On peut constater, contrairement à certaines idées reçues, que la France n'est pas dans ce domaine spécialement en retard sur ses partenaires étrangers, notamment sur les aspects techniques. Les efforts de recherche doivent bien évidemment être poursuivis, avec le souci primordial de disposer de méthodes et d'outils permettant d'améliorer le dialogue avec les riverains. A cet égard, la Mission estime que tout doit être mis en oeuvre pour passer dès que possible à des outils de prévision et de suivi utilisant l'unité dB(A) et un indice de type Leq qui sont plus "parlants" pour les non-spécialistes et sont d'ailleurs de plus en plus utilisés dans les pays étrangers.

### **mieux prendre en compte l'environnement dans le droit européen**

La Mission recommande la mise en oeuvre d'une réglementation communautaire sur la normalisation des capacités de programmation des ressources aéroportuaires. Ces normes devraient définir les moyens de prendre en compte la protection des riverains en même temps que la nécessité d'ouvrir de nouveaux espaces à la concurrence et au développement. Une meilleure concertation en matière de planification des infrastructures aéroportuaires européennes serait également souhaitable pour permettre une analyse pertinente des problèmes de capacité dans l'ensemble de l'Espace Économique Européen. Cette normalisation des capacités de programmation paraît être un élément déterminant de la modification à intervenir dans la réglementation des créneaux, c'est-à-dire la détermination des conditions d'allocation de la ressource

aéroportuaire. Il conviendra également de prendre en compte à cette occasion la relation entre allocation de créneaux et droits de trafic.

### **renforcer les mesures préventives en urbanisme**

Le constat de l'insuffisance des mesures de prévention autour de Roissy conduit la Mission à proposer l'établissement d'une évaluation complète des mesures d'urbanisme aux abords des aéroports. Sur cette base, il conviendra de renforcer les dispositions visant à empêcher plus fermement la densification dans les zones de nuisance sonore et à développer l'action préventive, en particulier l'information à l'occasion de tout projet de construction nouvelle qui resterait autorisé, y compris au-delà des secteurs du PEB. Il serait en particulier intéressant d'examiner la possibilité de s'inspirer du système de servitudes de survol en vigueur pour la protection de Washington Dulles.

### **répartir plus justement les ressources fiscales aux abords des aéroports**

L'enjeu que représente le souci d'une meilleure adéquation entre la répartition des impacts économiques et fiscaux d'une part, et celle des nuisances ainsi que des coûts d'aménagements et de restructuration urbaine d'autre part, a été fortement souligné dans ce dossier. A défaut de la mise en oeuvre de périmètres de solidarité pertinents par les collectivités locales elles-mêmes, la Mission confirme sa proposition de mise en place d'un mécanisme ad hoc, seul capable d'organiser rapidement un développement plus concerté et équilibré. La nécessité d'une réforme de la fiscalité locale subsiste, soit comme alternative à la proposition évoquée ci-dessus, soit à plus long terme comme une préoccupation de bon sens qu'il faudra bien un jour concrétiser malgré la difficulté politique de la faire aboutir.

Il convient de rappeler l'existence d'un précédent, qui concerne la fiscalité aux abords de certaines grandes surfaces commerciales. Les dispositions visées prévoient notamment la répartition d'une part importante du produit de la taxe professionnelle dans la zone de chalandise. Un autre système pourrait également être étudié par référence au mécanisme d'écrêtement pour les grands équipements, avec la répartition du surplus entre les communes concernées et les communes défavorisées. La Mission ne dispose pas d'évaluation de ces mesures, qui ne sont d'ailleurs pas transposables directement au cas des aéroports. On pourrait toutefois s'en inspirer en proposant une meilleure péréquation des ressources liées aux grands équipements (notamment aéroportuaires) selon un périmètre adapté qui pourrait s'inscrire dans la notion de *pays*, telle que définie dans la loi sur le développement et l'aménagement du territoire.

### **promouvoir la concertation préalable au développement des équipements aéroportuaires**

L'histoire de cette affaire et notamment l'importance des incompréhensions qui se sont développées à ce sujet démontrent la nécessité d'une élaboration concertée des grands projets d'aménagement le plus en amont possible. Le rapport CARRERE avait déjà fait ce constat ; il s'est traduit par la mise en oeuvre de débats préalables qui s'appliquent pour l'instant à l'occasion des grands projets d'infrastructures terrestres (circulaire BIANCO). Il apparaît très souhaitable d'étendre cette démarche au cas des grands

équipements aéroportuaires, ce qui devrait pouvoir se faire dans le cadre de la mise en oeuvre de la loi BARNIER. On permettra peut-être ainsi, à l'avenir, une meilleure expression des divers intérêts en cause en amont des arbitrages et, par voie de conséquence, une prise de décision mieux comprise et dans un climat plus serein. La création éventuelle de la troisième plate-forme, compte tenu de son étalement dans le temps, pourrait constituer un test de cette novation.

## D / SUITES DONNEES AU RAPPORT D'ETAPE

Au moment où est remis le rapport final, la Mission a souhaité faire le point sur les suites données à chacune des recommandations du rapport d'étape remis le 31 juillet 1995. Tel est l'objet du tableau suivant où l'on retrouve, dans la colonne de gauche, les recommandations qui figuraient dans le résumé du rapport d'étape, pages 56 et 57 :

### Les trois orientations majeures

- développement modéré et concerté des infrastructures de CDG, en mettant en place la solution du "moindre impact sonore"	Le Ministre a retenu cette orientation et a chargé le Préfet CARRERE d'une Mission de concertation préalable à la procédure d'enquête publique.
- mise à l'étude d'un processus de desserrement sur d'autres aéroports proches de Paris ...	La DGAC a commencé à étudier le cas de l'aérodrome de Melun.
...et de redéploiement sur les aéroports de Province dans une perspective intermodale.	Il appartiendra notamment au Schéma Directeur des Infrastructures Aéroportuaires de donner la suite appropriée à cette proposition essentielle qui est reprise dans la deuxième partie.
- réservation d'un site, pour le besoin éventuel d'une nouvelle grande plate-forme.	Des éléments d'appréciation pour le choix d'un site à réserver sont proposés en deuxième partie.

### Les initiatives à prendre de suite :

- négociation d'un contrat de réduction et de contrôle de l'évolution des nuisances, tant pour le bruit instantané que, progressivement, pour la gêne globale :	Un projet de contrat "environnement" est en cours d'élaboration au sein de la Mission CARRERE et sera proposé aux différents partenaires.
. code de conduite pilotes-contrôleurs-riverains	Un premier projet a été établi par la Mission CARRERE et doit être discuté avec les intéressés.
. publication des résultats par compagnie,	Cette publication serait prévue dans le contrat "environnement"
. contrôle de réalisation des objectifs avec création d'une autorité indépendante.	Un projet de statuts de l'autorité indépendante est en cours d'établissement par la Mission CARRERE.
- établissement d'un contrat pour l'intégration économique et urbaine de l'aéroport en vue d'assurer un développement équilibré et cohérent :	Une réflexion est menée sur ce point dans le cadre de la concertation conduite par la Mission CARRERE.
. promotion de périmètres pertinents d'inter-communalité	Les travaux sont en cours au sein de la "Mission ROISSY" (procédure "projets de développement urbain").
. processus de meilleure mobilisation, répartition et utilisation du produit fiscal,	
. préfiguration par création d'un fonds d'aménagement et de développement,	
	Le projet de contrat pour l'intégration économique et urbaine demandé à M. CARRERE est en cours d'élaboration (contrat économique).

. redéfinition des <b>missions confiées à ADP</b> par l'Etat	idem
. promotion d'une <b>démarche de type "grand chantier"</b> d'aménagement du territoire,	idem
. politique plus active de <b>réparation</b> auprès des riverains	La taxe perçue par l'ADEME vient d'être augmentée en moyenne de 20 %.
- politique de développement prioritaire des <b>transports collectifs</b> entre Roissy et :	Une mission sur ce sujet a été confiée au Préfet de la Région Ile-de-France.
. le Val d'Oise,	Travaux sur RER à Pontoise.
. Paris, avec en particulier la réalisation du projet de liaison ferrée dédiée,	Une étude de marché est en cours.
. l'ensemble du grand bassin parisien	L'étude sur Creil-Roissy est achevée.
- décisions immédiates de suspension des <b>vols de nuit</b> à Roissy pour les avions les plus bruyants et de renforcement de la <b>modulation</b> des redevances en fonction des catégories acoustiques des avions,	Ces décisions ont été prises par le Gouvernement : - interdiction des vols de nuit chapitre 2 à compter du 31/03/1996 (arrêté du 3/1/96) - modulation renforcée des redevances à compter du 1/1/96 (arrêté du 29/12/95).
- clarification des <b>trajectoires publiées</b> et établissement des <b>règles de survol</b> ;	La DGAC étudie la possibilité de publier les procédures de guidage radar, les trajectoires finales et les trajectoires correspondant aux procédures de moindre bruit. Le code de conduite traitera des règles de survol.
... mise en oeuvre expérimentale des itinéraires de guidage radar par le sud de CDG.	L'expérimentation est en cours.

### Les mesures d'accompagnement :

- mieux <b>informer</b> sur l'évolution du transport aérien,	Cette information devrait se faire notamment dans le cadre de l'institution indépendante.
- activer la <b>recherche</b> en matière de <b>réduction du bruit à la source ...</b>	Poursuite des efforts en matière de recherche.
- ... et renforcer les <b>normes acoustiques</b> ,	Une harmonisation européenne est à l'étude sur la base des recommandations de la CEAC.
- mieux <b>connaître</b> , modéliser et <b>mesurer les nuisances</b> ,	La DGAC a lancé les études préalables à l'adoption d'un nouvel indice.
- mieux <b>prendre en compte l'environnement dans le droit européen</b> ,	Une harmonisation européenne est à l'étude sur la base des recommandations de la CEAC.
- renforcer les <b>mesures préventives</b> en <b>urbanisme</b> ,	La DGAC et le ministère de l'environnement étudient un abaissement du seuil de l'indice de gêne sonore correspondant à la limite de la zone C des plans d'exposition au bruit.
- <b>répartir</b> plus justement les <b>ressources fiscales</b> aux abords des aéroports,	Pour Roissy, les travaux sont en cours au sein de la "Mission ROISSY".
- promouvoir la <b>concertation préalable</b> au développement des aéroports.	Pour Roissy, c'est l'objet même de la Mission CARRERE.

## **Deuxième Partie**

- . Éléments d'appréciation pour la réservation d'un site**

## **AVERTISSEMENT**

*Les points de vue exprimés, au cours de la deuxième phase des travaux, par les interlocuteurs de la Mission, y compris les administrations centrales, sont reproduits dans le corps de cette deuxième partie du rapport, le texte correspondant étant bordé d'un liseré gris.*

## **CHAPITRE V : UN DOSSIER D'ORIENTATION**

### **LA LETTRE DE MISSION**

Pour identifier des sites, plusieurs méthodes étaient possibles : une démarche centralisée par l'intermédiaire de l'Administration ; une démarche décentralisée reposant sur un appel à candidatures assorti d'un règlement de la consultation (ce qui aurait impliqué un certain formalisme).

Telle n'a pas été la volonté du Gouvernement. De fait, la mise en oeuvre de procédures formelles paraît d'ailleurs mieux adaptée à la réalisation d'un ouvrage qu'à la procédure de réservation d'un site. La mise en oeuvre d'un certain formalisme aurait d'ailleurs impliqué des délais sans rapport avec ceux consentis à la Mission. Dans l'esprit du mandat qui lui a été confié, celle-ci a donc suivi une méthode aussi empirique et informelle que possible.

Le 17 novembre 1995, Monsieur Bernard PONS, Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme et Madame Anne-Marie IDRAC, Secrétaire d'État aux Transports adressaient à la Mission la lettre reproduite en annexe en pièce jointe. On en présentera ci après les grandes lignes.

Après avoir rappelé la décision du Gouvernement de retenir les orientations majeures présentées par le rapport d'étape et la mission de concertation publique confiée à M. Gilbert CARRÈRE en ce qui concerne la recherche d'une politique de meilleure insertion de l'aéroport tant au plan de l'environnement qu'à celui des retombées économiques, cette lettre définissait le mandat des travaux de la Mission.

#### **le sujet**

Il s'agit, *principalement de la recherche d'un site dans le grand bassin parisien, au delà de l'Ile-de-France*, dossier qui, compte tenu du Schéma Directeur des Infrastructures Aéroportuaires, devient central en matière de politique d'aménagement du territoire.

#### **la méthode**

Il s'agit d'analyser les sites sur la base de critères d'évaluation : qualité de l'accessibilité terrestre et aérienne, impact sur l'environnement, coût d'investissements, caractéristiques



de la région d'accueil, niveau des risques associés au site. Il s'agit également de faire apparaître les enjeux, les contraintes et la place de la nouvelle plate-forme au sein du système aéroportuaire.

### **les délais**

La Mission a disposé d'un peu plus de trois mois à dater de l'envoi de la lettre de mission<sup>28</sup>.

### **l'objet**

Il s'agit, à l'instar de la première phase de la mission, de proposer *un dossier servant de base à la concertation qui découlera des orientations que le Gouvernement sera amené à prendre.*

La Mission s'est adaptée au mandat qui lui a été ainsi donné et s'est efforcée de recueillir les éléments pertinents, en liaison avec les administrations centrales, les préfets de Région et les exécutifs régionaux. Une telle approche ne peut donc présenter les caractéristiques d'un appel d'offres.

## **LA DEMARCHE**

S'il est un exercice particulièrement difficile, c'est bien celui qui consiste à choisir en 1996 le meilleur site pour construire un aéroport qui, au plus tôt, s'ouvrirait au trafic en 2020 ou 2030.

Dans vingt-cinq ou trente ans, la plupart des éléments sur lesquels un choix peut s'appuyer se seront très sensiblement transformés. Les technologies auront évolué, mais également la donne européenne et mondiale, la physionomie du transport aérien, les systèmes aéroportuaires, l'urbanisation autour de Paris, les réseaux terrestres, de même que la sensibilité aux nuisances et aux risques, et les modes de vie. Des études prospectives ont bien été lancées mais elles n'ont pour but que de quantifier, en fonction de différentes hypothèses, la demande aux horizons 2015 et 2030. Nul ne peut deviner ce que seront alors les performances et les capacités des avions, les nuisances qu'ils occasionneront encore, la précision et les possibilités des futurs moyens de navigation et de contrôle par exemple.

Imaginer ce que sera en 2020 le contexte d'une nouvelle plate-forme constitue donc une gageure. Il en est une autre qui est de proposer en mars 1996 la meilleure implantation

---

<sup>28</sup>Aucune demande n'avait été faite à ce sujet par la Mission ou les Administrations centrales de l'État aux administrations déconcentrées ou aux collectivités territoriales préalablement au déroulement de la deuxième phase de la Mission. Certaines collectivités régionales avaient cependant pris l'initiative de lancer des études plus ou moins lourdes pour étayer leurs positions dès le stade de la concertation de première phase (Centre, Picardie).

possible sur la base d'études préliminaires de trois mois. Des études lourdes seront forcément nécessaires, dont le contenu sera abordé dans les développements ultérieurs.

Reste que l'exercice devait être fait. La Mission s'est efforcée de le faire avec les outils et les données disponibles aujourd'hui, et avec le temps qui lui a été imparti. Nécessairement, le résultat ne saurait être considéré ultime et c'est pourquoi la Mission préfère parler **d'éléments d'appréciation pour la réservation d'un site**.

Pour mener à bien cette tâche, elle s'est mise à nouveau à **l'écoute des Régions** ; elle a recueilli leur point de vue, **identifié leurs projets**, et elle a, pour finir, procédé à **l'analyse** et à **l'appréciation** des différents dossiers.

Il appartiendra au Gouvernement de définir ultérieurement, sur la base de cette première approche, les procédures appropriées à la réservation définitive d'un site et, en temps opportun et le cas échéant, à la réalisation de l'ouvrage.

## **ENJEUX ET CONTRAINTES ; LES QUESTIONS CLES : CONTREPOINT**

L'analyse des enjeux et contraintes dans le contexte de "figure imposée" de recherche d'un nouveau site repose sur les mêmes fondements que ceux indiqués dans **"les questions-clés"** de la première partie. Les jugements portés à cet égard par la Mission sont restés constants. Il ne s'agit donc pas de les reprendre mais de les prolonger dans le contexte de la réservation d'un site. Ces questions-clés sont la toile de fond des choix de politiques auxquels le Gouvernement devra procéder sur la base, s'il le souhaite, des éléments d'appréciation et de recommandation qui seront formulés dans ce rapport.

### **croissance, emploi, environnement : les conditions d'un développement durable**

La première partie du rapport, a déjà mis en lumière les questions, les doutes que suscite une exploitation aéroportuaire multipolaire et les enjeux en cause. Elle a formulé les conditions qui paraissent nécessaires à l'équilibre entre croissance, emploi et environnement. On n'y reviendra pas.

Dans le contexte de la recherche d'un nouveau site, il paraît cependant nécessaire de mettre en lumière les conditions d'ancrage d'une nouvelle plate-forme dans sa région d'accueil. Il convient également de s'interroger sur l'acceptabilité sociale.

### bassins d'emploi

La relation aéroport/bassin d'emploi est à double sens. D'une part, le volume d'emplois (un millier d'emplois directs et un millier d'emplois indirects par million de passagers annuels) nécessite une capacité d'hébergement qui supposerait une solide armature urbaine ou à défaut la création d'ensembles urbains nouveaux, éventuellement selon la procédure des villes nouvelles. D'autre part, compte tenu du problème des qualifications,

il serait souhaitable de préserver une aussi grande communalité que possible de bassin d'emploi avec les aéroports existants. Il faut en effet garder à l'esprit le fait que, vingt ans après l'ouverture de l'aéroport Charles de Gaulle, une partie non négligeable des salariés viennent encore du bassin d'emploi d'Orly. La faible mobilité en matière d'habitat jointe au problème des qualifications en sont l'explication.

### acceptabilité sociale

La question de l'acceptabilité sociale est essentielle. Elle est d'abord liée à l'évaluation de l'équilibre entre les sacrifices actuels et les bénéfices escomptés. Pour les comparer, la théorie économique est malheureusement d'un médiocre secours et l'on sait que les "taux d'actualisation" qu'elle utilise sont souvent fort élevés. L'acceptation sociale dépendra aussi de l'équilibre entre les retombées économiques et les nuisances. Dans le souci de ne pas laisser ce problème dans l'ombre, la Mission s'est interrogée sur les mécanismes de coopération intercommunale susceptible de contribuer à la réalisation de cet équilibre ainsi que sur les outils d'aménagement à mettre en oeuvre. Ces mécanismes sont nécessaires à l'indispensable consentement social. Ils ne suffisent pas à le garantir. Dès lors, ils ne paraissent pas non plus un élément pertinent de classement des sites.

A cette question, pourtant essentielle, la Mission ne sait pas aujourd'hui apporter de meilleure réponse que la parabole de la citadelle assiégée : "ceux qui sont dehors veulent y entrer à tout prix et ceux qui sont dedans veulent en sortir à tout prix".

### **L'aménagement du territoire et l'Europe**

Là encore, les bases de problématique de la première partie gardent toute leur pertinence. Le contexte de la recherche d'un site appelle cependant des questions supplémentaires. La Mission s'est efforcée, au fil du rapport d'apporter certaines réponses qui sont les siennes. Mais ces réponses appellent débat et plusieurs questions restent ouvertes.

Comment apprécier l'incidence de l'aménagement du territoire sur les contours des futurs bassins de clientèle ? Quel équilibre peut-on établir entre l'extrapolation des tendances passées et l'affirmation de politiques volontaristes ? Quelle part les politiques volontaires d'aménagement du territoire peuvent-elles prendre dans la localisation d'un aéroport ? Quel équilibre entre les Régions et l'Europe ?

Confrontée à la question de l'incidence des politiques d'aménagement du territoire sur les bassins de clientèle et d'emploi, la Mission a recherché les éléments disponibles sur l'aménagement et l'évolution du grand bassin parisien<sup>29</sup>. Sur ces bases, elle a considéré

---

<sup>29</sup>La Charte du bassin parisien, signée conjointement le 5 avril 1994 par le ministre d'Etat, ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire, le ministre délégué à l'Aménagement du territoire et aux Collectivités locales et les huit présidents de Régions du bassin parisien, est l'aboutissement d'une démarche collégiale des 8 régions concernées, traduite dès juin 1993 par le Scénario des Huit, et concrétisée depuis lors par le contrat de plan interrégional du bassin parisien. Le Scénario des Huit évoque déjà "l'engagement d'une réflexion approfondie sur l'implantation d'un troisième aéroport international dans le Bassin parisien", il préconise que le bassin parisien s'affirme comme plaque tournante du trafic

qu'aux fins de l'étude prospective qui lui était demandée, le poids relatif des bassins de clientèle ne serait pas modifié au point d'invalider les hypothèses que l'on pouvait formuler sur la base des évaluations actuelles.

Faut-il positionner l'aéroport sur un bassin de clientèle ou en faire un point d'ancrage du développement futur ?

La Mission croit que si l'aéroport n'est pas situé au plus près possible d'un bassin de clientèle, il est peu vraisemblable qu'il puisse atteindre le seuil de crédibilité nécessaire pour en faire un pôle de développement.

La fonction d'aménagement du territoire reste donc essentiellement liée à la possibilité - et à la priorité - de l'incitation au développement des aéroports de province. Dans la même optique, il convient de prêter attention au préjudice *qu'un site dans le grand bassin parisien, au-delà de l'Ile-de-France*, pourrait porter aux grandes plates-formes d'aménagement du territoire, par exemple potentiellement certains sites du Centre à Notre-Dame des Landes, et certains sites de Picardie à Lille.

Mais surtout, à l'échéance du prochain millénaire, cette question doit être placée dans le cadre plus large du territoire européen.

Y a-t-il, comme l'idée en est accréditée parfois, une logique économique qui s'opposerait à une logique d'aménagement du territoire ; la première, européenne, en faveur du "centre des capitales"<sup>30</sup>, la seconde, plus franco-française, en faveur des "plates-formes du Centre" ?

Ce raccourci est séduisant. Est-il pour autant convaincant ? Cette question doit être soumise à une double maille d'analyse :

- d'une part, si l'on tient compte de la distance, la population du premier cercle ne pèse pas du même poids que celle du deuxième et a fortiori du troisième ;

- d'autre part, la question ne doit pas être appréciée en valeur absolue mais aussi en tenant compte du réseau d'infrastructure existant. Or, la densité d'infrastructure est relativement bien corrélée à la densité de population, ce qui n'est pas surprenant. L'appréciation du bassin de chalandise doit donc également tenir compte des effets de captation auxquels il est exposé. A cet égard, il convient certes de tenir compte de Londres ou de Bruxelles. Mais ces capitales ne sont pas des déserts aéroportuaires. Leurs aéroports, bien constitués, parvenus depuis longtemps à maturité offrent un grand choix de destinations. Ils sont à même, pendant longtemps, "d'écramer" le bassin de clientèle rendant problématique le décollage d'une plate-forme "ab initio". Enfin, lorsque leur

aérien européen, tant pour le fret que pour les personnes" ; l'action portera sur l'interconnexion du fret aérien à l'échelle mondiale et de TGV spécialisés à l'échelle européenne". Le contrat de plan interrégional du bassin parisien a inscrit le projet "Europort Paris - Champagne" de Vatry au titre de ses interventions, avec un engagement total de 30 MF partagé paritairement entre l'État, la Région Ile-de-France et les autres Régions, auquel s'ajoute une aide communautaire.

<sup>30</sup>Les dossiers remis à la Mission font état d'une région qui rassemble 1/6<sup>e</sup> de la population européenne, dont le PIB est de 16% supérieur à la moyenne, dont le secteur des services constitue 65% des emplois. Selon ces données, la Picardie serait à même de desservir un bassin de clientèle de 45 millions d'habitants.

expansion sera freinée par la saturation, comment estimer, entre un aéroport nouveau lointain et un réseau d'aéroports plus proches les tropismes de leur clientèle ? Quels pourraient être les reports sur Lille bien sûr, mais aussi d'un côté Manchester et Birmingham, notamment, et de l'autre sur Amsterdam mais aussi Rotterdam, Liège et Cologne ?

Alors faut-il privilégier une logique de concentration ou une logique d'équilibre ? c'est là l'éternelle question de l'offre et de la demande.

### **l'offre et la demande**

Dans quelle mesure est-il possible et souhaitable de concentrer l'offre aéroportuaire ? Quelle peut être la consistance de l'offre aéroportuaire si l'on cherche au contraire à mieux répondre à la demande par une offre aéroportuaire diversifiée ?

#### l'offre

La réponse à la première question est liée aux politiques à l'égard du pavillon français : selon que l'on privilégie la concurrence ou l'appui à la constitution d'une "compagnie globale"<sup>31</sup>de pavillon. De fait, le groupe Air France fonde sa stratégie et ses espérances de redressement sur la construction rationnelle et systématique d'une plate-forme de correspondances sur l'aéroport Charles de Gaulle.

Les fondements théoriques de cette question sont d'ores et déjà dépassés. Le système d'exploitation du transport aérien qui se construit en Europe vise à établir la croissance sur d'autres bases que celles d'un protectionnisme tutélaire. De ce fait, l'avantage - d'ailleurs controversé - que pourrait conférer au transporteur de pavillon la contrainte de la demande par la concentration de l'offre aéroportuaire sur un même ensemble géographique, perd de sa pertinence. La seule stratégie d'offre pertinente est l'offre compétitive. Quelle que soit l'importance de la construction d'un "hub" - et l'évolution récente de l'économie du transport aérien confirme la validité de ce concept - la volonté d'en favoriser l'émergence ne peut être, à lui seul, l'élément décisif d'élaboration des stratégies aéroportuaires.

#### la demande

Quelle peut être la viabilité d'un système multipolaire destiné à rapprocher les aéroports au maximum du lieu d'expression de la demande ?

La ressource aéroportuaire est dans la chaîne de production du transport aérien, la ressource la plus rare. De ce fait, le portefeuille de créneaux constitue l'un des actifs immatériels les plus importants dont les compagnies aériennes disposent. Le critère

---

<sup>31</sup>Le vocabulaire récent de l'économie du transport aérien qualifie de "globales" les compagnies qui, par leurs moyens propres et celui du réseau d'alliances dans lequel elles sont insérées, occupent une position majeure, voire dominante, sur le marché mondial.

d'antériorité, ou droit historique<sup>32</sup>, constitue, en l'état actuel de la réglementation<sup>33</sup>, le facteur dominant d'attribution. C'est lui qui encadre leurs libertés stratégiques.

De ce fait, les anciennes compagnies auront tendance à consolider leurs citadelles. Un aéroport nouveau serait donc principalement offert aux nouveaux entrants qui ne pourraient trouver, sur un aéroport existant, les créneaux dont ils auraient besoin. Mais à chaque fois que, dans un système à trois pôles, on aura le choix entre un site éloigné et un site proche, on peut présumer que les opérateurs choisiraient le site proche et redouter, qu'à défaut, ils ne choisissent l'évasion vers une plate-forme hors du territoire national.

Tant qu'il y aura alternative entre site proche et site éloigné, la vraisemblance du décollage d'un site éloigné est faible. Si des mesures restrictives sont prises, il est probable qu'une partie de l'offre préférera l'évasion à l'éloignement et c'est le potentiel même d'accroissement de la demande qui risque de s'en trouver affecté. La question de l'exploitation d'un troisième site ne peut être dissociée de l'appréciation du risque de paupérisation, voire de fermeture d'un site existant. Les décisions récentes, évoquées supra, des autorités des Aéroports de Montréal, visant à regrouper sur l'aéroport proche de Dorval, l'ensemble du trafic régulier soulignent l'actualité et la pertinence de cette question.

### **Quelle desserte pour le grand bassin parisien ?**

Les avantages de la centralité par rapport au grand bassin parisien, les exigences en matière de dessertes rapides et dédiées en cas d'aéroport éloigné, mais aussi les problèmes soulevés par leur réalisation, notamment aux abords de la capitale, ont été mentionnés comme élément d'appréciation sur le principe d'un nouvel aéroport.

Ces questions restent posées. Dans le contexte de réservation d'un site, il convient d'apporter quelques précisions et compléments :

- dans quelle mesure la problématique des accès terrestres permet-elle aujourd'hui de différencier les sites ? Une solution qui, par sa centralité et/ou sa complémentarité avec les aéroports existants minimiserait globalement les trajets d'accès, permettrait de pallier une relative indétermination dans l'appréciation des avantages comparatifs des sites en matière d'accès terrestres;

---

<sup>32</sup>Que l'on exprime souvent par le terme "droits du grand-père", traduction littérale de l'expression anglo-saxonne "grand-father's rights".

<sup>33</sup> Comme prévu, la Commission des Communautés européennes vient d'indiquer que la réglementation des créneaux devrait être révisée et mise à jour. Dès le rapport d'étape, la Mission a attiré l'attention sur l'importance de ce dossier stratégique et la nécessité de l'aborder, côté français, avec des idées permettant d'assurer un équilibre entre les considérations de marché et d'environnement. La Mission n'a pas changé d'avis. Ses analyses et recommandations figurent dans la première partie de ce rapport. Quoiqu'il en soit, compte tenu notamment des difficultés qui s'attachent à la mise en oeuvre à grande échelle de nouveaux principes (tels que la mise aux enchères, par exemple), on peut penser que les droits historiques demeureront – même si c'est en moindre proportion – le facteur dominant d'attribution des créneaux sur les aéroports.

- l'accès à un nouveau site est tellement dépendant de sa desserte terrestre qu'il paraît indispensable de réserver les sites d'accès en même temps que le site aéroportuaire lui-même ;

- en cas de réalisation, les investissements de la plate-forme aéronautique et de ses accès terrestres devraient être programmés simultanément ;

- le coût des investissements d'accès terrestre est tel que l'utilisation d'infrastructures banalisées est souhaitable autant et aussi longtemps que possible. Mais ce raisonnement trouve rapidement sa limite. Du fait de la saturation des infrastructures banalisées et des exigences même du concept d'aéroport éloigné, la réalisation de dessertes dédiées est difficilement érudable, comme le renforcement des infrastructures routières ; et ceci, dès la montée progressive en puissance de l'aéroport, nonobstant la faiblesse des trafics initiaux.

Les ordres de grandeur de coûts de réalisation des infrastructures sont actuellement au minimum, en rase campagne, de 25 MF/km pour une autoroute à 2x2 voies et 50 MF/km pour une ligne ferroviaire à grande vitesse. Ils peuvent s'élever à 600, voire 1000 MF/km en milieu urbain dense.

La desserte d'un nouvel aéroport ne devrait pas seulement concerner les relations avec Paris et, s'agissant de desserte routière, avec les principales agglomérations du grand bassin parisien et au-delà. Il faut tenir compte, en effet, de la nécessité de maintenir des possibilités de correspondances entre plates-formes et des relations avec les bassins d'emploi des aéroports préexistants. Les flux entre aéroports sont et seront toujours d'un volume limité. Cette exigence est donc davantage fonctionnelle qu'économique. Pour concilier au mieux ces deux aspects, le schéma idéal consisterait à prévoir une desserte terrestre - spécialement ferroviaire, dédiée (totalement ou partiellement) et rapide - "en ligne" entre Paris, l'aéroport existant et le site nouveau. Elle seule peut autoriser, entre les deux sites aéroportuaires, une fréquence de circulations qui laisse ouvertes des "possibilités de correspondances" et, sur le tronçon inter aéroportuaire, un cumul de trafics qui rende un peu moins problématique la justification et la rentabilisation d'un lien propre.

Si cette approche était validée, c'est donc une profonde et indispensable révision des hypothèses actuellement retenues par les schémas d'infrastructure, notamment ferroviaires, qui serait nécessaire de façon concomitante avec la réservation du site aéroportuaire lui-même.

Enfin, il convient d'insister de nouveau avec force sur l'importance des interconnexions<sup>34</sup> et de l'intermodalité dans la réussite de tout système de desserte qui pourrait être envisagé à ce sujet.

---

<sup>34</sup>Encore faut-il que l'exploitation respecte le schéma de desserte inscrit dans l'infrastructure. Au moment où va s'ouvrir l'interconnexion vers le Grand Ouest, le Président de cette Mission, qui a instruit, proposé et obtenu du Gouvernement de M. Jacques CHIRAC le 9 Octobre 1987, la décision de réalisation de l'interconnexion des TGV à l'Aéroport Charles-de-Gaulle, tient à souligner à cette occasion que les villes reliées au réseau TGV - et leur potentiel de développement - ne doivent pas être handicapées par un schéma qui ne respecterait pas l'objectif alors voulu. Ceci concerne tout particulièrement les villes moyennes qui n'ont pas et n'auront jamais la possibilité d'avoir des relations aériennes de correspondance avec l'aéroport Charles de Gaulle. La Mission croit fermement que les transports doivent être organisés de

## **l'urbanisme et le bruit**

On se bornera à rappeler que la réservation d'un site n'a de sens que si les mesures de limitation de l'urbanisme dans les trouées du futur aéroport sont prises immédiatement. L'incidence de la décision sur le foncier est immédiate alors que les bénéfices attendus sont éloignés et aléatoires. Il faut donc prévoir tout de suite l'outil de gestion du foncier et garder à l'esprit la nécessité de mettre en oeuvre le mécanisme de partage et de redistribution des retombées économiques dès l'éventuelle décision de réalisation de l'ouvrage.

---

manière à permettre de passer aussi commodément que possible d'un moyen de transport à l'autre. Rien ne justifie sur le plan économique et social la course d'obstacles à laquelle on exposerait inutilement des usagers/contribuables, même si les flux de trafic paraissent à première vue limités ; ces flux resteront d'ailleurs d'autant plus limités qu'on leur refusera le moyen de se réaliser.



## **CHAPITRE VI : L'ECOUTE DES REGIONS**

Même si son objet, dans la deuxième phase de ses travaux, porte "principalement" sur la recherche d'un site dans le grand bassin parisien, la Mission ne pouvait s'exonérer de placer ses concertations dans un cadre plus large afin de répondre à certaines interrogations suscitées par les suites du rapport d'étape, préciser de nouveau l'enchaînement des politiques aéroportuaires préalables à la mise en service éventuelle d'une nouvelle plate-forme, c'est à dire le desserrement sur les plates-formes proches et le redéploiement sur les aéroports de province.

Faute de pouvoir, dans les délais prescrits, aller à la rencontre des autorités politiques et consulaires de chacun des grands aéroports français concernés, la Mission a souhaité une nouvelle rencontre avec leur représentation nationale qui a exprimé son attachement à la notion de redéploiement de la desserte aéroportuaire.

Elle a également souhaité formaliser la relation de sa rencontre avec les collectivités de la Région Rhône-Alpes et les gestionnaires de Lyon-Satolas, aéroport qui occupe une place singulière dans le système aéroportuaire français.

En liaison avec M. Gilbert CARRÈRE, la Mission est restée attentive aux collectivités de la Région ne-de-France.

Elle a, bien entendu, sous l'égide des Préfets de Région du grand bassin parisien, écouté les collectivités territoriales et consulaires intéressées ; elle a également tenu à rendre une visite promise dès la première phase à Nantes et à Lille qui occupent une position particulière aux lisières du grand bassin parisien.

Dans le prolongement de la concertation de la première phase, plus de cent cinquante interlocuteurs supplémentaires ont ainsi été rencontrés. La relation de ces contacts et des correspondances communiquées constitue l'objet de ce chapitre.

### **LA NECESSITE DU REDEPLOIEMENT RESTE INTACTE**

L'annonce des mesures décidées par le Gouvernement lors du Conseil des ministres du 11 octobre 1995, et en particulier la décision de réserver un site, a provoqué un certain trouble dans le réseau des aéroports de province. "Déception", "perplexité" et "inquiétude" sont les expressions qui sont revenues le plus souvent dans leurs interventions. Telle a été, en particulier, la réaction des responsables de l'aéroport de Lyon Satolas et de la Région Rhône-Alpes. Ce ressentiment a pour origine la mauvaise compréhension, voire le brouillage du message gouvernemental ; de la volonté de réserver un site pour la création éventuelle, le moment venu, d'une nouvelle plate-forme, on a compris, ou traduit une décision de construire cette plate-forme, décision contestée et en tout cas jugée, hors du grand bassin parisien, largement prématurée.

On ne saurait donc trop rappeler, à ce stade et tel que préconisé par la Mission et décidé par le Gouvernement, la chronologie et l'articulation des dossiers : à court terme, le complément d'infrastructures à CDG auquel il n'existe pas d'alternative ; à court et à moyen termes, le desserrement sur les aéroports périphériques et le redéploiement sur la province ; enfin, la réservation d'un site pour préserver le long terme.

La Mission a donc auditionné à nouveau le président et les principaux responsables de l'UCCEGA / *Les aéroports français* et, en particulier, les responsables des aéroports du grand bassin parisien, notamment Beauvais et Reims, et des aéroports de Lille et Lyon. Les interlocuteurs de la Mission ont souligné quelques grandes idées-forces :

### **l'étude de desserrement reste à faire**

Les aéroports de Beauvais et de Reims ne se positionnent pas comme la nouvelle plateforme potentielle du grand bassin parisien, mais pourraient jouer pour Paris le rôle que Stansted et Luton tiennent pour Londres. Tel est également le cas, dans une moindre mesure, de Rouen et de Tours, mais aussi de Châteauroux pour une partie du fret. Beauvais, à lui seul, pourrait accueillir jusqu'à trois ou quatre millions de passagers, et Reims - dont l'aérogare vient d'être agrandie - jusqu'à un million et demi, et ceci sans transformation fondamentale des infrastructures. Ces aéroports pourraient capter davantage de trafic charter, mais aussi quelques liaisons radiales avec les grandes métropoles régionales comme a commencé à le faire Reims avec une ligne sur Lyon et des projets de lignes sur Bordeaux et Saint-Etienne.

Plus près de Paris, Melun, Pontoise, Toussus-le-Noble, voire Villacoublay, pourraient aussi jouer un rôle plus affirmé, au moins dans le domaine de l'aviation d'affaires, laquelle reste très concentrée au Bourget.

### **on peut inciter au redéploiement**

L'excessive concentration du trafic aérien français (les aéroports parisiens en captent plus de 60 %) conduit à une nécessaire réorganisation de ce trafic vers les régions. Redéployer le trafic vers la province, ce serait à la fois faire en sorte que les passagers issus (ou à destination) de la province ne transitent plus par Paris si le marché permet des liaisons directes, mais également de faire en sorte que les passagers issus (ou à destination) de la région parisienne puissent, dans certains cas, transiter par la province.

Une telle politique de redéploiement bénéficie, pour réussir, de sérieux atouts : un réseau très dense de plates-formes, des installations de qualité, et surtout, pour plusieurs d'entre elles, un potentiel de développement inégalé (Lyon, Lille, Montpellier et bientôt Nantes) avec des contraintes environnementales maîtrisables.

Pour y parvenir, il faut, d'après l'UCCEGA :

- pratiquer une véritable politique de "ciel ouvert" afin de permettre, au niveau des droits de trafic, toutes les liaisons demandées par les transporteurs au départ de la province, sachant qu'un refus se traduit souvent par une évacuation du trafic vers les aéroports étrangers. Or la position de la DGAC est perçue, dans ce domaine, au mieux comme peu transparente, au pire comme protectionniste vis-à-vis du pavillon national. Certains gestionnaires n'hésitent pas à parler de "ciel fermé"<sup>35</sup> ;

- favoriser l'intermodalité air - TGV qui permet une meilleure diffusion du trafic sur le territoire national et mieux gérer cette intermodalité. Les deux modes sont plus complémentaires que concurrents. Il faut poursuivre le maillage TGV et intégrer les futures lignes du TGV est, réaliser le barreau sud par Massy, transformer l'essai par une politique commerciale performante commune aux opérateurs et évoluer à terme vers une quasi interopérabilité des deux modes ;

- susciter la création de mini "hubs" sur les aéroports de province en encourageant les compagnies à créer un *rendez-vous*<sup>36</sup>, *comme il commence à en exister à Lyon et à Clermont-Ferrand*, mais aussi à Lille, Nice, Marseille ou Montpellier. La desserte directe de la province sur les destinations longs courriers est facilitée par la mise sur le marché de modules longs courriers de plus petite capacité. Certes la stratégie de hub du groupe Air France n'a pas été favorable à la province dans la période récente. En revanche, une compagnie non européenne pourrait trouver un avantage à implanter un hub secondaire à Lyon par exemple, en s'appuyant sur l'intermodalité train/avion à Satolas ;

- lever la limitation du nombre de mouvements à Orly, laquelle, selon une contradiction qui n'est qu'apparente, pénalise fortement la province. Même si l'objectif présent est de développer les liaisons directes au départ des régions, celles-ci ont besoin de liaisons radiales avec Paris, pour assurer leur désenclavement. En particulier, les villes de province, petites et moyennes, ne doivent pas voir leur liaison avec Paris fragilisée, soit par des créneaux insuffisants ou pénalisants, soit par un déport sur un aéroport de desserrement : ces vols doivent être intégrés dans le système général, même et surtout s'il s'agit de petits modules.

---

<sup>35</sup>En ce qui concerne le problème du libre accès aux aéroports de province ("open-sky"), la Mission s'est préoccupée d'établir les possibilités de dessertes ouvertes aux compagnies ressortissantes des États cosignataires des accords aériens bilatéraux. Cette analyse fait apparaître que la France est signataire de 108 accords de transport aérien ; que ceux-ci ouvrent, pour trois d'entre eux, la possibilité de desservir tous points de province et, pour les autres, d'assurer 59 points de desserte en province, dont 42 sont effectivement utilisés. Cette analyse des données brutes rend imparfaitement compte de la situation :

- l'exploitation par des compagnies étrangères des droits énumérés dans les accords peut être conditionnée au respect d'autres dispositions bilatérales, en matière notamment de nombres de transporteurs et de capacité ;

- l'absence d'accord aérien ou la limitation du nombre de points inscrits au tableau des routes n'implique pas l'impossibilité de desservir un point donné ; elles subordonnent toutefois l'exploitation de services à l'accord des autorités françaises ;

- enfin, l'accès au marché de et vers les pays de l'Union Européenne étant libéralisé, la desserte de la province n'a plus lieu d'être déterminée par les accords aériens.

Au terme de ce survol, la Mission réaffirme son attachement à la politique de libre accès aux aéroports de province qui est l'un des éléments d'accompagnement de la politique recommandée de croissance modérée de l'aéroport Charles de Gaulle. Elle doit reconnaître que la question des politiques restrictives en matière de droits n'est pas seule en jeu pour la réalisation de cet objectif.

<sup>36</sup>C'est-à-dire un pôle de correspondances pour des liaisons de province à province.

### **une précaution nécessaire, mais un projet qui leur paraît prématuré**

Il est encore trop tôt pour dire si la mise en oeuvre des mesures préconisées aurait des incidences telles qu'elle rendrait caduque la construction éventuelle d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire parisienne ou qu'elle reporterait au delà de 2015 le début de la réalisation d'un tel projet. C'est la raison pour laquelle les gestionnaires d'aéroport ne se prononcent pas a priori contre la décision de précaution qui consiste à réserver un site susceptible d'accueillir cet aéroport. Il serait en revanche regrettable, selon eux, que tout ne soit pas mis en oeuvre pour éviter ou à tout le moins reporter la réalisation effective d'un projet de cette nature dont le coût pour la collectivité apparaît très élevé, même dans les hypothèses les plus optimistes.

S'agissant de la localisation, les gestionnaires d'aéroports n'ont pas tenu à exprimer de préférence particulière en considérant que, d'une manière générale, la construction d'une nouvelle plate-forme dans le bassin parisien, où qu'elle se situe, porterait de toute façon atteinte au réseau des aéroports de province.

### **LYON : L'AUTRE PLATE-FORME DE CORRESPONDANCE**

Les aéroports de province, au premier rang desquels celui de Lyon-Satolas, peuvent apporter une contribution significative à l'allègement de la pression de la demande sur l'aéroport de Roissy.

Situé nettement en dehors des frontières du grand bassin parisien, mais à deux heures seulement de Paris en TGV, Lyon-Satolas pourrait être amené à jouer un rôle en tant que "troisième aéroport parisien" ou plus exactement à devenir le deuxième "hub" français en Europe.

En effet, bénéficiant d'une situation "géostratégique" tout à fait remarquable dans le sud du pays, proche d'une métropole importante de rang européen, s'appuyant sur une région puissante et dynamique comptant 5,5 millions d'habitants, fort actuellement d'une zone de chalandise de proximité de quelque 4 millions d'habitants, l'aéroport de Lyon-Satolas, inséré au coeur d'un carrefour de communications exceptionnellement dense, peut prétendre accroître considérablement son trafic dans les années à venir, par le jeu de deux mécanismes complémentaires : d'une part, l'élargissement de sa zone de chalandise à l'ensemble du quart sud-est français (avec quelque 10 à 12 millions d'habitants), voire au-delà (zone transfrontalière franco-suisse et franco-italienne), grâce à l'amélioration du système de communications (ferroviaires, classiques et TGV, et autoroutières) ; d'autre part, le renforcement de sa fonction de correspondance, favorisée par le développement de l'intermodalité. En 1995, Lyon a totalisé près de 4,5 millions de passagers dont plus de 40% à l'international (+ 4,1 % par rapport à 1994).

Par ailleurs, l'aéroport de Lyon-Satolas bénéficie de grandes possibilités de développement de ses infrastructures, et ne connaît pas de graves difficultés d'insertion dans son environnement.

L'ensemble de ces atouts et de ces potentialités, que seul l'aéroport de Lyon-Satolas est à même de faire valoir, à ce degré et à cette échelle, en province, conduit, selon les autorités régionales, à ne pas mettre sur le même plan une éventuelle nouvelle plate-forme dans le Grand Bassin parisien (avec un coût d'investissement initial élevé), l'aéroport de Lyon-Satolas avec sa plate-forme multimodale (qui existe, qui a déjà bénéficié d'investissements importants et qui va encore être renforcée dans les années à venir), et les autres aéroports de province.

## **EN ILE-DE-FRANCE : DES POSITIONS CONTRASTEES**

**La Région Ile-de-France**, qui a plaidé auprès du Gouvernement pour la décision de construire, en dehors de son territoire, une nouvelle plate-forme pour desservir le bassin parisien, s'est interdit de faire savoir une préférence pour tel ou tel site.

Elle a indiqué cependant qu'il lui semblait indispensable que cet aéroport soit relié au réseau ferroviaire à grande vitesse et au réseau autoroutier et de voies rapides. Elle a précisé que, dans le contexte des finances publiques actuelles, il convient que ces infrastructures existent déjà car elle voit mal, sinon, comment elles pourraient être financées. En tout état de cause, il ne lui semble pas possible de participer financièrement à l'aménagement des accès terrestres de la nouvelle plate-forme.

Les **Départements** de la Région Ile-de-France, tous invités à s'exprimer dans la première phase de la Mission, ne se sont pas à nouveau exprimés en tant que tels au cours de la deuxième phase, leur interlocuteur privilégié étant désormais le Préfet Gilbert CARRERE. On peut avancer avec certitude que les positions exprimées lors de la première phase se sont affirmées, en particulier celles du département du **Val d'Oise** et des associations riveraines de Roissy en faveur d'un nouvel aéroport implanté, de préférence en Picardie.

En outre, le Président du Conseil Général des **Yvelines**, silencieux en première phase, a fait connaître son "extrême vigilance" dans la perspective d'un projet d'implantation d'un aéroport dans la région d'Auneau-Santeuil en Eure-et-Loir, projet qui "modifierait fondamentalement l'équilibre de l'aménagement des territoires du sud-Yvelines et s'inscrirait en opposition totale avec les orientations du Schéma Directeur de la Région d'Ile de France et avec les choix faits par les Yvelines dans son schéma départemental des espaces naturels".

La **Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris** a réitéré sa position concernant le projet d'un nouvel aéroport en bassin parisien.

Elle observe d'abord que cet équipement serait destiné à desservir, non pas une agglomération significative proche de son site, mais Paris et sa périphérie. Or, la région Ile-de-France dispose encore de capacités aéroportuaires considérables à moyen, voire même à long termes. Certes, il faudrait stabiliser les nuisances, essentiellement nocturnes, et, si possible, les diminuer pour les riverains de Roissy. Il faudrait aussi améliorer la desserte au sol de Roissy aux plans ferroviaire et routier. Si importants qu'ils

soient, les investissements à envisager dans ce domaine sont sans commune mesure avec ce que coûteraient l'équipement et les dessertes d'une nouvelle plate-forme.

Il faut reconnaître aussi que l'Ile-de-France sous-utilise ses aéroports dits secondaires (Toussus-le-Noble, Melun-Villaroche), de même qu'Orly, dont l'exploitation est limitée par des mesures réglementaires concernant le couvre-feu nocturne et les mouvements d'avions. La périphérie immédiate de l'Ile-de-France offre également des possibilités (Beauvais par exemple) et des grands aéroports de province, surtout lorsqu'ils sont reliés à un réseau TGV, constituent une ressource non négligeable (Lille Lesquin, Satolas...).

La stratégie des grandes compagnies aériennes se trouverait probablement remise en cause. Par ailleurs, les aéroports de province existants y verraient une concurrence supplémentaire alors que, bien souvent, leur propre équilibre financier est déjà difficile à atteindre.

Desservant l'Ile-de-France à plus de 50 km, la nouvelle plate-forme supporterait d'emblée un handicap d'éloignement qu'il faudra compenser par un système rapide, performant et nécessairement coûteux de transports.

Enfin, les enveloppes financières à dégager pour l'équipement d'une emprise nouvelle et surtout de sa desserte, seraient d'une ampleur considérable et bloqueraient d'une manière ou d'une autre les investissements nécessaires à Roissy, y compris l'amélioration des relations avec le bassin parisien. Ce serait se priver d'un atout majeur dans la compétition actuellement ouverte pour offrir une capitale à une Europe qui n'a pas encore trouvé son centre.

S'agissant des mesures conservatoires concernant le site futur, celui-ci se trouverait dans la situation qu'ont connue les villes nouvelles lors de leur création, avec une pénalité supplémentaire : la présence d'un équipement nuisant.

Bloquer immédiatement un vaste périmètre (selon la procédure ZAD par exemple), va stériliser le foncier de plusieurs communes. En outre, il sera indispensable de s'assurer que les communes voisines de l'aéroport et celles plus lointaines qui se trouveront dans l'axe des pistes, s'interdiront d'urbaniser en respectant strictement les zones de bruit. Ce débat n'est pas neutre au plan local car il limite la capacité de décision des maires et, plus précisément, leurs possibilités d'urbanisation.

En conclusion la Chambre de Commerce de Paris considère, qu'à condition de bien gérer la ressource actuelle et de mieux desservir Roissy, l'économie d'un équipement qui, à tous égards, présenterait plus d'inconvénients que d'avantages peut être faite.

Pour sa part, la **Chambre de Commerce de Versailles Val d'Oise - Yvelines**, considère comme des impératifs d'aménagement du territoire :

- l'ouverture de la façade atlantique vers l'Europe, en créant un lien économique fort entre celle-ci et les grands axes de développement européen;
- le rôle moteur joué par les plates-formes aéroportuaires internationales en matière de développement économique et d'emploi.

Elle demande instamment l'implantation du nouvel aéroport dans le sud-ouest du bassin parisien, sur un site à déterminer en collaboration avec l'ensemble des acteurs politiques et économiques concernés et notamment ceux de la région Centre.

Sous ces réserves, il n'y a pas lieu de penser que les points de vue des "forces vives" tels que retracés dans le bilan de concertation de première phase (annexe N), ont été modifiés.

## **CINQ REGIONS PLUS PARTICULIEREMENT CONCERNEES**

Les **Régions intéressées par l'accueil d'un grand aéroport international** dans le grand bassin parisien ont considéré qu'il ne leur appartenait pas d'apprécier l'opportunité du projet mais de se consacrer à la préparation des réponses aux questions posées à cette fin par la Mission.

La Mission s'est donc déplacée dans chacune des régions du grand bassin parisien, Centre, Champagne-Ardenne, Haute Normandie, Pays-de-Loire, Picardie, à l'exception de la Bourgogne (qui n'a pas identifié de site) et de la Basse Normandie (ralliée à la position de la Haute Normandie). Elle s'est rendue dans la région Nord-Pas de Calais. A Nantes, Orléans, Amiens, Lille, Châlons-en-Champagne et Rouen, elle a rencontré les services de l'Etat et écouté les élus et les responsables socio-économiques locaux et régionaux. Elle s'était déplacée, rappelons-le, dès la première phase, en région Rhône-Alpes.

Quatre sites ont été identifiés en Picardie, deux en Haute Normandie, et sept en région Centre. La région Champagne-Ardenne propose une solution pour le fret à Vatry. La région Nord-Pas de Calais, quant à elle, soutient le projet picard. Le département du Nord et la Chambre de Commerce de Lille-Roubaix-Tourcoing mettent en avant l'aéroport de Lille-Lesquin comme plate-forme de redéploiement sur les aéroports de province. Tel est aussi le cas de la région Pays-de-Loire, avec son projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes.

Dans les secteurs intéressés par la recherche d'un site, qu'il s'agisse de la région Centre ou de la Picardie, un très grand nombre de municipalités les plus directement concernées ont manifesté publiquement leur inquiétude, voire leur opposition formelle à la réalisation de cet équipement sur leur territoire ou à sa proximité immédiate, et ceci, sans compter la floraison de protestations émanant d'associations diverses.

Dans cette phase préalable à la concertation, la Mission n'a pas pu en dresser le bilan exhaustif.

## **UN QUESTIONNAIRE POUR COMPARER LES SITES**

La Mission a demandé aux collectivités territoriales et consulaires intéressées du grand bassin parisien, par l'intermédiaire des Préfets de Région, de répondre au questionnaire

(présenté en annexe L) qui reprend, en les précisant et les complétant, les points mentionnés dans l'annexe correspondante du rapport d'étape. Ce document, à renseigner pour chaque site, vise à recueillir les "données associées aux critères de faisabilité technico-économique" c'est à dire :

### **A/ les données préalables**

Il s'agit d'établir les caractéristiques géomorphologiques de la zone d'implantation et d'évaluer les enjeux fonciers.

### **B/ la qualité de l'espace aérien**

Pour l'essentiel, ceci concerne les possibilités :

- d'intégration dans le dispositif de circulation aérienne des aéroports existants ;
- de raccordement ou non à un réseau de routes aériennes permettant l'alimentation de l'aéroport, l'espace aérien disponible ;
- de créer les espaces contrôlés nécessaires aux services de la circulation aérienne ;
- d'établir des procédures d'approche, d'approche interrompue et de décollage permettant une cadence conforme à l'objectif de capacité et de régularité recherché.

Il s'agit également d'apprécier l'incidence des reliefs ou obstacles dans un rayon de 30 km.

Enfin, les questions posées visent à préciser les conditions météorologiques et évaluer les risques aviaires.

### **C/ la qualité de l'accessibilité terrestre**

En fonction des infrastructures existantes, planifiées ou à planifier, il est demandé de déterminer :

- la centralité par rapport aux populations du grand bassin parisien et les temps d'accès moyen à Paris, aux principales agglomérations du grand bassin parisien, aux autres agglomérations, aux plates-formes existantes ;
- l'accessibilité terrestre avec les bassins d'emploi associés au site.

Il convient également d'apporter des éléments d'appréciation du rapport "coût - efficacité" des infrastructures complémentaires, notamment les infrastructures dédiées et l'estimation des tarifications d'usage.

### **D/ impact sur l'environnement**

En ce qui concerne les nuisances sonores, il s'agit d'évaluer le nombre d'habitants dans les zones de bruit potentiel et plus généralement de recenser le nombre d'habitants compris dans un rectangle de 40 km sur 8 km<sup>37</sup>.

---

<sup>37</sup>L'expérience des grands aéroports européens montre que les perceptions négatives des riverains ne s'arrêtent pas au seul bruit effectif des avions, mais intègrent notamment la fréquence des survols et un sentiment d'insécurité lié au risque, pourtant extrêmement faible, d'accident. De ce fait, la Mission a jugé souhaitable d'étendre le champ de l'étude aux zones situées dans l'axe des pistes, afin de tenir compte de



Il faut par ailleurs apprécier la nature de l'habitat (diffus ou concentré), le nombre de logements ou d'exploitations touchés, les préjudices potentiels au patrimoine paysager, architectural ou naturel, faire l'inventaire des sites protégés et des sites sensibles, analyser les ressources en eau et les caractéristiques du bassin versant, tenter d'évaluer l'acceptabilité sociale.

### **E/ caractéristiques de la région d'accueil**

Il est nécessaire de cerner les caractéristiques des zones de chalandise aux horizons 2005, 2015 et 2030, les perspectives socio-démographiques et les caractéristiques géographiques du bassin d'emploi aux mêmes horizons, les espaces ouverts à l'urbanisation à court et moyen termes.

## **DOSSIERS RECUS ET OBSERVATIONS PRESENTEES**

Cinq Régions<sup>38</sup> ont donc été les partenaires principaux de la Mission pour la seconde phase de ses travaux, chacune avec son objectif et ses ambitions. Elles ont présenté, malgré la brièveté des délais, des dossiers substantiels. Les données fournies n'ont pas fait l'objet d'une analyse critique approfondie, incompatible avec les délais assignés à la Mission. Les études des consultants commissionnés par les Régions ont simplement fait l'objet d'une transmission et d'une synthèse présentée par les Directions Régionales de l'Équipement sous l'autorité des Préfets de Région. Le jugement porté sur ces dossiers est donc, à ce stade, "brut de fonderie". Les caractéristiques de ces projets sont présentées synthétiquement ci après et de manière détaillée en annexe P.

### **des ambitions différentes**

**Tout en réaffirmant le fait qu'ils ne pouvaient prétendre accueillir un aéroport du grand bassin parisien en tant que tel, les aéroports de Lille et de Nantes (pour l'aéroport en projet de Notre-Dame-des-Landes) ont accepté de remplir le questionnaire au moins en tant qu'élément d'étalonnage. Ils ont tenu à affirmer que leur démarche s'inscrivait clairement dans une logique de redéploiement du trafic sur des aéroports "d'aménagement du territoire", logique qu'il pouvait être difficile de concilier avec la réalisation prématurée d'un nouvel aéroport dans le grand bassin parisien. Ils ont - compte tenu des proximités - formulé le souhait que les données relatives à la création d'un tel aéroport prennent dûment en compte les incidences négatives éventuelles sur leurs projets.**

---

l'ensemble des survols à une altitude inférieure à 1500 mètres au-dessus des populations des agglomérations proches.

<sup>38</sup>A part les cas de Lille, de Lyon et de Nantes, dans les conditions exposées ici, il n'a pas été traité d'aéroports ni de projets d'aéroports situés hors grand bassin parisien, tels que Maisons-Blanches (Limousin), qui sont de toute façon nettement plus éloignés que les sites considérés.

De leur côté, les autorités régionales de Champagne-Ardenne et le département de la Marne ont présenté le dossier de Vatry en tant qu'aéroport de fret sans ambitionner expressément la possibilité d'accueillir un aéroport international ouvert aux passagers pour la desserte du grand bassin parisien. Parallèlement, la Chambre de Commerce de la Marne a fait valoir les atouts de Reims en tant qu'aéroport de desserrement du trafic.

Trois Régions ont présenté des dossiers qui s'inscrivent complètement dans l'objectif de la Mission de rechercher un site pour la création, le moment venu, d'un nouveau grand aéroport international dans le grand bassin parisien, en dehors de la Région Ile-de-France, soit, par ordre alphabétique :

- Le Centre, qui a recensé sept sites, mais souhaité mettre l'accent sur deux sites principaux le long de la ligne TGV atlantique : Beauvilliers et Arrou ;
- La Haute-Normandie, qui a présenté deux sites situés de part et d'autre de la Seine sur le plateau du Vexin et sur le plateau sud de l'Eure ;
- Le Conseil Régional de Picardie qu'à présenté trois sites le long de la ligne TGV Nord : Hangest-en-Santerre, Vermandovillers et Rouvillers<sup>39</sup>. De son côté, la Direction régionale de l'Équipement a identifié une possibilité à Fouquescourt, non loin d'Hangest et Vermandovillers.

*Les éléments ci-après résultent presque intégralement des notes de synthèse fournies à la Mission par les autorités et collectivités des régions intéressées. La Mission a jugé souhaitable que ces présentations soient, aussi fidèlement que possible, retranscrites dans le rapport.*

### **en lisière du grand bassin parisien, deux projets d'aménagement du territoire**

#### Lille : un potentiel à considérer au coeur de l'Europe du Nord-Ouest

Lille occupe une situation de choix, en bordure géographique du grand bassin parisien. Si le découpage administratif qui sert de définition à ce grand bassin parisien n'englobe pas Lille, il est certain qu'au regard de maints autres critères, Lille est plus proche de Paris que la plupart des villes de ce Grand Bassin parisien.

C'est vrai, s'agissant des distances. C'est encore plus vrai s'agissant du temps, puisque, depuis peu (1993 - 1994), Lille est à 60 mn de TGV de Paris-gare du Nord et à 50 mn de TGV de Roissy - Charles de Gaulle. A cet égard, Lille devancerait déjà Le Mans (1 h 25) ou Tours (1 h 35) reliées à la seule gare Montparnasse.

Lille est située au centre d'un bassin démographique de 4 millions d'habitants et au coeur de la troisième région exportatrice française. La zone de chalandise englobe :

---

<sup>39</sup>Une variante au site de Rouvillers, légèrement plus au nord, a été proposée par la Région Picardie le 4 mars 1996.

- la métropole lilloise (Lille - Roubaix - Tourcoing), avec 1 000 000 d'habitants,
- le reste du département du Nord, avec notamment les agglomérations de Valenciennes (350 000 habitants), Douai (200 000 habitants) et Dunkerque (190 000 habitants),
- le département du Pas-de-Calais, avec notamment l'agglomération de Lens (325 000 habitants),
- les villes frontalières de Belgique : Tournai, Courtrai, Ypres, Mouscron, Menin (500.000 habitants).

Lille est située au barycentre du triangle constitué par les trois grandes capitales européennes : Paris, Londres et Bruxelles.

L'accessibilité à Lille, en général, est d'une très grande facilité. Le point de rayonnement du réseau TGV européen est situé en bordure de l'aéroport. Aujourd'hui déjà, depuis la gare de Lille-Europe, Paris est à 60 mn, Londres à 120 mn (via Eurotunnel). Bruxelles sera à 35 mn en 1998 (travaux en cours).

La gare TGV n'est qu'à 8 Km de l'aéroport, intégralement reliée par autoroute (10 mn). Le maillage autoroutier est également très dense. Les carrefours se situent aussi à proximité de l'aéroport.

Cette position doit permettre de concevoir aisément pour Lille un rôle de point d'entrée en Europe du trafic charter long courrier et, grâce à une intermodalité air - rail en fait déjà très avancée, un rôle de plaque tournante pour des tours européens à destination de Paris, Bruxelles ou Londres ; voire d'autres villes, au fur et à mesure de l'avancement du réseau TGV européen (Cologne, Amsterdam, etc.).

L'aéroport de Lille occupe aujourd'hui approximativement 500 ha et dispose d'autant de réserves foncières qui lui procurent donc des facilités de développement importantes. Généralement, un aéroport, quand il est proche d'un centre ville, a de sérieux problèmes avec l'urbanisation de voisinage. Inversement, un aéroport, quand il est relativement à l'abri de ces problèmes, est éloigné de la ville qu'il dessert. La grande originalité de Lille - Lesquin réside dans le fait qu'il est très proche du centre ville et, paradoxalement, qu'il est dans une zone à vocation essentiellement agricole, d'urbanisation faible, sans problèmes notoires d'environnement ni de riverains.

La preuve en est que Lille est capable, aujourd'hui encore, d'accueillir régulièrement des séries de vols d'entraînement.

Les équipements et les possibilités de l'aéroport sont les suivants :

- deux pistes, dont une de 2 800 m, équipée pour l'atterrissage tous temps (premier aéroport de déroutement d'Aéroports de Paris) ;
- une nouvelle aérogare passagers en 1996, conçue pour une capacité de 1,5 millions de passagers, avec des schémas d'extension pouvant porter cette capacité jusqu'à 8 millions de passagers ;
- une provision d'espace pour l'aboutissement d'une liaison ferroviaire qui permettrait de répondre aux impératifs d'intermodalité avion - TGV ;
- une aérogare de fret datant de 1994, dotée d'équipements performants, rénovée et agrandie (10 400 m<sup>2</sup> de surfaces + 21 000 m<sup>2</sup> d'aires de stationnement pour avions, 28 000 tonnes traitées en 1994) ;

- des facilités H 24 (douanes, police, météo, etc.) et un équipement hôtelier de proximité important (345 chambres dans 3 hôtels trois étoiles, localisés dans un rayon de 2 km ; en outre 3 hôtels deux étoiles et 3 hôtels une étoile).

A l'exception du raccordement ferroviaire, il est à peine nécessaire de préciser que tous ces équipements sont déjà financés et n'appellent plus de contribution majeure de l'Etat ni des collectivités.

Les meilleures idées, pour argumentées qu'elles soient, ont tendance à rester abstraites et à autoriser un certain scepticisme tant qu'aucun début de preuve n'est venu les étayer.

Lors des mouvements sociaux d'octobre 1993, 15 732 passagers de Concorde et de B. 747 d'Air France, ont, quinze jours durant, utilisé l'aéroport de Lille pour leurs vols intercontinentaux. La compagnie nationale et la S.N.C.F. avaient organisé une véritable navette TGV entre Paris et la Gare de Lille - Flandre (la ligne avait été mise en service un mois plus tôt). La rupture de charge entre la gare et l'aéroport avait été organisée au mieux grâce à une noria d'autocars.

Cette expérimentation in vivo a donné aux responsables de l'aéroport, avant même qu'il soit question d'une réflexion officielle sur "l'autre" aéroport, le sentiment que Lille, comme d'autres aéroports de province, mais avec davantage d'atouts que quiconque, aurait une vocation naturelle à être l'aéroport français, certes, mais aussi nord - européen, qui allégerait les aéroports saturés de leurs excédents de trafic.

#### Notre-Dame des Landes : un atout pour le Grand Ouest ?

Le projet d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes au nord de Nantes répond à une double préoccupation : la saturation prochaine et les contraintes d'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, d'une part ; la desserte aéroportuaire du Grand Ouest, d'autre part.

Le choix du site de Notre-Dame-des-Landes a été effectué après une recherche initiale fouillée des sites potentiels pour la desserte du grand ouest (1972), étude ayant exploré et comparé 8 sites sur les départements d'Ille-et-Vilaine, Loire-Atlantique, Maine-et-Loire et Vendée. Celle-ci a abouti au choix d'une implantation à Notre-Dame-des-Landes pour des raisons tant commerciales qu'aéronautiques. Ce choix reste aujourd'hui à confirmer dans le cadre de la préparation du Schéma Directeur des Infrastructures Aéroportuaires.

Le souhait d'engager le processus devant aboutir à la création de ce nouvel aéroport a été exprimé par plusieurs des collectivités territoriales concernées : Région des Pays de la Loire, Conseil Général de Loire-Atlantique, Conseil Général de Maine-et-Loire, Conseil Général d'Ille-et-Vilaine, Ville de Nantes.

Une étude, réalisée en 1991 et 1992 par l'Association Interconsulaire de Loire-Atlantique, à la demande de ces collectivités, concluait à ce que les premières décisions en vue du transfert se concrétisent dès 1998.

Dans cette perspective, des superficies importantes ont déjà été acquises (900 ha sur 1 200 ha à terme) par le Département de Loire-Atlantique, titulaire d'un droit de préemption, ce qui facilitera un passage au stade opérationnel.

Au total, la zone plus directement intéressée par une desserte aérienne à Notre-Dame-des-Landes englobe les départements d'Ille-et-Vilaine, Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Morbihan et Vendée, et représente plus de 3,5 millions d'habitants.

En outre, le site de Notre-Dame-des-Landes est facilement accessible par tout l'Ouest.

Il est situé à proximité des principaux axes autoroutiers de l'Ouest.

- Nantes, principal pôle de clientèle, est situé à 25 km de Notre-Dame-des-Landes et sera à terme à moins de 20 minutes de ce site. Comparé à d'autres aéroports de métropoles régionales françaises, ce temps d'accès est tout à fait satisfaisant ;

- Rennes, desservie par l'autoroute A 83 (mise aux normes autoroutières de la RN 137) se trouve à 90 km de Notre-Dame-des-Landes, soit moins d'une heure ;

- Angers, desservie par l'autoroute A 11 et, éventuellement à terme, par un grand contournement Nord de Nantes qui longerait le site de Notre-Dame-des-Landes, se trouvera à 105 km, soit environ 1 heure du futur aéroport ;

- Vannes, desservie par l'autoroute A 82 (ex RN 165) se trouve à 95 km, soit également moins d'une heure de Notre-Dame-des-Landes ;

- Saint-Nazaire, par la RN 171, est située à 50 km du site, soit environ 35 minutes.

Ainsi, seule une amélioration des accès routiers terminaux est nécessaire pour l'accompagnement initial du projet (création sur 10 km d'une route à 2 x 2 voies).

Le site de Notre-Dame-des-Landes n'est pas desservi actuellement par une ligne de chemin de fer. La question se pose donc de la création d'une liaison ferroviaire Nantes - Notre-Dame-des-Landes - Rennes, qui paraît importante pour assurer la qualité de desserte d'un aéroport moderne.

Cette exigence a souvent été évoquée lors du débat préalable du TGV Bretagne - Pays de la Loire. Certains ont même proposé de desservir ce site aéroportuaire par une ligne nouvelle TGV en tracé direct depuis Paris sans passer par Nantes, projet finalement abandonné.

Les conclusions de ce grand débat amènent cependant à intégrer ce projet d'aéroport dans la problématique suivante :

- la relation Nantes - Rennes est à aménager notamment pour assurer une desserte ferroviaire acceptable de la façade atlantique (Caen - Rennes - Nantes - Bordeaux) ;

- cet aménagement doit être conçu en incluant la problématique de la desserte de Notre-Dame-des-Landes ;

- en outre, les liaisons avec la Bretagne Sud sont également à améliorer et ce, depuis Rennes et depuis Nantes, dans l'objectif de réduire les temps de parcours Quimper - Redon - Rennes et Quimper - Redon - Nantes à 1h30.

La prise en compte de ces différents objectifs, clairement affichés et soutenus par les deux régions Bretagne et Pays de la Loire durant le débat TGV, amène à imaginer un projet de création d'une liaison ferroviaire rapide (à 220 km/h), entre Nantes, Notre-Dame des Landes et Rennes, qui comporte :

- la modernisation de la voie actuelle Rennes-Redon (sur environ 50 km) ;
- la création d'une voie nouvelle entre Nantes, Notre-Dame-des-Landes et les abords de Redon (environ 60 km).

Cette option permettrait les temps de parcours par fer approximatifs suivants :

- |                         |          |  |
|-------------------------|----------|--|
| - Notre-Dame-des-Landes | - Nantes | 15 minutes                             |
|                         | - Rennes | 30 minutes                             |
|                         | - Vannes | moins de 60 minutes                    |
|                         | - Angers | 60 minutes (passage en gare de Nantes) |

Elle permettrait également de réaliser une jonction Nantes - Rennes performante en moins de 45 minutes contre 1h15 actuellement, et d'améliorer nettement la desserte vers la Bretagne sud (tronçon Rennes - Redon amélioré et nouveau tronçon Nantes - Redon).

Dans cette hypothèse, les meilleurs temps de parcours entre Notre-Dame-des-Landes et Paris seraient de l'ordre de 2 heures via Nantes ou via Rennes.

Une question importante, liée à la desserte aéroportuaire de l'Ouest, reste la définition des vocations prioritaires de l'aéroport Charles de Gaulle pour l'Ouest : cet aéroport peut-il à terme assurer une desserte satisfaisante des territoires de l'Ouest ?

En effet, l'aéroport Charles de Gaulle sera, dès l'ouverture de la jonction TGV Coubert - Valenton en 1997, à 2h30 de Rennes et de Nantes. A l'horizon du TGV Bretagne - Pays de la Loire tel qu'il est envisagé actuellement à l'issue du débat préalable, Rennes ne sera plus qu'à 2h de l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle et Nantes à 2h15. Dans cette perspective, on pourrait penser que l'aéroport de Roissy - Charles de Gaulle sera à même de remplir toutes les fonctions aéroportuaires pour l'Ouest.

En fait cette hypothèse se heurte à la logique développée actuellement et qui vise à limiter le trafic de Charles de Gaulle, lequel ne pourra à terme remplir l'ensemble des fonctions aéroportuaires pour le territoire national et notamment pour l'Ouest :

- si la fonction de l'aéroport Charles de Gaulle en matière de trafic intercontinental apparaît incontournable (rôle de plate-forme d'échange déterminant pour ce genre de trafic), le délestage pourrait s'opérer sur les vols du type charter et surtout sur les moyens courriers pour des clientèles extérieures au bassin parisien ; pour ces clientèles, le temps d'accès à l'aéroport parisien depuis l'Ouest restera pénalisant ;

- si la création d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire est décidée pour remplir cette mission complémentaire à l'aéroport Charles de Gaulle (sur charters et moyens courriers), peut-on espérer que son implantation soit aussi favorable aux régions de

l'Ouest que l'est celle de l'aéroport Charles de Gaulle avec un temps d'accès inférieur à 2 heures ?

L'hypothèse de la création d'une nouvelle plate-forme parisienne destinée à compenser la limitation de trafic imposée à l'aéroport Charles de Gaulle pose en fait d'autres questions de fond tant en matière économique qu'en matière d'aménagement du territoire:

- l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes pourra-t-il se développer dans des conditions économiques acceptables si une troisième plate-forme parisienne lui fait concurrence sur les moyens courriers et charters générés par la clientèle de l'Ouest ?

- d'autre part, les crédits nationaux ne doivent-ils pas privilégier un projet interrégional qui s'inscrit dans la logique de développement de l'ensemble urbain multipolaire Rennes - Nantes/Saint Nazaire - Angers, plutôt qu'un projet privilégiant le bassin parisien, qui accentuerait les traits d'un aménagement du territoire centralisateur ?

### **Vatry : une vocation potentielle qui reste orientée vers le fret**

Les promoteurs d'Europort, via une Société Anonyme d'Economie Mixte qui rassemble l'ensemble des acteurs régionaux et des partenaires privés, ont engagé un programme de transformation de l'ancien aérodrome de l'OTAN de Vatry en aéroport international de fret, intégré à une plate-forme multimodale : rail, route, air. Située à la périphérie Est du bassin parisien, cette plate-forme sera opérationnelle dès 1998.

La vocation immédiate d'Europort - Vatry restera l'ouverture, dès 1998, d'une plate-forme dédiée au fret. Pour autant, les caractéristiques spatiales du site de Vatry et son environnement géographique permettent un développement évolutif, notamment dans une optique très prospective vers un aéroport à vocation de plate-forme de correspondances internationale, conçu dans une perspective d'organisation de l'offre aéroportuaire au niveau européen.

#### caractéristiques géographiques

- Implanté à 20 kilomètres au sud de Châlons-en-Champagne (ex Châlons-sur-Marne) le site de l'ancien aérodrome OTAN de Vatry, offre plus de 8.000 ha totalement libres d'habitations.

- Le site, dans la grande plaine de Champagne, est quasiment plat.

- Si l'on considère deux rectangles de 40 km x 8 km (cf. le § D des données associées) aux critères de faisabilité technico-économique) relatifs aux deux orientations est-ouest (piste actuelle) et nord-est - sud-ouest, la densité de population est de 7 habitants au km<sup>2</sup>. Le site est situé ainsi dans un secteur d'habitat diffus.

Enfin, la nature crayeuse du sous-sol, autorise, sans difficulté particulière, l'implantation de tous les équipements et induit des coûts de fondations réduits.

### caractéristiques d'environnement

La densité très faible de l'habitat limite l'impact d'un futur aéroport, et autorise toutes les extensions qui pourraient s'avérer nécessaires dans l'avenir.

La région d'accueil, dans laquelle l'influence d'un grand aéroport peut se faire sentir, représente, en ce qui concerne le site d'Europort - Vatry, un périmètre comprenant, du nord au sud, Reims, Châlons-en-Champagne, Epernay, Vitry-le-François, Saint-Dizier et Troyes. Cette zone abrite environ 800.000 habitants et dispose d'une économie suffisamment puissante et diversifiée pour que l'impact d'un grand aéroport ne soit pas un facteur de déséquilibre, mais soit, au contraire, un élément favorable d'un développement équilibré et souhaitable, dans un souci partagé d'aménagement du territoire.

### caractéristiques des dessertes

Le site d'Europort - Vatry est à 135 kilomètres, à vol d'oiseau<sup>40</sup>, du centre de Paris. Selon les critères actuels, il paraît donc difficile qu'il puisse convenir pour implanter un aéroport de passagers ayant pour vocation la desserte directe de l'agglomération parisienne.

Il est cependant desservi par l'autoroute A 26 (Calais - Dijon) et par une voie ferrée qui le relie directement à la gare de Châlons sur l'itinéraire Paris - Strasbourg.

De plus, le croisement A 26/RN 4 est à proximité immédiate, l'échangeur A 26 / A 4 est à 30 km au Nord, et l'échangeur A 26 / A 5 est à 70 km au Sud.

Il résulte de cette situation que dans un maximum de 5 à 8 heures, un camion peut, d'Europort - Vatry, atteindre Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Luxembourg, Francfort, Cologne, Genève et Lyon.

Enfin, la localisation d'Europort - Vatry le situe pratiquement à ce que l'on peut appeler le barycentre des principaux lieux de production et de consommation européens (70% du PIB européenne est produite dans un rayon de 450 kilomètres).

### **les sites de la Région Centre s'étirent le long du TGV Atlantique**

Dès janvier 1994, la Région Centre a manifesté son intérêt pour l'accueil du troisième aéroport international de Paris. Cette région présente en effet toutes les conditions pour recevoir de telles infrastructures au nord de la Loire : proximité de Paris, réserves d'espace et infrastructures de communication de qualité (TGV, autoroutes...).

Début 1995, la Région confiait à un cabinet d'études les investigations préliminaires à la faisabilité de cette implantation. L'étude concluait à la faisabilité technique et à l'opportunité de construire un nouvel aéroport, seulement dans l'hypothèse d'une forte contrainte d'Orly et de CDG.

---

<sup>40</sup>Mais à un peu plus de 200 km par autoroute via Reims.



Dès l'annonce de la décision gouvernementale de réserver un site, la Région Centre présentait un dossier dans lequel il était identifié cinq sites s'échelonnant le long du TGV Atlantique et de l'autoroute A 11 : les sites relativement proches de Santeuil et de Sainville, et les sites plus éloignés de Bonneval, Marboué et Arrou. A la suite de la rencontre avec la Mission, la Région décidait d'examiner également la possibilité d'un sixième site, Crucey, correspondant à l'ancienne base OTAN implantée sur l'aérodrome aujourd'hui désaffecté de Dreux-Senonches. Enfin, début 1996, elle complétait son dossier par un septième site, Beauvilliers, situé au sud de Santeuil et de Sainville, sur la RN 154 Chartres-Orléans.

#### trois sites à moins de 100 km de Paris

Par ordre d'éloignement de Paris, et aux conditions actuelles de desserte, Sainville est à 71 km, Santeuil à 81 km et Beauvilliers à 100 km (respectivement 64, 71 et 78 km à vol d'oiseau du centre de Paris). Les trois sites sont implantés en zone agricole intensive, où l'habitat est faible mais groupé, dans le secteur sud-est de Chartres, à proximité de la limite de la région Ile-de-France.

#### quatre sites entre 120 et 160 km

Les sites de Bonneval, Marboué et Arrou sont situés également à proximité de la ligne grande vitesse Atlantique, au sud de l'autoroute A11 et au nord de Chateaudun. Il s'agit d'une zone peu peuplée, à l'habitat plus dispersé et où la valeur des terres agricoles est moins élevée. Bonneval est à 117 km de Paris, Marboué à 125 km et Arrou à 157 km (respectivement 92, 106 et 113 km à vol d'oiseau du centre de Paris).

Quant au site de Crucey, nettement plus au nord et à proximité de la frontière avec la Normandie, il se situe à 117 km de Paris (94 km à vol d'oiseau) et à 20 km environ au sud-ouest de Dreux, mais se trouve à l'écart des grands axes ferroviaires et autoroutiers.

#### finalement, deux sites surtout sont à considérer

Le Président du Conseil Régional et les parlementaires d'Eure et Loir sont convenus finalement, dans le cadre du dialogue avec la Mission et à l'initiative du Préfet de Région, de mettre l'accent sur deux sites principaux : Arrou et Beauvilliers.

Ce choix est d'abord motivé par la qualité de la desserte terrestre de ces sites qui, selon leurs promoteurs, répondent pleinement au critère aujourd'hui prépondérant de choix du nouvel aéroport parisien : le service aux clients et usagers de l'Ile-de-France.

Ces deux implantations potentielles sont en effet très accessibles de la province et surtout bénéficient d'un triple accès ferré et d'un triple accès routier à l'Ile-de-France.

Le TGV Atlantique comme l'autoroute A 10 permet la desserte de plus d'un tiers du territoire français : la Bretagne, les Pays de Loire, le Poitou-Charentes et l'Aquitaine.

En ce qui concerne les risques de saturation vers Paris, les études de la direction des Transports Terrestres montrent qu'à l'horizon 2015 - 2020, la ligne ne serait utilisée qu'aux deux tiers de ses capacités et pourrait supporter une desserte au quart d'heure d'un site aéroportuaire. A partir de cet horizon, il faudrait en tout état de cause réaliser l'interconnexion Sud des TGV.<sup>41</sup>

Dès lors, il est raisonnable de penser que cette interconnexion puisse être conçue pour répondre à la fois à la liaison des réseaux TGV et à de nouveaux besoins de desserte rapide de la nouvelle plate-forme. Un examen rapide montre que la réalisation d'une troisième voie le long du trajet actuel ne présenterait pas de difficultés majeures jusqu'au site d'Orly, et qu'à partir de celui-ci plusieurs possibilités d'interconnexion comme de liaison avec la capitale pourraient être envisagées.

Il faut également souligner que les sites identifiés bénéficient de deux axes supplémentaires ferrés desservant les deux grands secteurs économiques de l'Ile-de-France, Sud et l'Ouest. Il s'agit des lignes Austerlitz - Dourdan et Montparnasse / La Défense - Rambouillet<sup>42</sup>. Ces lignes offrent l'intérêt exceptionnel de desservir la clientèle de la petite et de la grande couronne, et d'assurer un transport public pour les actifs de ces zones appelés à travailler sur le nouveau site.

De même, l'autoroute A 10 est la seule à offrir en périphérie de l'Ile-de-France une capacité de 2x4 voies et une diffusion sur 3 axes rapides à 2x2 voies. Elle est relayée par deux autres pénétrantes, la RN 20 Etampes - Arpajon et la RN 10 Ablis - Trappes dont les caractéristiques doivent être améliorées (2x2 voies). Comme les voies ferrées évoquées ci-dessus, ces voies irriguent les secteurs sud et ouest de l'Ile-de-France et il serait certainement possible de prendre en compte dans leur modernisation les besoins d'un futur aéroport.

Lier la création d'un nouvel aéroport à la réalisation de nouvelles infrastructures ferrées et routières dédiées constituerait un handicap financier et environnemental insurmontable et la solution doit être recherchée d'abord dans l'utilisation des infrastructures existantes et dans leurs possibilités de modernisation. Ce sont les atouts déterminants qu'offrent les sites identifiés en région Centre.

Ces sites offrent également l'intérêt majeur d'équilibrer les dessertes aériennes de l'Ile-de-France au nord et au sud. Cet équilibre présente de nombreux avantages. Il permet de répartir les circulations aériennes, d'offrir aux usagers une égalité d'accès aux grandes plates-formes aériennes. Enfin, il est vraisemblable que le site d'Orly sera contraint progressivement de réduire son activité. Une implantation aéroportuaire nouvelle en Eure-et-Loir permettrait cette réduction sans créer de déséquilibre nord-sud dans le bassin parisien. On peut penser que la réduction serait mieux acceptée par les actifs du site d'Orly qui pourraient sans contraintes excessives de trajet travailler sur le nouveau site sans avoir à déménager.

En définitive, les sites d'Arrou et de Beauvilliers sont considérés en région Centre pour l'accueil du nouvel aéroport international du Bassin parisien.

---

<sup>41</sup>L'avis officiel de la DTT est toutefois plus nuancé, ainsi qu'on le verra plus loin.

<sup>42</sup>Le schéma de cette desserte devrait être modifié par la mise en place du RER F, inscrite au Schéma directeur régional d'Ile-de-France, lorsque la jonction Montparnasse / St-Lazare sera réalisée.

En ce qui concerne Arrou, le site est localisé dans une zone très rurale en relative stagnation. Si le Gouvernement souhaite dynamiser fortement un secteur rural en y favorisant l'installation d'importants équipements et de populations nouvelles, ce site pourrait tout à fait convenir.

Le site de Beauvilliers répond en matière de développement local à une logique différente. Il pourrait s'appuyer sur les bassins d'emploi de plusieurs villes de la périphérie francilienne, permettant ainsi un certain desserrement de l'Ile-de-France et un rééquilibrage des relations domicile-travail au profit des zones d'accueil des populations liées à l'activité de l'aéroport.

Enfin, le site de Beauvilliers présente un avantage très appréciable en matière d'acceptabilité sociale : la réalisation d'une plate-forme de 2800ha concerne une population de 63 personnes et 37 logements (respectivement 9 personnes et 5 logements si l'emprise n'est que de 1 200 ha). La zone de bruit évite largement les secteurs agglomérés de Chartres et du Sud de l'Essonne : dans le rectangle 40 Km x 8 Km centré sur le site on dénombre une population de 6 500 habitants (3 700 dans le rectangle 25 Km x 6 Km).

### **la Haute-Normandie propose deux sites de part et d'autre de la Seine**

En transmettant leur dossier, les autorités régionales concernées de Haute-Normandie, (Préfet de Région, Président du Conseil régional, Président du Conseil général), fortes du soutien de la Basse Normandie, ont mis en valeur les arguments synthétisés ci-après en introduction à la présentation des caractéristiques essentielles des sites.

Située dans un quart nord-ouest du grand bassin parisien, la Haute-Normandie souhaite contribuer au rééquilibrage vers l'ouest du développement économique et de l'aménagement du territoire. Avec la Basse Normandie elle génère 1 million de passagers par an, sa bonne situation géographique peut lui permettre de capter une grande partie du trafic de l'Ile-de-France.

La proximité de la Manche et de l'Océan Atlantique offre à la future plate-forme des possibilités de dégagement très rapides et rend moins contraignantes les nuisances liées à la navigation aérienne.

Constituant un pôle économique de première importance très ouvert vers l'extérieur, avec 3% de la population française, la Haute-Normandie produit environ 3% du PIB. Elle dispose d'une forte concentration industrielle dont les principaux secteurs sont : les constructions électriques et électroniques, la construction automobile, la métallurgie, la construction mécanique, les produits énergétiques, la chimie et la pharmacie.

Son tissu industriel de rayonnement international, la proximité des centres d'affaires de l'Ile-de-France, sa place portuaire de premier ordre, mais aussi la qualité de son offre touristique, font de la Haute-Normandie une région très ouverte à l'international. Elle participe pour 6% en valeur au commerce extérieur français.

Le département de l'Eure, directement concerné par les deux sites, participe activement à l'essor économique des principaux secteurs d'activités de la Haute-Normandie. Son dynamisme démographique, sa position privilégiée entre le complexe industrialoportuaire de la Basse Seine et les centres de décision de l'Ile-de-France en font un territoire très attractif.

Enfin la Haute-Normandie bénéficiera à moyen terme d'un réseau autoroutier très performant et d'une offre ferroviaire rapide et cadencée avec La Défense et l'interconnexion des TGV.

Forte de ses atouts, la Haute-Normandie a retenu deux sites potentiels dans le département de l'Eure, l'un sur le Plateau du Vexin Normand, l'autre sur le Plateau Sud de l'Eure. Avec l'Établissement public de la Basse Seine, la Haute-Normandie dispose d'un outil de maîtrise foncière doté de moyens importants et susceptible d'intervenir pour réserver le site.

#### le Plateau du Vexin Normand

Le site du Plateau du Vexin Normand (à 80 km à vol d'oiseau du centre de Paris) est bien situé entre des pôles économiques et urbains relativement proches. Dans un délai d'accès d'environ 30 minutes à l'horizon 2015, on trouve l'agglomération de Beauvais au nord-est, l'agglomération de Cergy-Pontoise au sud-est, l'agglomération mantoise au sud, Evreux au sud-ouest et l'aire urbaine de Rouen - Elbeuf à l'ouest, soit au total plus de 900.000 habitants actuels.

#### le Plateau sud de l'Eure

Le site du Plateau Sud de l'Eure (à 92 km à vol d'oiseau du centre de Paris) fait partie intégrante du Triangle d'Eure, espace de développement économique majeur dont le positionnement vis-à-vis de l'Ile-de-France pourrait être renforcé à la faveur d'un projet de territoire avec le Mantois dans le cadre du contrat de plan interrégional du grand bassin parisien. Pour ce site, ce sont, dans le même délai d'accès au même horizon, les villes d'Evreux, Louviers, Val de Reuil et Vernon, ainsi que l'agglomération mantoise à l'est, l'aire urbaine de Rouen - Elbeuf au nord-ouest et l'agglomération de Dreux au sud, soit au total plus de 700.000 habitants actuels.

La desserte ferroviaire des deux sites devrait être de très bonne qualité, grâce à la réalisation très probable d'une liaison rapide Paris - Normandie, actuellement à l'étude, qui empruntera très largement les infrastructures existantes et donnera accès direct à la Défense, à Roissy et au centre de Paris. Elle sera complétée, pour le site du plateau sud, par un embranchement se faisant en partie par l'aménagement d'une voie existante. Pour le site du Vexin normand, il conviendra de créer une ligne de raccordement franchissant la Seine et remontant le plateau.

La position des deux sites est remarquable pour répondre aux besoins des clientèles d'affaires situées principalement dans l'ouest de la conurbation parisienne et contribuera à un rééquilibrage de la desserte aéronautique de l'Ile-de-France.

Enfin, le département de l'Eure connaît actuellement un fort développement de l'intercommunalité qui constitue un facteur favorable pour l'accueil et l'accompagnement d'un équipement majeur.

### **les sites de la Région Picardie sont situés à proximité du TGV Nord**

#### le cumul des potentialités

De nombreux atouts font de la Picardie le site privilégié pour l'implantation d'un nouvel aéroport à vocation internationale. Pris isolément, ces atouts parfois communs à d'autres régions, ne justifieraient pas la création d'un tel aéroport.

C'est en revanche leur accumulation unique à la région picarde qui, selon ses promoteurs, justifie son souhait d'accueillir le troisième aéroport du bassin parisien :

- d'abord, sa situation centrale au Nord de l'Europe, à laquelle elle sera alors reliée directement par TGV, lui permettra de se positionner non seulement comme aéroport français, mais également, sur certains créneaux, comme aéroport long-courrier européen de la "Banane Bleue"<sup>43</sup> de la DATAR en complémentarité avec la plate-forme de Roissy ;
- ensuite, sa proximité du Nord et de l'Ouest de l'Ile-de-France lui permettrait de se positionner comme aéroport complémentaire de l'Ile-de-France ;
- enfin, sa position intermédiaire entre deux régions que le fort développement économique devrait entraîner dans son sillon : au Nord, la "Banane Bleue", au Sud, l'Ile-de-France. On peut donc s'attendre à l'émergence d'une demande de transport aérien locale significative justifiant l'établissement d'un aéroport pour la Picardie dont la zone de chalandise pourrait englober des centres économiques voisins, comme ceux à l'Ouest, de Rouen et du Havre auxquels elle sera reliée bientôt par autoroute.

#### une position géostratégique alliée à une grande accessibilité

Le principal atout de la Picardie est sa position centrale dans le triangle Londres/Bénélux/Ile -de -France, un atout que ne possède aucune autre région intéressée par l'accueil du nouvel aéroport du bassin parisien.

Les grands choix d'infrastructures structurantes de l'Europe de demain ont été fondés sur des réseaux qui tous traversent la Picardie.

---

<sup>43</sup>La "Banane bleue" lotharingienne est l'aire géographique allant de Londres à Milan en passant par la Randstadt aux Pays-Bas et par la vallée du Rhin. Son nom provient de sa forme ("banane") et de l'impression bleutée ("bleue") qu'elle donne, vue de l'espace. Sa renommée provient de l'exceptionnelle concentration d'activités humaines en son sein.

### un carrefour ferroviaire européen

Quel que soit le site retenu en Picardie, il pourrait être facilement connecté aux réseaux TGV actuels et futurs reliant le Nord au Sud de l'Europe. A l'horizon envisagé, alors que la plupart des autres lignes TGV auront atteint un niveau de saturation important, la Picardie sera également au carrefour de deux lignes à grande vitesse : le TGV Nord Europe et le TGV Paris-Londres via le barreau d'Amiens.

Grâce à la jonction est des réseaux TGV, l'aéroport picard pourrait jouer un rôle parfaitement complémentaire à celui de Roissy dans le cadre de la stratégie française de se présenter comme porte d'entrée aérienne privilégiée des vols long-courriers vers l'Europe.

### un carrefour autoroutier

Déjà aujourd'hui, la Picardie est reliée par les autoroutes

- A1 et A16 à la région parisienne ;
- A1, A2 et A26 au nord de la France et de l'Europe ;
- A26 à l'est et au sud-est de la France et de l'Europe.

Demain, ces axes seront complétés par les autoroutes

- A16 (A22) vers Arras, Lille, et le nord de l'Europe ;
- A16 vers Calais/Londres ;
- A29 vers la Basse Seine (Rouen/Le Havre), l'ouest et le sud-ouest de la France.

Enfin, les liaisons ouest-est (Le Havre/Rouen-Reims/Châlons) aujourd'hui transitant par Paris, seront renforcées en Picardie par la mise à 2x2 voies progressive de la RN31.

Quel que soit le site retenu, l'aéroport picard serait donc distant par autoroute ou voies express d'environ :

- 100/120 km de Paris, Rouen ou Reims ;
- 200 km de Bruxelles ;
- 270 km de Londres.

### une zone de chalandise en croissance et étendue

Regroupant trois départements, la Somme, l'Aisne et l'Oise, la Picardie comptait 1,8 millions d'habitants au dernier recensement de 1990, soit 7% de la population du Bassin parisien. Cette population connaît une croissance forte dans la moitié sud de la région.

Déjà aujourd'hui, l'expansion démographique et le développement économique du nord de l'Ile-de-France se sont largement étendus au sud de la Picardie. Cette tendance devrait encore plus s'affirmer avec le cadrage démographique visé parmi les objectifs du SDRIF. En particulier, l'objectif de limitation de la population de l'Ile-de-France à moins de 12 millions d'habitants (cette dernière était de 10,65 millions en 1990) confirme la volonté de l'Ile-de-France de maîtriser sa propre croissance. Le SDRIF, révisé en avril 1994 se porte, en effet, sur une perspective de population de 11,8 millions

d'habitants à l'horizon 2015 contre les 12,2 retenus dans le projet d'octobre 1992. Ces objectifs sont cohérents avec ceux de la charte du bassin parisien, qui fixent comme objectifs à long terme la constitution d'un réseau métropolitain maillé dans cet espace.

Le développement induit par la proximité de l'Ile-de-France peut ainsi être générateur d'une nouvelle demande locale de transport aérien qui pourrait alors bénéficier d'un nouvel aéroport picard plus proche du marché intra-régional que les plates-formes parisiennes actuelles.

Implanté à un carrefour autoroutier et ferroviaire, cet aéroport pourra aisément étendre sa zone de chalandise à ses régions voisines qui comptent dans leur ensemble une concentration importante d'unités urbaines de plus de 10.000 habitants. Le nord du bassin parisien, avec ses huit agglomérations importantes (Amiens, Compiègne, Beauvais, Creil et St Quentin en Picardie et Rouen, Le Havre et Caen en Normandie) représente une population urbaine de plus de 1,2 millions d'habitants, soit 43% de la population des agglomérations du bassin parisien (hors Ile-de-France) de plus de 50.000 habitants.

On notera en effet la proximité de la Haute-Normandie qui pourrait utiliser cet aéroport en préférence à ceux de Paris. Avec la construction de l'autoroute A 29 (achevé en 1999), Rouen sera relié en une heure à Amiens, en 1h20 à la gare TGV de Haute Picardie. Rouen se trouvera également à 45 mn de Beauvais, lorsque la modernisation de la RN31 sera intervenue.

Même si la desserte privilégiée du Nord-Pas de Calais demeurera Lille, un grand nombre de destinations resteront le fait d'un aéroport parisien. Dans l'hypothèse où ces destinations seront offertes au départ de l'aéroport picard en tant que plate-forme parisienne, ce dernier serait alors plus proche que Roissy pour la clientèle du Nord de la France.

A titre indicatif, l'enquête INSEE 1994 sur le trafic aérien des vacanciers, a révélé que sur les quelque 6,5 millions de vacanciers français, soit 13 millions de passagers, les régions de Picardie, de Haute-Normandie et du Nord-Pas de Calais ont représenté à elles seules environ 10% de ce trafic, bien que très loin après l'Ile-de-France (40% du trafic).<sup>44</sup>

### le choix des sites

Le choix des sites retenus à ce stade combine donc plusieurs critères :

- une topographie favorable;
- un habitat peu contraignant (en implantation pour les procédures d'atterrissage et de décollage) ;
- une analyse des grandes contraintes d'environnement positive.

---

<sup>44</sup>De même, d'après l'enquête réalisée en 1993 / 1994 par Aéroports de Paris sur l'origine de sa clientèle, la Picardie et la Seine-Maritime réunies représentent plus de 1,2 million de passagers annuels, soit plus du tiers des usagers d'ADP originaires du bassin parisien (hors Ile-de-France).

La combinaison de ces critères donne un risque de rejet social minimal de la part d'une population qu'il faudra en toute hypothèse convaincre.

Il s'agit en tout de quatre sites : trois sites à moins de 150 km de Paris et un site à moins de 100 km :

- Vermandovillers à 136 km (114 km à vol d'oiseau);
- Hangest en Santerre à 125 km (100 km à vol d'oiseau);
- Fouquescourt (site identifié par la DRE) à 122 km (106 km à vol d'oiseau) ;
- Rouvillers<sup>45</sup> à 86 km (67 km à vol d'oiseau).

Les trois premiers sites sont situés dans le département de la Somme, sur le plateau Picard, le quatrième dans le département de l'Oise.

### un aéroport couplé avec Roissy

Le positionnement de la nouvelle plate-forme aéroportuaire du grand bassin parisien permet de développer un double concept de couplage du développement de l'aéroport de Picardie avec Roissy.

D'une part, on pourrait envisager de développer progressivement l'aéroport de Picardie en tant que nouvel aéroport international long courrier. Dans les premières phases, Roissy pourra ainsi accueillir en priorité les vols moyens courriers du nord de l'Europe dont le potentiel de croissance est considérable.

D'autre part, le relatif éloignement de l'aéroport de Picardie par rapport à Paris pourrait être gommé par le développement d'une liaison ferrée à grande capacité et grande vitesse entre Paris/Roissy et l'aéroport de Picardie ; cette liaison permettant de gérer également le couplage Roissy/aéroport de Picardie en termes de destinations.

Enfin, le nouvel aéroport draine une zone de chalandise importante au nord de l'Europe : Régions Nord - Pas de Calais, Picardie, Haute Normandie, Champagne-Ardenne mais aussi Belgique et Grande Bretagne.

L'idée majeure est de concevoir une liaison ferrée directe Gare de l'Est / Roissy / aéroport de Picardie avec une Gare de l'Est (actuellement sous utilisée) repensée comme un terminal aéroportuaire<sup>46</sup>.

### les routes aériennes

De par son environnement au nord de la Région Parisienne et de Roissy, l'aéroport de Picardie présenterait des avantages sans équivalents. En effet, les routes aériennes long courrier, dont le potentiel de développement est le plus fort, sont au nord et à l'est (Europe, Amérique du Nord, Extrême-Orient).

---

<sup>45</sup>Il est à noter que l'appellation générique de Rouvillers recouvre en fait un périmètre assez étendu, allant de Rouvillers au sud au secteur compris entre Tricot et Resson-sur-Matz au nord. En ce dernier point, l'existence d'un stockage souterrain de gaz naturel entraîne à l'évidence des contraintes, que le préfet de Région, par lettre du 28 février 1996 à la Mission, juge toutefois non rédhibitoires.

<sup>46</sup>C'est en réalité une dérivation du TGV Est vers le TGV Nord.



Le positionnement de l'aéroport de Picardie permet aussi de limiter la question du contournement aérien de l'agglomération parisienne dont on sait qu'il devient de plus en plus problématique.

## CHAPITRE VII : UNE PREMIERE APPRECIATION DES ADMINISTRATIONS CENTRALES

Compte tenu des délais, l'instruction est restée interne aux services compétents des ministères de l'Équipement et de l'Environnement, seuls en mesure à ce stade de fournir des éléments techniques d'appréciation et de synthèse. Il n'était évidemment pas possible dans ce délai de rechercher des éléments d'expertise extérieure et indépendante, ceci d'autant moins que beaucoup de bureaux d'étude ont été sollicités par les Régions, ce qui les rend indisponibles pour une mission d'évaluation indépendante.

Les éléments fournis par les régions intéressées ont donc été communiqués aux administrations centrales les plus directement concernées pour qu'elles fassent connaître leur première appréciation technique. Il s'agit, au ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, des directions des Transports terrestres (DTT), des Routes (DR), de l'Urbanisme (DAU), de la Navigation aérienne (DNA), des Transports aériens (DTA), du service des Bases aériennes (SBA) et du service technique des Bases aériennes (STBA), ainsi que les directions concernées du ministère de l'Environnement (DPPR et DPN)<sup>47</sup>.

Les autres ministères concernés, notamment ceux de la Défense, de l'Agriculture, de la Culture et de l'Aménagement du territoire devront être associés aux études ultérieures indispensables pour valider et compléter les hypothèses formulées dans ce rapport. Leur appréciation est nécessaire pour permettre au Gouvernement d'appliquer sa propre pondération des critères d'évaluation en fonction des politiques qu'il lui appartient de décider et de mettre en oeuvre.

Les contributions reçues des administrations centrales sont consignées en annexe P au présent rapport. Leur teneur est résumée ci-après. Les appréciations de la Mission relatives aux considérations qu'elles développent se trouvent réunies en notes en bas de page, ainsi que dans la suite du rapport.

### CONSIDERATIONS LIMINAIRES

#### sur la méthode

Il convient de rappeler que l'on a été tributaire du matériau de base fourni par les Régions. Les administrations centrales se sont employées à faire les mises en cohérence

---

<sup>47</sup>Cette contribution a été mise en oeuvre et coordonnée par **Monsieur Jean-Yves BELOTTE, chef du SBA** à la DGAC, assisté de **Monsieur Lucien BOLLOTTE, Chef du STBA** et de **Monsieur Alain SAUVANT, chef de bureau** à la DTT. Elle se trouve sanctionnée dans les lettres adressées à la Mission par **Messieurs Hubert DU MESNIL, directeur des Transports terrestres, Christian LEYRIT, directeur des Routes, Philippe JAQUARD, directeur de la Navigation aérienne et Michel GUYARD, directeur des Transports aériens** à la DGAC. Les développements qui suivent se sont efforcés d'être fidèles au contenu de ces lettres. Les appréciations de la Mission relatives aux considérations qu'elles développent figurent en note en bas de page, ainsi que dans la suite du rapport.

nécessaires, s'agissant notamment des modes de calcul des vitesses sur route (pour les isochrones) et des horizons de la prévision démographique.

### les impacts environnementaux et les nuisances

On a pris en compte des cartes de localisation de rectangles de 40 km x 8 km, qui seront à préciser par une définition plus fine des caractéristiques de l'aéroport (longueur et orientation des pistes, implantation des installations, etc...).

### l'évaluation du bassin de clientèle

L'étude par isochrones est faite en termes d'accessibilité routière, sur la base des infrastructures inscrites au Schéma Directeur des Routes, à l'horizon 2015. Cela dit, ces isochrones ne tiennent pas compte du surcroît de trafic qu'induirait l'activité du nouvel aéroport.

Cette étude ne prend pas en compte l'accessibilité ferroviaire, dont l'impact est simplement évoqué.

Certains sites ont été regroupés en raison de leur proximité ; en conséquence, les sites de Marboué et de Bonneval sont considérés comme assimilables au site d'Arrou, celui de Sainville à ceux de Santeuil - Beauvilliers.

### la zone de chalandise

L'estimation des zones de chalandise repose sur des résultats de deux enquêtes<sup>48</sup> différentes dont aucune ne comporte, à priori, un degré de précision suffisant pour estimer de manière fiable l'importance de ces zones de chalandise. Cela dit, en l'absence d'alternatives possibles, on devra considérer les estimations qui en résultent comme un ordre de grandeur admissible qui peut être certes considéré comme un critère d'évaluation, mais comme un critère parmi d'autres et non un critère définitivement discriminant.

Cette estimation porte sur la situation 1995.

Cette zone de chalandise correspond, par construction, au trafic potentiel émetteur de passagers aériens, résidant dans les isochrones.

---

<sup>48</sup>Il s'agit d'une part de l'enquête ADP, d'autre part, de l'enquête "Taux de pénétration" menée par la DGAC.

L'enquête ADP donne une répartition par département de ses passagers résidant pour l'ensemble des plates-formes; l'origine de ces passagers étant celui du trajet effectué pour se rendre à l'aéroport (et non le domicile). Elle porte sur un échantillon de 25.000 personnes.

L'enquête DGAC porte sur la population de plus de 15 ans ayant effectué au moins un déplacement par avion au cours des 12 derniers mois. C'est cette enquête ciblée pour des résultats nationaux qui est utilisée au niveau départemental. Dans ces conditions, on comprendra aisément que dans certains cas, notamment l'Oise, les résultats ne sont pas représentatifs. Cela dit, l'échantillon de 11.800 personnes interrogées permet une bonne appréciation des départements de l'Île-de-France.

En comparant les résultats de ces deux enquêtes, et avec toutes les précautions que cela supposait, des redressements ont pu être effectués. Il n'en demeure pas moins que ces estimations ne peuvent être données que dans le cadre de fourchette.

Ces estimations correspondent à la zone de chalandise totale c'est-à-dire celle du grand bassin parisien et des régions limitrophes, en l'occurrence, celle du Nord-Pas de Calais pour les sites picards.

### **aucun site ne peut être écarté sans discussion**

Tant au niveau des caractéristiques d'implantation, des principales contraintes géographiques, physiques, géotechniques, qu'à celui de l'occupation actuelle des sites identifiés (constructions, obstacles existants ou potentiels), aucun des éléments publiés ne conduit à écarter tel ou tel site. Par ailleurs, les estimations proposées sur le plan foncier (importance et prix des terrains, libres ou occupés, indemnisations, nombre d'exploitations, nombre de bâtiments et de logements touchés) sont insuffisants pour faire ressortir des écarts notables entre les sites.

## **IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX (SYNTHESE DU STBA)**

### **les interférences avec le patrimoine bâti et naturel**

On s'est intéressé aux contraintes pesant sur l'environnement naturel et bâti : monuments protégés (classés ou inscrits), zones de protection de la faune et de la flore (arrêtés de biotope, ZNIEFF, réglementations européennes, etc...), sensibilité des milieux naturels et notamment de l'eau (rivières, nappes, etc...). Globalement, aucun site ne peut être écarté suivant cette méthode. Les principaux critères de différenciation sont le plus ou moins grand nombre de monuments et la fragilité des ressources en eau. S'agissant du patrimoine bâti et naturel, les sites de Beauvilliers, les deux sites de Haute-Normandie, ceux de Châlons-Vatry, Fouquescourt et Rouvillers sont les moins contraints. Pour ce qui est des ressources en eau, la plupart des sites ne le sont que moyennement, Marboué et Vermandovillers l'étant moins encore que les autres.

### **le bruit**

Dans ce domaine, une analyse détaillée est sujette à difficultés, en particulier par la nécessité, pour disposer de résultats précis, de faire une modélisation des pistes, des trajectoires et du nombre de mouvements sur la base d'hypothèses qui ne peuvent être qu'approximatives en l'état actuel des dossiers.

L'analyse fait ressortir les contraintes plus fortes qui pèsent sur Rouvillers. En effet, 40.000 habitants environ y seraient implantés à l'intérieur du rectangle de 40 km x 8 km cité plus haut, alors que leur nombre ne dépasse pas 20.000 sur les autres sites. A noter aussi qu'un examen des risques d'exposition au bruit autour des plates-formes existantes fait apparaître que ce chiffre de 40.000, s'il demeure largement en-dessous du nombre d'habitants exposés en région parisienne, correspond à un seuil de sensibilité significatif autour de certaines plates-formes de province (par exemple : Toulouse, Strasbourg,

Nantes). Un deuxième calcul a été fait en prenant comme limite de zone l'indice psophique 68 (limite basse de mesure des zones soumises au bruit) d'une configuration à 4 pistes et 550.000 mouvements par an. Il confirme la sensibilité particulière de Rouvillers, avec 25.000 habitants potentiellement touchés (jusqu'à l'agglomération de Compiègne), contre moins de 11.000 pour les autres sites (5.000 environ pour les moins touchés, notamment Beauvilliers).

## **ACCESSIBILITE TERRESTRE (CONTRIBUTIONS DE LA DTT ET DE LA DR)**

### **le concept d'aéroport excentré est tributaire est tributaire de la desserte terrestre**

La DTT et la DR rappellent le volume considérable des trafics terrestres engendrés par un aéroport de l'importance des aéroports parisiens, puisque Orly et Roissy sont en moyenne fréquentés par 150.000 usagers par jour sans compter les personnes travaillant sur ces deux sites.

Du fait de l'allongement des trajets terminaux, un nouvel aéroport situé hors Ile-de-France à une distance de Paris de 70 à 160 km induirait selon elles un transfert des nuisances du secteur aérien (où elles seraient réduites par rapport à la situation d'Orly ou Roissy) au secteur des transports terrestres.

Elles rappellent en outre que la clientèle des aéroports parisiens est majoritairement originaire du centre de l'agglomération parisienne. En effet parmi la clientèle provenant de l'Ile-de-France, 70% a actuellement pour origine la zone englobée dans l'anneau que dessine la rocade A 86. En l'absence de données prospectives sur l'évolution du bassin de clientèle, il leur paraît logique de supposer que cette origine continuera à représenter un volume d'usagers fondamental pour le succès de ce nouvel aéroport, ce qui invite à s'intéresser tout particulièrement aux déplacements vers Paris.

Pour que le nouvel aéroport puisse être attractif, il serait alors indispensable que les liaisons par transport collectif ferroviaire soient d'excellente qualité, en termes de temps de trajet et de fréquences.

### **la construction d'une ligne nouvelle ferroviaire pourrait être nécessaire**

Le caractère massif des besoins d'acheminement des passagers<sup>49</sup> à destination d'un nouvel aéroport situé dans le bassin parisien justifierait pleinement, selon la DTT, le recours au mode ferroviaire pour transporter une partie importante de ces voyageurs.

Celle-ci note que la configuration probable du réseau des lignes à grande vitesse à l'horizon 2015 est un élément important. Elle ne pourra être précisée qu'à l'issue de la mission confiée à M. ROUVILLOIS par le Ministre de l'Equipeement, des Transports et du Tourisme et le Secrétaire d'Etat aux Transports.

<sup>49</sup>Et, dans une moindre mesure, des salariés de la plate-forme.

Elle poursuit néanmoins le raisonnement suivant :

- si l'on veut que la desserte par les transports collectifs soit performante, le temps de trajet entre Paris et le nouvel aéroport devrait être de trente minutes environ. Même avec une desserte par TGV, cela exclut les sites à plus de 120 km environ à vol d'oiseau de Paris.

Pour éviter, au moins dans un premier temps, la construction d'une ligne nouvelle, le site devrait être situé à proximité d'une ligne à grande vitesse existante. Cela conduit à privilégier du point de vue de la desserte ferroviaire les sites d'Eure-et-Loir et de Picardie.

Parmi les sites identifiés, ceux de Normandie et de Champagne sont à une heure environ, même avec des améliorations des infrastructures ferroviaires d'accès. Ils ne permettraient donc pas une desserte ferroviaire de qualité, sauf à réaliser une ligne entièrement nouvelle ;

- l'utilisation des lignes à grande vitesse (LGV) Atlantique ou Nord pour la desserte du nouvel aéroport ne devrait permettre une qualité de service significative au moins jusqu'en 2015 que :

- en dehors des heures de pointe (non seulement les heures de pointe hebdomadaires mais aussi les heures de pointe des jours ouvrables de base) ;

- et cela seulement si l'ensemble des hypothèses favorables suivantes sont en outre réunies :

. la répartition horaire dans la journée des voyageurs du nouvel aéroport s'apparente à celle que l'on constate actuellement à Roissy ;

. la répartition horaire des TGV hors desserte de l'aéroport reste voisine de celle que l'on connaît aujourd'hui ;

. le système de contrôle/commande des lignes à grande vitesse a fait l'objet des modifications nécessaires pour augmenter la capacité des lignes ; on ne dépassera toutefois pas significativement 15 circulations par heure et par sens ;

. le matériel roulant utilisé pour la desserte du nouvel aéroport est constitué de rames TGV<sup>50</sup> circulant à la même vitesse que les autres circulations (300 km/h ou au-delà).<sup>51</sup>

---

<sup>50</sup>Ou de "TER nouvelle génération".

<sup>51</sup>Toutefois, en l'absence d'études prospectives de la SNCF, et en adoptant pour l'évolution de la demande les ratios en usage à la DTT (+ 1,34 % / an), il apparaît qu'une cohabitation des deux types de dessertes pourrait être assurée à l'horizon 2035, pratiquement à toute heure de la journée (à l'exception de deux à trois heures de pointe où le nombre de missions nécessaires excéderait a priori la capacité des lignes, limitée à terme à 15 trains / h). Ce résultat suppose néanmoins des contraintes opératoires très rigoureuses telles que celles évoquées par la DTT :

- renoncement aux périodes de "blancs travaux" pour maintenance des voies pendant la journée ;

- mise en service systématique de rames TGV à deux niveaux en période de pointe ;

- offre suivant quantitativement la demande et ne l'anticipant pas ;

- faible croissance de l'offre tangentielle (via l'interconnexion) en période de pointe.

Si toutes ces contraintes peuvent être partiellement respectées, leur respect absolu, dans une perspective de libéralisation progressive du transport ferroviaire, supposera la préservation et l'exercice effectif d'un fort pouvoir d'arbitrage de l'autorité attributrice de sillons horaires en période de pointe.

La DTT note, à ce sujet, que l'utilisation de matériel roulant de type banlieue pour la desserte du nouvel aéroport devrait être exclue, car on aboutirait à ralentir considérablement les temps de trajet des TGV. De plus les coûts en matériel roulant banlieue ne seraient pas significativement inférieurs à ceux en matériel TGV.

En cas de saturation, l'utilisation de matériel TGV à deux niveaux permettrait de favoriser l'utilisation optimale du réseau. En dégageant des capacités supplémentaires, la durée des heures saturées pourrait être réduite. Il importe toutefois de noter que la transformation de l'essentiel du parc TGV actuel en rames à 2 niveaux n'est possible qu'à l'occasion du renouvellement de ce parc, qui n'est pas prévu avant l'horizon 2020 pour la LGV Atlantique, et 2025 pour la LGV Nord. On notera également que la LGV Nord voit circuler un nombre important de matériels spécifiques (Eurostar, PBKA). Cela entraîne une possibilité plus limitée que sur la LGV Atlantique de réaffectation des rames sur les parcours en fonction des besoins. On trouvera en annexe, à titre d'illustration, trois prévisions de la répartition horaire de la demande de sillons sur la LGV Atlantique, qui varient selon les hypothèses de pourcentage de TGV à 2 niveaux dans le parc de matériel TGV circulant sur cette ligne.

Le principe d'une desserte parfaitement cadencée sur LGV lui paraît toutefois irréalisable, et cela pour deux raisons :

- un cadencement strict des navettes de desserte de l'aéroport, même en dehors des plages horaires saturées, serait incompatible avec les contraintes de tracé des sillons des trains assurant d'autres dessertes que celle de l'aéroport ;

- il importe de pouvoir réserver des périodes sans circulations pour assurer la maintenance de l'infrastructure. Ces périodes durent actuellement 6 heures de nuit sur chaque voie, dont quatre heures simultanées sur les deux voies, ainsi qu'une heure et demie environ de jour<sup>52</sup> sur chaque voie. Par ailleurs, en cas de travaux de régénération, ces contraintes peuvent être significativement renforcées, et les débits peuvent être réduits.

Il paraît donc indispensable aux yeux de la DTT de retenir un site pouvant être desservi également par une ou plusieurs lignes ferroviaires classiques<sup>53</sup>. Ces lignes pourraient être utilisées pour acheminer tout ou partie des voyageurs aux heures de pointe et pendant les périodes de maintenance de la LGV, ou pour une desserte directe de certaines gares de banlieue proches du nouvel aéroport. Elles pourraient également être utilisées pour acheminer une partie des personnes travaillant sur le site.<sup>54</sup>

L'heure est peut-être venue de conduire dans le cadre communautaire une telle réflexion, dont l'enjeu au demeurant dépasse largement celui de la desserte aéronautique du grand bassin parisien.

<sup>52</sup> On peut s'interroger sur le bien-fondé de cette dernière contrainte, qui condamne a priori le concept de desserte cadencée, dans la mesure où il n'est bien évidemment pas mis en oeuvre sur le réseau régional d'Ile-de-France. Si l'on admet que les travaux de maintenance peuvent n'avoir lieu que la nuit, cette contrainte est levée.

<sup>53</sup> Contrainte lourde qu'on devrait pouvoir éviter, cf note précédente.

<sup>54</sup> Compte tenu de la densité du trafic aux approches de Paris sur le réseau actuel, il apparaît aux yeux de la Mission que l'insertion d'une telle relation y sera vraisemblablement délicate. Elle n'est guère concevable autrement qu'en prolongement de missions banlieue existantes. La qualité du service, comme sa régularité, en pâtiraient indiscutablement. Si l'on veut qu'elle soit préservée de l'interférence avec ce trafic de cabotage, une telle desserte dédiée rapide (DDR) est soumise à l'alternative suivante :

- sortir de la capitale par l'une des lignes à grande vitesse (LGV), sous réserve qu'y subsistent à l'horizon visé des créneaux disponibles, y compris en heure de pointe ;

Pour les voyageurs acheminés par ces lignes classiques vers Paris, la durée du trajet depuis l'aéroport pourrait dépasser une heure, notamment pour les sites les plus éloignés. Il faudrait probablement assurer des fonctions différentes pour les mêmes rames, à savoir la desserte de l'aéroport et la desserte plus ou moins fine de la banlieue. Ces deux facteurs réduiraient sensiblement l'attrait du mode ferroviaire pour la desserte de l'aéroport.

Des investissements de capacité seraient alors nécessaires sur une partie de ces lignes classiques, notamment sur les tronçons Paris Nord - Creil, Paris Austerlitz - Brétigny, et Viroflay - Rambouillet selon le site choisi et les modalités de desserte retenus. Des aménagements en gare parisienne seraient probablement nécessaires :

- la construction d'une ligne de raccordement, de la gare de l'aéroport à la ligne à grande vitesse, d'une quinzaine de kilomètres environ serait en tout état de cause nécessaire (distance nécessaire pour que le train ne ralentisse pas sur la section courante de ligne à grande vitesse mais ralentisse seulement sur la ligne de raccordement). Des aménagements seraient également à prévoir pour les terminaux voyageurs dans la gare parisienne retenue, ainsi que sur le tronçon situé entre cette gare et le début de la ligne à grande vitesse ;

- si la durée des pointes journalières, au-delà des "blancs travaux"<sup>55</sup>, où une desserte en TGV de l'aéroport n'est pas possible, était jugée trop importante, ou si les problèmes liés à l'hétérogénéité des temps de trajet étaient jugés trop importants, la construction d'une ligne nouvelle deviendrait nécessaire. Dans ce cas, le dossier remis par la Région Picardie cite un montant des investissements en infrastructures de quelque 15 Md F HT aux conditions économiques de 1995, soit environ 18 Md F TTC pour la réalisation d'une ligne nouvelle de desserte du nouvel aéroport. Cette estimation pourrait constituer en première approximation un ordre de grandeur des coûts à prévoir pour une ligne nouvelle, sous réserve d'études plus approfondies pour d'autres sites et sous réserve d'absence d'évolution des contraintes environnementales liées aux grandes infrastructures de transport<sup>56</sup> ;

- créer une nouvelle infrastructure dédiée depuis Paris ou à défaut une grande gare de proche banlieue.

<sup>55</sup> C'est-à-dire des plages horaires où la circulation est neutralisée pour les besoins de maintenance des voies.

<sup>56</sup> Il convient en effet de ne pas mésestimer les risques de conflits dans les terminaux. Les grandes gares parisiennes sont en effet en voie de saturation, la gare Montparnasse disposant encore, selon la DTT, de réserves de capacité modestes dont ne jouit plus la gare du Nord. Si l'on admet les ratios usuels de la SNCF pour la capacité de ses gares, à savoir un (départ + arrivée) par heure et par voie, ce sont donc à terme une quinzaine de voies qu'il faudrait probablement réserver dans la gare concernée pour les besoins combinés du TGV et de la DDR, soit sensiblement plus qu'aujourd'hui.

A défaut, il conviendrait d'étudier pour la DDR un terminal en proche Couronne, par exemple à proximité d'un aéroport existant sur l'interconnexion TGV.

Il apparaît ainsi à la Mission que la desserte du nouvel aéroport ne peut être dissociée de la planification de l'exploitation des gares parisiennes. A cet égard :

- la réalisation du RER F (St Lazare - Montparnasse) libérerait des capacités en gare Montparnasse et rendrait possible l'arrivée d'une DDR ;

- sur la gare du Nord, dans le contexte actuel, il semble que la solution préconisée par la Région Picardie avec l'aide du cabinet SATO (à savoir, un terminal en Gare de l'Est, avec desserte intermédiaire de Roissy où pourrait le cas échéant, et moyennant des investissements de capacité sur la gare TGV, être provisoirement limitées les missions, dans l'attente de la réalisation de la section finale Roissy - Paris) mérite d'être explorée.



- le niveau du coût de revient du transport de Paris vers l'aéroport, en cas d'utilisation d'une ligne nouvelle existante, dépendra du niveau de la tarification d'infrastructures ferroviaires que paieront les entreprises de transport au gestionnaire de l'infrastructure, en application de la directive européenne 91/440 et du décret 95/666 du 9 mai 1995 portant transposition de cette directive.

Le niveau de ce coût de revient dépendra également des fréquences offertes, du trafic de l'aéroport, et de la part modale du transport ferroviaire dans l'acheminement terrestre des voyageurs et des personnes les accompagnant.

Ce coût de revient peut varier sensiblement selon l'heure de la circulation, du fait de modulations possibles de la tarification d'infrastructures. Néanmoins, la DTT croit pouvoir indiquer que ce coût de revient ne pourrait vraisemblablement, dans le cadre des hypothèses fixées par la Mission, être inférieur à 100 F par voyageur et par sens.

Le coût de revient du transport serait probablement plus élevé en cas de construction d'une nouvelle ligne pour desservir l'aéroport. Dans cette hypothèse, ce coût de revient du transport par voyageur pourrait être réduit si cette ligne permettait d'écouler d'autres trafics (desserte de Roissy ou d'Orly, trafics ferroviaires longue distance).

Des acheminements ferroviaires directs seraient possibles, mais avec des fréquences très insuffisantes pour un fonctionnement en bipôle de deux aéroports<sup>57</sup>.

Du point de vue de la desserte ferroviaire, les facteurs discriminants qui influent sur le choix du site du nouvel aéroport peuvent être ainsi résumés par la DTT de la manière suivante :

- si l'on estime pouvoir gérer les problèmes que poseront à la fois la desserte de l'aéroport pendant les pointes journalières des circulations TGV et pendant les "blancs travaux", et l'absence de desserte cadencée stricte, et si l'on pense que l'ensemble des hypothèses favorables énoncées ci-dessus pourront être réalisées, il serait préférable de retenir plutôt un site en région Picardie ou en région Centre.

Le choix de cette dernière région offrirait d'ailleurs un double avantage :

- on s'y trouverait géographiquement plus près des principales zones de provenance des voyageurs en Ile-de-France, situées actuellement plutôt à l'Ouest et au Sud de Paris, ce qui minimiserait la longueur moyenne des trajets terrestres d'acheminement des voyageurs, et les nuisances qui leur sont liées ;

- la LGV Atlantique est la ligne nouvelle qui commence le plus près de Paris. En ce qui concerne l'acheminement éventuel de voyageurs par la ligne classique, la gare Montparnasse est actuellement plus éloignée de la saturation que la Gare du Nord pour ce qui est des tronçons d'accès à la gare.

De façon générale, plus le site choisi sera proche de Paris, moins l'acheminement des voyageurs par la ligne classique ou par autocar poserait de problèmes.

---

<sup>57</sup>Sauf en cas de desserte en ligne.

Si l'on estime, au contraire, qu'il faudrait une desserte du nouvel aéroport en transports collectifs de bonne qualité, y compris pendant les pointes journalières de circulation, la nécessité de construire une ligne ferroviaire nouvelle serait probable.

Du point de vue de la desserte ferroviaire, l'élément le plus important pour le choix du site serait alors le coût prévisionnel de la réalisation d'une ligne nouvelle, qui, selon la DTT, ne peut être déterminé, même approximativement, au stade actuel.

Si ce choix était retenu, il conviendrait d'étudier les possibilités d'utiliser cette nouvelle ligne pour la desserte de pôles structurants de l'Ile-de-France, par exemple les aéroports existants, ainsi que pour écouler de nouvelles circulations ferroviaires.

### **des investissements autoroutiers lourds seraient à prévoir**

La DR rappelle les documents de planification de référence que sont le Schéma Directeur Routier National pour ce qui concerne les liaisons interurbaines, et le Schéma Directeur d'Ile-de-France (SDRIF) pour les liaisons à l'intérieur des limites de cette région.

**Dans l'hypothèse où le schéma de voirie du SDRIF** serait entièrement réalisé en 2015, et en l'absence de plate-forme excentrée, elle a calculé que le niveau de service serait sensiblement le même que celui constaté aujourd'hui dans un périmètre défini par la Francilienne malgré l'augmentation prévue du trafic (+55%).

Toutefois, cela supposerait, au cours des vingt prochaines années, un triplement de l'effort actuel. Par ailleurs, ce programme semble se heurter à d'importants problèmes d'acceptabilité sociale.

Une nouvelle plate-forme, quand bien même elle ne toucherait que marginalement la circulation sur les roades et tangentiels, apporterait un surcroît de trafic important sur certaines radiales. Dans l'hypothèse de la construction d'une nouvelle radiale, le maintien d'une fluidité suffisante sur celle-ci, pour assurer une desserte routière de qualité, impliquerait sans doute une régulation de son accès par construction (infrastructure dédiée) ou par le péage.<sup>58</sup>

**A l'extérieur de l'Ile-de-France**, elle estime que les aménagements prévus permettront, sous les hypothèses de croissance du trafic habituelles et en l'absence de plate-forme excentrée, de maintenir un niveau de service de qualité interurbaine sur l'ensemble des axes. En ce qui concerne le programme actuel d'autoroutes concédées (environ 160 Md F) poursuivi dans le cadre de contrats quinquennaux (1995-1999) Etat - sociétés d'autoroutes, les réalisations actuelles permettent d'envisager son achèvement en 2005.

---

<sup>58</sup> Il convient de noter qu'en dépit de la relative souplesse de l'investissement routier, et de la propension du trafic issu de la nouvelle plate-forme à diffuser sur les roades bien avant l'entrée dans la capitale, le coût de l'investissement routier nécessaire pour assurer la fluidité de la desserte serait presque du même ordre de grandeur que celui d'une infrastructure ferroviaire nouvelle. En effet, le schéma routier du SDRIF intègre la réalisation d'autoroutes souterraines à péage dont le coût serait proche de 10 milliards de francs sur chacune des branches considérées.

La réserve de capacité ne serait toutefois pas suffisante pour absorber le trafic généré par une nouvelle plate-forme, et ce, quel que soit le site retenu, même si la part de marché du fer est de 50%, ce qui constituerait un objectif difficile à atteindre comme le montre l'exemple d'Orly et de Roissy.

La DR souligne donc que des aménagements **autoroutiers** seraient à prévoir dans tous les cas. A défaut, la vitesse moyenne pour les parties interurbaines des itinéraires, actuellement bonne (100 km/h), chuterait d'au moins 25% en-dehors des heures de pointe. En particulier, les besoins de capacité autoroutière à l'horizon 2015, et donc les coûts, sont sous-évalués, de même que les temps de parcours qui apparaissent peu fondés, et en tout cas ne correspondent pas aux heures les plus chargées.

La nature précise des aménagements à prévoir nécessite donc des études complexes et dépendrait des liaisons nouvelles, en cours d'étude, qui seront éventuellement ajoutées au Schéma Directeur Routier National dont la révision est prévue par la loi d'orientation du 4 février 1995 sur l'aménagement et le développement du territoire.

Sans exclure, en complément à ces constructions nouvelles éventuelles, des élargissements d'autoroutes de 2x3 voies à 2x4 voies, la DR tient à rappeler sa préférence pour la réalisation d'itinéraires nouveaux plutôt que des opérations de capacité sur des voies existantes. En effet :

- les autoroutes A 1, A 10, A 11 et A 13 ne pourraient être élargies qu'en détruisant et en reconstruisant tous les ouvrages d'art. Le coût d'investissement au kilomètre serait alors de l'ordre de celui d'une autoroute neuve à 2x2 voies ;
- la capacité supplémentaire apportée par un élargissement serait de seulement 20.000 véhicules/jour, pour une qualité de service de niveau interurbain, alors qu'elle serait de 40.000 véhicules/jour, pour une autoroute nouvelle à 2x2 voies ;
- la sécurité sur les autoroutes interurbaines à 2x4 voies est moins bonne, en particulier du fait des rabattements de la 4ème voie à la bande d'arrêt d'urgence.

La liaison avec Paris lui paraît éclairer ce choix : compte tenu en effet de la grande variété des itinéraires choisis par les usagers, il pourrait être intéressant de multiplier les itinéraires d'accès plutôt que de rechercher à renforcer indéfiniment les voies les plus fréquentées.

### **les critères de choix du site du point de vue de l'accessibilité terrestre**

Dans ces conditions, la DTT et la DR estiment que le choix du site pourrait être fait selon les critères suivants :

- la proximité de la clientèle à desservir : compte tenu de la prédominance en son sein de l'ouest et du sud parisien, cela avantagerait les sites situés en Normandie ou en région Centre ;

- la liaison aux autres aéroports : les sites au Nord et à l'Est permettraient a priori le meilleur accès à Roissy, ceux du Centre le meilleur accès à Orly ;
- la liaison au réseau des trains à grande vitesse : compte tenu de l'état de réalisation du réseau TGV en Ile-de-France, cette liaison serait a priori meilleure pour les sites situés au Nord et à l'Est ;
- le coût de construction des infrastructures d'accès nécessaires, tant ferroviaires que routières.

### **principales recommandations**

La DTT et la DR préconisent ainsi la poursuite des travaux d'investigation selon les axes suivants :

examiner **la faisabilité de sites aussi proches que possible de Paris**, car ils posent moins de problèmes en matière d'accès terrestre ;

- prendre en compte, dès le choix du site, **l'exigence de dessertes terrestres d'excellente qualité**, selon une approche multimodale fine ;
- procéder, pour les différents sites, à une **estimation comparée des coûts d'infrastructures** liés à la desserte terrestre, sans oublier les terminaux parisiens ;
- **procéder, dès le choix du site, à titre de précaution, aux réservations des emprises nécessaires pour les infrastructures d'accès.**

## **NAVIGATION AERIENNE (CONTRIBUTION DE LA DNA)**

### **cadre de l'analyse et considérations générales**

L'intégration d'un nouvel aéroport dans l'environnement particulièrement complexe de l'espace aérien de la région parisienne doit être appréciée, au premier chef, par l'impact sur le dispositif global des espaces et du contrôle et l'évolution prévisible de ce dispositif.

En effet, la position d'un aéroport supplémentaire influencera les limites externes de l'espace aérien nécessaire au contrôle et à l'intégration du dispositif global des arrivées et des départs de la région parisienne dénommé espace aérien terminal et constitué sensiblement par un carré de quelque 150 km de côté.

En outre, les sites potentiels doivent être appréciés en fonction de leur position par rapport à la proximité et au prolongement des axes des pistes des grands aéroports existants.

Enfin, l'espace aérien proche de chaque site doit être examiné, par rapport aux contraintes existantes et aux développements planifiés. En particulier, il convient d'examiner les différents sites identifiés en termes d'alimentation de l'ensemble de leurs configurations de pistes.

Les possibilités d'insertion d'un aérodrome de cette importance ont été appréciées en analysant les implications dans trois tranches d'altitude :

- au-dessus de 3000 mètres, pour les perspectives d'intégration du futur dispositif de circulation aérienne du nouvel aéroport dans l'espace aérien national et au-delà ;
- entre 1500 et 3000 mètres, pour l'optimisation en région parisienne des dispositifs permettant de gérer les phases de montée et de descente ainsi que les éventuels circuits d'attente du nouvel aéroport;
- entre le sol et 1500 mètres, pour l'espace aérien à proximité immédiate de l'aérodrome ; c'est également dans cette tranche d'espace que peuvent apparaître certaines contraintes d'exploitation qui pourraient résulter de survols de zones habitées.

Par ailleurs, les différents sites potentiels peuvent être regroupés suivant des ensembles présentant des caractéristiques homogènes.

Il est ainsi possible de distinguer :

- 1) le groupe des sites éloignés de Picardie, c'est-à-dire les sites de Vermandovillers, Fouquescourt, Hangest-en-Santerre,
- 2) le groupe des sites situés en couronne de la région parisienne et qui comprend :
  - le site de Rouvillers, en partie Sud de la Région Picardie,
  - les 2 sites du Plateau Sud de l'Eure et du Vexin Normand, en Région Haute-Normandie,
  - le site de Crucey-Senonches, en région Centre,
  - les 3 sites de Santeuil, de Sainville et de Beauvilliers, en région Centre,
- 3) le groupe des sites éloignés de la région Centre, c'est-à-dire les 3 sites de Bonneval, Marboué et Arrou.

### **intégration des sites dans l'espace aérien global**

Il convient de noter, d'emblée, qu'en matière de navigation aérienne, aucun des sites identifiés ne pourra être exploité - même partiellement - de manière autonome par rapport aux grands aéroports européens proches.

Le choix d'un site au sein du premier groupe déplacerait vers le Nord le centre de gravité et la limite Nord de l'espace aérien terminal, vers un espace aérien particulièrement dense et complexe, proche d'autres espaces aériens terminaux européens. Il faut prévoir des contraintes fortes avec des interfaces délicates avec l'ensemble des espaces et des organismes de contrôle adjacents, civils et militaires, français et étrangers.

La création d'un aéroport important dans cette zone aurait des répercussions très sérieuses non seulement en France, mais aussi sur l'organisation des dispositifs de circulation aérienne de certains grands aéroports étrangers situés dans l'une des parties les plus denses de l'espace aérien européen.

Le choix d'un site au sein du deuxième groupe ferait peser de très fortes contraintes réciproques sur l'exploitation des aéroports de CDG et d'Orly et celle du futur aéroport, du fait des proximités.

Le choix d'un site dans le dernier groupe apparaît, en première analyse, moins conflictuel que les cas précédents.

L'examen sommaire de l'espace aérien proche des sites de ce dernier groupe permet cependant d'ores et déjà d'identifier une utilisation actuelle significative, au profit d'un certain nombre d'aérodromes de la Défense avec lesquels la cohabitation nécessiterait une bonne coordination et un travail préparatoire avec un préavis suffisant permettant à la Défense d'apprécier les implications éventuelles à l'horizon visé afin de prendre toutes les dispositions.

Une spécialisation géographique du rôle des différents aéroports du bassin parisien conduisant à concentrer le trafic en provenance du nord vers l'aérodrome le plus au nord et réciproquement pour les arrivées du sud vers l'aérodrome le plus au sud pourrait, en théorie, constituer un élément de simplification de l'organisation des espaces aériens et du contrôle en région parisienne et des interfaces. Ce type de critère ne semble cependant pas devoir être pris en compte à ce stade.

Les contraintes découlant du choix du site de Châlons-Vatry, en bordure Est de l'espace aérien terminal parisien, ont déjà été identifiées, dans le cadre du projet de développement de cet aéroport, comme permettant un trafic pouvant aller jusqu'à 40.000 mouvements par an. Au-delà, les contraintes de circulation aérienne seraient fortes et présenteraient des analogies avec celles identifiées pour les ensembles de sites des Régions Picardie ou Haute-Normandie.

Le développement du site de Lille, dont les procédures actuelles s'inscrivent dans un espace aérien étroit, limité par les frontières belge et anglaise, rencontrerait de très fortes contraintes en raison de la proximité des espaces aériens nécessaires au traitement du trafic des aéroports de Bruxelles et de Londres.

L'examen du site de Nantes - Notre-Dame des Landes peut être conduit selon une approche légèrement différente, dans la mesure où son éloignement relatif par rapport au centre de la région parisienne rendrait l'organisation de l'espace aérien nécessaire à son développement beaucoup moins dépendante de celle des aéroports parisiens.

Enfin, bien qu'aucun site identifié n'appartienne au quart sud-est du bassin parisien, il n'est pas inintéressant de noter que les interférences avec des espaces et des activités aériennes de la Défense y seraient plus faibles qu'ailleurs.

### **intégration dans l'espace aérien au-dessus de 3000 mètres**

L'enjeu dans cette tranche d'espace est de pouvoir mettre au point un dispositif d'ensemble performant qui permettra d'optimiser l'exploitation des aéroports d'Orly, de Roissy ainsi que celle du nouvel aéroport et d'organiser le trafic à destination de ces trois grandes plates-formes avec un recul suffisant.

#### groupe des sites éloignés de la région Picardie

Dans l'hypothèse d'un site picard, le centre de gravité de l'activité aérienne et la limite nord de l'espace aérien terminal de Paris seront déplacés vers le nord ; le futur espace terminal interférera encore plus qu'aujourd'hui avec les espaces aériens terminaux de Bruxelles et de Londres.

Les travaux d'harmonisation européenne conduits actuellement en coopération avec tous les pays membres de la CEAC (Conférence Européenne de l'Aviation Civile) et Eurocontrol, devraient permettre, à l'échéance visée, de dégager des organisations de contrôle qui sauront si nécessaire s'affranchir des limitations actuelles que peuvent imposer les frontières. Toutefois, quelles que soient les potentialités en ce domaine, la proximité et l'interférence entre des espaces aériens terminaux européens de l'importance de ceux de Bruxelles, de Londres, de Roissy, d'Orly et du nouvel aéroport constitueront une difficulté réelle susceptible de limiter l'optimisation du dispositif de circulation aérienne nécessaire à ce dernier. L'organisation et la gestion d'une troisième plate-forme d'importance accentueront en effet la densité et la complexité du trafic dans cette région, et en tout état de cause une coordination internationale complexe sera nécessaire pour concevoir un dispositif satisfaisant pour tous les aéroports concernés.

Caractérisé par de très nombreux survols et la présence de grandes plates-formes aéroportuaires, l'espace aérien supérieur "au-dessus de 6 000 mètres" situé à la verticale du triangle Paris-Londres et Bruxelles fait d'ores et déjà partie des zones de trafic les plus denses du continent européen (cf. carte de densité de trafic établie par Eurocontrol). L'intégration du trafic d'un aéroport supplémentaire y sera particulièrement délicate.

Par ailleurs, l'environnement civil et militaire actuel caractérisé par une densité de trafic civil très élevée et une activité militaire importante pose dès à présent des problèmes tant au niveau de l'alimentation de Charles de Gaulle que de l'écoulement de grands flux civils, problèmes qui ne sont pas entièrement résolus à ce jour. L'intégration d'un futur aéroport important nécessitera leur résolution préalable. Il est fort possible qu'il soit nécessaire de prendre des décisions lourdes, pouvant éventuellement conduire jusqu'à redéployer les activités militaires de certaines bases actuellement implantées dans le nord et le nord-est de la France.

### groupe des sites situés en couronne de la région parisienne

Pour ce qui concerne cette tranche d'espace, une restructuration profonde du dispositif de circulation aérienne nécessaire à Orly, à Roissy et sur la nouvelle plate-forme devra être engagée. Dans tous les cas, les difficultés que posera cette refonte seront du même ordre pour chacun des sites.

### groupe des sites éloignés de la région Centre

Compte tenu d'un déplacement plus au sud du centre de gravité et des limites du futur espace aérien terminal, l'insertion d'un site dans la Région Centre est plus aisée au plan de la circulation aérienne. Les interférences qu'il conviendra toutefois d'analyser plus finement concerneront des espaces de la Défense qui existent aujourd'hui, en particulier les zones réservées à la base école de Tours, centre national de formation des unités de l'Armée de l'Air. Il s'agit d'une interférence qui devrait pouvoir trouver une solution à l'échéance visée.

### **intégration dans l'espace situé entre 1500 et 3000 mètres**

L'analyse doit ici porter sur les difficultés et les possibilités de réorganiser le dispositif global de circulation aérienne qui devra permettre, à l'horizon retenu, l'exploitation des trois aéroports sans contraintes majeures.

### groupe des sites éloignés de la région Picardie

Dans cette tranche d'altitude, l'optimisation des dispositifs au nord et au nord-est de la région parisienne, imposée par la gestion des arrivées et des départs de l'aéroport de Roissy se heurte aujourd'hui à des contraintes fortes liées à la présence de zones réservées, utilisés par la Défense. Les procédures qui existent aujourd'hui pour écouler le trafic militaire des bases de Cambrai et dans certains cas de Reims pourraient en effet ne pas pouvoir être rendues compatibles avec les procédures de départ nécessaires pour exploiter correctement le futur aérodrome dans cette région. Là encore, pour cette tranche d'espace, il pourrait être nécessaire de prendre des décisions lourdes pouvant aller jusqu'à redéployer les activités de certaines bases aériennes militaires.

Cette difficulté est d'une nature comparable à celle qui avait imposé, lors de l'ouverture de l'aéroport de Roissy, la réduction drastique des activités de la base de Creil.

Les espaces actuels liés à l'aérodrome de Creil ne devraient en revanche pas poser de problème, à l'échéance visée, sauf si la vocation de cette base venait à être modifiée.

### groupe des sites situés en couronne de la région parisienne

Dans un souci d'optimisation de la desserte de Roissy, d'Orly et du nouvel aéroport, la proximité relative des sites de la couronne pourrait, compte tenu de l'orientation des



pistes, conduire à imposer une contrainte forte d'exploitation, à savoir des configurations d'atterrissage dites "liées" (même sens d'atterrissage pour les trois aéroports). A ce titre, certains sites tels que le plateau sud de l'Eure et celui de Crucey-Senonches, situés dans le prolongement des pistes d'Orly, pourraient imposer des contraintes d'exploitation fortes.

#### groupe des sites éloignés de la région Centre

Les interférences avec des espaces militaires actuels liés aux aérodromes de la Défense d'Orléans et de Chateaudun devraient pouvoir être résolues sous réserve d'une anticipation suffisante. En particulier, les performances des avions militaires fréquentant aujourd'hui l'aérodrome d'Orléans sont comparables à celles du trafic civil, ce qui devrait rendre possible la conception de procédures qui assureront la satisfaction des besoins, tant civils que militaires, dans cette région.

En ce qui concerne les espaces de Brétigny, il est possible d'estimer qu'à l'échéance visée, leur perméabilité, voire leur existence, ne devrait plus poser de problèmes sérieux.

L'espace aérien à la verticale de ces trois sites est aujourd'hui aussi occupé dans la tranche d'altitude considérée, par un dispositif d'arrivée et de départ au profit de l'aéroport d'Orly. Mais, l'intégration du dispositif de circulation aérienne nécessaire au nouvel aéroport s'avère a priori réalisable, compte tenu de la densité de trafic dans cette région.

#### **intégration dans l'espace aérien compris entre le sol et 1500 mètres**

Dans cette tranche d'altitude, dès lors que les orientations des pistes sont fixées, un certain nombre d'enveloppes de trajectoires deviennent imposées, en particulier dans le prolongement des axes des pistes et à proximité de celles-ci. Il faut en effet rappeler que l'approche finale sur un aérodrome de cette taille nécessite un segment rectiligne de descente vers la piste de 15 à 25 Km.

Pour pouvoir effectuer la procédure d'approche finale à destination d'un terrain, il sera également nécessaire, ainsi que cela se pratique à Orly et Roissy et sur les autres aérodromes étrangers d'une importance comparable, de disposer des raccordements, sous guidage radar, symétriques au Nord et au Sud de part et d'autre de l'axe des pistes orientées est - ouest.

Enfin, il faut tenir compte, dans cette tranche d'espace, des possibles implications sur les villes survolées et des contraintes éventuelles d'exploitation qui pourraient en résulter.

#### groupe des sites éloignés de la région Picardie

En ce qui concerne les sites de Vermandovillers et de Fouquescourt, les espaces de Cambrai, dans leur configuration actuelle, interfèrent dans cette tranche d'espace pour la

définition des trajectoires à basse altitude du futur site. Le site de Hangest-en-Santerre présenterait moins d'interférences que les deux sites précédents.

En ce qui concerne l'impact possible sur l'environnement, du point de vue du raccordement à l'approche finale, le site de Vermandovillers pourrait, par rapport aux deux autres sites, être plus défavorable. Ce site conduirait à survoler Amiens, en configuration d'atterrissage face à l'Est, lors des manoeuvres des derniers virages et d'alignement sur l'axe de piste à une altitude voisine de 1 300 mètres ; les nuisances sonores perçues au sol pourront être considérées comme importantes même à l'horizon considéré.

#### groupe des sites situés en couronne de la région parisienne

Du point de vue d'un possible impact sur l'environnement, il convient de prévoir dans le cas de Sainville et Santeuil, voire de Beauvilliers, le survol de la ville de Chartres à une altitude voisine de 1 500 mètres. Une situation comparable se produirait pour le site de Rouvillers vis-à-vis de la ville de Compiègne, et pour le site de Crucey-Senonches vis à vis de la ville de Dreux. De ce fait, des limitations, voire des interdictions de survol au-dessus de certaines zones habitées pourrait être imposées ; elles auraient alors des répercussions sur la fluidité du trafic aérien et la performance du dispositif.

#### groupe des sites éloignés de la région Centre

En ce qui concerne l'impact possible sur l'environnement, et au titre des procédures de raccordement à l'approche finale, le site de Bonneval pourrait être, par rapport aux deux autres sites, légèrement plus favorable vis-à-vis du survol de la ville de Chateaudun.

### **synthèse**

Il se confirme donc que, par rapport à la région Picardie, l'intégration d'un site en Région Centre s'avère plus aisée. Le dispositif de circulation aérienne devant alimenter le nouvel aéroport, dans l'hypothèse où il se situerait en Picardie, devra en effet s'intégrer dans une partie de l'espace aérien plus dense et plus complexe. De plus, plusieurs interférences majeures avec certaines bases militaires risquent d'être constatées.

**Entre les sites d'une même région,** il conviendra d'analyser le moment venu, de manière plus approfondie et en coopération avec les autorités militaires, les interférences avec certaines activités militaires afin d'en apprécier toutes les implications. De la même manière, il sera nécessaire, en matière de nuisances sonores, de cerner plus finement dans les basses couches de l'espace, l'impact éventuel du futur dispositif de circulation aérienne au-delà des phases finales d'approche et des phases initiales de décollage qui sont analysées par ailleurs.

Quelques éléments de tri entre les sites d'une même région peuvent cependant être donnés.

### les sites de la région Picardie

En ce qui concerne les implications dans les deux tranches supérieures d'altitude, c'est à dire dans l'espace aérien situé au dessus de 1500 mètres, le site de Rouvillers ne peut, à ce stade de l'analyse, présenter un avantage marqué qui pourrait découler de son positionnement légèrement plus au sud que les trois autres sites picards. On peut remarquer en effet que la distance entre le site de Hangest-en-Santerre et le site de Rouvillers n'est que de 24 km, valeur qui du point de vue de la mise en place d'un dispositif de circulation aérienne pour un aérodrome de cette importance ne permet pas, pour l'heure, de différencier les sites.

Au dessus de 3000 mètres, les interférences qu'il conviendra de résoudre tant vis à vis des dispositifs civils français et étrangers de circulation aérienne que des zones militaires situées dans le nord et le nord-est seront en effet du même ordre pour les trois sites. L'intégration sur le site de Rouvillers d'un futur aérodrome de cette importance nécessitera la résolution des mêmes types de problèmes.

Dans l'espace aérien situé entre 1500 et 3000 mètres, par rapport aux trois autres sites, le positionnement plus au sud de Rouvillers pourrait rendre plus aisée la résolution des interférences avec les procédures militaires qui sont utilisées aujourd'hui par les avions militaires de la base de Cambrai ; en revanche, l'interférence avec les procédures de la base militaire de Reims reste entière.

Dans la tranche d'espace aérien située entre le sol et 1500 mètres, le choix du site de Rouvillers conduirait au survol de la ville de Compiègne à des altitudes basses du fait que les avions alignés sur le segment d'approche finale face à l'ouest seraient relativement proches de l'agglomération ; les nuisances sonores perçues au sol autour de Compiègne pourraient dès lors être considérées comme importantes.

Indépendamment des interférences qui viennent d'être évoquées en particulier avec les espaces civils et militaires situés plus en amont et du seul point de vue de l'intégration avec le trafic de Charles-de-Gaulle, la distance entre les sites de Picardie et l'aéroport de Roissy devrait permettre de dégager par rapport à Roissy des dispositifs d'alimentation relativement indépendants, du moins en dessous de 3000 mètres, y compris pour le site le plus proche de Rouvillers distant de 52 km de Roissy.

### les sites de l'ouest de la Couronne parisienne

Rappelons, que dans l'hypothèse où il faudrait mettre en place des configurations liées, le choix d'un site situé en couronne de la région parisienne et se trouvant dans le prolongement des pistes de Roissy et d'Orly imposera de résoudre la question délicate de la compatibilité entre les arrivées et les décollages de deux aérodromes importants. C'est ainsi par exemple que, pour les sites de Crucey-Senonches et du Plateau Sud de l'Eure, lorsque la configuration d'atterrissage sera face à l'ouest, les interférences entre les arrivées sur l'un de ces deux sites et les décollages d'Orly devront à tout prix être

résolues. La résolution de cette interférence imposera des contraintes d'exploitation tant au niveau du nouveau site que de l'aéroport d'Orly. Une étude approfondie complétée par des simulations permettra de déterminer les conséquences sur la capacité des plates-formes concernées.

### les sites de la région Centre

En ce qui concerne les deux tranches supérieures d'altitude et au titre de l'intégration dans la circulation aérienne civile et militaire environnante, le nouveau site de Beauvilliers doit être étudié comme les sites de Santeuil et de Sainville. La problématique de circulation aérienne apparaît en effet identique pour ces deux tranches d'altitude en première analyse : de ce fait, au dessus de 1500 mètres, aucun des trois sites ne peut être classé du point de vue de la circulation aérienne dans ces tranches d'altitude.

En revanche, dans la tranche d'espace entre le sol et 1500 mètres, le nouveau site de Beauvilliers, situé légèrement plus au sud que Santeuil et Sainville, permettrait de résoudre plus aisément<sup>59</sup> la question du survol de la ville de Chartres.

Entre les sites plus éloignés de Bonneval, Marboué et Arrou, et les sites de Santeuil, Sainville et Beauvilliers, la problématique de l'intégration dans les deux tranches d'espaces supérieures ne permet pas de hiérarchiser les sites. La distance entre le nouveau site de Beauvilliers et le site de Bonneval n'est en effet que de 15 km, ce qui du point de vue de la mise en place d'un dispositif de circulation aérienne pour un aéroport de cette importance n'est pas déterminant.

## **AMENAGEMENT ET URBANISME (CONTRIBUTION DE LA DAU)**

### **critères de choix secondaires**

#### les projets actuels des communes et de l'organisation intercommunale

L'intercommunalité actuelle (syndicats intercommunaux, communautés de communes, voire "pays") devrait être en effet totalement adaptée aux circonstances nouvelles sur une aire beaucoup plus importante que la plate-forme elle-même. Elle pourrait toutefois, dans un premier temps, permettre de trouver des interlocuteurs déjà structurés et d'augurer de la "culture intercommunale" locale.

---

<sup>59</sup>Dans l'hypothèse d'une légère orientation nord-est/sud-ouest des pistes, il est possible d'obtenir pour ce site, vis-à-vis de la ville de Chartres, une configuration comparable à celle de la piste sud de Roissy par rapport à la limite de la ville de Paris *intra muros*.

### les éléments du relief, des sols et du sous-sol

Sur ce plan-là, le contexte est presque partout favorable, si ce n'est que le calcaire de Beauce est le plus souvent très karstifié et la consolidation de la surface peut exiger des études spéciales.

Les enjeux en terme de paysages sont pour leur part assez faibles et ne permettraient pas de différencier les sites.

### **le critère essentiel : le choix d'aménagement du territoire**

Sans nier que la desserte de l'agglomération parisienne soit fondamentale, et donc la distance et le temps pour parvenir à la capitale ainsi que les possibilités d'y pénétrer, la DAU estime que la problématique essentielle est celle de l'aménagement du territoire.

**La desserte de l'arrière-pays** est à cet égard un enjeu important, tant pour la clientèle de l'aéroport qu'en termes d'aménagement du territoire, d'image pour les régions desservies et d'impact sur leur développement économique et démographique.

De ce point de vue deux groupes de sites paraîtraient plus intéressants :

- les sites nord-picards, à mi-chemin entre Lille et Paris et qui ouvrent sur la zone des capitales de l'Europe ;
- les sites d'Eure-et-Loir qui ouvrent sur la vallée de la Loire, la Bretagne, la façade atlantique et le sud-ouest.

Ces deux groupes devraient bénéficier, à l'horizon envisagé, de convergences remarquables en matière routière et ferroviaire.

Leurs atouts ne sauraient néanmoins s'apprécier au seul regard des radiales, même dans l'optique où la desserte de l'agglomération parisienne est fondamentale. En effet, les liaisons de contournement permettraient d'intégrer un hinterland plus vaste et de mieux diffuser la pénétration dans l'agglomération parisienne.

### **l'indispensable accrochage à l'armature urbaine existante dans le bassin parisien**

L'impact local d'une éventuelle nouvelle plate-forme serait considérable.

Les 50.000 emplois directs ou indirects nécessaires, ainsi que les familles, impliqueraient de s'appuyer sur un tissu économique, des équipements et des services déjà bien structurés et solides à proximité.

**Plus l'armature urbaine sera solide et d'un niveau suffisant, mieux elle pourra absorber mais aussi profiter de l'équipement.**

C'est pourquoi la DAU juge hautement souhaitable d'ancrer la nouvelle plate-forme sur l'une des villes de l'armature du grand bassin parisien et leur bassin d'emploi. Elle se fonde à cet égard sur le document de référence qu'est la Charte du bassin parisien, approuvée par l'Etat et les Régions en avril 1994 et suivie du contrat de plan entre les mêmes partenaires.

La Charte a défini, autour de la région Ile-de-France, deux couronnes urbaines :

*la route du blé: une première couronne de villes moyennes*

Ces villes (40 à 70.000 habitants) situées à 70 ou 80 km de la capitale : Chartres, Dreux, Evreux, Beauvais, Compiègne, Soissons, Château-Thierry, Sens, Montargis, Pithiviers, Creil...

En Ile-de-France, des villes assez semblables leur répondent et avec lesquelles elles ont des relations fréquentes : Nemours, Montereau, Rambouillet et Etampes.

L'ensemble de ces espaces urbains et des campagnes intermédiaires constituent "les franges franciliennes" identifiées dans la Charte et le Contrat du grand bassin parisien.

Cet espace subit actuellement une forte pression en matière de logement mais aussi d'entreprises désireuses de bénéficier de terrains moins chers et d'un branchement plus direct sur les réseaux nationaux (route essentiellement). Si les villes des régions extérieures contrôlent un développement au moyen de schémas directeurs, si l'Ile-de-France est organisée avec le même outil, les villages et bourgs ruraux subissent une pression très forte dans un environnement inadapté.

Les sites les plus proches des villes (notamment Sainville, Santeuil et Rouvillers) paraîtraient de ce point de vue les plus appropriés, sous la réserve que les nuisances ne conduisent pas à un rejet du projet.

*la route des cathédrales: une seconde couronne de métropoles régionales ou aires métropolitaines*

Ce sont le plus souvent des villes capitales de leur région, et situées à 1 h de Paris, soit Orléans, Rouen, Amiens, Rennes, voire Tours, Le Mans. Les trois conurbations de le Havre - Caen - Rouen, Orléans - Blois - Tours et Reims - Châlons - Troyes atteignent chacune avec son réseau urbain, une population de l'ordre du million d'habitants.

La DAU estime qu'elles constitueraient un meilleur point d'ancrage pour un équipement important, dans un bassin d'emploi plus peuplé et plus diversifié. Elles sont bien situées par rapport aux communications existantes et prévues vers Paris. La distance et le temps, soit 1 h environ, constitueraient néanmoins un réel obstacle.

**L'intersection des radiales majeures et les rocales** offre bien évidemment les meilleures possibilités de liaison et de distribution des trafics. A cet égard, deux situations apparaissent :

- sur la route du blé:
  - . les sites de la région Centre proches de la LGV Atlantique, notamment Sainville et Santeuil,
  - . le site de Rouvillers en Picardie au droit de Compiègne,
- sur la route des cathédrales : les sites picards, notamment Vermandovillers.

## **synthèse**

Etant établi d'autre part que des critères proprement liés aux questions d'urbanisme ou de paysage ne sont pas discriminants, c'est donc sur des considérations d'aménagement et de développement du territoire que la DAU entend asseoir son avis.

Il lui paraîtrait ainsi possible de réduire les choix à deux groupes de sites, de ce point de vue et à ce stade.

1) **Les sites nord de Picardie** entre Amiens et St. Quentin, à égale distance de Lille et de Paris, notamment Vermandovillers.

On pourrait alors envisager d'en faire un aéroport européen autant que national dans un contexte déjà bien pourvu en moyens lourds de transports, rattachant la région parisienne au centre des capitales, et à 1h de Paris (110 km).

2) **Les sites du Centre, en premier lieu ceux d'Eure-et-Loir** (Sainville et Santeuil et notamment le second, ou un site situé entre les deux), davantage franco-français mais ouvrant beaucoup plus facilement sur l'ouest et le sud-ouest, à 30 mn de Paris (60 km) : proches de la région Ile-de-France et du chef lieu de département, les mieux placés par rapport aux axes existants et prévus : LGV, autoroutes, route du blé.

## **L'INSERTION DES PLATES-FORMES DANS LEUR BASSIN DE CLIENTELE (ANALYSE DE LA SDEEP)**

### **bassins d'emploi<sup>60</sup>**

Ils sont évalués<sup>61</sup> en termes de population active dans les isochrones 30 et 45 minutes, considérant qu'au-delà (60 minutes et 75 minutes), le temps de trajet domicile-travail devient trop dissuasif pour que la population correspondante soit considérée comme potentiellement concernée par un emploi sur le site (sans changement de domicile).

---

<sup>60</sup>Sachant qu'un grand aéroport génère 30.000 emplois directs, il importe, sous peine d'encourir le risque de "monoculture industrielle", que le bassin d'emploi soit significativement plus important.

<sup>61</sup>Toutes choses égales par ailleurs.

**Estimation des bassins d'emploi des principaux sites identifiés**  
**Zone géographique : Grand Bassin Parisien et régions limitrophes**  
 Période : 1995 – Nombre d'habitants

	Population active à 30'	Population active à 45'
<b>Région Picardie</b>		
Fauquescourt	54 300	258 400
Hangest-en-Santerre	100 767	246 200
Rouvillers	135 400	303 000
Vermandovillers	62 100	393 000
<b>Région Centre</b>		
Arrou	108 000	353 000
Crucey Senonches	245 600	650 000
Santeuil Sainville et Beauvillers	164 000	920 000
<b>Région Haute Normandie</b>		
Plateau sud de l'Eure	185 600	n.d.
Vexin normand	412 000	n.d.

source: D R E

. A 30 minutes<sup>62</sup>, les populations actives sont relativement faibles : moins de 200.000 personnes pour la plupart des sites, sauf pour le Vexin Normand où la population active atteint déjà 412.000 personnes en 1995.

. A 45 minutes, les sites de Haute-Normandie sembleraient les mieux dotés. En effet, en l'absence de prévisions précises à 2015, on peut estimer<sup>63</sup> que le site du Vexin Normand, compte tenu de sa population totale à 45 minutes, devrait compter plus de 1,1 million d'actifs dans cet isochrone. Aux sites de Santeuil - Sainville - Beauvillers correspondent 920.000 actifs, et à celui de Rouvillers, 303.000.

### **bassins de population en 2015<sup>64</sup>**

**En termes de grand bassin parisien**, on note parmi les sites les mieux dotés en termes de population :

<sup>62</sup>Le temps moyen du déplacement domicile – travail est sensiblement inférieur à la demi-heure en province. Il ne le dépasse – de peu : 35 minutes – qu'en Ile-de-France.

<sup>63</sup>Ne disposant pas à ce jour de données à 2015 pour la Haute-Normandie, la SDEEP a calculé des projections sur la base des données INSEE (modèle Omphale). Pour la Picardie, il est à noter que la DRE a pris en compte une croissance moyenne de la population de 25% quel que soit l'isochrone. Cette hypothèse semble conduire à une surestimation des bassins de population des sites picards (sauf celui de Rouvillers) à 30', 45', et 60' dans une moindre mesure. En effet, l'INSEE donne pour les principaux départements intéressés par les isochrones les évolutions suivantes : +30% à +35% sur la période 1990–2015 pour l'Oise, une évolution entre –2% et +3% pour la Somme et une baisse de 3% à 5% dans l'Aisne.

<sup>64</sup>Les tableaux donnant la répartition de ces bassins de population entre l'Ile-de-France, le "reste" du grand bassin parisien et les régions extérieures (en pratique, le Nord-Pas-de-Calais), figurent en annexe. Les tableaux de synthèse présentés dans le texte concernent la zone géographique : grand bassin parisien et régions limitrophes.



**Estimation des bassins de population des principaux sites identifiés**  
**Zone géographique : grand bassin parisien et régions limitrophes**  
Période : 2015 – Nombre d'habitants

	Population à 30'	Population à 60'	Population à 75'
<b>Région Picardie</b>			
Fouquescourt	183 600	2 266 100	5 932 800
Hangest-en-Santerre	340 700	1 868 400	5 186 200
Rouvillers	419 500	3 716 500	9 083 800
Vermandovillers	178 100	3 679 610	6 100 500
<b>Région Centre</b>			
Arrou	311 000	2 197 800	5 567 200
Crucey-Senonches	813 900	4 199 000	10 196 000
Santeuil Sainville et Beauvilliers	504 200	7 811 000	12 054 000
<b>Région Haute Normandie</b>			
Plateau sud de l'Eure	650 000	4 122 000	7 265 000
Vexin normand	1 204 000	6 170 000	9 900 000

Source : DRE<sup>65</sup>

. A 30 minutes, les sites normands arriveraient en tête : celui du Vexin Normand représenterait 1,2 million d'habitants, et celui du Plateau Sud de l'Eure : 650.000 habitants. Entre ces deux sites, celui de Crucey-Senonches concernerait 814.000 habitants ;

. A 60 minutes, les sites de Santeuil - Sainville et Beauvilliers seraient en tête de classement (7,8 millions d'habitants) suivis du site du Vexin Normand : 6,2 millions d'habitants, de celui de Crucey-Senonches à 4,2 millions et de celui de Rouvillers avec 3,7 millions d'habitants ; les sites de la Somme auraient un bassin de population variant entre 1,9 million (Hangest-en-Santerre) et 3,7 millions (Vermandovillers), une part significative provenant du Nord-Pas de Calais.

. A 75 minutes, trois sites atteindraient ou dépasseraient des bassins de 10 millions d'habitants : il s'agit de Santeuil - Sainville et Beauvilliers avec 12 millions d'habitants, de celui de Crucey-Senonches avec 10,2 millions, de celui du Vexin Normand avec 9,9 millions d'habitants. En Picardie, le site de Rouvillers atteindrait 9,0 millions d'habitants. Les sites de la Somme représenteraient, quant à eux, 6,1 millions d'habitants (Vermandovillers), 5,9 millions (Fouquescourt), et 5,2 millions (Hangest-en-Santerre).

<sup>65</sup>Sauf sites de Haute-Normandie. Dans ce cas, il s'agit d'une estimation DGAC sur la base des données 1995 fournies par la DRE et des prévisions démographiques INSEE (modèle Omphale).

## zone de chalandise

L'analyse met en évidence les points suivants:

**Estimation du marché potentiel émetteur de passagers aériens des principaux sites**  
**Zone géographique : Grand Bassin Parisien et régions limitrophes**  
 Période : 1995 - Nombre de passagers aériens

	Marché potentiel à 30'	Marché potentiel à 60'
<b>Région Picardie</b>		
Hangest-en-Santerre	70 000	800 000 à 1 000 000
Rouvillers	100 000 à 250 000	5 000 000 à 7 000 000 (1)
Vermandovillers	30 000	1 200 000 à 1 500 000 (2)
<b>Région Centre</b>		
Arrou	70 000	1 200 000 à 1 500 000
Crucey Senonches	200 000 à 250 000	3 500 000 à 4 000 000
Santeuil et Beauvilliers	250 000 à 300 000	9 000 000 à 12 000 000
<b>Région Haute Normandie</b>		
Plateau sud de l'Eure	270 000	3 000 000 à 4 000 000
Vexin normand	650 000 à 800 000	5 500 000 à 7 500 000

(1) dont 60 000 en Pas de Calais

(2) dont 550 000 en Nord Pas de Calais

Source : Estimations à partir d'enquêtes Aéroports de Paris et Sofres

. Pour l'isochrone à 30 minutes (marché proche), le site du Vexin Normand viendrait en tête, avec plus de 650.000 passagers. Les autres sites ne dépasseraient guère 300.000 passagers.

. A 75 minutes<sup>66</sup>, le potentiel émetteur de Santeuil - Sainville et Beauvilliers pourrait être estimé entre 19 et 20 millions de passagers, celui de Rouvillers entre 12 et 14 millions. Logiquement, le site du Vexin Normand, compte tenu de la population totale, devrait se situer sensiblement au même niveau que celui de Rouvillers. S'agissant de Hangest-en-Santerre et de Vermandovillers, une toute première estimation du potentiel émetteur pourrait être faite sur la base du rapport entre la zone de chalandise à 60 minutes et le bassin de population. Ce rapport qui se situe entre 0,5 et 0,7 pour le premier site et entre 0,4 et 0,5 pour le second, devrait être supérieur pour un isochrone à 75 minutes<sup>67</sup>.

<sup>66</sup>Ce qui peut être considéré comme le maximum admissible pour un trajet de porte à porte.

<sup>67</sup>L'absence de données cartographiques pour certains sites (Hangest-en-Santerre, Vermandovillers et sites normands) ne permet d'utiliser la méthode appliquée pour l'estimation des marchés potentiels émetteurs à 30' et 60'. Une demande de complément d'informations en ce sens devrait permettre de finaliser cette approche à 75' très prochainement.

A 2015, il est possible que l'écart observé, en 1995, entre les différents groupes de sites s'amenuise à la mesure de l'uniformisation des propensions à voyager, au bénéfice de la clientèle résident au nord-est de bassin parisien.

### **impact d'une desserte ferroviaire**

L'ensemble des estimations ci-dessus sont donc fondées sur l'accessibilité routière. Dans l'hypothèse d'une desserte ferroviaire classique qui permettrait, pour les sites de Santeuil - Sainville - Beauvilliers, du Vexin Normand et Rouvillers, un accès à 60 minutes au centre de Paris, les bassins de population seraient différents. En effet, la desserte routière ne permettrait de capter à 60 minutes que certains arrondissements de Paris (les arrondissements du sud de Paris pour Santeuil, deux arrondissements du nord-est de Paris pour Rouvillers, et aucun pour le Vexin Normand).

Le différentiel de population serait alors de:

- . 2 150 000 habitants pour le Vexin Normand ;
  - . 1 280 000 habitants pour Santeuil - Sainville - Beauvilliers ;
  - . 1 950 000 habitants pour Rouvillers,
- grâce à l'accès au coeur de l'agglomération parisienne<sup>68</sup>.

---

<sup>68</sup>Il convient toutefois de noter qu'un temps de transport par fer de 60 minutes :  
– à la fois permet à peine d'élargir la zone de chalandise (ainsi, les sites nord – picards seraient au mieux à 50 minutes de TGV de Bruxelles) ;  
– et d'autre part, compte tenu des temps de trajets terminaux, risque de s'avérer excessif aux yeux de la clientèle.

## **CHAPITRE VIII : LES ELEMENTS DE CLASSEMENT MULTICRITERE**

### **LA METHODE D'EVALUATION ET DE CLASSEMENT DES SITES**

La réservation d'un site pour une éventuelle troisième plate-forme s'inscrit dans le cadre de cohérence déjà défini par la Mission en première phase, à savoir: engagement d'un développement modéré de l'aéroport Charles de Gaulle (effet sur la période 1995-2005 et au-delà) ; desserrement sur les aéroports proches de Paris et redéploiement du trafic sur les aéroports de province (effet sur la période 2005-2015 et au-delà) ; implantation d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire pour la desserte du grand bassin parisien, le cas échéant (période 2015-2030).

Les sites identifiés doivent satisfaire à certains critères technico-économiques de faisabilité (impact sur l'environnement, données géomorphologiques, espace aérien). Ce sont les conditions requises aujourd'hui pour construire un nouvel aéroport. Ces critères ont été regroupés sur le document appelé "grille de critères" ou "questionnaire" et remis aux régions concernées dans les conditions définies au chapitre VI.

Par ailleurs, les spécifications d'éloignement et de desserte terrestre diffèrent suivant le dispositif supplémentaire envisageable: système aéroportuaire éloigné et autonome, plate-forme complémentaire plus proche en synergie avec les aéroports existants, plate-forme d'appui (à l'instar de Stansted pour Londres).

Pour en rendre compte, les sites sont analysés à deux niveaux :

- les critères de faisabilité sont renseignés autant que possible pour chaque site identifié. Cette approche qui devait permettre d'effectuer une première sélection des sites a été réalisée en amont par les régions intéressées. Cependant, des différences significatives peuvent être identifiées (un premier tri sur la base des critères techniques de faisabilité);
- les critères d'appréciation portant sur la clientèle, la qualité de la desserte, les caractéristiques régionales sont renseignés pour tous ces sites ayant satisfait les critères techniques de faisabilité (un deuxième tri sur l'adaptation à la clientèle et à la région d'accueil).

La Mission s'est efforcée de présenter, chaque fois que cela était possible, les éléments dirimants et les éléments de classement des différents sites pouvant être opérés sur chacun des critères. L'annexe Q présente de manière systématique les notations affectées aux différents critères et les classements multicritères qui correspondent aux développements ci-après présentés.

Cette approche a permis de trier ensuite les sites en fonction de la nature des différents dispositifs possibles, au regard des différents scénarios de demande, et des stratégies de long terme.

Les développements ci-après reprennent ceux des éléments que la Mission a faits siens en vu d'établir le classement. Les premières appréciations portées par les administrations centrales sont présentées en annexe P.

## **UN PREMIER TRI SUR LA BASE DES CRITÈRES DE FAISABILITÉ TECHNIQUE N'EST PAS DÉCISIF**

La Mission a procédé, sur la base des analyses apportées par les administrations centrales et les services de l'Équipement des régions concernées dans les conditions rappelées au chapitre VI, à un premier tri sur les critères de faisabilité technique de l'implantation d'une plate-forme aéroportuaire pour les différents sites concernés, à savoir les données préalables (géomorphologie, enjeux fonciers), la qualité de l'espace aérien et les impacts environnementaux.

### **données préalables : sols, sous-sols, enjeux fonciers et immobiliers**

Tous les sites considérés présentent les caractéristiques morphologiques appropriées<sup>69</sup> (cf. annexe Q) ; il s'agit de plateaux sur des terrains calcaires du tertiaire récent. Les dénivellations sont faibles. Les différences qui apparaissent entre les sites ne sont pas suffisamment importantes pour en faire un élément de classement.

Les enjeux fonciers sont réels pour les zones d'implantations des différents sites identifiés. Les coûts de préemption foncière et immobilière restent cependant toujours inférieurs au milliard de francs (le niveau le plus bas concerne le site de Beauvilliers en région Centre avec un montant de quelque 100 millions de francs), ce qui serait marginal compte tenu de l'ampleur des investissements à prévoir pour une réalisation de l'éventuel ouvrage. Il convient cependant de noter que, dans le cas où la création d'une nouvelle plate-forme n'apparaîtrait pas pertinente avant 2030 (croissance moyenne ou faible de la demande, par exemple), les coûts directs et indirects de la réservation d'un site deviendraient alors un élément d'appréciation important.

Le nombre d'exploitations agricoles concernées est compris entre 100 et 250 pour la plupart des sites (pour une zone d'implantation de 2800 hectares), à l'exception, du site d'Arrou avec 385 exploitations concernées. Le nombre maximal de logements à détruire est compris entre 80 et 200 pour la plupart des sites, à l'exception d'une part de Beauvilliers (37 logements au maximum) ; et d'autre part de Santeuil (300 logements) et Crucey - Senonches (250 logements).

---

<sup>69</sup>La consolidation du calcaire de Beauce, souvent karstifié, peut exiger des études spéciales.

Une première prise en considération de ces éléments ne laisse cependant pas apparaître d'éléments suffisamment décisifs à cet égard en faveur de tel ou tel site.

Par ailleurs, les enjeux fonciers et immobiliers associés aux infrastructures de desserte des différents sites n'ont pas été examinés ; il conviendra d'apprécier, à l'issue de ce rapport, dans quelle mesure ce point mériterait d'être approfondi.

## **qualité de l'espace aérien**

### conditions météorologiques, reliefs et obstacles

Les sites du sud et du sud-ouest (Beauce) bénéficient d'un nombre de jours de brouillard plus faible (de l'ordre de 40 contre 60 pour les sites du nord), et les sites de l'ouest (Normandie et Dunois) connaissent un nombre de jours de gel sensiblement moins élevé que ceux du nord et de l'est. Par ailleurs les sites ne présentent pas de contraintes particulières en matière de reliefs et d'obstacles.

En définitive, ces éléments ne sont pas déterminants, surtout si l'on considère la généralisation des systèmes d'atterrissage tous temps aux échéances visées.

### réorganisation globale du dispositif. espace aérien disponible. routes aériennes et procédures d'approches

Il s'agissait d'étudier les possibilités d'intégration dans le dispositif de circulation aérienne global, de compatibilité avec les activités existantes, de raccordement à un réseau de routes aériennes permettant l'alimentation de l'aéroport, de création des espaces contrôlés nécessaires aux services de la circulation aérienne et d'établissement des procédures d'approches.

Les différents sites potentiels ont été regroupés suivant quatre ensembles présentant des caractéristiques principales homogènes qui sont synthétisées ci-après, des plus contraignantes aux moins contraignantes :

- pour les sites de Crucey-Senonches, du Plateau du Vexin Normand et du Plateau Sud de L'Eure,, du fait de leur positionnement dans le prolongement des axes des pistes de l'aéroport Charles de Gaulle ou d'Orly, les interférences seraient très fortes avec les flux de ces aéroports (cisaillement des flux, contraintes de contournement de la région parisienne...). La résolution de ces interférences imposerait des contraintes d'exploitation conduisant à des réductions vraisemblables de capacité tant au niveau du troisième site que de l'aéroport d'Orly ou de l'aéroport Charles de Gaulle. À ces contraintes s'ajouteraient les interférences avec les activités de la plate-forme d'Évreux, et de celles de Rouen pour le site du Plateau du Vexin Normand ;
- pour les quatre sites picards de Vermandovillers, Fouquescourt, Hangest-en-Santerre, Rouvillers, le déplacement vers le Nord du centre de gravité de l'activité aérienne et de

l'espace aérien terminal de Paris conduirait à de multiples interférences avec les espaces de Bruxelles, de Londres, de l'aéroport Charles de Gaulle, déjà surchargés. Ces interférences seraient susceptibles de limiter l'optimisation du trafic de circulation aérienne et engendreraient, sur l'éventuel nouvel aéroport, des retards consécutifs au cumul, en un même espace, de lourdes contraintes de circulations aériennes en route et terminales. Il pourrait en résulter une pénalisation significative de son exploitation aérienne. À ces difficultés, s'ajouterait de fortes contraintes liées à la présence de zones réservées qui pourraient conduire à des redéploiements d'activités militaires de certaines bases aériennes (Cambrai, Reims, Compiègne). Le positionnement plus au sud du site de Rouvillers ne réduit pas significativement ces contraintes, à l'exception des interférences avec la base aérienne militaire de Cambrai ;

Il peut paraître paradoxal que le déplacement au nord d'une partie du trafic qu'il avait été envisagé antérieurement de traiter à l'aéroport Charles de Gaulle puisse créer des contraintes supplémentaires difficilement surmontables. Il faut avoir à l'esprit qu'un double système d'alimentation avec les protections latérales nécessaires consomme beaucoup plus d'espace, et que cette contrainte est d'autant plus forte que cette consommation d'espace se situe dans une zone particulièrement fréquentée ;

- pour les sites de Sainville, Santeuil, Beauvilliers en région Centre, le déplacement plus au sud du centre de gravité et des limites du futur espace aérien terminal, rendrait moins problématique l'insertion d'une plate-forme du point de vue de la circulation aérienne. Les contraintes concerneraient les interférences avec les espaces militaires actuels de Brétigny, d'Orléans et de Chateaudun. Ces interférences pourraient être résolues à l'horizon de développement d'une nouvelle plate-forme : pour Brétigny, par un transfert éventuel des activités d'essais sur un autre site ; pour Orléans, par une compatibilité plus grande des activités de cette base dédiée au transport aérien militaire ; pour Chateaudun, par exemple au moyen d'une gestion commune du trafic à l'image de ce qui a été développé entre Creil et Charles de Gaulle ;

- pour les sites de Bonneval, Arrou, Marboué, les interférences concerneraient essentiellement les zones réservées de la base école de Tours et, encore, de la base de Chateaudun et devraient pouvoir trouver une solution à l'échéance visée.

Aucun site n'est donc techniquement exclu a priori à l'issue de cette analyse. En tout état de cause, une refonte globale du dispositif de circulation aérienne devrait être entreprise pour l'insertion des flux d'une plate-forme de cette ampleur.

Pour autant, les contraintes durables qui pèsent sur les deux premiers groupes de sites (sites à l'Ouest et sites picards du département de la Somme) seraient de plus en plus difficiles à gérer au fur et à mesure du développement de la nouvelle plate-forme et pourraient en limiter les capacités.

**En résumé, pour le critère de qualité de l'espace aérien, il n'y a pas d'élément dirimant à proprement parler, mais il paraît possible d'établir un premier classement en fonction des éléments décrits plus hauts :**

- 1 - sites de Bonneval, de Marboué et d'Arrou ;**
- 2 - sites de Sainville, de Santeuil et de Beauvilliers ;**

**3 - site de Rouvillers ;**

**4 - sites d'Hangest-en-Santerre, de Vermandovillers, de Fouquescourt ;**

**5 - sites du Plateau du Vexin Normand, du Plateau Sud de l'Eure, de Crucey-Senonches.**

### **les impacts sur l'environnement**

Les analyses effectuées dans ce domaine concernent la nature de l'habitat à proximité des sites, les nuisances sonores potentielles, les préjudices au patrimoine paysager, architectural, naturel (faune et flore), les sites protégés et sensibles et les ressources en eau (cf. annexe Q).

#### la nature de l'habitat à proximité des sites

La nature de l'habitat concerné dans la zone d'implantation proprement dite et son immédiate proximité diffère de manière significative entre les sites :

- les sites de Beauvilliers, Arrou et Fouquescourt ne concernent que quelques habitations dispersées ; il ne paraît pas douteux, qu'en terme de faisabilité, ces sites présentent de ce fait un avantage significatif sur les autres ;
- les sites de Bonneval, Marboué, Crucey-Senonches, Vermandovillers, Hangest-en-Santerre, Plateau du Vexin Normand et Plateau Sud de l'Eure comportent quelques hameaux ;
- les sites de Sainville, Santeuil et Rouvillers comportent, eux, un habitat concentré et groupé.

#### les nuisances sonores

Les enjeux en terme de nuisances sonores ont été abordés de manière simplifiée, compte tenu des délais, par l'identification des populations des résidents permanents<sup>70</sup> dans un rectangle de 40 kilomètres sur 8 kilomètres à partir des différents sites et de l'orientation ad hoc des pistes (par rapport aux pistes de l'aéroport Charles de Gaulle ou d'Orly selon le cas) ainsi que par l'identification des populations s'inscrivant dans les courbes d'indice de gêne sonore (dit indice psychologique) IP68. Par ailleurs, l'expérience des grands aéroports européens montre que les perceptions négatives des riverains ne s'arrêtent pas au seul bruit effectif des avions mais intègrent notamment la fréquence des survols et un sentiment diffus d'insécurité lié au risque, pourtant extrêmement faible, d'accident. De ce fait, la Mission a jugé souhaitable d'étendre le champ de l'étude aux zones situées dans l'axe des pistes, afin de tenir compte de l'ensemble des survols à une altitude inférieure à 1500 mètres au-dessus des populations des agglomérations proches.

<sup>70</sup>Les populations de résidents non permanents n'ont pas été prises en compte.



Trois niveaux de nuisances peuvent ainsi être distingués pour les différents sites.

Un premier niveau de **nuisances sonores potentiellement très faibles ou faibles** concerne les sites de Beauvilliers, pour lequel les populations concernées sont les moins nombreuses<sup>71</sup>, et de Bonneval en région Centre, d'Hangest-en-Santerre en Picardie et du Plateau Sud de l'Eure en Haute-Normandie.

Un deuxième niveau correspond à des **nuisances sonores potentielles moyennes mais avec survol de certaines villes à une altitude inférieure à 1500 mètres**, ce qui pourrait conduire à des nuisances sonores au sol **perçues** comme importantes. Sont concernés les sites de Sainville et Santeuil (les villes de Chartres et d'Etampes pourraient être survolées à une altitude de 1500 mètres), de Marboué et d'Arrou (survol de la ville de Chateaudun), de Vermandovillers et, dans une moindre mesure, de Fouquescourt (survol de la ville d'Amiens à une altitude voisine de 1500 mètres), de Crucey - Senonches (survol de la ville de Dreux). Des procédures et des systèmes d'alimentation adaptés devront être mis en place. Ces adaptations ne devraient pas avoir d'impact sur la capacité des dispositifs aéroportuaires envisageables.

Un troisième niveau correspond à des **nuisances significatives et certaines**. Il concerne le site de Rouvillers. Le développement d'une plate-forme sur ce site conduit à des nuisances sonores potentielles pouvant être considérées comme importantes (entre 25.000 et 40.000 habitants touchés en fonction des indicateurs pris en compte). En outre, la ville de Compiègne, qui se situerait à proximité des axes des pistes, serait survolée à des altitudes de l'ordre de 1000 mètres. Dans cette localisation, le survol de la ville de Compiègne semble difficilement pouvoir être évité. Certaines variantes d'implantation pourraient vraisemblablement permettre de réduire cet inconvénient dans une proportion importante, mais pourraient soulever des difficultés dans d'autres zones ou dans d'autres domaines compte tenu de la localisation envisagée (cf. infra).

### les enjeux patrimoniaux

Les enjeux en terme de paysage sont assez faibles et ne permettent pas de différencier les sites. La position du site du plateau du Vexin Normand, à proximité du Parc Naturel Régional du Vexin, mérite une attention particulière, concernant les systèmes de dessertes routières et ferroviaires qui pourraient être associés au site. Le cas échéant, une étude poussée devra être entreprise pour apprécier la compatibilité des solutions de desserte proposées.

En matière de patrimoine bâti et naturel, les incidences potentielles concernent l'existence de sites classés ou inscrits sur les zones d'implantations, la présence de zones naturelles protégées, de sites archéologiques.

---

<sup>71</sup>Pour le site de Beauvilliers, les survols (à plus de 1.500 mètres) à proximité de la ville de Chartres, qui se trouverait de toute façon éloignée des axes des pistes de l'éventuelle plate-forme, pourraient certainement être évités par une optimisation de la localisation précise du site, de l'orientation des pistes et des procédures d'approches.

Les incidences patrimoniales sont faibles voire très faibles pour les sites de Sainville, de Beauvilliers, du Plateau du Vexin, du Plateau Sud de L'Eure, de Fouquescourt et de Rouvillers.

Pour les sites de Santeuil, de Crucey-Senonches et d'Arrou, des incidences potentielles ont été relevées, notamment la présence de monuments inscrits ou classés, ou de ZNIEFF de type II<sup>72</sup> à proximité.

Les sites qui présentent des faiblesses potentielles significatives sur les aspects patrimoniaux sont ceux d'Hangest-en-Santerre, avec la présence à proximité du site de deux monuments classés, de quatre ZNIEFF de type I (secteurs d'intérêt remarquable), de trois ZICO<sup>73</sup> et des zones faisant l'objet d'arrêtés préfectoraux de conservation des biotopes<sup>74</sup>, et les sites de Bonneval et de Marboué qui sont situés à proximité immédiate de grands ensembles naturels (ZNIEFF de type I et II le long du Loir et de l'Yerre). La présence d'un cimetière militaire sur le site de Vermandovillers, pour une implantation de 2800 ha, constitue un élément particulièrement sensible.

#### les ressources en eau

Les premières appréciations ne font pas apparaître d'élément discriminant du point de vue des ressources en eau et des caractéristiques des bassins versants. Des études hydrologiques plus détaillées devront être entreprises pour les sites qui se détacheraient de l'analyse.

#### les risques associés à la présence de sites sensibles (centrales nucléaires, installations classées SEVESO)

Dans un rayon de trente kilomètres à partir des différents sites, il n'a pas été relevé d'obstacles de ce type à l'implantation d'un dispositif aéroportuaire.

S'agissant du site de Rouvillers, la Mission s'est interrogée sur la compatibilité du centre de stockage de gaz naturel de Gournay-sur-Aronde avec l'éventuelle implantation d'un nouvel aéroport. Elle a obtenu des autorités compétentes de l'Etat la réponse suivante :

*« Les trois variantes<sup>75</sup> du site de Rouvillers sont situées en dehors du périmètre du stockage souterrain du gaz naturel.*

<sup>72</sup>Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique de type II (grands espaces naturels).

<sup>73</sup>Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (Directive européenne du 02/04/1979).

<sup>74</sup>Conservation d'habitat d'espèces protégées, instaurés par décret le 25/11/1977.

<sup>75</sup>Le mot "variante" vise ici les trois périmètres d'implantation (1200, 1800, 2800 ha) figurant au questionnaire. Depuis lors, une nouvelle localisation, plus au nord et à l'intérieur, elle, de la zone de stockage souterrain, a été proposée par les autorités régionales par lettre du 28/02/96. Dans cette lettre, le Préfet de Région et le Président du Conseil Régional précisent : "nos investigations avaient initialement porté sur un périmètre plus large, englobant des terrains situés légèrement plus au nord, dans un secteur compris entre TRICOT et RESSONS-SUR-MATZ. Nous n'avions pas, dans un premier temps, poursuivi nos études sur ces secteurs, compte tenu de la présence d'une zone de stockage souterrain de gaz naturel. Mais, à la réflexion, il nous apparaît utile de porter à votre connaissance l'existence de ces secteurs (...) : il

*Les effets des accidents de stockage ne dépasseraient pas la Vallée de l'Aronde et demeurerait en dehors des diverses emprises projetées.*

*Toutefois, la présence d'un équipement aéroportuaire accroît les risques d'occurrence (chute d'avion) sur les têtes de puits et installations de surface au voisinage. Il n'est pas possible pour l'instant, sans connaître avec précision l'implantation des infrastructures projetées (piste notamment), d'étudier les dangers d'un aéroport à proximité de cette zone.*

*Seule une approche probabiliste pourra permettre de mesurer l'accroissement des risques. Les études qui seront menées pour l'implantation d'un nouvel aéroport devront comporter ce volet d'études. »*

Si le site de Rouvillers n'est pas situé sur le périmètre de protection, il en va différemment de la variante évoquée supra, située plus au nord et, pour partie, à l'intérieur du périmètre de protection du centre de stockage.

**En terme d'impacts environnementaux, le site de Rouvillers soulève donc de vraies questions. S'agissant de l'évaluation des aspects environnementaux, il paraît possible d'établir un premier classement :**

- 1 - site de Beauvilliers ;**
- 2 - sites d'Arrou, de Fouquescourt ;**
- 3 - sites du Plateau du Vexin Normand, du Plateau Sud de L'Eure, de Crucey - Senonches, de Sainville et de Santeuil ;**
- 4 - sites d'Hangest-en-Santerre, de Vermandovillers, de Bonneval et de Marboué,**
- 5 - site de Rouvillers.**

### **les résultats du premier tri**

**Ce premier tri sur les critères de faisabilité technique (données préalables, qualité de l'espace aérien et impacts environnementaux) n'exclut a priori aucune zone d'implantation.**

### **UN DEUXIEME TRI SUR L'ADAPTATION A LA CLIENTELE ET A LA REGION D'ACCUEIL PERMET UNE SELECTION ENTRE LES SITES**

Après avoir apprécié la faisabilité technique de l'implantation d'une plate-forme aéroportuaire (cf supra, premier tri), la Mission a examiné les critères liés aux conditions de développement d'une éventuelle plate-forme : desserte terrestre, zone de chalandise, caractéristiques régionales.

est loin d'être certain, en effet, que l'existence de cette zone de stockage engendre des contraintes réhilitaires".

## **L'accessibilité terrestre**

La création d'un nouvel aéroport de desserte d'une grande agglomération pose le problème de son attractivité comparée avec les aéroports existants ou les autres modes de transport. Cette attractivité dépend d'une part du type et du niveau de services offerts sur cet aéroport et d'autre part de la qualité de l'accès terrestre.

Le caractère fondamental du critère d'accessibilité, en particulier dans le cadre des hypothèses de travail retenues qui conduisent à envisager des sites beaucoup plus éloignés des pôles urbains que les plates-formes existantes, requiert une analyse plus fine. Des études systématiques n'ont pas encore été faites, et seule une première appréciation est donc proposée.

### les conditions nécessaires à une accessibilité de qualité

La qualité de l'accessibilité terrestre résulte de la combinaison de trois facteurs principaux : la durée maximale du trajet, son coût et la qualité de service qui sont les éléments primordiaux pour la crédibilité du concept d'une plate-forme excentrée par rapport à sa zone de chalandise.

Rappelons que la réalisation éventuelle d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire parisienne s'intègre dans un système de transport concurrentiel (aéroportuaire et intermodal) où il n'y a pas de clientèle réellement captive. L'éloignement handicape les aéroports qui seraient en concurrence avec des aéroports plus proches du marché potentiel et/ou des modes de transports terrestres compétitifs.

### la notion de temps d'accès

Les liaisons ville-aéroport font partie intégrante du temps que le passager consacre à son voyage. D'une manière générale, le temps d'accès total (à distinguer du trajet centre ville/aéroport) peut être d'autant plus long que le temps de vol est lui-même élevé, sans pour autant dépasser une limite qu'il paraît raisonnable de fixer à 1 heure 15 pour un trajet porte à porte. Aujourd'hui, aucun aéroport européen important n'est situé à plus de 50 km du centre de l'agglomération qu'il dessert. Le temps d'accès moyen porte à porte en voiture particulière est ainsi **généralement inférieur à une heure**, sauf aléas de circulation qui obligent l'utilisateur à prendre une marge de sécurité plus ou moins importante.

Malgré un temps d'accès sensiblement plus élevé que celui des aéroports européens, l'aéroport de Tokyo-Narita situé à 60 km du centre ville, ne connaît pas de difficultés de développement. Cet exemple ne peut pourtant pas justifier la construction d'aéroports aussi éloignés du centre ville car sa situation est très différente de celle des aéroports européens. Narita ne traite en effet que du trafic international, pour lequel le temps d'accès entre pour une part minoritaire dans le temps total de transport. De plus, il

n'existe pas d'alternative crédible à l'utilisation de Narita, à moins de 500 km de Tokyo, ville située, rappelons-le, sur une île.

En Europe, la concurrence entre plusieurs aéroports et avec les modes terrestres rend difficile le développement d'aéroports éloignés du coeur du marché. Un temps d'accès trop long devient en effet rédhibitoire pour le passager aérien qui dispose de plusieurs autres choix. Lorsque plusieurs aéroports sont en concurrence pour la desserte de l'agglomération, les passagers privilégient naturellement celui qui est situé à proximité du centre ville. En conséquence, les compagnies aériennes dont l'objectif est de gagner des parts de marché concentrent leur offre sur cet aéroport.

### le temps d'accès à l'A86

Près de 70% de la clientèle actuelle des plates-formes du grand bassin parisien est située dans la zone délimitée par l'A86. Ainsi, plus que la *distance-temps* au centre de Paris, c'est le temps d'accès à l'autoroute A86 qui permet le mieux d'apprécier la desserte terrestre par voie routière.

À l'exception des sites de Rouvillers, de Sainville, Santeuil, Beauvilliers et des sites du Plateau du Vexin et du Plateau sud de l'Eure, les temps d'accès à l'A86 dépassent significativement les 60 minutes, dans l'hypothèse de réalisation des schémas directeurs routiers du grand bassin parisien tels qu'ils sont prévus à l'horizon 2015.

Pour les temps d'accès au centre de Paris, seuls ces mêmes sites proches ont un temps de parcours routier inférieur à 90 minutes, bien que toujours supérieur à l'heure. Pour l'utilisateur de la voiture particulière, le surcoût généré par l'accès à un aéroport plus éloigné de 25 km à 50 km est relativement marginal. Pour l'utilisateur du taxi, ce surcoût devient au contraire important et devrait inciter les usagers à utiliser les transports en commun si ceux-ci sont performants et abordables. Ceci rend indispensable, dans tous les cas, une desserte ferroviaire de très bonne qualité en termes de temps de trajet et de fréquences pour l'accès à Paris et à sa première couronne.

### la capacité d'absorption des Schémas Directeurs Routiers

Dans l'hypothèse de la réalisation des investissements routiers prévus du Schéma Directeur de l'Ile-de-France, une troisième plate-forme ne toucherait que marginalement la circulation sur les rocadés et tangentiels autour de Paris, mais apporterait un surcroît de trafic important sur certaines radiales. A l'extérieur de l'Ile-de-France, en revanche, dans l'hypothèse de réalisation du Schéma Directeur Routier National, la réserve de capacité ne serait pas suffisante pour absorber le trafic généré par une troisième plate-forme, et ce, quel que soit le site retenu, même si la part de marché du fer était de 50%. Il conviendrait alors vraisemblablement d'étudier la réalisation d'une autoroute nouvelle à 2x2 voies pour la desserte de l'éventuelle plate-forme si celle-ci devait atteindre les 30 millions de passagers. Pendant la période de montée en puissance de l'éventuelle plate-forme, la vitesse moyenne des liaisons interurbaines pourrait être réduite de l'ordre de 30% pour les axes concernés.

### la desserte ferroviaire

En transports en commun, les exemples récents de construction ou de projet de nouvel aéroport montrent l'importance accordée à une desserte en site propre avec le coeur de l'agglomération. Sans trop s'éloigner de ces exemples, on peut considérer qu'une norme acceptable serait un temps de trajet de l'ordre de 40 minutes, associé à une fréquence de trois trains à l'heure<sup>76</sup>.

**Dans ce contexte, si l'on veut que la desserte soit performante, cela exclut a priori les sites éloignés de plus de 120 km de Paris, qui même avec une desserte par TGV, seront situés à plus de 40 minutes. Il s'agit essentiellement des sites d'Arrou (et dans une moindre mesure de Bonneval et de Marboué) et de Vermandovillers (et dans une moindre mesure ceux de Fouquescourt et d'Hangest-en-Santerre).**

S'agissant des sites picards, les temps d'accès à Bruxelles seraient de 50 minutes, et pour Londres de deux heures, ce qui rendrait problématique la captation d'une clientèle par ailleurs desservie par un ensemble d'aéroports importants (cinq plates-formes pour Londres, Bruxelles et Amsterdam Schiphol pour la Belgique...). Aucun élément ne permet de rendre crédible l'hypothèse de navettes spéciales entre ces destinations et l'éventuelle nouvelle plate-forme (solution alternative proposée par la Région Picardie). La rentabilité de navettes paraît beaucoup plus problématique que celle d'une desserte dédiée rapide avec Paris.

### quelle compatibilité avec les infrastructures ferroviaires probables en 2015/2030 ?

La Mission s'est tout d'abord interrogée sur la possibilité d'utiliser les liaisons ferroviaires existantes, et celles qui seront développées à l'horizon 2015 et au-delà.

Compte tenu de la densité du trafic aux approches de Paris sur le réseau actuel, des temps de trajet réels à plus d'une heure, l'insertion d'une telle relation serait vraisemblablement délicate. Pour qu'elle soit préservée de l'interférence avec le trafic de cabotage de banlieue - problème de régularité, notamment -, une telle desserte dédiée rapide serait soumise à l'alternative suivante :

- sortir de la capitale par l'une des lignes à grande vitesse (LGV), sous réserve qu'il y subsiste à l'horizon visé des créneaux disponibles y compris en heure de pointe ;
- créer une nouvelle infrastructure dédiée depuis Paris ou, à défaut, d'une grande gare de banlieue, ou utiliser et créer les infrastructures ad hoc pour une desserte en ligne d'un bipôle aéroportuaire (Paris - CDG - site au nord, ou Paris - Orly - site au sud-ouest).

La question se pose en effet de savoir si, à défaut de Paris, un point de proche banlieue bien situé par rapport au bassin de chalandise pourrait constituer une alternative acceptable. La Mission n'a pas été en mesure de se faire une opinion sur ce point. La question se pose également de savoir si cette liaison pourrait ou non desservir au passage

---

<sup>76</sup>Celle-ci pourrait être limitée à deux trains à l'heure, au prix d'une dégradation de la qualité de service, pendant les heures creuses ou la montée en puissance de la plate-forme.

des points intermédiaires, en particulier l'une des deux grandes plates-formes aéroportuaires existantes. Dans tous les cas, il peut y avoir des cumuls de trafics de nature à accroître les recettes et, si le point intermédiaire est une plate-forme aéroportuaire, il y a alors possibilité de concevoir une exploitation coordonnée, qu'on appellera "bipôle" par convention dans le présent document.

La principale difficulté provient du nombre de sillons nécessaires pour une desserte cadencée au regard de l'utilisation des capacités prévisibles des liaisons LGV<sup>77</sup>. Or la combinaison des trafics ferroviaires et des trafics liés à la desserte de l'aéroport pourrait conduire à une saturation chronique en heure de pointe des lignes atlantique et nord à l'horizon du projet.

Ces différents éléments conduisent à considérer comme **probablement nécessaire la construction d'une ligne ferroviaire nouvelle pour la desserte de l'aéroport**, et ce quel que soit le site considéré.

#### coût d'une desserte dédiée rapide (DDR) et équilibre financier

Il apparaît donc à terme indispensable de disposer d'une desserte dédiée rapide (DDR). La Mission s'est interrogée sur les coûts comparés des différentes DDR et sur le coût supporté par le client de l'aéroport. Seules des études approfondies permettraient d'approcher les coûts spécifiques d'une DDR (infrastructures ferroviaires, matériel roulant, gares et systèmes de traitement des passagers) en fonction des sites et des dispositifs de desserte.

La Mission a considéré qu'un ordre de grandeur de 20 milliards de francs était vraisemblable, et que le tarif par voyage ne devrait pas être sensiblement supérieur à 150 francs. Dans le cas contraire, les passagers risquent d'utiliser un autre mode de transport, de prendre l'avion sur un aéroport de proximité ou de prendre une correspondance avec un moyen/long courrier sur un autre hub européen<sup>78</sup>. Cette constatation doit conduire à une grande prudence quant au prix que le passager est prêt à payer pour la liaison rapide ville-aéroport, liaison qui est par ailleurs absolument nécessaire pour assurer la compétitivité d'un site éloigné.

**Dans ce cadre, la liaison et son exploitation ne pourront être financées par les usagers aériens que si le trafic de l'aéroport dépasse 30 millions de passagers par an environ, avec une part modale du ferroviaire dans la desserte de l'ordre de 50%.** On obtient alors un coût voisin de 150 à 200 francs par voyage, ce qui est vraisemblablement une valeur limite et probablement excessive. Dans le cas d'un fonctionnement en bipôle desservi en ligne, la rentabilisation d'une DDR pourrait être cependant facilitée par le cumul de trafic et les possibilités de correspondances entre les deux sites aéroportuaires.

---

<sup>77</sup>Une autre difficulté concerne la capacité des terminaux parisiens (libération de voies, cf. chapitre VII).

<sup>78</sup> En effet, l'intérêt pour les compagnies aériennes de capter ces passagers à haute contribution compense largement le coût du préacheminement qui n'est généralement pas facturé au passager. Ainsi le prix d'un billet Milan-Linate (7 km)/New York via Amsterdam, Paris ou Londres est souvent tout aussi compétitif qu'un billet direct Milan-Malpensa (50 km)/New York sur Alitalia ou une compagnie américaine.

## la question de la montée en puissance de l'éventuelle plate-forme

En tout état de cause, ces hypothèses de trafic et de part modale de la desserte dédiée ne pourront être vérifiées au moment de l'ouverture de l'éventuelle plate-forme - au mieux en 2015-, ni même quinze ans après<sup>79</sup>. Sauf à prendre le risque de créer et financer a priori une DDR de cette envergure, ce qui correspond à un pari en avenir incertain en fonction des scénarios d'évolution de la demande, d'une part, et des stratégies des opérateurs, de l'autre, il convient donc de considérer comme nécessaire **une phase de transition pendant la montée en puissance de l'éventuelle plate-forme.**

Dans cette phase de montée en puissance, qui pourrait durer une quinzaine d'années, **la desserte serait alors essentiellement assurée par la voie routière et les liaisons ferroviaires** telles qu'elles existeront en 2015 et au-delà. Il ne s'agirait dans ces conditions que d'une desserte dégradée. **La desserte routière serait alors l'élément le plus important.**

Dans ce contexte, la montée en puissance de la nouvelle plate-forme serait rendue plus facile si elle était:

- au plus près de la zone de chalandise ;
- susceptible d'être exploitée en débordement d'un aéroport existant (rentabilisation des équipements et infrastructures de desserte, potentialités de correspondances significatives,...). Ce fonctionnement en bipôle suppose à son tour une proximité de l'éventuelle plate-forme à l'aéroport Charles de Gaulle ou à Orly.

A ce titre, il conviendrait de préférer les sites de Sainville, Santeuil, Beauvilliers et la zone de Rouvillers aux sites du Plateau du Vexin Normand, du Plateau Sud de L'Eure ou de Crucey - Senonches pour lesquels un fonctionnement en bipôle avec l'aéroport de Charles de Gaulle ou d'Orly semble difficile.

Dans cette même période de montée en puissance, l'existence d'une ligne à grande vitesse disposant d'une réserve de capacité serait un élément d'autant plus favorable que l'échéance prévisible de la saturation est la plus éloignée<sup>80</sup>.

La desserte ferroviaire classique offre par ailleurs un avantage si le maillage ferroviaire à 40/50 minutes de la plate-forme représente un potentiel significatif de clientèle, ce qui semble être le cas pour les sites proches de la région Centre avec la desserte de Rambouillet, Versailles, Dourdan, Etampes, Saint Quentin-en-Yvelines.

## accès terrestre : éléments de synthèse

**En résumé, la Mission considère que, du point de vue de la desserte routière, et par rapport à Paris, l'éloignement des sites d'Arrou de Bonneval et Marboué, de**

---

<sup>79</sup>Ainsi, Roissy n' a atteint environ 20 millions de passagers par an qu'après quinze années d'exploitation de 1974 à 1990, et ce dans le cadre d'une montée en puissance accélérée.

<sup>80</sup>La Mission n'a pu obtenir d'éléments suffisamment fiable d'appréciation de l'horizon de la saturation des capacités des LGV concernées.



**Vermandovillers (et dans une moindre mesure d'Hangest-en-Santerre et de Fouquescourt) de la zone de chalandise principale constitue un handicap très important pour donner une chance à un dispositif aéroportuaire de se développer. Cette situation pourrait être en partie compensée par une desserte ferroviaire rapide. Par rapport aux données généralement prises en compte dans les études du transport aérien, la Mission considère que ces handicaps sont prohibitifs.**

**Dans ces conditions la Mission considère que seuls les sites proches doivent être pris en compte pour la suite de l'analyse.**

**Il apparaît par ailleurs très difficile de classer entre eux ces sites proches, sur leurs avantages comparés en matière d'accès terrestre à long terme. Pendant la phase de montée en puissance de l'éventuelle plate-forme, les sites de Sainville, Santeuil, Beauvilliers, qui bénéficient par ailleurs d'un maillage ferroviaire intéressant, et celui de Rouvillers doivent être privilégiés par rapport à ceux de Crucey-Senonches, et à ceux du Plateau du Vexin Normand et du Plateau Sud de l'Eure.**

**La Mission considère que les projets d'infrastructures à long terme et les systèmes de dessertes existants ne conduisent cependant pas à une hiérarchie suffisamment déterminante des différents sites proches de Paris, et s'en remet, pour établir son appréciation, au critère portant sur la proximité et la densité de la zone de chalandise.**

### **le bassin de clientèle**

L'appréciation fine du bassin de clientèle potentielle pour les différents sites nécessite des études approfondies, prenant en compte notamment :

- du côté de la demande, les évolutions sociodémographiques des populations du grand bassin parisien (propension à voyager et taux de pénétration du transport aérien notamment) ;
- du côté de l'offre, les systèmes de desserte routière et ferroviaire les plus adaptés et leurs conditions d'exploitation (qualité de service, tarification...), les évolutions des plates-formes existantes du grand bassin parisien...

Ni les régions intéressées, ni les administrations centrales n'ont eu la possibilité, dans les délais impartis, d'effectuer ces analyses. La Mission est donc tributaire des éléments qui lui ont été fournis en amont.

Toutefois, afin de permettre la comparaison des éléments d'appréciation transmis par les régions, la Mission et les administrations centrales compétentes ont procédé à une approche simplifiée de la problématique sur la base des considérations suivantes :

- homogénéisation par les directions régionales de l'Équipement des modes de calcul des isochrones routières à 45 minutes, 60 minutes, 75 minutes à partir de chaque site, dans le cadre de la réalisation du Schéma Directeur Routier prévu à l'horizon 2015 ;

- dénombrement des populations - telles que prévues par les services de l'INSEE à l'horizon 2015 - à l'intérieur desdites isochrones, en distinguant les populations de la Région Ile-de-France, du grand bassin parisien et hors grand bassin parisien de manière à tenir compte du cadre de cohérence défini par la lettre de Mission ;
- prise en compte des populations supplémentaires touchées par les isochrones ferroviaires (pour Paris et les principales villes, prise en compte de l'ensemble des communes touchées).

### le bassin de population

Trois familles de sites se distinguent alors en terme de bassin de population (prévisions 2015):

- les trois sites proches de la région Centre, Sainville, Santeuil et Beauvilliers qui surclassent nettement les autres sites pour des temps d'accès inférieur à 60 minutes avec près de 8 millions de personnes, et 12,5 millions à 75 minutes ;
- le site du Plateau du Vexin Normand, avec 6 millions de personnes à 60 minutes et près de 10 millions à 75 minutes ;
- les sites du Plateau sud de l'Eure et de Crucey - Senonches, avec 4 millions de personnes à 60 minutes et respectivement 7 millions et 10 millions à 75 minutes ;
- le site de Rouvillers pour la Picardie, avec 3,7 millions de personnes à 60 minutes et 9 millions à 75 minutes.

Cela confirme donc que les sites plus éloignés ou plus mal reliés semblent significativement mal placés en termes de bassin de population pour envisager le développement d'une plate-forme aéroportuaire répondant **aux besoins de la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien.**

Pour les sites éloignés, les bassins de population à 75 minutes sont compris entre 5 et 6 millions d'habitants pour le grand bassin parisien et les régions limitrophes. La prise en compte de population étrangère à 75 minutes ne concerne que le site le plus au nord, à savoir celui de Vermandovillers (Picardie) et pourrait représenter un supplément d'un million d'habitants en Belgique (villes de Mons et Courtrai par ailleurs desservies par des aéroports plus proches, y compris en France - Lille-Lesquin, notamment -), ce qui ne remet pas en cause le classement présenté.

### impact d'une desserte ferroviaire

L'ensemble de ces estimations sont fondées sur l'accessibilité routière. Dans l'hypothèse d'une desserte ferroviaire classique qui permettrait, pour les sites de Santeuil-Sainville-Beauvilliers, du Vexin Normand et Rouvillers, un accès à moins de 60 minutes au centre de Paris, les bassins de population seraient différents. En effet, la desserte routière ne permet de capter à 60 minutes que certains arrondissements de Paris (les arrondissements du sud de Paris pour Santeuil, deux arrondissements du nord-est de Paris pour Rouvillers, et aucun pour le Vexin Normand). Le différentiel de population serait alors de:

- . + 2 150 000 habitants pour le Plateau du Vexin Normand ;

- . + 1 280 000 habitants pour Santeuil -Sainville -Beauvilliers;
- . + 1 950 000 habitants pour Rouvillers.

Ces éléments modifient le classement opéré au profit du site de Rouvillers, qui se place en troisième position, derrière les sites proches de la région Centre et le site du Plateau du Vexin Normand.

La question de la desserte des populations de grandes agglomérations étrangères (Bruxelles, Londres) à partir des sites picards n'a pas été étudiée de manière contradictoire par les administrations centrales. La Mission, cependant, considère que, si les *distances-temps* (LGV) pour les sites les plus au Nord de l'agglomération parisienne sont comparables à celles de l'agglomération bruxelloise, les éléments de réflexion sur le besoin d'une desserte dédiée valent aussi pour Bruxelles (et donc les considérations de coût d'infrastructure, de rentabilisation...). Pour Londres, les distances-temps sont beaucoup plus importantes ( 2 h 00 et 1 h 45 avec barreau TGV picard Amiens-Calais).

### zone de chalandise

S'agissant de l'appréciation de la demande, les données brutes de populations devraient être pondérées par la prise en compte des différentes propensions à voyager à l'horizon 2015 et au-delà. Il convient par ailleurs de prendre en compte les voyageurs aériens non-résidents (nationaux ou étrangers) susceptibles d'utiliser la plate-forme, et les complémentarités et concurrences entre plates-formes.

Les administrations centrales ont procédé à une première évaluation de la zone de chalandise (trafic potentiel émetteur de passagers aériens, résidant dans les isochrones) sur la base des données 1995 en terme de taux de pénétration et de bassin de population. Cette estimation renforce les éléments d'analyse précédents en termes de bassin de population. Ces estimations correspondent à la zone de chalandise totale c'est-à-dire celle du grand bassin parisien et des régions limitrophes, en l'occurrence celle du Nord-Pas de Calais pour les sites picards. Le classement indicatif est alors le suivant :

- les sites de Santeuil - Sainville - Beauvilliers ont un potentiel de 9 à 12 millions de passagers à 60 minutes (et près de 20 millions à 75 minutes) en 1995 ;
- les sites du Plateau du Vexin Normand et de Rouvillers ont un potentiel de 5 à 7 millions de passagers à 60 minutes (et 12 à 14 millions à 75 minutes) ;
- les sites du Plateau Sud de l'Eure et Crucey-Senonches ont un potentiel de l'ordre de 3 à 4 millions à 60 minutes ;
- les sites d'Arrou, de Marboué, de Bonneval et les sites de Vermandovilliers, de Fouquescourt, d'Hangest-en-Santerre ont des potentiels modestes, entre 0,8 et 1,5 million de passagers aériens à 60 minutes<sup>81</sup>.

A l'horizon 2015, il est possible que l'écart observé, en 1995, entre les différents groupes de sites se réduise quelque peu. En toute hypothèse, compte tenu des poids respectifs des différents isochrones. ceci ne pourrait pas modifier les différents résultats.

<sup>81</sup>Au delà des départements limitrophes de l'Île-de-France, l'échantillon à partir duquel a été menée l'étude se réduit. En toute hypothèse, compte tenu des poids respectifs des différentes isochrones, ceci ne modifierait pas de manière significative le classement pour les zones de chalandises à 75 minutes.

**En résumé, en matière de bassin de population à l'horizon 2015, complétée par une première appréciation de la zone de chalandise, les analyses menées conduisent la Mission à retenir le classement suivant, compte tenu des éléments dont elle a pu disposer de manière comparable :**

- 1 - les sites de Sainville, Santeuil, Beauvilliers sont toujours les mieux placés, avec un potentiel satisfaisant ;**
- 2 - les sites du Plateau du Vexin Normand et de Rouvillers ;**
- 3 - les sites du Plateau Sud de l'Eure et de Crucey - Senonches ;**
- 4 - les sites de Vermandovillers, Hangest-en-Santerre et Fouquescourt<sup>82</sup> ;**
- 5 - les sites d'Arrou, Marboué et Bonneval.**

### **région d'accueil et bassin d'emploi**

Selon les hypothèses précédemment définies en matière d'emplois, la création d'un aéroport de 30 millions de passagers pourrait représenter environ 50.000 à 60.000 emplois nouveaux (emplois directs et indirects). Il ne s'agit que d'un ordre de grandeur, le chiffre pouvant varier selon de multiples facteurs internes et/ou externes à l'aéroport.

Sauf à envisager la construction d'une véritable ville nouvelle ou considérer que les employés acceptent un allongement important de leurs déplacements domicile-travail, on peut considérer que le nouvel aéroport devrait s'inscrire dans un bassin d'emploi de l'ordre de 200.000 emplois à 30 minutes, soit l'équivalent d'un bassin d'habitat de l'ordre de 450.000 habitants.

L'appréciation des bassins d'emplois associés aux différents sites se heurte à la problématique de l'évolution des activités et des emplois des zones concernées à l'horizon 2015 et au-delà. Faute de disposer des éléments permettant de prendre en compte un ou plusieurs scénarios d'évolution socio-économique des zones concernées, la Mission a retenu, dans une première approche et à titre exploratoire, les bassins d'emplois actuels de chaque site, situés à 30 minutes et 45 minutes en accès routier (selon le Schéma Directeur Routier 2015 et les données transmises par les D.R.E.).

En toute première analyse, tous les bassins d'emplois actuels pour les sites concernés dépassent les 200.000 actifs à 45 minutes par voie routière. **Ce critère n'est donc pas discriminant.**

A 30 minutes, les populations actives sont relativement faibles : moins de 200.000 personnes pour la plupart des sites, sauf pour le Plateau du Vexin Normand dont la population active à 30 minutes dépasse déjà les 400.000 personnes en 1995.

---

<sup>82</sup>Potentiel faible compte tenu de leur éloignement, et ce même en prenant en compte les positions géographiques au centre d'un triangle Paris-Londres-Bruxelles. La prise en compte d'éléments d'analyse de complémentarité/concurrence avec les aéroports londoniens ou bruxellois ne ferait que diminuer la zone de chalandise de ces sites.

Ceux dont le bassin d'emploi à 30 minutes avoisine les 200.000 actifs sont d'abord ceux du Plateau Sud de l'Eure, de Crucey-Senonches, de Sainville, de Santeuil, et de Beauvilliers, puis celui de Rouvillers.

Les sites les moins bien "dotés" à 30 minutes sont ceux de Bonneval, Marboué, Arrou et ceux de Vermandovillers, Fouquescourt et Hangest-en-Santerre.

### **éléments de synthèse de la deuxième évaluation**

**La double analyse à laquelle il vient d'être procédé amène à donner d'abord :**

- un avantage décisif aux sites les moins éloignés de Paris ;**
- et ensuite, parmi ceux-ci, aux sites de Beauvilliers, de Sainville ou de Santeuil par rapport à Rouvillers.**

## **CHAPITRE IX : CONDITIONS D'INSERTION DANS LE SYSTEME AEROPORTUAIRE**

### **ORIENTATIONS DE POLITIQUES DE LONG TERME : SCENARIOS DE DEMANDE ET DISPOSITIFS AEROPORTUAIRES**

#### **SCENARIOS DE LA DEMANDE ET PERTINENCE DU CONCEPT DE NOUVELLE PLATE-FORME**

Il convient de rappeler quelques éléments de conclusions des travaux d'études concernant l'évolution de la demande et les scénarios d'infrastructures de desserte aéroportuaire du grand bassin parisien (cf. annexe G).

En 2015, la demande sur l'ensemble des plates-formes gérées par Aéroports de Paris se situerait entre 74 et 95 millions de passagers - dont 30 millions pour Orly- (600 000 à 700 000 mouvements pour les principales plates-formes). Dans ce cadre, les systèmes de desserte fondés sur l'extension des aéroports de province et le développement de hub(s) secondaire(s) permettent de limiter la demande non satisfaite en attendant l'éventuelle mise en service d'une nouvelle plate-forme dans l'hypothèse d'un maintien d'une croissance forte de la demande.

A l'horizon 2030, les prévisions se situent entre 90 et 124 millions de passagers et entre 670.000 à 900.000 mouvements pour les principales plates-formes. La date de mise en service d'une éventuelle nouvelle plate-forme dépend de la croissance du trafic aérien et ne pourrait s'avérer pertinente à partir de 2015-2020 qu'en cas de forte croissance continue sur la période 2015-2030. Rappelons que, même dans ce cas, le développement d'une fonction de pivot de correspondances en province pourrait constituer une alternative crédible, moins coûteuse, plus flexible à la construction d'un nouvel aéroport<sup>83</sup>.

Cependant, le marché et les opérateurs sont déterminants dans la réalisation de la fonction de correspondance. Cette remarque est tout aussi juste pour ce qui est des opportunités de développement d'une nouvelle plate-forme. Dans ce domaine, la part du volontarisme est donc réduite.

#### **le volontarisme : quels effets sur le développement d'une nouvelle plate-forme ?**

Une restructuration profonde du système de desserte aéroportuaire du grand bassin parisien, telle une réduction significative des activités d'Orly ou une limitation du

---

<sup>83</sup>cf. rapport Arthur D. LITTLE (annexe G), p. 34.

nombre de mouvement de l'aéroport Charles de Gaulle peut laisser croire que le développement d'une nouvelle plate-forme en serait facilité.

Les phénomènes sont en réalité plus complexes :

- si des mesures restrictives intervenaient rapidement, on constaterait tout d'abord un haut niveau de demande non satisfaite dans le grand bassin parisien (évasion vers les hubs européens mieux développés). La fonction de plaque tournante sur l'aéroport Charles de Gaulle (et a fortiori sur Orly) ne pourrait plus être développée du fait de l'absence de capacité permettant d'offrir une gamme de fréquences et de destinations suffisantes. **Après 2015-2020, la mise en service d'un nouvel aéroport, même dans un scénario de forte croissance, ne permettrait de rattraper que partiellement les opportunités de croissance non exploitées<sup>84</sup>. Les usagers potentiels se seraient adaptés et utiliseraient notamment des solutions alternatives de transport ou de communication.**

Dans ce cas, la création d'une plate-forme supplémentaire pourrait ne pas constituer une réponse adaptée à la demande, et encore moins économiquement viable, du fait d'une offre fragmentée, sans fonction de hubbing, sur trois plates-formes. "La mise en place d'une capacité additionnelle significative (telle que la mise en service d'un nouvel aéroport) peut voir cette capacité sous utilisée pendant une longue période. Les problèmes liés à la viabilité économique du projet sont alors plus aigus" (rapport Arthur D. LITTLE p.24,1.12 en annexe G) ;

- si ce type de mesures restrictives intervenait peu après la mise en service d'une nouvelle plate-forme, la réactivité des opérateurs face aux incertitudes (relocalisation, abandon de la fonction de correspondances sur la plate-forme principale) et la perturbation du marché pourraient produire les mêmes phénomènes que ceux décrits plus haut pendant la période de montée en puissance. Un fonctionnement en bipôle permettrait d'articuler cette montée en puissance avec l'évolution des capacités de l'autre pôle et le comportement de la clientèle. Pour autant, rien n'assure que ce type de dispositif soit adapté aux attentes de celle-ci.

Si l'on veut garder la cohérence de l'ensemble du dispositif de desserte aéroportuaire, il semble important d'éviter les mesures brutalement restrictives dont il apparaît clairement qu'elles ne pourraient pas aider la montée en puissance de l'éventuelle plate-forme.

---

<sup>84</sup>cf. rapport Arthur D. LITTLE, pages 30 & 31.

## APPRECIATION DE L'ADAPTATION AUX DISPOSITIFS AEROPORTUAIRES ENVISAGEABLES

### **variété des dispositifs aéroportuaires**

La nature des dispositifs aéroportuaires pertinents pour une éventuelle nouvelle plate-forme diffère en fonction des évolutions de la demande de transport aérien et des schémas à long terme de la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien :

#### - une plate-forme d'appui ?

Celle-ci serait destinée à accueillir une part significative des mouvements supplémentaires en fonction des à-coups de la demande, des coûts de prestations aéroportuaires, de la disponibilité des créneaux horaires. Un exemple serait la plate-forme de Londres-Stansted qui absorbe 50% de la croissance des mouvements du système aéroportuaire londonien (mais avec des modules sensiblement inférieurs à ceux d'Heathrow et Gatwick).

#### - une plate-forme fonctionnant en bipôle avec l'aéroport Charles de Gaulle ou Orly?

Ce type de plate-forme nécessiterait une desserte directe de très bonne qualité entre les deux pôles, l'ensemble pourrait former un système aéroportuaire pour le passager et les exploitants (des synergies pourraient être développées en terme de traitement des passagers, de complémentarité des origines / destinations et de correspondances). Le trafic de correspondance entre les plates-formes ne justifierait jamais à lui seul la réalisation d'une desserte dédiée rapide, qui est une condition de la réalisation de *l'effet correspondance*. Une liaison de qualité ne pourrait probablement être envisagée sans partage au moins partiel de l'infrastructure avec une autre desserte ou un cumul de trafic sur cette infrastructure entre la clientèle à destination finale du nouvel aéroport et de correspondance entre les deux plates-formes.

#### - une plate-forme supplémentaire ?

Il s'agirait alors d'un "véritable troisième" aéroport, autonome dans sa gestion et son développement, pour lequel l'existence d'une demande et d'un marché propres sont indispensables.

Bien que ceci ne concerne pas à proprement parler la nature du dispositif pour une éventuelle nouvelle plate-forme pour la desserte du grand bassin parisien, il convient également de rappeler l'importance des concepts :



- de **plate-forme d'équilibre Paris - Province** ou d'aménagement du territoire, située en bordure du Bassin parisien (projet de Notre-Dame des Landes entre Nantes et Rennes, et aéroports de Lille-Lesquin et Lyon-Satolas<sup>85</sup>) ;

- de **plate-forme de desserrement** pour la région Ile-de-France et sa proximité, destinée à accueillir un certain nombre de liaisons point à point pertinentes pour une zone de chalandise proche (exemple : plate-forme de Pontoise avec les liaisons vers Londres pour la zone de Cergy-Pontoise/La Défense).

### **variété des scénarios de demande : quels dispositifs ?**

L'une des difficultés principales quant à la nature du dispositif ad hoc provient de l'indétermination créée par le délai de quinze à vingt ans nécessaire pour mettre en place une éventuelle nouvelle plate-forme, une fois la décision prise. Le contexte dans lequel s'inscrira le développement de cette plate-forme ne sera donc pas connu au moment de l'éventuelle décision. Le risque ne peut être pris en compte que par rapport à différents scénarios associant les évolutions de la demande, de l'offre aéroportuaire et des systèmes de régulation.

Dans le contexte d'une demande de transport aérien pour le grand bassin parisien<sup>86</sup> qui évoluerait selon le scénario bas, il est très probable qu'une nouvelle plate-forme ne trouverait jamais sa justification auprès du marché. Au mieux, seule une plate-forme d'appui (à l'extrême limite une plate-forme fonctionnant en bipôle), serait susceptible de se développer. Le risque financier serait alors au moins égal, dans le cas du non-développement de la plate-forme, au coût des investissements réalisés (qui peuvent s'élever à plusieurs dizaines de milliards de francs).

À l'inverse, dans le scénario de très forte croissance (plus de 900.000 mouvements), une plate-forme d'appui pourrait être insuffisante pour répondre aux besoins de la demande et du marché. Dans ce cas, les évactions de trafics pourraient être significatives.

Le développement d'une nouvelle plate-forme excentrée est donc **un pari en avenir risqué**. La Mission a donc cherché à privilégier les **solutions les plus compatibles avec les différents dispositifs aéroportuaires** tels qu'ils viennent d'être présentés.

---

<sup>85</sup>Lyon-Satolas, qui n'est pas en lisière du grand bassin parisien, se trouve dans les temps d'accès ferroviaire à Paris identique à ceux de Nantes.

<sup>86</sup> Et de manière cohérente pour les autres grands bassins de chalandise d'Europe.

## **adaptabilité aux dispositifs aéroportuaires**

### sites de Marboué, Bonneval, Arrou

Les sites de Marboué, Bonneval et Arrou ne semblent être compatibles, compte tenu de leur éloignement et de leur position, qu'avec une logique de plate-forme d'équilibre Paris-Provence et d'aménagement, position déjà revendiquée par la future plate forme de Notre-Dame des Landes pour le grand Ouest de la France. Les sites sont trop éloignés pour servir de plate-forme d'appui ou fonctionner en bipôle avec Orly.

### sites de Vermandovillers, Fouquescourt, Hangest-en-Santerre

Les sites éloignés de Vermandovillers, Fouquescourt, Hangest-en-Santerre sont dans une situation identique pour ce qui est de la desserte aéroportuaire du seul grand bassin parisien : les populations concernées du grand bassin parisien à 75 minutes ne dépassent pas 5 à 6 millions d'habitants (cf. supra) ; par ailleurs l'aéroport de Lille-Lesquin proche de ces sites picards a pleinement vocation à devenir la plate-forme d'équilibre Paris-province pour le nord de la France.

Pour ces sites, il faut certes tenir compte du positionnement européen, au centre du triangle Paris / Londres / Bruxelles. Mais il convient en même temps de noter que, dans la périphérie de cette zone, les usagers disposent de l'offre attractive des très grands aéroports londoniens, bruxellois et néerlandais notamment. Il est difficile de déterminer le point d'équilibre entre l'effet de captation que ces différents pôles nationaux pourraient présenter les uns par rapport aux autres. Sous réserve de leur saturation (dont le pronostic est difficile à établir en volume et en échéance), ces grands aéroports dépouilleraient davantage la zone de chalandise de ces éventuelles plates-formes françaises que l'inverse. Si la saturation était certaine, alors la Mission tiendrait par ailleurs comme très vraisemblable que les autorités concernées sauraient trouver les ripostes. En tout cas, aussi longtemps que la saturation ne sera pas avérée, une tel positionnement "européen" a très peu de chance de se développer.

### sites de la zone de Rouvillers

Les sites de la zone de Rouvillers n'ont pas vocation à constituer un dispositif d'appui compte tenu de la proximité de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Un positionnement de plate-forme internationale, assez autonome à terme pour le dispositif associé aux sites de Rouvillers, n'est pas impossible. Cependant le déséquilibre nord / sud par rapport à Paris et au bassin de clientèle serait alors de nature à occasionner des coûts directs et indirects supplémentaires très importants pour la clientèle du sud du bassin parisien.

Le seul dispositif envisageable et le plus vraisemblable est celui d'un fonctionnement en bipôle avec l'aéroport Charles de Gaulle, compte tenu de l'atout ferroviaire potentiel que représente une possible desserte en ligne Paris - aéroport Charles de Gaulle - sites de

Rouvillers. Par ailleurs, seul un dispositif en bipôle semble capable d'alimenter l'éventuelle plate-forme et de permettre son "décollage", compte tenu de la position du site par rapport à l'aéroport Charles de Gaulle, dont le bassin de clientèle contient l'essentiel de celui de Rouvillers. Enfin, compte tenu de la zone de chalandise un peu plus faible, c'est l'attitude des opérateurs du transport aérien en libre marché qui serait déterminante dans la réussite d'une telle plate-forme.

Du fait d'une zone de chalandise à proximité, qui semble plus réduite que celle des sites proches d'Eure-et-Loir, et d'un maillage ferroviaire actuel plus réduit vis-à-vis des agglomérations de l'Ile-de-France, les investissements à consentir en matière de desserte pour permettre la montée en puissance de la plate-forme seraient sans doute plus importants. La desserte ferroviaire de qualité de la zone de Rouvillers repose par ailleurs, sur des hypothèses d'évolution de la desserte ferroviaire à grande vitesse au nord de Paris (schéma SATO) qui ne seront pas nécessairement vérifiées en 2015 ou au-delà.

#### sites de Sainville, Santeuil, Beauvilliers

Les sites de Santeuil, Sainville et Beauvilliers présentent une réelle capacité d'adaptation. Leur position par rapport à la zone de chalandise permet d'envisager le développement d'un dispositif de type plate-forme d'appui - et éventuellement de desserrement - pour le sud-ouest du bassin parisien (plate-forme qui n'existe pas actuellement).

S'il apparaissait possible de créer une desserte ferroviaire en ligne Paris - Orly - site, le fonctionnement en bipôle avec Orly pourrait permettre d'accueillir les vols qui ne pourraient être traités à Orly du fait des contraintes de capacité. La montée en puissance d'une éventuelle nouvelle plate-forme en bipôle avec Orly serait incertaine parce que les opérateurs préféreraient l'aéroport Charles de Gaulle. Si des mesures fortement restrictives vis-à-vis de l'aéroport Charles de Gaulle étaient de surcroît décidées, les opérateurs s'orienteraient alors vers des plates-formes concurrentes hors du territoire national, notamment pour les vols intercontinentaux, ce qui pourrait compromettre durablement le positionnement de Paris et du grand bassin parisien dans les échanges internationaux.

Sauf à envisager une réduction très significative de l'activité d'Orly, une triple exploitation est donc dans ce cas très problématique.<sup>87</sup>

Il convient d'attirer l'attention sur un risque majeur concernant les conditions de développement d'une éventuelle nouvelle plate-forme aéroportuaire sur cette zone : l'adaptabilité, présentée en terme de dispositif, pourrait laisser croire que l'on pourrait accélérer le développement de la troisième plate-forme par des mesures restrictives sur les aéroports Charles de Gaulle ou Orly. On a vu plus haut qu'il n'en est rien, bien au contraire.

---

<sup>87</sup>La possibilité de relier à terme, par le réseau TGV, Orly, Charles de Gaulle et la nouvelle plate-forme, réduirait sans doute significativement les handicaps inhérents au fonctionnement en tripôle. A ce propos, dans le cas où celle-ci serait implantée en Eure-et-Loir, il est à souligner l'existence d'une alternative au "barreau sud" d'interconnexion des TGV, lequel soulève des objections dans les secteurs concernés par son tracé. Ainsi, sur la voie actuellement empruntée par les TGV de l'interconnexion (Massy - Valenton) est prévu, à proximité de l'actuelle gare de Rungis - la Fraternelle, l'établissement d'une gare qui mettrait le réseau TGV à deux minutes des aérogares d'Orly par Orlyval.

sites du Plateau du Vexin Normand, du Plateau sud de l'Eure et de Crucey-Senonches

Les sites de l'ouest, Vexin Normand, Plateau Sud de l'Eure, Crucey-Senonches, s'ils sont assez bien placés du point de vue de la demande, présentent certains handicaps quand à l'évolutivité du dispositif aéroportuaire. Le fonctionnement en bipôle semble très difficile (problème de la desserte ferroviaire en ligne). Pour le site du Plateau du Vexin Normand, le dispositif de plate-forme d'appui ne semble pas pertinent compte tenu de la proximité de l'aéroport de Rouen. Les sites du Plateau Sud de l'Eure et de Crucey-Senonches sont moins bien placés que ceux de Sainville, Beauvilliers et Santeuil pour une éventuelle plate-forme d'appui.

**De cette analyse, il ressort que la famille des sites de Sainville - Santeuil - Beauvilliers est la plus adaptable en termes de dispositif, suivie par la zone des sites de Rouvillers.**

## CONCLUSION GENERALE

### **un compromis entre environnement et développement**

L'enjeu du dialogue sur la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien, est d'éviter une double crispation : la recherche d'un développement sans mesure d'un côté, le repli frileux sur une conception rétrograde de l'environnement de l'autre, l'équivalent aujourd'hui de ce que fut au siècle dernier le "refus bourgeois" du chemin de fer par certaines cités, le "syndrome des Aubrais et de St Pierre des Corps".

**Aussi la Mission a-t-elle cru indispensable de formuler des recommandations fortes pour que le nécessaire *développement mesuré* des aéroports parisiens soit indissociable de mesures réelles et concrètes de préservation de la vie quotidienne des riverains, pour que soit réalisé l'indispensable compromis entre environnement et développement.**

### **une meilleure complémentarité entre Paris, le grand bassin parisien et la province**

Cette volonté d'équilibre s'applique aussi à la recherche d'une optimisation des conditions de desserte au triple plan de la Région Ile-de-France, du grand bassin parisien et de l'ensemble du territoire. Au-delà des précautions suggérées en matière de réservation d'un site, c'est à une étude de desserrement et de redéploiement du trafic qu'il faut maintenant procéder pour préciser les perspectives à long terme et confirmer les hypothèses de *croissance mesurée* qui fondent la recommandation de mise en oeuvre, dans les meilleurs délais possibles, d'un complément d'infrastructure sur l'aéroport Charles de Gaulle.

### **poursuivre le dialogue**

La Mission s'est inscrite dans une démarche de dialogue. Elle croit que le même esprit devra présider à la continuation ultérieure des travaux. Elle est convaincue que cet esprit de dialogue est seul susceptible d'obtenir le consentement de l'opinion à la réalisation des grands projets, lesquels peuvent alors contribuer à l'indispensable politique de retour à l'emploi. Ce qui s'est passé pour l'aménagement des équipements existants l'est à l'évidence davantage encore s'agissant de la construction éventuelle d'un grand équipement nouveau.

La deuxième partie du rapport, consacrée à la réservation d'un site pour la *création, le moment venu, d'un grand aéroport international dans le grand bassin parisien, en dehors de la Région Ile-de-France* a effectué une analyse à plusieurs niveaux : celui des Régions, celui du groupe de travail des administrations centrales, enfin, celui de la Mission.

### **un souci de transparence : des redites inévitables**

Au fil de cette analyse à plusieurs niveaux, le lecteur aura peut-être reçu une image brouillée. Elle est la conséquence du parti pris de donner d'abord la parole aux premiers protagonistes de ce dossier complexe. Les éléments du dossier ont donc été présentés sous plusieurs angles, avec ce que cela comporte de redondances inévitables, de nuances successives, parfois de contradictions. En s'efforçant d'être au plus près de l'expression des uns et des autres, la Mission a voulu mettre en oeuvre la démarche d'écoute et de dialogue affirmée dès le rapport d'étape. Si le style et le contenu de la deuxième partie du rapport ont pu s'en trouver alourdis, l'explicitation ultérieure du cheminement historique de ce dossier s'en trouvera facilitée.

### **le nouvel aéroport : une solution subsidiaire dans un futur incertain ; la réservation d'un site : une mesure de sauvegarde pour un avenir ouvert**

La volonté de cohérence et de continuité de la Mission ne s'exprime pas seulement dans la forme mais aussi dans le fond. Malgré les difficultés et la part de pari que cela représente, la Mission n'a pas éludé la réponse à la question qui lui a été aussi posée de préconisation de réservation d'un site. Mais cette réponse ne saurait occulter la conclusion de ses premiers travaux qui est et reste donc le fil conducteur de sa réflexion :

- sauf à accepter l'idée de porter préjudice à l'économie de la Région Ile-de-France, à l'économie du transport aérien en France, aux enjeux économiques internationaux et d'emploi dont l'une et l'autre sont porteurs, il n'y a pas de solution à court et moyen termes autre que la réalisation d'un complément d'infrastructure sur l'aéroport Charles de Gaulle. La Mission a préconisé les mesures de maîtrise et de modération de cette croissance qui peut et doit s'inscrire dans le cadre d'un *développement tolérable et durable* : solution du moindre impact sonore<sup>88</sup>, mesures d'accompagnement, mesures de desserrement d'une certaine part du trafic sur les plates-formes existantes de la Région Ile-de-France, mesures de redéploiement du trafic sur les grands aéroports de province.

---

<sup>88</sup>Cette solution, préconisée par le rapport d'étape, consiste, au lieu d'une piste de 3600 m, à construire une troisième et une quatrième pistes plus courtes et destinées aux atterrissages, de façon à équilibrer l'exploitation et diminuer la concentration des nuisances sonores qui se trouveraient en outre globalement réduites par un **décalage vers l'est de l'ensemble des pistes.**

Ces mesures doivent suffire à faire face à la plupart des situations de l'avenir prévisible si elles sont menées avec détermination. Dans ce cadre, elles paraissent les mieux à même de concilier les exigences de l'économie générale, du transport aérien et de la gestion des finances publiques avec celles de l'environnement ;

- sauf dans l'hypothèse de substitution à un site existant, la création d'un nouvel aéroport ne se justifie pas aujourd'hui. Aussi la Mission n'en préconise-t-elle pas la réalisation à ce stade. Mais une réservation conservatoire est néanmoins nécessaire, compte tenu des délais de réalisation, pour préserver cette possibilité.

La Mission est consciente de l'importance des études complémentaires à entreprendre et de la nécessité de poursuivre le dialogue et la concertation préalablement à la décision de réservation du site. C'est d'ailleurs l'objet même de la mission qui lui a été confiée de "préparer un dossier d'orientation".

La Mission suggère que les options recommandées soient validées par les services de l'Etat et approfondies, par exemple avec le concours du Conseil Economique et Social dont la composition permet d'associer les partenaires économiques et sociaux.

Comme on pouvait s'y attendre, l'annonce des études d'ores et déjà menées a eu quelques effets pervers, notamment sur le marché foncier, et il paraît urgent de lever ces incertitudes.

### **aucun des sites identifiés ne peut être écarté pour de seules raisons techniques**

Les analyses développées montrent que la réalisation d'un grand aéroport international n'est techniquement impossible sur aucun des sites envisagés et qu'aucun élément de différenciation n'est politiquement insurmontable. Mais certains sites apparaissent, pour la Mission, mieux placés que d'autres.

Toute conclusion est évidemment simplificatrice, toute décision frustrante et tout pari - et il s'agit bien là d'un pari - incertain.

La proposition est dans le mandat de la Mission ; la décision, en revanche, est par essence politique et revient exclusivement aux pouvoirs publics. Il n'est pas question pour la Mission de se substituer à cette responsabilité. Mais elle ne peut non plus se dérober à la question de savoir, au mieux de sa compréhension, de ses connaissances et de sa conscience, quel(s) serai(en)t le ou les sites susceptibles d'être réservé(s) *pour la création le moment venu, d'un nouveau grand aéroport international dans le grand bassin parisien en dehors de la Région Ile-de-France.* Ce faisant, elle ne doit pas seulement répondre à des questions techniques mais également fournir une appréciation sur la cohérence, la vraisemblance et les conséquences des choix susceptibles d'être faits.

### **circulation aérienne : avantage aux sites du sud**

Les critères de circulation aérienne aboutissent à reconnaître un avantage significatif aux sites de la Région Centre (à l'exception de Crucey-Senonches) sur ceux de la Haute Normandie et de la Picardie. Ces derniers posent, à des degrés divers, des problèmes de

conflits avec la circulation aérienne des aéroports existants ou d'insertion dans un trafic dense.

### **desserte terrestre : les sites de l'ouest moins bien placés**

Ces sites sont ceux de la Haute Normandie et celui de Crucey-Senonches dans la Région Centre. Ils présentent l'inconvénient de ne pas être desservis par une ligne nouvelle à grande vitesse.

### **stratégie de la demande : avantage aux sites rapprochés du Centre**

En simplifiant à l'extrême, la Mission croit que le choix fondamental, en matière de positionnement géographique, est entre la stratégie de l'offre et celle de la demande.

La Mission préfère la seconde de ces options :

- d'une part, parce qu'elle paraît plus cohérente avec la volonté politique constamment manifestée par les gouvernements qui se sont succédé de soumettre désormais le transport aérien, dans le cadre européen, aux lois du marché ;
- d'autre part, parce que la stratégie de l'offre correspond davantage aux secteurs naissants, et la stratégie de la demande aux secteurs ayant accédé à la maturité, ce qui semble être le cas du transport aérien, surtout si l'on se place à l'échéance 2015/2030.

De ce fait, en fonction des éléments disponibles, la Mission conclut que, parmi les sites identifiés, **celui (ou ceux) dont la situation est la meilleure par rapport au bassin de clientèle sont les sites beaucerons les moins éloignés de Paris.** Dans cette hypothèse, le choix devrait se faire sur la base d'une ultime optimisation du site sans pouvoir préjuger si celle-ci confirmerait la préférence manifestée par les autorités régionales en faveur de Beauvilliers. La Mission est confortée dans ce choix par le fait que les classements opérés sur la plupart des autres critères analysés convergent dans la même direction.

Cette proposition résumée appelle des nuances, s'accompagne de commentaires et comporte des limites :

- en premier lieu, cette proposition s'entend dans le contexte des sites présentés. Or même si la Mission ne pouvait, dans le laps de temps imparti, emprunter d'autre démarche que l'appel aux instances régionales appropriées pour "inventer" des sites, elle doit admettre que cette méthode ne peut prétendre à l'exhaustivité ;
- en second lieu, la conclusion résulte d'un choix et d'une pondération de critères. Ce sont les choix et les pondérations de la Mission. Il appartient au Gouvernement, dont c'est la responsabilité politique, de confirmer ou d'infirmer ces choix et cette pondération ou de lui substituer d'autres choix ou d'autres pondérations. La méthode proposée faciliterait cette démarche si elle était jugée nécessaire ;



- enfin, la qualité de l'offre aérienne dépend de l'attractivité du site pour les compagnies et on n'insistera jamais assez sur le fait que c'est le marché et lui seul qui décidera. Or, il est vraisemblable que les opérateurs privilégieront toujours le site plus rapproché par rapport au site plus éloigné, surtout pour les vols courts et moyens courriers. Et l'expérience du transport aérien montre qu'il reste difficile de nourrir la croissance d'un aéroport destiné aux longs courriers sans l'apport d'un réseau à courte et moyenne distances.

Les possibilités d'exploitation sur trois aéroports restent donc problématiques, et les conditions de décollage d'un site éloigné, aléatoires.

En imputant à la division des vols entre Dorval (25 km de la ville) et Mirabel (60km) une part du déclin relatif de l'économie de la Région de Montréal au profit de Toronto et des Etats-Unis, et en prenant, le 26 février 1996, la décision historique de rapatrier, vingt ans après, les vols intercontinentaux à Dorval, les autorités aéroportuaires de la "Métropole" du Québec nous rappellent que le problème ne peut être écarté si facilement.

Tels sont donc les éléments du *dossier d'orientation* que la Mission a constitué à la demande du Gouvernement. A cette fin, la Mission suggère que ce document et ses annexes soient rapidement publiés.

## **ANNEXES THEMATIQUES ET PIECES JOINTES**

### ANNEXES THEMATIQUES :

- A - Evolution de la demande
- B - Offre aéroportuaire
- C - Circulation aérienne : note sur le respect des trajectoires  
étude comparative des capacités aéroportuaires
- D - Connaissance des nuisances sonores
- E - Politique environnementale des aéroports européens
- F - Etude d'impact des variantes d'aménagement
- G - Etude des stratégies d'exploitation (étude du consultant Arthur D. LITTLE)
- H - Cadre juridique communautaire
- I - Accessibilité terrestre
- J - Impact économique des aéroports
- K - Comment assurer le développement du pôle d'excellence international de Roissy
- L - Evaluation des conditions nécessaires au développement d'un nouvel aéroport
- M - Exemples étrangers
- N - Bilan de la concertation
- O - Bibliographie
- P - Contributions des administrations centrales
- Q - Analyse multicritère en vue de la réservation d'un site.

### PIECES JOINTES :

- lettre de mission du 23 décembre 1994
- lettre de mission du 17 novembre 1995

CAB/MC

Cher Monsieur le Ministre,

L'évolution du trafic aérien des aéroports parisiens nécessite, compte tenu des capacités disponibles sur l'aéroport de Paris-Orly, que soit réalisée une nouvelle phase de développement des infrastructures de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, dans l'intérêt non seulement des habitants du Bassin Parisien, mais aussi de l'ensemble du pays.

A cet effet, a été engagée en 1993 la révision de l'Avant Projet de Plan de Masse de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle pour adapter les projets initiaux d'extension de la plate forme en modifiant notamment l'implantation prévue des futures pistes. Le dossier de cet Avant-Projet a été soumis à une consultation locale.

Constatant les interrogations manifestées à l'occasion de cette consultation, j'ai alors décidé de confier à Monsieur FEVE une mission d'expertise visant à faire le bilan des avis et observations émises, tout particulièrement dans le domaine de l'environnement des réponses apportées par Aéroports de Paris. et à rechercher des mesures souhaitables pour améliorer l'insertion de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle dans son environnement à l'occasion du développement de sa capacité. Ce rapport m'a été remis à la fin de l'été 1994.

A l'issue de la présentation de ce rapport aux élus concernés, de vives réactions ont été émises à l'encontre d'une perspective du développement du trafic de la plate-forme pouvant atteindre la capacité maximale théorique de 80 millions de passagers.

Pour répondre à cette préoccupation j'ai été amené à indiquer que le gouvernement écartait définitivement l'hypothèse conduisant pour le long terme à un niveau de trafic de 80 millions de passagers à Roissy Charles de Gaulle et à annoncer l'engagement d'une étude globale sur toutes les possibilités de desserte aéroportuaire du grand bassin parisien.

**Monsieur Jacques DOUFFLAGUES**  
**Ancien Ministre**  
**174, bld Saint-Germain**  
**75006 Paris**

Cette étude s'attachera tout d'abord à réactualiser les prévisions en matière de demande de transport aérien du grand bassin parisien en la restituant dans le cadre national. Elle identifiera les possibilités de développement des infrastructures existantes, y compris l'ouverture des aéroports non ouverts au trafic commercial régulier et les enjeux correspondants. A cet égard, ce travail devra s'appuyer sur l'étude prospective de trafic que lance actuellement la Direction Générale de l'Aviation Civile dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur Aéroportuaire National, avec le concours d'un consultant externe.

L'étude devra approfondir ensuite les conditions d'exploitation combinée de plusieurs plates-formes (adaptation à la demande, répartition du trafic, desserte de la zone de chalandise, interconnexion des plates-formes, adaptation de l'offre des compagnies, modification des répartitions modales T.G.V. - Aérien), les contraintes de circulation aérienne, et les conditions d'accès.

Cette étude devra présenter différents scénarios contrastés de desserte aéroportuaire à très long terme du grand bassin parisien de manière à dégager les grandes stratégies possibles d'évolution. Seront notamment examinées à cette occasion différentes hypothèses de développement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, une perspective volontariste du trafic des aéroports de province, une desserte complémentaire du bassin parisien reposant sur des plates-formes autres que Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, existantes ou nouvelles. Elle examinera le cas des trafics réguliers ou à la demande et également à cette occasion les perspectives en matière de fret.

L'étude mettra en évidence, pour chacun des scénarios, l'adéquation entre l'offre et la demande, et les avantages et inconvénients, en termes notamment :

- \* de desserte aérienne,
- \* d'incidence sur les autres modes,
- \* d'efficacité économique et sociale,
- \* d'aménagement du territoire et d'environnement,
- \* d'enjeux financiers pour les opérateurs.

Cette étude devra considérer deux horizons : un moyen terme (2005) et un très long terme (2030). Elle devra comporter deux étapes.

La première d'entre elles s'achèvera au mois de juin 1995. Les scénarios devront être ébauchés dans leurs grandes lignes. une stratégie générale à très long terme, prenant en compte le jeu des différents acteurs, devra être proposée ainsi qu'un cadrage plus précis des perspectives de développement de moyen/long terme de Paris-Charles de Gaulle. Ceci permettra au gouvernement de fixer le cadre général d'évolution de cet aéroport et de décider les étapes d'extension à court et moyen terme de ses infrastructures. Le rapport que vous remettrez en juillet 1995 devra dresser le bilan de la concertation que vous aurez conduite.

Dans une deuxième étape, chacun de ces scénarios sera étudié de manière détaillée. Ceci permettra de déterminer les développements complémentaires éventuels d'infrastructures nécessaires pour répondre à la demande à très long terme du grand bassin parisien.

De façon générale, vous recueillerez l'avis des élus, des associations, des passagers, des compagnies aériennes et de tous les acteurs concernés. Il vous appartiendra, à cet égard, de prendre tous les contacts que vous jugerez utiles en France et à l'étranger.

Votre expérience personnelle et vos grandes compétences me conduisent tout naturellement à vous demander de bien vouloir animer cette réflexion. Je souhaite que cette dernière soit conduite en association avec Monsieur Jean-François LE GRAND, Sénateur de la Manche, Monsieur Michel GODET, Professeur au CNAM et Monsieur Didier SIMOND, Conseiller Régional d'Ile-de-France.

Vous pourrez vous appuyer en tant que de besoins sur la Direction Générale de l'Aviation Civile et le Conseil Régional d'Ile-de-France qui vous apporteront tous les moyens nécessaires pour le bon déroulement de cette mission.

Je vous prie de croire, Cher Monsieur le Ministre, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs, et les plus amicaux.

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke with a small loop at the end, and a shorter, curved stroke below it.

***Bernard BOSSON***

*Le Ministre de l'Équipement,  
du Logement, des Transports,  
et du Tourisme*

*Secrétaire d'État aux Transports*

*Paris,*

*le* 17 NOV. 1995

Monsieur le Ministre.

Le précédent Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Monsieur Bernard BOSSON, vous a confié une mission d'étude de la desserte aéroportuaire du Grand Bassin Parisien.

Le rapport d'étape que vous avez remis en juillet après avoir pris l'avis des élus, des associations, des principaux acteurs du transport aérien, a donné les mandes lignes d'une stratégie à long terme, en proposant notamment un cadrage précis des perspectives de développement de l'aéroport de Roissy.

Le gouvernement a décidé de retenir les orientations majeures que vous avez proposées, pour un développement durable et tolérable du transport aérien en Ile-de-France.

En ce qui concerne la recherche d'une politique de meilleure insertion de l'aéroport tant sur le plan de l'environnement que sur celui des retombées économiques, nous confions à Monsieur Gilbert CARRERE l'organisation d'une vaste concertation publique avec les acteurs intéressés de la plate-forme de Roissy permettant d'en définir les différents aspects.

Compte tenu de ces premières décisions, nous souhaitons aujourd'hui que la dernière étape des travaux de la mission soit principalement consacrée de manière approfondie à la recherche d'un site dans le Grand Bassin Parisien, au delà de l'Ile-de-France, pour la création, le moment venu, d'une grande plate-forme aéroportuaire.

**Monsieur DOUFFLAGUES**  
**Ancien Ministre**  
**Président de la mission d'étude**  
**de la desserte aéroportuaire du Grand Bassin Parisien**  
**93 bd du Montparnasse**  
**75270 PARIS**

Le site devra répondre aux conditions préalables telles que définies dans l'annexe L de votre rapport d'étape. Les exigences en matière de surface, de topographie, de réponse aux problèmes liés à la qualité de l'espace aérien d'approche et la minimisation ces problèmes de maîtrise des terrains devront donc Être analysées pour chacun des sites. Les domaines sur lesquels porteront les critères d'évaluation seront en particulier :

- la qualité de l'accessibilité terrestre.
- la qualité de l'accessibilité aérienne.
- l'impact sur l'environnement.
- les coûts d'investissements.
- les caractéristiques de la région d'accueil.
- le niveau des risques associé au site.

La loi d'orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire du 4 février 1995 prévoit l'élaboration d'un Schéma Directeur des infrastructures Aéroportuaires répondant aux évolutions prévisibles à long terme. Il apparait donc que le dossier du troisième aéroport devient central et essentiel en matière de politique d'aménagement du territoire, et de politique aéroportuaire. Il doit faire l'objet d'un large débat et d'analyses approfondies.

En conséquence, un délai supplémentaire pour bien analyser les enjeux, les contraintes, la place de la nouvelle plate-forme au sein du système aéroportuaire, devrait permettre de proposer, à l'instar de la première étape de votre mission, un dossier servant de base à la concertation qui découlera des orientations que le gouvernement sera amené à prendre.

Nous vous proposons donc de reporter la remise du rapport de la deuxième étape de votre mission à fin février 1996.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à notre considération distinguée.



**Bernard PONS**



**Anne-Marie IDRAC**