

Y a-t-il un pilote dans le développement du transport aérien ?

Préambule

Comment est-il possible de concilier deux groupes opposés : ceux qui profitent du trafic aérien (les clients et les acteurs) et les riverains qui subissent les retombées environnementales (ce ne sont pas toujours les mêmes personnes).

D'une part, les acteurs du transport aérien subissent de fortes concurrences au niveau mondial. La présence dans une région, d'un site aéroportuaire d'envergure internationale représente une source de développement économique incontestable. La baisse des prix du billet d'avion, conjuguée avec l'augmentation du temps libre et le désir d'évasion du citoyen attise un développement exponentiel.

D'autre part, les associations de riverains ont de sérieux problèmes à faire entendre leurs arguments pour un meilleur respect de l'environnement. Le développement du transport aérien impose des nuisances aux riverains des aéroports (bruit, pollution, risques d'accidents...) et à l'ensemble de la société (consommation d'énergie fossile, émission de gaz à effet de serre...).

L'évolution du trafic depuis 30 ans

Depuis trois décennies, le trafic aérien exprimé en passagers.km a littéralement explosé, avec une augmentation de 775 %¹.

Quelques remarques concernant ces chiffres :

- Ø Lorsque le PIB augmente de 3 %, le trafic aérien augmente de 6 %. Quand le revenu des ménages s'améliore, ceux-ci consacrent une part plus importante aux loisirs et aux voyages. L'augmentation du trafic aérien représente approximativement 2 fois l'évolution du PIB.
- Ø Le taux de croissance perd un tiers de sa valeur par rapport à la décennie précédente, on s'oriente donc vers un tassement de cette croissance¹.
- Ø Le taux de croissance en terme de voyageurs est un peu moins accentué, du fait de la proportion plus élevée de longs courriers (effet report sur les lignes ferroviaires à grande vitesse, directement concurrentielles sur des distances inférieures à 800 km)
- Ø La France avec 1 % de la population et 5 % de la richesse planétaire concentre 7 % du trafic aérien mondial.

La déréglementation

Les compagnies aériennes, poussées par la vague de libéralisation, recherchent la baisse des tarifs et l'augmentation des fréquences pour satisfaire le maximum de clientèle. Cette tendance est amplifiée en France avec le soutien des pouvoirs publics. L'aéroport de Lyon Saint-Exupéry fonctionne avec 26 % de subventions publiques, bien que cette plate-forme ne soit pas déficitaire. La liaison Lyon New-York, aujourd'hui stoppée, a coûté 7,6 millions € aux contribuables locaux (communauté urbaine et Conseil Général). 80 % des travaux d'aménagement de l'aéroport d'Avignon ont été pris en charge par l'Etat. Le Conseil d'Etat a décidé que certaines dépenses relatives à la sûreté et à la sécurité seraient prises en charge par l'Etat. Il est logique de se poser la question de la légitimité de ces subventions en direction d'un secteur qui est loin d'être un service public (un citoyen sur deux ne prend jamais l'avion). Est-il normal que l'activité aéroportuaire ne soit pas soumise à la TVA, que le kérosène ne soit pas soumis à la TIPP², que Fedex ait négocié avec Monsieur Sarkozy (ministre de l'économie de l'époque) l'exonération

¹ Tableau n°1 en annexe

² Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers

de sa taxe professionnelle, alors que l'activité génère par ailleurs des couts sociaux supportés par l'ensemble de la population ?

La politique de Hub

Définition du Hub : Une compagnie regroupe sur une tranche horaire réduite le maximum d'atterrissages pour faire décoller de nouveau ses avions le plus rapidement possible. Pour satisfaire les besoins de sa clientèle, la société Air France a installé son hub sur la plate-forme de Roissy, si bien que plus d'un tiers des passagers utilisent l'aéroport comme simple plate-forme de correspondance. Depuis 25 ans le trafic de correspondance a doublé sur l'ensemble du réseau et triplé sur Roissy. Pourquoi avoir choisi Roissy ? Parce qu'un hub ne remplit les avions qu'à 40 %, ce qui nécessite une région suffisamment dense dans sa demande propre pour compléter les 60 % restants. La répartition du trafic français sur les principaux aéroports nationaux est, de ce fait, déséquilibrée puisque les 2/3 du trafic sont concentrés à Paris, alors que la région ne compte que 20 % des habitants de la métropole³. Les onze principaux aéroports régionaux totalisent 41 millions de passagers en 2000 et ont des surcapacités potentielles de 2 à 5 fois leur trafic actuel.⁴ Ce qui fait dire à certains que ces aéroports peuvent accueillir le surplus de trafic des aéroports parisiens des deux prochaines décennies.

Les perspectives d'ici 20 ans

Lorsque l'on s'exerce à l'extrapolation des courbes passées pour les décennies à venir, on obtient des chiffres d'augmentation faramineux. Mais cette évolution va dépendre de nombreux paramètres, tels que le cout du billet d'avion, la saturation de l'espace aérien, le report vers le ferroviaire ou la virulence des associations de riverains etc.

La fourchette de prévisions pour les 20 ans à venir est assez large puisque l'augmentation annuelle prévue est comprise entre 1,5 % et 7,5 %⁵. Les écarts constatés rendent difficiles des prévisions fiables. Les partisans du 3^{ème} aéroport parisien choisissent le haut de la fourchette, tandis que ceux qui voudraient bien que certaines réglementations viennent canaliser cette explosion prédisent une augmentation plus modérée. La DUCSAI⁶ a retenu le chiffre médian. Sur cette base ; on obtient un doublement du trafic d'ici 20 ans soit 140 millions de passagers sur Paris. Sachant que :

- Ø Les aéroports parisiens sont plafonnés à 80 millions de passagers (250 000 mouvements pour Orly et 55 millions de passagers pour Roissy), non pas pour des raisons techniques, mais plutôt environnementales.
- Ø Les principaux aéroports de province pourraient absorber 10 millions de voyageurs supplémentaires, c'est-à-dire que leur trafic passerait de 40 à 90 millions de passagers (2 fois le trafic actuel + 10 millions). Mais est-il humainement concevable de reporter sur d'autres personnes les nuisances créées chez soi ?
- Ø Le report vers le TGV pourrait accueillir encore 10 millions de voyageurs.

Le trafic prévu de 140 millions de passagers peut se répartir ainsi :

= capacité plafonnée AdP	80 millions de passagers
+ report sur la province	10 millions de passagers
+ report sur le TGV	10 millions de passagers
+ trafic du 3 ^{ème} aéroport	40 millions de passagers

Par cette démonstration, le troisième aéroport se justifie pleinement aux yeux de la plupart des intervenants aux débats de la DUCSAI, puisque le déficit d'offres par rapport à la demande représente 1,6 fois le trafic d'Orly. D'autres villes comme Toulouse, Nantes, Lille... ont décidé ou du moins envisagent

³ graphe n° 1 en annexe

⁴ Jacques Sabourin, président de l'UCCEGA

⁵ tableau n°2 en annexe

⁶ (Démarche d'Utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International - www.ducsai.org)

sérieusement la création d'un nouveau site aéroportuaire pour répondre à l'augmentation de la demande, tout en tentant de limiter les nuisances dans les zones urbanisées.

Les couts sociaux du transport aérien : le bruit, la pollution...

Le bruit des avions autour des aéroports est certainement la gêne, de loin la plus tangible ressentie par les riverains. Les lois du 11 juillet 1985 et du 12 juillet 1999 ont délimité quatre zones qui servent d'élaboration au PEB⁷.

La surface délimitée par un rectangle est approximative, puisque l'empreinte sonore laissée par une trajectoire dépend de plusieurs facteurs :

- Ø La pente de décollage peut varier de 5 à 15 % (le gros porteur fait plus de bruit et décolle avec une pente plus faible ; il gêne de ce fait plus de riverains). La pente d'atterrissage est plus faible, environ 5 %, c'est-à-dire que l'avion entre dans l'altitude 1000 m à environ 20 km de l'aéroport.
- Ø Les modalités d'approche (utilisation des inverseurs de poussée, moment de sortie du train d'atterrissage et des volets) peuvent faire varier sensiblement l'impact sonore.
- Ø Les trajectoires ne sont pas forcément rectilignes
- Ø L'ancienneté de construction de l'avion : par rapport à un moteur de même puissance construit dans les années 70, ceux conçus aujourd'hui génèrent un bruit réduit de 20 dB(A), ce qui est considérable.

Les nouvelles flottes, avec quelques innovations technologiques, sont plus respectueuses de l'environnement (pollutions sonore et atmosphérique). Dans le même temps, le trafic explose, ce qui fait que la gêne au lieu de diminuer lentement, devient de plus en plus tenace.

Le trafic fret et les vols de nuit

Le trafic fret, qui s'effectue principalement la nuit, est particulièrement pernicieux pour les riverains. L'INRETS⁸ a tenté de mesurer le rapport entre la puissance sonore du bruit et la gêne ressentie par les riverains. Les conclusions du rapport font apparaître qu'un décollage en pleine nuit représente une gêne 10 fois plus importante que le même appareil dans la journée (5 fois plus en soirée). Les avions cargos, utilisés souvent de nuit, sont, en général, plus chargés et plus anciens (donc plus bruyants). Le décollage est plus lent et donc l'impact sonore au sol affecte une surface trois fois plus élevée. L'ACAST⁹ précise que 70 % du fret atterrissant sur Orly et Roissy repartent en province par camions. A ce titre, l'installation de FEDEX à Roissy, est une véritable catastrophe environnementale pour les riverains.

L'O.M.S. estime que le bruit, pour ne pas déranger le sommeil, ne doit pas excéder 35 dB (avec des pointes limitées à 45 dB), ce qui signifie que le bruit en façade des habitations (fenêtres fermées) ne doit pas dépasser 55 dB. Comment cette valeur peut-elle être respectée en l'absence de couvre-feu nocturne, au regard des valeurs du tableau n° 3 ?

L'Italie, l'Allemagne, la Belgique et la Suisse sont les premières nations européennes à avoir adopté l'interdiction des vols de nuit sur les principaux aéroports. En France, les riverains d'Orly ont réussi, il y a 30 ans, à imposer un couvre-feu de 23 h 30 à 6 h. Une extension de cette législation en Angleterre et aux principaux aéroports français permettrait à la Communauté d'étendre la mesure à l'ensemble des pays d'Europe. La communauté des quinze a bien légiféré sur le bruit des tondeuses à gazon, il serait temps qu'elle s'inquiète sérieusement des nuisances générées par les transports. Il est certain que les lobbies en jeu (aviation, automobile, pétrole...) sont certainement plus puissants que l'amicale des constructeurs de moteurs de tondeuses à gazon.

En France, une taxe au décollage a été instaurée, modulée selon l'aéroport, le groupe acoustique de l'avion, sa masse et son heure de décollage. Son produit est affecté à l'ADEME¹⁰, pour financer

⁷ Plan d'Exposition aux Bruits (tableau n°3 en annexe)

⁸ Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

⁹ Association contre l'aéroport du Soissonais et du Tardenois

¹⁰ Agence pour la Défense de l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie

l'insonorisation des habitations les plus touchées. Elle représente en moyenne 0,15 € par passager (aux Pays-Bas, elle est 12 fois plus élevée). Mais il faudrait cesser de croire qu'on pourra calmer la colère des riverains en payant une partie de l'insonorisation des logements à quelques riverains pris individuellement, tout en multipliant les zones survolées par des trajectoires nouvelles¹¹

La pollution

Le 5 juin 2001, Alain Rist¹² demande aux Franciliens de faire preuve de responsabilité et de solidarité en évitant autant que possible d'utiliser leur voiture particulière et demande qu'une réflexion soit entamée sur la réduction du trafic aérien. Pour l'ensemble des pays de l'OCDE¹³, la part de combustible affectée au transport aérien représente 25 % de l'ensemble des hydrocarbures consommés par les transports (50 % en région parisienne). Alors que la Communauté européenne a instauré des normes sévères sur la construction des moteurs automobiles, en vigueur à partir de 2004 pour tous les véhicules neufs, il n'y a pas d'équivalent du pot catalytique pour les avions. Pendant que le part de l'automobile, aujourd'hui prépondérante dans les émissions d'oxydes d'azote, va baisser de 30 % en 10 ans, celle du trafic aérien augmentera de 75 %¹⁴. Il faut savoir que, sur un même parcours, un avion consomme 4 fois plus d'énergie que le train et que 40 % des voyages en avions s'effectue à des distances inférieures à 800 kilomètres, pour lesquelles les lignes à grande vitesse sont nettement plus efficaces, puisque le train dessert directement le centre ville.

Les conséquences du bruit et de la pollution atmosphérique sur la santé des riverains des aéroports sont telles qu'un collectif de professionnels de la santé a tiré la sonnette d'alarme lors d'une conférence le 3 décembre 1999¹⁵.

Les risques d'accidents

Depuis 1973, une centaine de catastrophes aériennes sur des lignes commerciales ont tué 7 000 personnes. Même si ces chiffres paraissent importants, l'air et le rail restent les moyens de transport de voyageurs les plus sûrs (la route fait 500 fois plus de morts par rapport au nombre de kilomètres parcourus). Il y a certainement encore des progrès à faire puisque le nombre d'accidents pour 1000 appareils construits varie de 5,4 pour les Boeing 757 ou 767, 8 pour les Airbus A320 et A330 jusqu'à 52 pour les anciens DC-10. Il y a donc un rapport de 1 à 10 entre les deux extrêmes. L'accident d'avion a un impact sociologique plus important, le nombre de victimes est toujours très impressionnant. La totale impuissance des voyageurs et des riverains, à pouvoir éviter la catastrophe, a un impact fort sur le sentiment d'insécurité.

Consommation de gaz à effet de serre

Les principaux gaz à effet de serre sont le CO₂, les oxydes d'azote et le méthane. Sachant que le kérosène représente 25 % des carburants délivrés dans les pays de l'OCDE, que les transports en général représente 30 % des émissions de CO₂, le transport aérien est responsable à hauteur de 7 % des émissions totales de gaz susceptibles de provoquer des changements climatiques majeurs. De plus, les émissions produites en haute altitude, ont un impact plus important que celles émises au niveau du sol. Les gaz à effet de serre ont un effet à long terme sur le climat de la planète, entraînant l'extension de la désertification, l'élévation du niveau des océans, d'importants dégâts dans l'agriculture et d'autres effets négatifs sur l'environnement naturel et sur la santé.

Estimation des couts externes

Dans le rapport de l'INFRAS¹⁶, les couts externes du trafic aérien, c'est-à-dire les couts non payés par l'usager, représentent 48 € pour 1000 km.passagers parcourus. Les couts nommés « changement

¹¹ Bernard Barraqué, docteur au CNRS, membre du Conseil National du Bruit

¹² Vice-président du Conseil Régional, chargé de l'environnement

¹³ Organisation de Coopération et de Développement Economique

¹⁴ Prospective : « les émissions polluantes »

¹⁵ Collectif Santé Nuisances Aériennes BP 6 95 390 Saint-Prix

¹⁶ Gerchtigkeitsgasse 20, post fach CH-8030 Zürich

climatique » en représentent les trois quarts. Il est difficile d'évaluer le coût social des émissions de gaz à effet de serre, dans la mesure où les effets visibles (tempête, inondations...) ne sont que les prémices d'un changement climatique de plus grande ampleur dont on peut difficilement chiffrer par avance les dégâts. La tempête de décembre 1999 a coûté, en France, 15 milliards €

Le coût d'utilisation d'un mode de transport inclut en général des taxes. Par exemple, l'automobiliste paie la TIPP¹⁷ et la TVA. Cet argent collecté par les pouvoirs publics permet la construction et l'entretien des routes, le financement de la police routière, les organismes de prévention routière et de régulation du trafic. En règle générale, les utilisateurs des transports motorisés, ne supportent pas la totalité des coûts environnementaux et sanitaires induits, ce qui peut créer des incitations et distorsions néfastes sur le marché des transports. Les coûts non payés par l'utilisateur mais supportés par la collectivité, sont appelés coûts externes. Le coût social représente la somme du coût hors taxe payé par l'utilisateur, du financement pris en charge par la collectivité (exemple entretien des routes) et des coûts externes dont, [les accidents](#) (coût des vies humaines perdues, soins médicaux et handicaps, perte de production...), [la pollution atmosphérique](#), [le bruit](#), [la congestion](#), [les effets sur le climat](#), [la consommation d'espace](#)...

Il y a plusieurs méthodes d'**évaluation des coûts externes** :

- Ø **La réduction à la source** : quel investissement financier faut-il consacrer pour réduire les coûts externes à la source ? Par exemple, la remotorisation complète des 15 % d'avions les plus bruyants coûterait 17 milliards € mais quelle que soit la somme investie, on ne pourra réduire qu'une partie des nuisances.
- Ø **Le consentement à payer** : en faisant un sondage, on peut demander aux riverains des aéroports, combien ceux-ci seraient prêts à payer pour ne plus subir la nuisance. Ensuite, le coût externe est le produit du prix moyen annoncé par le nombre de personnes touchées¹⁸
- Ø **La baisse de la valeur immobilière** : une source de bruit et de pollution entraîne forcément une baisse de la valeur locative des habitations. On préfère naturellement habiter dans un endroit calme et sain. Et pour cela, chacun est prêt à payer un certain surcoût. La différence représente le coût externe de la nuisance. Les Etudes Foncières¹⁹ ont montré que la baisse des valeurs immobilières aux abords des aéroports représentent 40 %.

L'INFRAS et l'université de Karlsruhe²⁰ ont fait une étude financière pour évaluer les coûts externes (hors congestion) des transports motorisés. Ceux-ci s'élèvent au niveau européen à 7,8 % du PIB soit un montant global de 530 milliards € (700 milliards € avec les coûts de congestion). D'après cette étude les coûts externes du transport aérien en Europe s'élèvent à 32,3 milliards € par an. Ramené proportionnellement au trafic des deux principaux aéroports parisiens (14 % du trafic européen), les coûts externes d'Orly et de Roissy sont évalués, en fonction de la méthode utilisée, dans une fourchette de 1 à 4 milliards € par an. Les coûts liés au bruit, risque d'accident et une partie des nuisances atmosphériques sont proportionnels au nombre de riverains touchés et sont fortement réduits si la plate-forme est installée dans une zone peu densifiée, alors que l'émission de gaz à effet de serre à 20 km ou à 100 km de l'agglomération ne change rien au problème.

Les partisans du 3^{ème} aéroport

Les compagnies aériennes sont favorables à la création du 3^{ème} aéroport afin d'assurer la perspective de croissance (doublement d'ici 2020). AdP y est favorable si cette nouvelle plate-forme est dans son giron. Les associations de riverains sont également favorables à cette décision, car elles se rendent compte que si le trafic continue de croître au rythme prévu, les nuisances dépasseront les bornes du tolérable. Les

¹⁷ Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers

¹⁸ L'association « Villes et aéroports » a entrepris une étude pour comptabiliser le nombre de riverains des grands aéroports français

¹⁹ « Le prix du bruit autour de Roissy » mars-avril 2001

²⁰ La voie de la mobilité durable : réduire les coûts externes des transports (avril 2000)

arguments sont bien différents, mais chacun souhaite que la décision soit prise rapidement. Les investissements à prévoir pour accueillir 40 millions de passagers sont les suivants :

Ø Aéroport	2 à 3 milliards €
Ø Desserte ferroviaire TGV	0,6 à 1,3 milliard €
Ø Desserte autoroutière	0,4 à 0,7 milliard €
<hr/>	
Ø Total	3 à 5 milliards €

Les critères de choix de cette plate-forme sont les suivants :

- Ø Que la nouvelle plate-forme soit à moins d'une heure de Paris et à moins de 2 heures de liaison ferroviaire rapide, type TGV, des grandes agglomérations Londres – Francfort – Bruxelles – Lyon, de façon à pouvoir accueillir à terme la croissance des grands aéroports saturés.
- Ø Que les environs proches disposent d'espaces vastes et peu denses pour limiter les nuisances.
- Ø Qu'une population d'environ 300 000 personnes à l'extérieur de la zone de nuisance, à moins d'une heure en transport en commun, fournisse l'essentiel du bassin d'emploi de la plate-forme.
- Ø Enfin que l'aéroport ne se trouve pas limité en capacité de trafic par un emplacement ne prenant pas en compte la congestion du ciel dans sa zone d'approche, car, l'encombrement du ciel européen est déjà la cause de nombreux retards. En l'an 2000, 35 % des vols au départ de Paris accusaient un retard supérieur à 15 minutes (45 minutes en moyenne).

Les opposants : Les arguments de détracteurs sont nombreux ; voici les principaux :

L'investissement n'est pas justifié

Certains précisent qu'un investissement de 4 milliards € ne se justifie pas dans la mesure où Orly peut accueillir 40 millions de passagers et Roissy le double. C'est vrai qu'avec 7 pistes (4 à Roissy et 3 à Orly), on pourrait même monter jusqu'à 150 millions de passagers. C'est oublier que la raison principale de cette décision est la protection des riverains. Libération²¹ répond à cet argument en disant que l'on peut racheter massivement les logements les plus exposés au bruit, comme cela a été fait à Atlanta ou à Chicago, mais le journaliste ne précise pas le coût de l'opération. Racheter 20 % des habitations les plus touchées, dans la zone de nuisance, coûterait la bagatelle de 14 milliards € soit 3 à 4 fois le prix de la plate-forme.

L'éloignement de Paris est pénalisant

D'autres argumentent qu'aucun aéroport international n'est à plus de 50 km de sa zone de chalandise principale. Les expériences de Mirabel au Canada et de Malpensa à Milan n'ont pas été concluantes parce que les décideurs n'avaient pas jugé bon d'investir dans une desserte ferroviaire performante et dédiée à cet aéroport. Nous avons la chance d'avoir en France un réseau ferroviaire à grande vitesse performant ; mettons-le à profit.

On sait que les avions ont en moyenne 20 minutes de retard sur Paris, que le moyen le plus efficace pour rejoindre le centre de la capitale est le RER B (27 minutes). Le TGV est capable de contribuer à la liaison entre Paris et le 3^{ème} aéroport, en moins de 30 minutes. Si en plus la situation de la nouvelle plate-forme fait que la ponctualité s'en trouve améliorée, le voyageur ne pourra être que satisfait. Ce qui compte pour un homme d'affaires, c'est plus le temps d'accès que la distance.

²¹ « Troisième aéroport inutile » 3 septembre 2001

Rééquilibrage Paris / Province

D'autres encore font remarquer qu'AdP concentre les 2/3 du trafic français²², que l'augmentation de trafic peut être absorbée par les aéroports de province dans le but de rééquilibrer la répartition des mouvements. Si on regarde la projection médiane retenue par la DUCSAI, le trafic national doublerait. Si l'augmentation parisienne se reportait sur les 11 aéroports principaux de province, ceux-ci verraient le nombre de mouvements d'avions multiplié par 4. Si c'est une bonne hypothèse pour le rééquilibrage Paris / Province, ce n'est certainement pas le souhait des riverains concernés. Il s'agit de trouver le bon mais difficile compromis entre développement économique et respect de la qualité de vie des citoyens.

Report vers le TGV

Ceux qui veulent favoriser le trafic ferroviaire, font valoir que le rail consomme 4 fois moins d'énergie que l'avion, que 50 % des voyages s'effectuent sur des distances inférieures à 1 000 km. Encore faut-il que les lignes TGV desservent des villes comme Toulouse, Strasbourg, Clermont... Il faudrait dès maintenant, au niveau européen, investir dans les lignes à grande vitesse fonctionnant la nuit. Un train à 350 km/h peut parcourir plus de 3 000 km dans la nuit et desservir les grandes agglomérations européennes, pour des transports de voyageurs ou de marchandises. On pourrait ainsi réserver l'avion pour les dessertes intercontinentales. Les voyageurs qui ont pu comparer le confort des deux modes de transport, se sont rendu compte que l'avion est peu adapté comme outil de travail. Sur un parcours Paris – Marseille (trois heures de train), on peut travailler durant la quasi-totalité du parcours. Pour l'avion, il faut une heure du centre ville pour rejoindre l'aéroport et une seconde heure à l'arrivée. Les mesures de sécurité imposées au transport aérien peuvent difficilement permettre la réduction du temps d'embarquement. L'environnement du passager aérien, même en classe affaires, n'est pas très adapté pour travailler efficacement.

Optimisation de l'emport²³

Les compagnies aériennes, face à une concurrence accrue, se battent pour conserver à tout prix des parts de marché. C'est le cas d'Air France qui accroît ses fréquences sur des liaisons qu'elle estime fondamentales. Il en résulte un vol Paris – Toulouse toutes les 20 minutes. Cela peut paraître attrayant aux usagers, mais pose des problèmes d'encombrement quasi-insolubles et d'impact environnemental non négligeable. L'emport moyen à Roissy est inférieur de 10 % par rapport à Orly, de 40 % par rapport à Londres Heathrow, 60 % par rapport à l'aéroport de Tokyo, ce qui laisse une marge substantielle d'augmentation du trafic en terme de voyageurs sans augmenter le nombre de mouvements, donc sans nuisances supplémentaires. Les aéroports de province ont un emport moyen encore plus faible que celui de Roissy.

Réduire les gaz à effet de serre

Les opposants les plus farouches à la décision de construction du 3^{ème} aéroport se retrouvent dans les mouvements écologistes. Hormis les arguments développés ci-dessus, les Verts en France précisent que la croissance du trafic aérien encouragée par la construction de cette troisième plate-forme, augmentera de 10 % les émissions de gaz à effet de serre. Or les accords de Kyoto, signés par les pays européens prévoient que d'ici 2010, la France doit stabiliser ses émissions, et l'Europe les réduire de 8 %. A mi-chemin entre la signature et cette date, on peut considérer que l'objectif ne sera pas tenu. Non seulement, l'Europe ne pourra pas diminuer ses rejets de CO₂, mais nous ne voyons pas l'infléchissement notable par rapport aux décennies passées.

L'internalisation des couts externes

²² graphe n° 2 en annexe

²³ nombre de passagers emporté par vol commercial

La CEMT²⁴, suite aux études menées pour calculer les couts externes des transports, propose d'internaliser ces couts, sur le principe de l'article 174 paragraphe 2, qui rappelle que la politique de la communauté dans le domaine de l'environnement est fondée sur le **principe de précaution** et d'action prévention, sur le **principe de correction**, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement et sur le **principe du pollueur – payeur**. Enfin l'article 6 du traité d'Amsterdam stipule : « *Les exigences en matière de protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des autres politiques de la Communauté* ».

Internaliser les couts externes signifierait faire payer aux usagers les dommages « monétarisés » que son voyage fait subir à la collectivité. Cela représenterait pour le trafic aérien, une augmentation sous forme de taxe de 48 € par voyageur et 205 €⁶ pour une tonne de marchandise transportée sur un millier de kilomètres. Le résultat d'une telle politique dans une économie de marché fait que l'utilisateur, qui choisissait l'avion pour ses bas tarifs, orientera son choix, chaque fois que possible, sur des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Cette augmentation des couts à l'aide de taxes (à hauteur de 32 milliards € par an) permettrait de :

- Ø Racheter les constructions les plus soumises aux nuisances.
- Ø Fournir aux communes riveraines les moyens financiers qu'elles ont perdus, parce que les contribuables les plus fortunés ont fui la région.
- Ø Participer à l'insonorisation des habitations.
- Ø Participer à la construction de nouvelles plates-formes aéroportuaires plus respectueuses de l'environnement et pleinement conformes aux engagements votés par la Communauté. Ces aéroports doivent s'inscrire dans un schéma d'ensemble au niveau européen et être complémentaires du réseau ferroviaire européen.

Ces taxes devront être modulées en fonction des atteintes à l'environnement (bruit, pollution, consommation de carburant...), fonction du nombre de riverains touchés par ces nuisances, fonction également de l'heure des mouvements. Cette politique encouragerait, sans directives autoritaires, les compagnies à renouveler leur flotte, inciterait Eurocontrol à définir des couloirs aériens le plus loin possible des zones d'habitation dense, permettrait de transférer tous les vols de nuit sur des sites peu urbanisés.

En admettant que les acteurs du trafic aérien aient le choix entre deux types de plates-formes différentes :

- Ø L'une en site urbanisé (comme Orly et Roissy), donc avec des taxes très élevées liées au nombre de riverains touchés
- Ø L'autre, en site peu urbanisé, telle Vatry (100 fois moins de densité démographique), et des taxes beaucoup plus faibles.

Les compagnies seraient alors amenées naturellement à diversifier leurs tarifs. Le trafic « affaires », soit 1/3 des passagers, serait tenté de rester sur les plates-formes existantes, puisque ses clients privilégient le gain de temps par rapport au prix. Par contre le fret, les charters et le trafic « tourisme » se développent d'autant plus que les prix sont attractifs. Un touriste qui prend l'avion une ou deux fois dans l'année, est plus sensible à une modération du tarif, qu'à la rapidité du voyage.

On a construit les aéroports au plus près des villes parce qu'il y a 40 ans, les nuisances causées aux riverains passaient au second plan, et que le trafic « affaires » représentait la grande majorité des passagers. Aujourd'hui, les entreprises ont la faculté de réduire sensiblement les déplacements professionnels de leurs salariés, puisque la téléconférence, même si elle n'est pas entrée dans les mœurs, est utilisée avec succès. De même, la signature électronique et sécurisée des contrats sur Internet, peut épargner beaucoup de temps et d'argent aux entreprises.

²⁴ Commission Européenne des Ministres des Transports

Actuellement, les compagnies aériennes ont l'obligation de tirer les prix au maximum, en outre par la réduction de consommation de kérosène. Pour satisfaire cette exigence, elles utilisent des trajectoires rectilignes, même si celles-ci ne sont pas celles dites de moindre bruit. Le montant des amendes pour non respect des procédures est si faible que l'incitation financière pour les utiliser n'existe pas.

Evitons les erreurs du passé

Première erreur : le choix du site de Roissy

La décision d'implantation de Charles de Gaulle sur le site de Roissy intervient au début des années 60. Les études préliminaires ne font état que du site lui-même « zone de culture sans habitation ». Pourtant à 5 km à l'ouest commence la zone urbanisée du Val d'Oise, à 7 km la ville nouvelle de Sarcelles est déjà implantée. Eu égard à l'orientation des pistes, les élus du département émettent aussitôt un avis défavorable en attirant l'attention sur les risques et les nuisances pour les habitants, le gouvernement passe outre et entérine l'APPM²⁵. Il aurait suffi de placer l'aéroport un peu plus au nord (5 km soit dans l'axe actuel de la Francilienne) ou de changer légèrement de quelques degrés l'orientation des pistes pour faire passer le trafic au dessus des plaines.

deuxième erreur : l'extension de l'aéroport

L'installation des deux pistes supplémentaires décidée par Jean-Claude Gayssot, au début des années 1990, s'inscrit dans le même processus. On raisonne à court terme pour satisfaire une exigence économique, sans le souci essentiel de la préservation de la qualité de vie des citoyens.

troisième erreur : le développement de l'urbanisation autour du site

Les citoyens plus modestes ont trouvé auprès des aéroports leur rêve d'un logement à prix abordable, mais quelle est leur qualité de vie ? Autour de Roissy, la population a doublé en 30 ans. Le résultat de cette urbanisation désordonnée fait que les plus fortunés ont le droit aux secteurs calmes, pendant qu'une sorte de ghetto s'installe dans des banlieues difficiles avec des coûts sociaux induits et des problèmes non maîtrisables.

Un aéroport dure plus d'un demi-siècle ; c'est un geste structurant. Raisonner à moins de 50 ans parce qu'on n'a pas de chiffres au delà de 20 ans, c'est comme chercher ses clés sous le réverbère, parce que c'est le seul endroit éclairé. En terme de développement du transport aérien, on s'est soucié de l'impératif commercial, de l'impératif de sécurité, reste à prendre en compte l'impératif environnemental, mais le débat sur le 3^{ème} aéroport ne concerne pas uniquement le bassin parisien. Il se pose avec la même acuité dans toute l'Europe, Londres, Francfort, Amsterdam, Bruxelles. Il ne peut rester un débat franco-français.

Faut-il construire le 3^{ème} aéroport ?

Si la C.E.E. réussit à mettre en place l'internalisation des coûts externes en levant la pression des lobbies, il faut savoir que l'élasticité de la demande par rapport au prix est patente puisqu'une augmentation même modérée de 10 % des tarifs aériens provoquerait un renoncement ou un retrait vers d'autres modes de transport, de 10 à 25 % des usagers. Le prix moyen d'un aller / retour Paris – New-York s'élève à 700 €. L'internalisation des coûts externes (48 €/par millier de km) augmenterait ce prix de 80 %. Autant dire la demande serait très affectée par cette augmentation, voire pourrait remettre en cause la décision du 3^{ème} aéroport. C'est un choix politique qu'il faut avoir le courage de prendre. Il y a des circonstances où il est imprudent de manquer d'audace.

L'Europe peut investir 4 milliards d'Euros dans la construction d'une plate-forme internationale en prenant en compte sérieusement l'aspect environnemental. Il faut le faire non pas pour satisfaire les lobbies aériens, mais pour limiter le nombre de plates-formes, en priorité celles qui se trouvent dans les

²⁵ Avant Projet de Plan de Masse

zones très urbanisées (cas des aéroports parisiens). Elle doit également consacrer l'investissement nécessaire pour développer des lignes de chemins de fer à grande vitesse, un mode de transport plus conforme au discours très à la mode du « **développement durable** ».

Des revendications bien légitimes

Les riverains ont été trop souvent fatalistes face aux nuisances générées par les avions. Les aspirations à la qualité de la vie seront croissantes dans la population, notamment avec l'augmentation du temps libre, et si des mesures palpables ne sont pas prises rapidement pour les intégrer et les rendre compatibles avec le développement du trafic aérien, on peut parier dès maintenant que les citoyens vont sortir de leurs ornières et inverser le rapport de force. Avant la construction du 3^{ème} aéroport, qui ne pourra voir le jour qu'en 2015, les associations de riverains expriment des revendications plus à même de les soulager dans un délai raisonnable. Ces revendications sont les suivantes :

- Ø Sur toutes les plates-formes en site urbanisé.
 - § Limiter le nombre de mouvements. A Roissy, le nombre de passagers est plafonné à 55 millions, mais ce sont les avions qui font du bruit, pas les passagers. Les avions cargo génèrent des nuisances, sans transporter de passagers.
 - § Instaurer un couvre-feu nocturne (utiliser la plate-forme de Vatry pour le fret)
 - § L'interdiction des avions de plus de 20 ans (les plus bruyants, notamment ceux du chapitre 2 et les avions hushkités²⁶)
- Ø Les couts externes des transports doivent être intégrés au moyen de taxes incitatives, en fonction du niveau de bruit, du nombre de riverains concernés, de l'heure du mouvement...
- Ø Faire participer les associations de riverains aux évolutions du trafic.
- Ø Dégager les ressources financières nécessaires à un réseau ferroviaire à grande vitesse performant au niveau européen.
- Ø Utiliser les trajectoires d'accès avec des pentes plus importantes pour limiter la gêne sonore, sans compromettre la sécurité.
- Ø L'augmentation de l'emport permet de réduire le nombre de mouvements. Si Roissy avait l'emport moyen de l'aéroport de Tokyo, le nombre de mouvements serait aujourd'hui réduit de 55 % et le doublement du trafic prévu d'ici 2020 serait absorbé avec moins de mouvements qu'aujourd'hui.
- Ø Utiliser des trajectoires incurvées chaque fois que cette solution permet de réduire le nombre de riverains touchés.

Par exemple le DGPS (Differential Global Positioning System) est un guidage par satellite qui permet d'avoir des trajectoires incurvées lors des atterrissages et des décollages en toute sécurité. A Roissy, un décollage par l'ouest incurvé vers le nord d'un rayon de 40 km réduirait d'un tiers le nombre de personnes affectées par les nuisances. Un rayon de 20 km éviterait la quasi-totalité de la plus urbanisée du Val d'Oise. Dans cette zone, 80 % des habitants du département sont concentrés sur 20 % du territoire, zone située dans l'axe des pistes de Roissy. Une zone de 15 km de long et 3 km de large à 5 kilomètres au nord de cette partie très dense est 15 fois moins peuplée.

Sur l'aéroport de Nice, les associations ont imposé ces trajectoires incurvées pour éviter le survol du Cap d'Antibes. Pourquoi un tel procédé n'est-il pas utilisé sur les aéroports parisiens ? Est-ce que les 25 000 habitants du Cap méritent plus que les 2 millions habitants autour de Roissy et d'Orly ?

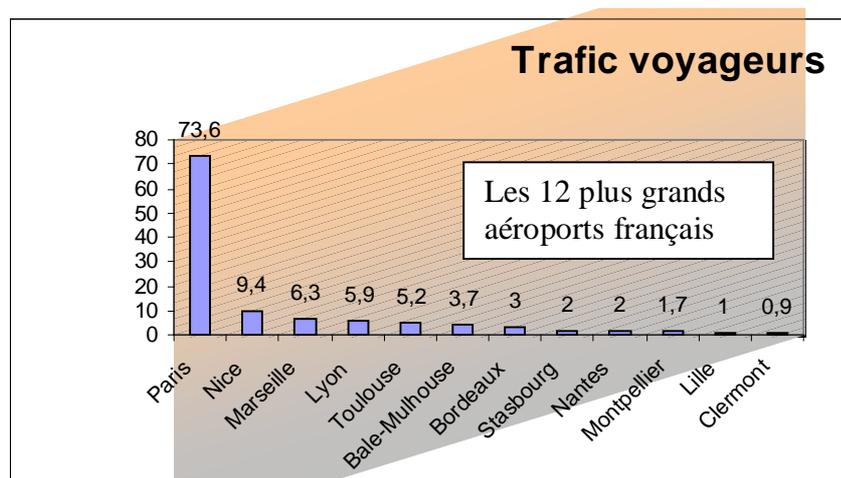
²⁶ avions très anciens munis d'un atténuateur de bruit pour satisfaire les normes du chapitre 3.

Annexes

Statistiques OACI	Période 1969 / 79	Période 1979 / 89	Période 1989 / 99	Période 1969 / 99
Augmentation Globale	+ 189 %	+ 95 %	+ 55 %	+ 775 %
Augmentation moyenne annuelle	11,2 %	6,9 %	4,5 %	7,5 %
Indices	100 à 289	289 à 563	563 à 875	100 à 875

Tableau n° 1

Graphe n° 1



Scénarios	Fourchette basse	Fourchette médiane	Fourchette haute
Augmentation annuelle	1,5 %	3,4 %	7,5 %
Sur 20 ans	+ 35 %	+ 100 %	+ 325 %
Sur 30 ans	+ 56 %	+ 181 %	+ 775 %

Tableau n° 2

Zones	Indice psophique	Surface approximative
A	Supérieur à 96 dB (A)	1 km x 8 km
B	De 89 à 96 dB (A)	1,5 km x 16 km
C	De 78 à 88 dB (A)	6 km x 36 km
D	De 65 à 77 dB (A)	10 km x 70 km

Tableau n° 3

Pour tout contact patric.kruissel@laposte.net ou tél : 01 39 32 18 89