

Allocution de M. Nicolas SARKOZY, Président de la République, à l'occasion de l'inauguration du Satellite n°3 de Roissy Charles-de-Gaulle.

Aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, le mardi 26 juin 2007

Mesdames et Messieurs,

J'ai accepté sans hésiter l'invitation du président d'Aéroports de Paris à venir inaugurer aujourd'hui la galerie parisienne. Il ouvre à l'Aéroport Charles-de-Gaulle une nouvelle perspective de développement : 8,5 millions de passagers supplémentaires, 10 % de la capacité. Il renforce la position de Roissy, 1er hub aéroportuaire européen.

Cette nouvelle aérogare est la première qui soit spécialement conçue pour accueillir l'A380. C'est un avion qui transportera plus de passagers, qui consommera moins de kérosène et qui fera moins de bruit. La réussite technique de la Galerie parisienne répond à la réussite technique de l'A380, j'y vois la preuve que la France a en main tous les leviers d'une grande, d'une forte politique industrielle.

Inaugurer cette infrastructure, c'est pour moi l'occasion de développer devant vous ce que j'appelle de mes vœux, une véritable politique d'aménagement durable. Nous avons souhaité, cher Jean-Louis BORLOO, que ce terme soit inscrit dans le titre et les fonctions du ministre d'Etat, n°2 du gouvernement. Nous l'avons souhaité parce que les grandes infrastructures de notre pays, c'est-à-dire ces chantiers à plusieurs milliards d'euros, sont des choix qui engagent notre pays pour 50 ans, quand ce n'est pas pour un siècle ou pour deux siècles. Orléans et Tours regrettent encore ne pas avoir voulu du train en centre ville il y a 150 ans. S'il y a un choix gouvernemental qui doit se faire en pensant à nos enfants, nos petits-enfants, nos arrière-petits-enfants, c'est celui des grandes infrastructures d'aménagement de notre pays. Il doit plus que tout autre se fixer l'objectif du développement durable.

Le développement durable, ce n'est pas le nom à la mode de l'écologie des années 1970. C'est un terme qui s'inscrit dans le progrès, pas dans la régression. Son ambition, c'est la croissance, c'est le confort, c'est la mobilité, c'est le pouvoir d'achat, c'est la qualité de vie. Je m'oppose à toute conception sacrificielle de l'environnement. Je ne crois pas qu'il faille se mortifier pour respecter la nature. L'écologie n'est pas une forme d'expiation du bien-être matériel, surtout quand ce bien-être est loin d'être acquis pour tous.

Le développement durable, c'est simplement une expression plus complète de l'objectif de vivre mieux. C'est accepter de ne plus compter pour zéro le bien-être des nouvelles générations, les enfants qui naissent en cette année 2007, et ceux qui naîtront en 2017 ou en 2027. Ils ne votent pas, mais nous sommes leurs parents et nous avons des responsabilités. Nous ne voulons pas qu'un jour leurs livres d'histoire nous dépeignent comme une génération d'égoïstes, d'irresponsables qui aurait dilapidé la planète et méprisé l'avenir. Nos enfants nous jugeront à nos actes et au courage de nos décisions.

Comme les lieux s'y prêtent, je voudrais commencer par parler du transport aérien. Ce secteur est à l'origine de la dernière vraie révolution dans la mobilité des hommes : en quelques dizaines d'années, voler est devenu accessible à l'ensemble des classes moyennes. L'essor inégalé du transport aérien leur a ouvert des perspectives jusqu'alors inaccessibles d'ouverture au monde, de mobilité professionnelle, de loisirs. Ce transport contribue à sa manière à l'unité de l'Europe, mais il est aussi le seul à utiliser sans taxation des carburants fossiles et nous ne pouvons plus ignorer son empreinte sur l'environnement.

Je suis favorable à ce que des quotas d'émissions de CO2 s'appliquent désormais au transport aérien. Cela encouragera les technologies propres et rétablira l'équité entre modes de transport. Mais il n'est bien évidemment pas question de n'appliquer cela qu'aux compagnies européennes : pour une destination donnée, toutes les compagnies doivent être concernées, ou aucune.

Je souhaite que l'on fasse de la question de la pollution sonore l'exemple même d'une stratégie de développement durable. Je le dis parce que je le pense, on peut développer

Roissy et mieux protéger les riverains, ce n'est pas antinomique. Il existe des dizaines de solutions concrètes pour cela, qu'il s'agisse de changer les approches des avions, d'utiliser autrement les pistes la nuit, de lancer des TGV fret pour remplacer les vols cargo, ou qu'il s'agisse de mobiliser la taxe sur les nuisances sonores sur la rénovation urbaine des quartiers exposés au bruit, je le dis devant le député PATERNOTTE dont je connais la contribution positive à ces réflexions. Je souhaite et je le demande à Dominique BUSSERAU, je le souhaite Monsieur le Président GRAFF, que vous lanciez ensemble la négociation d'une charte pour le développement durable de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, avec la perspective de la signer dans un délai d'un an, sur la base d'engagements précis. Cette charte, je souhaite qu'elle soit un accord gagnant-gagnant : des riverains mieux protégés, et en même temps de réelles perspectives de développement pour Roissy. Si l'Île-de-France veut rester une place financière qui compte, si elle veut rester un grand centre scientifique, si elle veut rester au coude à coude avec Londres pour l'implantation des sièges sociaux, elle doit développer Roissy. La question est finalement simple : veut-on que Paris joue dans les 20 ans qui viennent en première ou en deuxième division des métropoles mondiales ? Si on vise la première division, il faut développer Roissy. Je vous y aiderai. Mais vous ne pouvez pas développer Roissy sans tenir compte des intérêts des riverains et du respect de l'environnement.

Voilà pourquoi je souhaite que l'on concentre la réflexion sur ce sujet du développement durable de Roissy, avant de songer au troisième aéroport. Il faut bien sûr garder ce sujet à l'esprit et préserver tous les choix possibles pour l'avenir, mais nous pouvons faire sur Roissy des progrès immédiats qui bénéficieront à tous sans exception : aux riverains, aux compagnies, cher Jean-Cyril, aux voyageurs, et bien sûr, aux 85 000 familles qui vivent d'un emploi sur cette plateforme.

Cette approche du développement durable doit s'étendre à l'ensemble de nos projets d'infrastructures. Je le dis en prenant mes responsabilités. La France doit investir. Si la France, avec les handicaps que l'on connaît, a la productivité horaire la plus élevée du monde, c'est grâce à ce patrimoine productif extraordinaire que sont nos lignes à grande vitesse, notre réseau routier, nos aéroports. Lorsqu'on demande aux étrangers de citer les plus et les moins du site France, quel est l'atout le plus souvent cité ? Les infrastructures. Nos prédécesseurs nous les ont léguées, il est de notre devoir de les améliorer, de les entretenir, de les remplacer, de les développer. Et ce n'est pas, je le dis encore une fois en prenant mes responsabilités, une honte de s'endetter pour cela, car cette dette-là, finance les infrastructures, ne finance pas le présent, elle finance l'avenir. Elle représente, chère Christine, un passif, mais elle représente aussi un actif. C'est une chose de s'endetter pour financer les infrastructures et l'investissement de demain, cela en est une autre de s'endetter pour financer les dépenses courantes.

Le tout est que la valeur de cet actif justifie celle du passif. Et au passif, je mets bien sûr les coûts financiers, mais aussi, cela est une nouveauté, les coûts environnementaux. Avant d'engager la collectivité dans de nouveaux chantiers, je demande donc que l'on engage une réévaluation précise projet par projet du bilan économique et environnemental global de chaque infrastructure, pour ne retenir que celles qui ont un bilan réellement positif en termes de développement et de développement durable. Les deux mots ont un sens, c'est pour le développement que l'on fait cela, mais un développement durable. C'est-à-dire un développement qui ne sacrifie pas les intérêts de notre planète et les intérêts de votre santé.

De ce passage au crible, il restera j'en suis sûr une politique ambitieuse, en particulier pour le report du transport vers les modes les plus propres. Le Premier ministre et moi-même fixons donc Jean-Louis BORLOO un objectif simple et précis - enfin, simple à fixer : au fond, Jean-Louis, j'aime mieux être à ma place qu'à la tienne- parce que pour les cinq ans qui viennent il faut augmenter d'un quart d'ici 2012 la part de marché du fret non routier. La France ne peut pas continuer à être traversée de tous les côtés, Dominique, par les camions que les autres ont interdits sur leur territoire.

A une telle échéance, ce n'est pas seulement une affaire d'infrastructures. En quatre ans seulement, entre 2002 et 2006, le fret ferroviaire, et cela est incroyable, a perdu en France un cinquième de ses volumes, plus de 9 millions de tonnes-kilomètre, un cinquième de son

volume. Mais moi je n'ai pas remarqué que l'on ait arraché des voies, je n'ai pas remarqué que l'on ait fermé des gares, je n'ai pas remarqué que l'on ait rasé des triages. La vérité, c'est qu'il y a aussi un problème de coût et de service, et que le fret ferroviaire français ne trouvera sa croissance que dans la réorganisation qu'engage la SNCF, et dans le développement de la concurrence, avant d'avoir besoin de nouvelles infrastructures. A ce sujet, je crois qu'il faut maintenant donner au secteur ferroviaire une organisation adaptée à un marché ouvert. Les sillons ferroviaires sont un bien rare, qui doit être attribué de façon impartiale entre les opérateurs et entre le fret et les voyageurs. Le montant du péage des voies ferrées, tellement central pour la compétitivité des entreprises, doit faire lui aussi l'objet d'une proposition objective fondée sur des critères transparents. C'est pour ces diverses raisons, que je crois nécessaire de confier à une autorité indépendante la régulation du secteur ferroviaire.

L'autre secteur où la France n'est pas à la hauteur de sa réputation dans la gestion d'infrastructures, ce sont les ports. Vous allez me dire, mais vous inaugurez un aéroport ? Oui, mais enfin, on a bien le droit de parler d'autre chose aussi quand même, c'est un ensemble, une cohérence. C'est tout de même dommage. Voici un secteur, les ports, qui profite massivement de la mondialisation, est c'est précisément celui où nous sommes faibles. Rien qu'entre 2003 et 2005, sur la seule logistique des conteneurs, Valence a créé 4 000 emplois, Anvers a créé 13 000 emplois! Tenez-vous bien, la part de marché de Marseille sur les conteneurs a été divisée par deux en dix ans ! Ainsi il ne faut pas changer les choses. Enfin, à Valence, ils créent des emplois, des milliers d'emplois. A Anvers, ils créent des milliers d'emplois. Pendant ce temps, nous, on divise par deux la part de marché de nos ports dans le trafic containers. Ce n'est pas une situation que j'accepterai. Nous nous en sortirons par une vraie politique d'investissements et par une réforme de nos ports autonomes, j'ai prononcé un gros mot : leur statut doit changer, leur organisation sont d'un autre siècle, cela va changer, pas pour faire de la peine à qui que soi, cela va changer, parce que je n'ai pas été élu pour assister les bras croisés, à la régression de secteurs économiques décisifs pour votre emploi et pour votre croissance. Cela fait trop longtemps qu'on laisse une minorité empêcher une majorité de travailler.

Pour terminer, -c'est une matinée, avec ce que je dis, généreuse en amis nouveaux. Vous savez, je suis très serein, je veux le meilleur pour notre pays. Je ne veux pas le moins bien. Alors je regarde ce qui se passe ailleurs. Il n'y a aucune raison que les Belges créent des emplois, que les Espagnols créent des emplois et que nous on en perde. Je n'ai pas été élu pour cela.- Je voudrais revenir à la région où nous sommes aujourd'hui. S'il y a bien -toute ma vie, j'ai été élu de cette région- un endroit où l'on peut démontrer ce que signifie l'aménagement durable, c'est bien l'Ile-de-France. Mais l'Ile-de-France elle a connu à l'époque du Général de GAULLE une ambition extraordinaire : cet aéroport en est le témoignage et son nom un hommage mérité. En l'espace de très peu d'années le Général de GAULLE, sous l'impulsion de Paul DELOUVRIER, excusez du peu, a lancé les villes nouvelles, le redécoupage départemental, la création du schéma directeur, le réseau express régional - le RER, pour ceux qui auraient oublié son nom - Voilà ce qu'ils ont fait nos prédécesseurs. Voilà ce qu'ils ont bougé nos prédécesseurs ! Alors là, on me dit : "mon Dieu, vous prenez beaucoup d'initiatives". Mais moi, je trouve que je n'en prends pas assez. Quand vous voyez ce que nos prédécesseurs ont fait, on n'est pas simplement là pour gérer à la petite semaine. On n'est pas simplement là pour faire des équilibres du mois. On est là pour penser à notre pays, à vingt ans, à trente ans, à quarante ans.

Nous vivons encore aujourd'hui en 2007 sous l'impulsion du Général de GAULLE et de Paul DELOUVRIER qui ont structuré de manière très profonde cette région. Mais la meilleure manière d'être fidèle à cet héritage doit être de penser à notre tour à ce que doit être l'aménagement de l'Ile-de-France pour répondre à d'autres défis. C'est une mission qui revient bien sûr au conseil régional, qui n'a plus la même place en 2007 qu'en 1965. Mais l'État peut-il se priver d'avoir un projet, une stratégie pour la région économiquement la plus puissante d'Europe, qui produit 28% de la richesse nationale de notre pays ? Je ne le pense pas.

Je vois en somme deux grands enjeux pour l'Ile-de-France en 2007 : la cohésion et la croissance.

Retrouver la cohésion, c'est simplement reconstruire une ville équilibrée à partir d'une agglomération en voie d'éclatement. L'éclatement ce sont ces familles qui vont habiter à une heure et demie de voiture parce que le logement est trop cher. L'éclatement ce sont ces quartiers qui ne sont reliés au monde que par un bus qui passe tous les quarts d'heure quand il ne se fait pas caillasser. L'éclatement ce sont ces artères démesurées qui libèrent les voitures mais enferment les riverains.

Aux origines de cette agglomération, lorsque Paris s'est constitué, les choses se sont faites différemment. Le mur de CHARLES V est devenu les grands Boulevards, le mur des Fermiers généraux est devenu le boulevard Saint-Jacques et l'avenue Kléber, les fortifications de Thiers les boulevards des maréchaux. On ne créait pas seulement des rocadés, mais des places, des carrefours. Mais un fois le Périphérique construit, et franchi, cette ambition, perdue, dans un autre monde.

Je crois qu'il faut la retrouver. Retrouver l'esprit du préfet HAUSSMANN dans le Paris de 1860 et de Pierre-Charles L'ENFANT dans le Washington de 1800. Plutôt que de vouloir comme ALPHONSE ALLAIS construire les villes à la campagne, pourquoi ne pas construire une vraie ville dans nos banlieues ? Elles ne manquent pas de l'espace nécessaire, mais de volonté politique et d'une vision coordonnée de l'organisation urbaine, appuyée sur les pouvoirs nécessaires pour la mettre en œuvre. Pour ne pas toujours construire des logements sociaux là où il y a déjà des logements sociaux. Pour ne pas faire passer systématiquement l'intérêt de chaque commune avant celui d'une métropole, -excusez du peu-, peuplée de 11 millions d'habitants.

Pour développer une vision globale d'aménagement pour la Seine-Saint-Denis, si proche d'ici, mais si isolée du reste de la communauté nationale par ses difficultés exceptionnelles.

Il faut aussi une ambition de croissance. Quand j'étais ministre de l'Aménagement du Territoire, je n'ai jamais voulu mélanger l'ambition essentielle de créer des métropoles fortes en province, et l'ambition inavouable de provincialiser l'Île-de-France. Il n'y aura pas de France forte et ambitieuse si l'Île-de-France se recroqueville sur elle-même. Si elle renonce à construire les plus hautes tours d'Europe. Si elle renonce à attirer les meilleurs chercheurs du monde. Si elle renonce à son ambition d'être une place financière de premier plan. C'est quand même curieux que la grande place financière d'Europe soit Londres où ils n'ont pas d'euros ! C'est curieux ! On a fait l'Europe pour être au cœur de la vie financière et monétaire et non pas pour en être exclus. Les grandes villes de province ont pris un élan démographique, économique, culturel extraordinaire ces dernières années. Je ne vois pas de honte à ce que la métropole parisienne les imite. Mais j'en verrais une à ce qu'elle se laisse distancer par Shanghai, par Londres ou par Dubaï.

Pour finir et pour avancer, j'identifie quatre leviers de changement.

D'abord les infrastructures. Construisons enfin des transports en commun circulaires, comme le projet Métrophérique qui reliera tous les terminaux des lignes de métro. Construisons Charles-de-Gaulle Express. Engageons d'autres projets ambitieux et efficaces. Un pays qui n'a plus de projets est un pays qui n'a pas d'ambition. C'est donc un pays qui n'a pas d'avenir. On va retrouver des grands projets et on va mobiliser les synergies nationales au service de ces grands projets. Cela me semble plus ambitieux et plus important que de raisonner sur la carte orange gratuite pour nos compatriotes qui sont au RMI. Il vaut mieux investir pour qu'ils aient un emploi, qu'ils quittent le RMI plutôt que de les enserrer dans une politique d'assistance. Parce que, lorsque l'on est au RMI, même lorsque l'on a le transport gratuit, on n'est pas très heureux.

Deuxième levier de changement, c'est l'urbanisme. J'en ai parlé. La densité de logement des maisons de ville est la même que celle des barres. Pourquoi se contenter de faire un échangeur alors qu'on pourrait faire une place ? La question de la mobilisation du foncier, des choix en matière de logement est centrale. Je me suis toujours demandé pourquoi en centre-ville, il y avait encore des maisons particulières et dans les villes nouvelles, il y avait des tours. C'est plutôt l'inverse. L'habitat collectif en centre-ville. L'habitat individuel, en périphérie de nos villes. Il faut que l'on repense la ville.

L'attractivité dans tous les domaines. La recherche et l'enseignement supérieur. En fait de grands scientifiques et de laboratoires de pointe, nous avons atteint depuis longtemps la masse critique, mais la réaction en chaîne n'a pas commencé. Le monde connaît plus la Sorbonne de Gerson et Saint Thomas d'Aquin que le plateau de Saclay et sa profusion d'institutions brillantes mais totalement cloisonnées. C'est extraordinaire, Saclay. Il n'y a pas de campus. Il n'y a pas de transports en commun. Il n'y a pas un endroit où tout ce monde là peut se retrouver. Pourquoi, d'ailleurs, les seuls campus attractifs, on les voit à l'étranger ? Pourquoi, nous, on doit avoir des universités où les bibliothèques sont fermées le dimanche ? C'est curieux ! Où il n'y a pas d'espace sportif, où il n'y a pas d'espace culturel. Pourquoi, quand les familles qui ont quelques moyens veulent envoyer leurs enfants dans une université, les envoient-elles à l'étranger ? Pourquoi renoncer à doter la France des meilleures universités au monde ? Moi, je veux en France les meilleures universités du monde. Je veux que chaque université puisse avoir un campus. Je veux que chaque université soit une zone franche pour que les étudiants de cette université qui veulent monter leur entreprise puissent la monter sur le campus de l'université comme dans les grandes universités du monde. En fait, à quoi cela sert d'être la cinquième puissance au monde, si on n'est pas capable de réformer notre enseignement supérieur et notre système de recherche ?

Il faut enfin l'organisation des pouvoirs. Enfin, Paris est la seule agglomération de France à ne pas avoir de communauté urbaine. Alors qu'elle est la plus grande et la plus stratégique des régions, l'intercommunalité y crée des périmètres sans substance réelle. Quant aux départements, qui peut comparer le rôle d'un département de petite couronne et celui d'un département rural, mais ils ont les mêmes pouvoirs, la même fiscalité, la même structure ?

Tout ceci forme un champ de réflexion immense, mais indispensable. Je ne souhaite pas qu'on adopte un nouveau schéma directeur de la région Île-de-France avant d'être allé au bout de ces questions et d'avoir défini une stratégie efficace. Une stratégie, ce n'est pas un gros mot. Je propose donc que l'ensemble des administrations concernées soient mobilisées dès l'automne 2007 sous l'œil attentif du Gouvernement pour préparer les propositions d'actions nécessaires dans les champs que je viens d'évoquer, et qu'un comité interministériel d'aménagement du territoire dédié à l'Île-de-France se tienne fin 2008 pour adopter ce nouveau plan stratégique et le schéma directeur correspondant, ainsi que les textes législatifs et réglementaires nécessaires. C'est curieux de résonner en terme d'aménagement du territoire pour les autres régions que pour la première région de France où vivent presque 12 millions de personnes.

J'arrive au terme de survol trop bref de sujets très lourds. J'ai voyagé un peu loin de ce bâtiment magnifique et je voudrais en remercier tous ceux qui ont travaillé, mais j'y atterris pour conclure. Un aéroport international, c'est un endroit magique. C'est un concentré de la planète et une mosaïque d'ailleurs. C'est le cœur battant de la mondialisation. Je souhaite à tous ceux qui en pousseront les portes, que ce soit pour s'envoler ou pour y travailler, pour y attendre leurs proches, de respirer le même parfum de merveilleux qu'en ce jour d'inauguration. Je félicite Aéroports de Paris de ce grand succès. Je voudrais vous dire que vous avez compris que j'ai une grande ambition pour notre pays. Parce que j'ai le sentiment que la France peut, à nouveau, étonner le monde. C'est bien de cela dont il s'agit. Nous sommes un pays qui a une longue histoire. Mais ils nous manquaient un peu d'énergie, un peu d'enthousiasme, un peu d'espérance. Les peuples qui ont de l'enthousiasme et de l'énergie peuvent bâtir de grandes choses. Durant ces cinq années, on va faire de grands projets pour une raison, c'est que la France et les Français le méritent.

Je vous remercie.