

L'association ADVOCNAR qui représente les populations survolées autour des aéroports de Roissy CDG et du Bourget ne peut qu'exprimer sa profonde déception à la lecture du rapport. Nous sommes si loin de « l'ambition de long terme et de développement durable » souhaitée dans la lettre de mission.

Il n'y a en effet aucune ambition, pourtant ceux qui seront les vainqueurs, demain, en Europe, sont ceux qui auront été capables de se projeter dans l'avenir, de prévoir, d'anticiper les changements et donc d'adapter leurs infrastructures et l'organisation territoriale aux contraintes de demain. Au contraire on trouve tous les maux du mal français tant décrié par les analystes et observateurs économiques. Le repli, la paralysie, l'incapacité de saisir les évolutions du monde, de se projeter dans l'avenir, qui sont l'exact contraire de l'adaptation aux changements, clé du succès. Gouverner c'est prévoir.

### **Quelle évolution du trafic à l'horizon 2030 ?**

Ce qui nous a été présenté par la DGAC est la prévision à minima qui permet de laisser filer sans rien faire. Roissy CDG absorbera et si cela ne suffit pas on lèvera le verrou d'Orly, on distribuera alentour. Or, le 27 juin a eu lieu à Bruxelles une réunion sur « les capacités aéroportuaires » avec des membres de la commission européenne, Eurocontrol et toutes les parties prenantes. M. Ayoun représentait la DGAC (un peu gêné de ma présence). Eurocontrol a présenté la révision de ses chiffres d'évolution du trafic. Il y a un impact de la crise économique que nous vivons. Il ne voit plus le doublement en 2030 mais en 2032. 6 % d'écart !

### **Roissy n'absorbera pas la croissance du trafic**

Lors de la réunion mentionnée ci-dessus, une notion importante a été discutée : la capacité environnementale, qui ne prend plus seulement en compte les capacités techniques mais les contraintes liées à l'environnement et plus particulièrement la protection de la santé et de la qualité de vie des populations riveraines. Les vols de nuit en sont un exemple : Les aéroports concurrents de Roissy CDG ont tous pris des mesures pour réduire l'impact sanitaire des vols de nuit, reconnu par de nombreuses études internationales. Roissy CDG a deux fois plus de vols que le niveau moyen d'Heathrow, Schiphol, Francfort. L'État français ne va pas pouvoir continuer à traiter avec un tel mépris les populations survolées.

### **La santé n'est pas prise en compte.**

Il faudra bien y venir. La Commission européenne déclare que le bruit des avions est de plus en plus mal accepté (communiqué novembre 2009) l'OMS prend des dispositions contre le bruit et plus particulièrement contre le bruit des avions la nuit. De nombreuses études ont été publiées notamment sur l'impact du bruit des avions la nuit sur l'hypertension artérielle et ses conséquences sur l'infarctus et les AVC. La dimension « capacité environnementale » est absolument ignorée par le rapport.

### **Adaptations**

Il est feint de croire dans le rapport que l'aéroport du futur accueillerait les mouvements de l'aéroport d'Orly. Il est évident que dans une telle hypothèse le système aéroportuaire serait adapté à la nouvelle situation et donc réorganisé en conséquence. On peut supposer que l'aéroport du futur verrait l'implantation du hub avec toutes ses composantes long-courrier, l'implantation du fret et fret express ...

### **Quelques contradictions notables :**

On ne peut expliquer à la fois qu'il est impensable de ne pas avoir un aéroport à 12 km de Paris et proposer d'aller placer les excédents de demande de trafic à Beauvais, Châteauroux Vatry ou Lyon !

**Enquêtes d'opinion et proximité de l'aéroport**

Elles confirment une évidence : la grande majorité souhaite être à proximité de l'aéroport, la gare TGV, le RER, le métro, les commerces, l'autoroute tout en vivant dans le calme et la verdure ! Ce que certains traduisent par : il vaut mieux être riche et bien portant que pauvre et malade. De même si on laisse le choix, exemple des plates-formes de Milan Malpensa et Linate, évidemment chacun préférera utiliser l'aéroport le plus proche du centre ville ! Que peut-on en conclure ? Que l'État doit jouer son rôle et préparer l'avenir et ne pas se cacher derrière le refus du changement pour ne rien faire !

**Economie & emplois.**

L'emploi est l'argument unique utilisé par les professionnels du transport aérien. Comment l'État peut-il accepter que des chiffres soient lancés sans en avoir au moins contrôlé la validité.

Le bureau d'études BIPE, à la demande d'ADP, a évalué l'impact socio-économique de l'aéroport d'Orly (2012)... Les chiffres sont extraordinaires, repris dans le rapport dont on peut citer une phrase, page 10 : « De plus, les dépenses liées aux visiteurs ayant emprunté l'aéroport sont à l'origine de plus de 17 000 emplois ». Sur quelle base une telle affirmation ?

En fait, le BIPE adopte une méthodologie développée par l'organisation du transport aérien (ACI), utilisée systématiquement, partout. Cela conduit à une présentation fallacieuse des résultats pour le secteur aérien en comparaison avec tous les autres secteurs économiques. Le modèle ne comprend que les impacts économiques positifs. Les impacts négatifs comme les dépenses touristiques des français à l'étranger et l'augmentation des importations sont ignorés. Il ne tient pas compte des « externalités » causées par le bruit des avions, qui provoque un risque augmenté d'hypertension, des troubles cognitifs chez les enfants et des troubles du sommeil. Il ne tient pas compte des « externalités » dues à la pollution de l'air, malgré le fait que ces effets ont des impacts économiques bien documentés. De plus, il ajoute à l'impact économique engendré par les aéroports des liens en amont et en aval et compare l'ensemble à l'impact d'autres secteurs sans ces liens, créant ainsi une fausse impression que les aéroports sont responsables d'une part importante du PIB de la France...

Enfin le doute est renforcé. Malgré de nombreuses demandes, il a été impossible d'obtenir la liste des entreprises avec les emplois directs et indirects (équivalent temps plein) sur les plates-formes aéroportuaires d'Île-de-France (2000 – 2010 par exemple). Pourquoi ? Pourquoi, dans les statistiques de l'INSEE pour le transport aérien, trouve-t-on un petit « s » dans la rubrique emplois, « S » comme « secret » !.

**Toutes les composantes du problème n'ont pas été étudiées.**

L'utilisation de l'emprise foncière de l'aéroport d'Orly aurait mérité quelques esquisses et quelques évaluations économiques comme plusieurs élus et associations l'ont réclamé. La difficulté de se projeter dans l'avenir est bien connue, il faut dessiner, matérialiser, donner du sens aux abstractions économiques. Cette question essentielle ne peut être évacuée en quelques mots dans le rapport.

**Conclusion**

L'Île-de-France a besoin d'une infrastructure aéroportuaire permettant d'assurer le développement économique de la région. Une mauvaise évaluation de la croissance du trafic, l'absence de décisions adaptées, la non prise en compte de la composante environnementale pour évaluer les capacités conduira inévitablement à une situation catastrophique pour la région et pour l'économie française. Seule la création de l'aéroport du futur permettra de trouver l'équilibre du développement durable entre les besoins économiques et le respect des contraintes environnementales et de santé publique.

Alain Peri VP ADVOCNAR en charge du dossier.