

Colloque thématique n°1

« Le transport aérien et le projet »

Table ronde n°1 : Quel avenir pour la plate-forme de Roissy ?

François-Michel GONNOT, Député de l'Oise, Président de la Mission d'information Assemblée nationale ;

Jean-Pierre BLAZY, Député-maire de Gonesse, Président de l'Association Ville/Aéroport ;

Gérard SOUCHARD, Président de la Commission Activités aéroportuaires ;

Jean-Pierre CATALAA, Chargé de mission auprès du Directeur général de l'Aviation civile ;

Gilles BORDES-PAGES, Directeur du développement d'Air France ;

Roger LERON, Président de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires) ;

Jean-Yves VALIN, Directeur de la Stratégie Aéroports de Paris.

Le débat est animé par Paul de BREM, journaliste.

Après les mots d'accueil d'Alain ALMERAS, le président de séance et membre de la Commission du débat public sur CDG Express, Paul de BREM rappelle, en guise d'introduction, à quel point « l'aéroville » de Roissy Charles-de-Gaulle est un monde à part : 3 250 hectares, 75 000 salariés dont 30 000 travaillent pour Air France, une capacité hôtelière de 1 750 chambres. Le nombre de passagers transportés pourrait y passer de 48 millions à 90 millions dans vingt ans.

Jean-Yves VALIN confirme la croissance structurelle du trafic aérien, malgré les incertitudes actuelles liées à la peur des attentats et au SRAS. Selon lui, le développement des échanges internationaux et le *boom* des activités de loisirs sont des phénomènes durables, qui justifient une croissance annuelle du trafic comprise en moyenne entre 3 et 5 %. Pour y faire face, ADP investit de l'ordre de 500 millions d'euros par an. Le projet CDG Express s'inscrit dans cette perspective.

François-Michel GONNOT affirme qu'une des conclusions qui ressort de la mission parlementaire qu'il a conduite est qu'il est impensable de limiter réglementairement le trafic aérien. Si l'hypothèse d'un troisième aéroport a été abandonnée, c'est parce qu'elle était impraticable : personne n'a envie d'aller prendre l'avion à 100 kilomètres de la capitale. Cela dit, les futures infrastructures, à commencer par les cinquième et sixième pistes, devront absolument tenir compte de la situation devenue intenable que fait subir à ses riverains l'aéroport de Roissy. Pour y parvenir, François-Michel GONNOT préconise un plafonnement du nombre de mouvements aériens (atterrissage ou décollage) entre 500 000 et 550 000 par an. C'est possible si l'on détourne de Roissy une partie du trafic cargo, le trafic charter, les vols militaires et les vols des compagnies *low cost*. Il faudra par ailleurs tirer le meilleur parti de la capacité d'emport d'avions comme le futur A380 (600 passagers). Enfin, François-Michel GONNOT se déclare également en faveur, au nom de la Commission parlementaire, de la préservation du *hub* de Roissy, qui est le premier d'Europe avec 16 000 correspondances.

En réponse à François-Michel GONNOT, Jean-Pierre BLAZY se déclare scandalisé par le fait que l'actuel gouvernement soit revenu sur la décision de son prédécesseur de construire un troisième aéroport en Ile de France. Ce type de revirement nuit selon lui à la crédibilité des décisions publiques. Sans être opposé par principe au projet CDG Express, Jean-Pierre BLAZY, explique que son association Ville/Aéroport prône une croissance du trafic aérien qui soit compatible avec le développement durable, c'est-à-dire qui prenne en compte les exigences environnementales au même titre que les exigences économiques. A cet égard, Jean-Pierre BLAZY dénonce le fait que la croissance des vols de nuit est actuellement supérieure à celle des vols de jour. Si la dégradation des conditions de vie des riverains qui en résulte ne se traduit pas immédiatement par une dévalorisation des propriétés foncières, elle contribue à faire de la zone de Roissy un repoussoir, de sorte que l'on assiste à sa paupérisation. Les élus locaux ne peuvent accepter une telle dégradation du tissu social. Jean-Pierre BLAZY conclut son intervention en qualifiant de « supercherie » l'idée que la construction de nouvelles pistes puisse permettre de réduire les nuisances sonores.

Gérard SOUCHARD, de l'Association IDF Environnement constate que les nuisances aériennes sonores ont considérablement cru depuis 10 ans, sous l'effet mécanique d'une hausse de 50 % du trafic aérien. Il plaide pour une politique de réduction des nuisances qui soit conduite à l'échelle du Bassin Parisien et demande que les engagements des pouvoirs publics débouchent sur des règlements écrits non révocables. Gérard SOUCHARD met par ailleurs en doute l'idée de plafonnement des mouvements, compte tenu de la croissance attendue du trafic aérien. L'accroissement de la taille des avions n'est pas une solution, car les gros porteurs prennent moins vite de l'altitude et représentent, avec leurs centaines de milliers de litres de kérosène embarqués, un danger trop important.

Jean-Pierre CATALAA, Directeur général de l'Aviation civile, estime que la meilleure mesure de contingentement du trafic aérien consiste à fixer des normes de bruit. Grâce à l'installation de capteurs et de micros, on peut ainsi limiter la nuisance réellement perçue par les riverains. Il propose de décider que le niveau de nuisances ne devra pas dépasser celui, par exemple, de l'année 1999. Cela encouragerait les compagnies à se doter d'appareils moins bruyants.

Gilles BORDES-PAGES, le Directeur du développement Air France établit un lien de cause à effet entre la déréglementation du trafic aérien et l'accroissement des nuisances sonores. Il souligne par ailleurs le fait que le transport aérien répond à un besoin économique et social incontournable. S'agissant du report d'une partie du trafic d'Air France sur l'aéroport d'Amsterdam, à la faveur d'une éventuelle fusion avec KLM, Gilles BORDES-PAGES explique qu'une telle stratégie serait très pénalisante pour la France, ne serait-ce que sur le plan de l'emploi. Le plus efficace est de se référer au Plan d'Exposition Sonore (PES) afin de traiter les problèmes de nuisances sur un plan concret. On peut s'étonner, dans ce domaine, que les mêmes maires qui se plaignent du bruit soient ceux qui accordent des permis de conduire à proximité de futures pistes...

Monsieur Roger LERON, le Président de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires) souligne les limites des indicateurs de bruits, dans la mesure où la fréquence des vols est une composante essentielle de l'impact psychologique du trafic aérien. Sur ce point, la réalité constatée par les ingénieurs ne recoupe pas celle que subissent les riverains dans leur vécu quotidien. Pour que ceux-ci retrouvent confiance dans les déclarations qui leur sont faites, il faudrait que l'on prenne des décisions irrévocables pour les quinze prochaines années.

Alain AMEDRO des Verts du 93 renchérit, depuis la salle, sur la politique de faux-semblants des autorités publiques. Les « mesurette » qui sont prises n'ont pas de réelle portée. Finalement, c'est toujours la croissance du trafic aérien qui l'emporte et la capacité de Roissy que l'on augmente. La construction de nouvelles pistes participe du même projet, malgré les dénégations de ses promoteurs. La conduite des autorités publiques débouche sur une perte totale de confiance des populations dans leurs élus. Seule la limitation concertée des mouvements aériens au niveau européen pourra permettre la prise en compte des enjeux environnementaux et du fait que le progrès s'arrête au moment où ses impacts négatifs dépassent les bénéfices que l'on en escompte.

François-Michel GONNOT répond à ces mises en cause en affirmant que le troisième aéroport n'était qu'une chimère. Il invite les participants à regarder les mesures qui sont prises à l'étranger, où plusieurs aéroports ont opté, pour des raisons environnementales, pour la construction de pistes alternatives. François-Michel GONNOT soutient toutefois l'idée selon laquelle il faut pérenniser les décisions de l'Etat.

Gérard SOUCHARD laisse clairement entendre que les populations ne laisseront pas le trafic de Roissy atteindre 90 millions de passagers par an.

André CUZON de l'association Environnement 93 rappelle à ceux qui font valoir l'importance économique du secteur aérien que celui-ci a détruit 400 000 emplois au cours des dernières années. D'autre part personne n'intègre dans les prévisions de trafic l'impact d'une flambée possible des prix du pétrole sur le long terme.

Gilles BORDES-PAGES rappelle que le transport aérien n'est responsable que de 5 % des émissions de gaz à effet de serre, contre 20 % pour les voitures. Or CDG-Express va dans le sens du développement du rail au détriment de la route.

Jean-Pierre BLAZY plaide pour une taxation du kérosène et dénonce les effets pervers du *hub* d'Air France, puisque celui-ci draine tout le trafic aérien vers la capitale. Enfin il se déclare toujours favorable à la construction d'un nouvel aéroport en Ile de France.

Alain ESTIVAL, le Président de la Fédération des artisans du taxi (FNAT) déplore qu'un seul paragraphe soit consacré aux taxis dans le rapport de la mission parlementaire, alors que ceux-ci assurent aujourd'hui 40 % des transports de passagers vers Roissy. Selon lui, CDG Express sera un échec commercial coûteux car les avantages du taxi en termes de coût, de fiabilité et de temps sont décisifs. La renonciation au *numerus clausus* des taxis va permettre de prendre en charge le surcroît de passagers prévu pour les années à venir.

Yannick PATERNOTTE, Conseiller municipal de Sevran, fait valoir que la construction d'un nouvel aéroport n'est pas moins légitime que celle d'Orly puis de Roissy en leur temps. Gérer c'est prévoir et construire les infrastructures qui s'imposent. Il faut réserver dès à présent les emprises foncières qui permettront la construction du nouvel aéroport, n'en déplaise au microcosme de décideurs qui prend les décisions indépendamment de l'opinion publique depuis des décennies.

Marc-Ambroise RENDU, Président de l'association Ile-de-France Environnement, exprime avec passion la désapprobation que suscitent désormais les progrès de l'aviation. L'urgence environnementale s'imposera à terme aux décideurs.

Table ronde n°2 : La desserte aéroportuaire

Paul LE BLOND, IARO (International Air Rail Organisation), Ex-Directeur général d'Heathrow Express, Consultant

Daniel MASSICOT, RATP, Directeur général d'Orlyval ;

Joëlle HORNUNG, Pôle clientèle et services ADP

Jean-Louis BAROUX, membre du CNCA (Comité des usagers du Transport aérien) ;

Alain ESTIVAL, Président de la Fédération nationale des artisans du taxi ;

Philippe LALOUE, Directeur du SNAV (Syndical national des Agences de Voyages) ;

Charles FLOCARD, Président de LAFUTA (Association française des usagers du transport aérien) ;

La table ronde est animée par Paul de BREM, journaliste.

Après avoir décrit ce que sera CDG-Express, en insistant particulièrement sur l'idée d'un terminal d'embarquement situé en centre-ville, Paul de BREM demande à l'ancien directeur général d'Heathrow Express, Paul LE BLOND de décrire les principaux avantages d'une liaison express dédiée. Ce dernier s'appuie sur les exemples d'Hong Kong, d'Oslo et de Londres pour faire valoir le caractère pratique et attractif des *airport express*. Une des clés du succès de ce type de projet est, outre la qualité du service d'embarquement, la non-mixité du service proposé : les voyageurs aériens, dont les besoins sont spécifiques, veulent voyager entre eux. Paul LE BLOND insiste sur la spécificité de chaque ville : si seulement 10 % des utilisateurs d'Heathrow Express enregistrent leur bagage dès la gare de départ, cette proportion est très supérieure à Hong Kong, où les passagers apprécient de pouvoir se délester de leurs bagages en centre-ville, en attendant l'un des nombreux vols de nuit.

Daniel MASSICOT, le Directeur Général d'Orlyval, reconnaît que son service n'a pas eu le succès escompté à ses débuts : la fréquentation a débuté à 800 000 passagers par an, alors qu'on en attendait entre 3 et 4 millions. Depuis, Orlyval a su se faire apprécier et les Franciliens ont changé leurs habitudes, de sorte que la fréquentation atteint désormais deux millions de passagers par an, soit 9 % de part de marché pour la desserte d'Orly. Daniel MASSICOT explique ensuite à Paul de BREM, qui met l'accent sur la rupture de charge que constitue le passage de la ligne B à l'Orlyval, que les passagers ne se plaignent pas beaucoup de cet aspect. Pour eux, Orlyval est une parenthèse entre l'aéroport et la ville. L'un des atouts maîtres d'Orlyval réside dans le fait qu'il arrive au cœur même d'Orly.

Charles FLOCARD, le Président de l'AFUTA (Association française des usagers du transport aérien) souligne le repoussoir que constitue la ligne B du RER aux yeux des passagers aériens, car elle est encombrée, impraticable et lente. Selon lui, le saut qualitatif sera réel entre l'Orlyval et CDG Express. Charles FLOCARD critique par ailleurs le fait que le transport aérien soit considéré systématiquement comme une source de recettes fiscales, alors qu'il s'agit d'une activité motrice de l'économie moderne.

Bernard Sulpis de RFF déclare qu'une réflexion est en cours au sujet de l'adaptation du prix d'un billet CDG Express (15 euros) aux salariés de la plate-forme de Roissy.

Après avoir dressé la liste des attentes des passagers aériens en matière de desserte aéroportuaire et avoir souligné le fait que les clients d'ADP prennent en compte la qualité globale de leur voyage et comparent en permanence les aéroports internationaux entre eux, Joëlle HORNUNG, la Responsable du Pôle clientèle et services chez ADP, affirme qu'une liaison express dédiée

correspond à une demande explicite des voyageurs. Il en va également de l'image de la France à vis-à-vis de l'étranger.

Charles FLOCARD exprime pour sa part avec véhémence son incompréhension à l'égard du fait que tout le trafic aérien français converge vers l'Île de France et qu'en outre on envisage de dépenser des sommes importantes pour CDG Express alors que des améliorations de bon sens des infrastructures existantes seraient possibles à peu de frais. Il considère que le fait que la gare TGV, futur point d'arrivée de CDG Express, soit distante de plusieurs centaines de mètres des terminaux de Roissy condamne a priori le projet. Et de faire référence aux sommes pharaoniques dépensées en pure perte pour la gare TGV de l'aéroport Satolas de Lyon.

Bernard Sulpis (RFF) affirme que l'amélioration de la ligne B ne sera pas remise en question par le lancement de CDG Express. Au contraire, les deux projets progressent de concert, car ils sont liés. L'adoption d'un schéma directeur par le STIF le 1er octobre prochain en apportera la preuve. Il explique d'autre part que toutes les solutions alternatives à l'actuel tracé de CDG Express ont été étudiées, mais qu'elles ne satisfont pas au cahier des charges.

Alain ESTIVAL regrette l'abandon du projet de création d'une voie dédiée aux taxis et aux bus sur l'autoroute A1 pour descendre de l'aéroport vers Paris, car cela aurait amélioré considérablement la desserte de Roissy. On a oublié selon lui que le secteur des taxis crée 1 000 emplois par an et qu'il propose une solution souple, fiable et économe en temps aux passagers aériens. Il rappelle qu'un taxi conduit un passager en cinquante minutes de Roissy à La Défense, alors que le temps total de transport restera encore très supérieur avec CDG-Express, notamment à cause de son arrivée Gare de l'Est et de la rupture de charge qui en résulte.

Philippe LALOUE, le Président du Syndicat national des Agences de Voyages (SNAV), met l'accent sur l'importance économique des voyagistes, puisqu'ils emploient 40 000 salariés. Il confirme que l'aéroport de Roissy est en retard sur le plan de la qualité de service sur ses concurrents internationaux et s'associe aux critiques précédentes de la ligne B. Si Philippe LALOUE regrette que le terminal de CDG Express ne soit pas situé en Gare du Nord, il souligne la mauvaise qualité du raccordement entre cette dernière et la ligne Eole.

Un intervenant dans la salle met en doute la sécurité du tunnel de CDG Express, qui n'est équipé que d'un seul tube, surtout dans l'hypothèse où il serait exploité à pleine capacité.

Alain AMEDRO des Verts du 93 affirme que l'optimisation du service au public passe par la combinaison de la modernisation de la ligne B du RER et la création d'une voie dédiée aux bus et aux taxis sur l'autoroute A1. Il réclame la suppression des liaisons aériennes intérieures de moins de 800 kilomètres.

Joëlle HORNUNG d'ADP recommande de proposer aux voyageurs aériens un maximum de solutions de transport, alors qu'une autre responsable d'ADP rappelle que CDG Express n'est pas un projet de tunnel, mais un projet de service et qu'à ce titre les aspects concourants au confort et à l'accueil des usagers devront primer.

En réponse à Alain ESTIVAL, qui promet un engorgement du Nord de Paris en cas d'implantation du terminal de CDG Express Gare de l'Est, Paul LE BLOND indique qu'un service spécifique de taxi, basé sur une desserte par zone, permet de limiter les embouteillages autour de la gare de Paddington de l'Heathrow Express.