

14 ^e législature		
Question n° : 57701	de M. Jean-Pierre Blazy (Socialiste, républicain et citoyen - Val-d'Oise)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > politique des transports aériens	Analyse > politique aéroportuaire. réflexions
Question publiée au JO le : 17/06/2014 page : 4845 Réponse publiée au JO le : 23/09/2014 page : 8123 Date de changement d'attribution : 16/09/2014		

Texte de la question

M. Jean-Pierre Blazy attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la nécessité de définir une nouvelle politique aéroportuaire pour le pays et d'anticiper le devenir du système aéroportuaire national et francilien si l'on considère 2035 comme horizon de saturation des plates-formes existantes. La création du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes ne saurait résumer à elle seule la politique aéroportuaire de la France. Les travaux du groupe d'étude parlementaire sur la politique aéroportuaire démontrent l'absence de réflexion globale sur la stratégie à adopter alors que le système aéroportuaire français est déséquilibré entre Paris et la province et entre Paris-CDG qui connaît un développement sans grandes contraintes réglementaires et Paris-Orly doublement plafonné (200 000 mouvements par an, couvre-feu entre 23 heures 30 et 06 heures 00). Il est temps que l'État redevienne stratège sur ce dossier. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour relancer la réflexion stratégique sur la politique aéroportuaire de la France.

Texte de la réponse

L'avenir du système aéroportuaire national et francilien à horizon 2035 est un sujet majeur qu'il faut apprécier au regard des évolutions prévisibles du transport aérien, mais aussi des atouts dont est doté notre pays. La demande en transport aérien en France pour les deux prochaines décennies s'annonce sur une dynamique de croissance modérée résultant d'une croissance économique moindre en Europe et en France par rapport aux pays en cours de rattrapage économique (zone Asie). Cette croissance devrait principalement être le fait du trafic international car le trafic intérieur devrait stagner en lien avec le développement du transport ferroviaire à grande vitesse qui conduit à la contraction, voire à la disparition, des lignes aériennes correspondantes et contribue ainsi à situer chaque mode de transport dans son domaine de pertinence. De plus, cette croissance tend à être économe en mouvements d'avions du fait de l'augmentation de la taille moyenne des aéronefs utilisés et de la recherche par les compagnies aériennes d'une plus forte rentabilité au siège, ce qui augmente mécaniquement le taux d'emport. Pour traiter ces évolutions du transport aérien, la France dispose d'un système aéroportuaire dense avec, outre un pôle majeur constitué des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, de nombreux aéroports irriguant l'ensemble du territoire particulièrement dynamiques. Ces aéroports de province proposent une offre croissante de lignes directes, y compris à l'international, sans nécessité d'une correspondance par un aéroport parisien, et répondent ainsi directement à la demande locale. Ce dynamisme de ces aéroports qui reconquièrent leurs marchés locaux confère au système aéroportuaire français des réserves de capacité indéniables. Le développement important des aéroports de province participe à une desserte équilibrée du territoire national correspondant aux zones de chalandise des aéroports ainsi qu'à la présence d'un hub intercontinental sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et tend ainsi à résorber le déséquilibre qui a pu exister entre les aéroports parisiens et les aéroports

de province. Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes quant à lui permettra de doter le Grand ouest d'un aéroport de dimension interrégionale à la mesure du rayonnement et de l'attractivité de cette inter-région qui est la seule, à ce jour, à ne pas disposer d'un aéroport adapté à ses besoins. Sur le long terme, un des enjeux résidera dans les capacités de développement physique des aéroports de province et la disponibilité du foncier pour ce développement. Certains disposent de cette capacité de développement physique, en particulier Lyon-Saint-Exupéry, qui se situe en outre au centre d'un réseau maillé intermodal (routier, ferré). Afin d'assurer le développement à long terme des plateformes aéroportuaires, l'État affirme, notamment par le biais de grandes orientations stratégiques, sa vision quant aux possibilités d'optimisation du foncier disponible et d'aménagements de ces plateformes. Quant aux aéroports parisiens, ils pourront répondre à la demande de trafic annoncée, dans le respect des contraintes environnementales encadrant leur activité, tout comme ils ont su le faire au cours de la dernière décennie. Le développement de l'aéroport de Paris-Orly, qui est plafonné en nombre de créneaux horaires attribuables (250 000 créneaux annuels) et soumis à un couvre-feu nocturne, dépendra de l'évolution internationale de son trafic. Ainsi, l'essor des lignes à grande vitesse qui conduit à la contraction, voire à la disparition, des lignes aériennes correspondantes, permettra la réaffectation des créneaux aux vols moyen et long-courriers et le développement de l'intermodalité bénéficiera du projet d'interconnexion sud des lignes à grande vitesse avec la gare TGV associée. Le projet de bâtiment de jonction des terminaux sud et ouest s'inscrit dans cette logique de développement. Le développement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, proche de la saturation à certaines périodes de pointe, et soumis à un plafonnement de son énergie sonore, sera rendu possible par la hausse progressive de la capacité de programmation, par une meilleure utilisation des créneaux des plages creuses de la journée, par les évolutions technologiques attendues dans le cadre du ciel unique, et par une amélioration des performances acoustiques du transport aérien résultant des efforts de recherche engagés par l'industrie. Bien sûr, dans la continuité des aménagements réalisés (satellites S3, S4, terminal T2G, jonction des terminaux 2A et 2C), de nouveaux aménagements devront accompagner la croissance attendue du trafic de passagers, que se soit au niveau des terminaux, des postes de stationnement et des voies de circulation. Par ailleurs, la France dispose d'un atout indéniable constitué par la possibilité d'exploiter en complément des aéroports principaux des plateformes secondaires spécialisées dans l'aviation d'affaires, ce qui réserve la capacité de la ou des plateformes principales (Le Bourget, Lyon-Bron, Cannes-Mandelieu, Aix-les-Milles, Toulouse-Francazal). En conclusion, les capacités d'adaptation des acteurs du transport aérien et le développement des aéroports actuels, combinés à l'intermodalité, permettront au système aéroportuaire français de répondre à la croissance du transport aérien à 20 ans, tout en respectant la politique de maîtrise des nuisances sonores liées à cette activité.