

**COLLECTIF CONTRE L'IMPLANTATION
D'UN 3^{ème} AÉROPORT DANS LE GRAND BASSIN PARISIEN**



DOSSIER DE NON-CANDIDATURE

**PAS DE TROISIÈME
PLATE FORME AÉROPORTUAIRE
À BEAUVILLIERS,
NI AILLEURS DANS LE GRAND BASSIN PARISIEN**

Rectificatif du dossier de candidature déposé par le Conseil Général d'Eure & Loir

LE COLLECTIF CONTRE L'IMPLANTATION D'UN 3^{ème} AÉROPORT DANS LE GRAND BASSIN PARISIEN

SES MEMBRES

Le Collectif contre l'implantation d'un 3^{ème} aéroport dans le grand bassin parisien se compose d'associations, d'élus, de syndicats et de citoyens. Notre Collectif est apolitique. Les élus et associations qui le soutiennent sont de toutes tendances.

Élus : Mme Marie-Hélène Aubert, députée d'Eure & Loir; M. Marc Guérini, Conseiller général de Voves; M. Philippe Goussu, Maire de Boisville la Saint-Père, M. Alain Bigot, Maire de Theuville; des représentants des municipalités de Beauvilliers, Louville la Chenard et Moutiers en Beauce. **Associations** : Association Contre l'Implantation de l'Aéroport d'Arrou -Courtalain (ACIAAC); Aéroport Interdit par Résidents; Aéroport Interdit par Résidents Paisibles Unis pour un Référendum (AIR PUR); Association pour la qualité de vie dans les communes de Moutiers en Beauce, Prasville et les environs; Association pour un Monde Rural entre Beauce et Perche (AMRBP); Association pour la protection du site et de la salubrité du canton de Voves; Association de défense des propriétaires de la Villette et Saint-Prest; Beauvilliers Beauce Sans Avions (BBSA); Comité de défense du quartier des Moulins Neufs de la Villette et de Saint Prest; Fédération Environnement Eure-et-Loir (FEEL); Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT); Patrimoine des Vallées; Vie et Espace. **Parti** : Les Verts Eure & Loir. **Syndicats** : Confédération Paysanne, Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FDSEA); Union départementale CGT

COLLECTIF CONTRE LE TROISIÈME AÉROPORT Mairie de Boisville la Saint Père 28150

SON BUT : Il est parfaitement défini dans le communiqué de presse publié lors de la création :

" Le Collectif contre l'implantation d'un troisième aéroport international en Eure et Loir ou dans le Grand Bassin Parisien est né.

Le 5 juin 1996, le gouvernement a seulement réservé le site de Beauvilliers pour la réalisation éventuelle d'un troisième aéroport de Paris, de toute façon postérieure à 2015 (et non la construction de cet aéroport). Pour faire échec à ce projet le collectif s'est constitué sur les bases suivantes:

NON au projet de troisième aéroport, en raison notamment :

- * des incertitudes qui pèsent sur l'évolution du trafic aérien
- * d'un choix absurde en matière d'aménagement du territoire, qui accentuerait encore plus l'extension mal contrôlée de la région parisienne
- * de son impact considérable sur l'environnement et la qualité de vie
- * de la destruction de la Beauce qui s'ensuivrait, région à vocation agricole et rurale.

OUI à un développement local concerté, qui mette en valeur les potentialités de la région beauceronne, dans le respect de ses habitants et de leur environnement, de loin préférable à l'illusion d'emplois incertains et lointains.

En conséquence, le collectif entreprendra toutes les actions nécessaires pour obtenir:

- * l'annulation de la réservation du site de Beauvilliers, dont les conséquences préjudiciables se font déjà sentir à tous les niveaux, publics et privés.
- * un débat national, régional, local, sur la politique des transports et sur l'aménagement du territoire, pour un usage plus rationnel aussi des finances publiques.

Le collectif appelle donc toutes les forces en Eure et Loir et au-delà, qui se reconnaissent dans cette plate-forme à le rejoindre."

SYNTHÈSE DE SON ACTIVITÉ

- Création en novembre 1996,
- Des expositions, conférences d'information, des communiqués de presse.
- Délégation auprès du Ministère de l'aménagement et du territoire de l'environnement (1/04/1998), Nous sommes reçus par M. NEVEU, conseiller technique.
- Délégation auprès du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (9 février 2000). Nous sommes reçus par le Ministre, M. Jean-Claude GAYSSOT.
- Audition auprès de la commission aéroport du Conseil Général d'Eure & Loir (27 mars 2001)
- Campagne de cartes-pétition auprès du Premier Ministre et de ces 2 Ministres.
- Création du site Internet : <http://www.beauvilliers.fr.st> ; e-mail : beauvilliers.web@free.fr
- Interventions lors de la réunion DUCSAI d'Orléans (5 intervenants)

SOMMAIRE

AVANT PROPOS

p. 5

1 LE DOSSIER DE CANDIDATURE DU CONSEIL GÉNÉRAL D'EURE ET LOIR¹ : TRONQUÉ, INCOHÉRENT ET IRRÉALISTE

1.1 LES ÉLÉMENTS D'ANALYSE À COMPLÉTER ET À CORRIGER :

- 1.11 Une opposition constructive forte et diverse et unanime, 6
 - 1.12 Le mirage du développement économique : 7
 - Le leurre de la création d'emplois,
 - La déstructuration agricole
 - 1.13 L'illusoire bipôle quand coexistent 3 plateformes 8
 - 1.14 Quelle maîtrise du développement urbain ? La banlieurisation de l'Eure & Loir, des Yvelines et de l'Essonne 9
 - 1.15 Quelles infrastructures d'accès? 10
 - Les dessertes routières
 - Les dessertes ferroviaires
 - 1.16 Les atteintes irréversibles à l'environnement. 11
 - Mise en oeuvre de la charte départementale de l'environnement
 - Maîtriser la pollution de l'air
 - Les nuisances sonores de jour comme de nuit
 - Préservation de notre cadre de vie rural
 - Une ressource en eau déjà fragilisée à impérativement préserver
- 1.2 LES PARAMÈTRES ÉVINCÉS DANS LE DOSSIER DU CG 28 15
- 1.21 L'éloignement du site de Beauvilliers 15
 - 1.22 Un contre aménagement du territoire 16
 - L'accentuation de la concentration du trafic sur Paris

¹ Dénommé CG 28 par la suite

- Une localisation inadaptée	
- 1.23 Qui payerait les infrastructures d'accès à réaliser ?	17
- 1.24 Accélérer le développement du réseau TGV et la mise en place de l'intermodalité transports aériens – transports ferroviaires	18
- 1.25 Favoriser plutôt le développement des aéroports de province	19
- 1.26 Les altérations de la santé générale d'une population étendue	19

2 LA DÉMARCHE D'UTILITÉ CONCERTÉE pour un SITE AÉROPORTUAIRE INTERNATIONAL ET LA CANDIDATURE DU CONSEIL GÉNÉRAL D'EURE & LOIR

2.1 Le projet de Beauvilliers serait incompatible avec la grille de "critères de choix d'un site" de la DUCSAI	21
--	----

3 PAS DE 3^{ÈME} AÉROPORT NI À BEAUVILLIERS NI AILLEURS : LES PROPOSITIONS DU COLLECTIF.

- 3.1 Sortir de l'ultra libéralisme : re-réguler,	26
- 3.2 Réorienter la politique des transports vers la complémentarité et l'internalisation des coûts externes pour aboutir à un véritable prix des transports aériens	26
- 3.3 Des mesures financières et fiscales incitatives	28
- 3.4 Des mesures réglementaires nécessaires	29

4 CONCLUSION

- Déclaration après l'échec de Mirabel- Montréal	30
--	----

ANNEXES

- 1 Le courrier de M. Lionel JOSPIN à l'Association pour un Monde Rural entre Beauce et Perche	31
- 2 Compte rendu conférence : "L'aéroport de Mirabel – Montréal l'exemple à ne pas suivre, le projet Beauvilliers – Paris serait une erreur d'aménagement du territoire"	32
- 3 Documentation exploitée	35

AVANT PROPOS

Depuis 5 ans, à travers de nombreux rapports, colloques, conférences-débats, tables-ronde, auditions et compte-rendus de réunions les divers intervenants ont accumulé les arguments pour démontrer l'incohérence, l'irréalisme et l'inutilité d'un projet de 3^{ème} aéroport qu'il soit en Eure & Loir, en Picardie ou Champagne ou ailleurs dans le Grand bassin parisien.

Après avoir relevé les défauts rédhibitoires du dossier de candidature déposé par le conseil général d'Eure & Loir (CG 28), ce dossier vise à faire la synthèse des arguments qui s'opposent à la réalisation de tout projet de 3^{ème} aéroport dans le grand bassin parisien et à attirer l'attention de toutes les parties prenantes au processus de décision sur l'irréversibilité des conséquences locales, nationales et internationales qu'entraînerait la décision de réalisation de cette "plateforme internationale" selon la terminologie adoptée par M. le Premier Ministre.

Les actions menées et les arguments développés par les associations actives sur les secteurs des autres sites menacés montrent que les arguments que nous développons dans ce dossier contre le site de Beauvilliers sont pour l'essentiel transposables aux autres sites.

Ce dossier n'a pu être constitué qu'à partir de documents préexistants. Le conseil général d'Eure & Loir a manifestement consacré des moyens importants à l'élaboration et à la présentation de son dossier. Notre Collectif, lui, ne dispose que des dons de ses membres et de ses sympathisants, ce qui limite l'élaboration d'une contre-proposition citoyenne. Yannick Paternotte² préconisait " *Il est nécessaire que les élus et les citoyens puissent participer au débat et surtout qu'on leur donne les moyens d'y participer*". La présente contribution est élaborée sans autres aides publiques que celles des Municipalités menacées.

Le débat sur la construction d'un troisième aéroport ne doit pas se réduire au choix d'un site. Il s'agit de savoir si cette infrastructure est supportable sur le plan environnemental et financier, de définir le créneau de pertinence de l'avion, d'analyser les causes de l'explosion du trafic aérien et de prendre en compte les moyens techniques et politiques capables de le maîtriser.

Ce dossier voudrait contribuer à une révision de la politique des transports aériens.

² Député – Maire de Sannois lors du colloque DUCSAI à l'Unesco le 8 juin 2001.

1 LE DOSSIER DE CANDIDATURE DU CONSEIL GÉNÉRAL D'EURE ET LOIR : TRONQUÉ, INCOHÉRENT ET INADAPTÉ :

1.1 LES ÉLÉMENTS D'ANALYSES À COMPLÉTER ET À CORRIGER :

- 1.11 Une opposition constructive, forte, diverse et unanime :

Le dossier de candidature du Conseil général affirme péremptoirement " *Toutes les collectivités, presque tous les acteurs, la majorité des citoyens jusque et y compris sur le site sont pour l'aéroport*" C'est faux et c'est vraiment faire peu de cas des diverses oppositions qui se sont proclamées, manifestées et organisées depuis 4 ans :

- * créations de 3 associations d'opposants au fur et à mesure du déplacement du projet d'Arrou-Courtalain à Santeuil puis à Beauvilliers,
- * Deux grandes manifestations à Chartres,
- * opposition dès 1996 de la majorité des conseils municipaux du canton concerné,
- * opposition de la chambre d'agriculture d'Eure et Loir,
- * une grande partie des opposants se sont unis au sein de notre "Collectif" (voir sa composition p 3),
- * les différentes expositions et réunions d'informations organisées par les associations ou le collectif ont toujours fait salle comble (la dernière a rassemblé plus de 500 personnes à Boisville la Saint Père),
- * lors de la présentation du rapport de la commission aéroport au conseil général d'Eure & Loir, 6 conseillers généraux ont voté contre et 2 se sont abstenus,

enfin et surtout :

* Mme Marie Hélène AUBERT a été élue députée en 1997 pour son opposition au projet de Beauvilliers et son programme de développement de la circonscription sans aéroport,

* M. Marc GUÉRINI vient d'être élu conseiller général du canton de Voves également pour son opposition au projet ainsi que pour ses propositions pour le développement de son canton en dehors de ce projet.

A signaler que ces 2 élus sont de tendances différentes : majorité plurielle pour l'une et opposition pour l'autre. Au-delà des clivages traditionnels, les électeurs se sont donc positionnés par rapport au projet

* le conseil général des Yvelines s'est prononcé à l'unanimité contre le projet,

Comme vous pouvez le constater, ceux qui "*opposent un refus formel*³ " au projet sont nombreux... Et puisque le CG 28 considère que toutes les collectivités sont favorables, cela signifie qu'apparemment les municipalités du canton de Voves ou 21 maires sur 22 sont opposés ne sont pas des collectivités, et le conseil général des Yvelines non plus.

- 1.12 Le mirage du développement économique :

- Le leurre de la création d'emplois,

Magnifiant les emplois que générerait l'éventuelle plateforme, le CG 28 ne pèche-t-il pas une nouvelle fois par optimisme. Le conseil général semble convaincu "*Que le 3^{ème} aéroport permettra aux citoyens de notre département et de nos communes de vivre et travailler en Région pour longtemps et de se voir garantir un avenir*". Cet optimisme doit être plus que tempéré par les constats suivants.

* L'attribution des marchés pour la construction serait assurée par un appel d'offre au niveau international, s'adressant donc à des multinationales qui viendraient avec leurs salariés. Il y aurait très peu de chance de voir un artisan local retenu.

* Les éventuelles compagnies intéressées déplaceraient leurs salariés.

* Contrairement aux idées mythiques entretenues par les chambres de commerce et certains élus locaux, la multiplication des infrastructures ne créent pas l'environnement scientifique et technique, ni la main d'œuvre qualifiée que recherchent les entreprises. A Valence, nœud autoroutier et ferroviaire desservi par un aéroport et une voie d'eau à grand gabarit, le Rhône, le taux de chômage est élevé, même constat dans le Nord Pas-de-Calais bien pourvu en infrastructures. A l'inverse des régions reconnues comme «enclavées» sont relativement prospères, c'est le cas du Choletais dans le Maine-et-Loire doté d'un bon tissu de P.M.E.

* Un intervenant⁴ lors de la réunion décentralisée d'Amiens a critiqué ces estimations et rappelé que le taux de chômage à Goussainville est de 18,5%. Le taux de chômage est ainsi plus important près de Roissy qu'actuellement dans l'Eure & Loir.

* "*En 1999, 30% de saisonniers, 40% de remplacements et 30% de créations réelles d'emplois sans connaître la répartition entre CDI et CDD. Ce sont souvent des emplois mal payés, précaires, avec un fort turn-over. On reproche aux candidats de ne pas maîtriser les langues étrangères*" (source Aéroport de Paris et Fédération des transports C.F.D.T.).

* Comme le rappelait avec sagesse et pertinence un intervenant lors de la réunion DUCSAI de Strasbourg "*Face à l'éternel débat sur l'emploi fourni par l'aéroport, il faut aussi détailler les conséquences sur les emplois détruits au niveau local et les préjudices économiques sur l'immobilier*". Or, dans les toutes les pages ou le dossier détaille toutes les éventuelles créations d'emplois(48 à 56 dossier du CG 28), pas une allusion n'est faite aux destructions d'emplois inéluctables, elles. Déjà, s'agissant seulement d'une réservation d'un territoire, le rapport Charles Fèvre la déconseillait temps que les études n'étaient pas prolongées⁵. Les études ne sont toujours pas menées, mais la réservation effective depuis juin 1996 avec ses

³ Dossier du CG 28 p 10 "*Dans certains cas, l'opposition est plus une posture de négociation qu'un refus formel du projet*"

⁴ Compte rendu de la réunion DUCSAI d'Amiens p 9

⁵ Le ciel peut-il attendre ? Mai 1996.

effets néfastes. Quel serait l'effet de l'annonce d'une décision de réalisation? Le gel immédiat de tout investissement, dans tous les secteurs, sur un territoire de plusieurs centaines de km², jusque là riche, et de même sur les tracés prévus pour les nouvelles voies de dessertes : mise en vente, chute du patrimoine, exode pour ceux qui le pourront. Le premier effet serait, avant toute création d'emplois, serait leur destruction par milliers.

Combien d'emplois locaux seraient supprimés : artisans, agriculteurs, commerces de proximité. Une analyse que n'a pas esquissé le dossier de candidature de l'Eure & Loir. Cette omission, un détail sans doute, mais en relief le caractère tronqué du dossier.

- La déstructuration agricole :

"Indéniablement l'agriculture marque son omniprésence : elle utilise de l'ordre de 80 à 90% du territoire du triangle structurant" " Les emprises nécessaires à l'aéroport affecteront des terres de qualité⁶". La Beauce a la vocation agricole que l'on sait, précisons que les surfaces détruites seraient non seulement de l'emprise mais aussi dans les "triangle d'accueil" et "triangle structurant" qui en deviendraient "triangles déstructurés".

* Les agriculteurs sont sous contrats avec les industries agroalimentaires. Certains contrats prévoient des éloignements minima par rapport aux routes et autoroutes. Les nombreuses infrastructures prévues diminueraient sensiblement les surfaces qui répondraient aux critères. Les industriels renouvelleraient-ils les contrats avec les agriculteurs qu'ils jugeraient trop proches de la plate- forme et dont ils craindraient que les productions soient disqualifiées dans l'opinion des consommateurs?

* La Chambre d'agriculture d'Eure et Loir a déjà fait ses comptes puisqu'elle a écrit aux Ministres concernés : *" L'implantation d'un aéroport amplifiera le phénomène de diminution du nombre d'agriculteurs en faisant brutalement disparaître une centaine d'agriculteurs supplémentaires. La présence des routes, autoroutes, liaisons ferroviaires, constructions nouvelles vont morceler, émietter, le paysage agricole restant."*

* Les exploitations atteignent une taille moyenne de 100 hectares dans le pays de Beauce et s'agrandissent toujours (dossier C G 28, p 65), elles auraient bien du mal à se loger dans les mailles des dessertes et constructions prévues par le C G 28.

A ce niveau il ne s'agit plus de déstructuration mais d'une véritable **déstruction de l'économie agricole**.

- 1.13 L'illusoire bipôle quand coexistent 3 plateformes :

Le fonctionnement en bipôle avec Orly est présenté par le dossier du CG 28 comme la solution mirifique. Mais :

* Le CG 28 oublie de se demander pourquoi le bipôle Orly – Roissy n'a jamais fonctionné.

* Les utilisateurs rechignent à aller prendre leur correspondance sur un autre aéroport : c'est l'origine des "hubs".

⁶ P 64 et 65 du dossier du CG 28.

* Didier Hamon, d'aéroport de Paris a souligné que "*Dans les grandes métropoles du monde qui possèdent trois aéroports, le concept de bipôle n'existe réellement jamais*"⁷.

* Pour Monsieur Merlo (Direction de la navigation aérienne) "*Le premier paramètre important est la distance de Roissy et d'Orly que respectera ce 3^{ème} aéroport. Ce qui suppose que son implantation sera à plus de 50 nautiques (environ 90 km) de ces derniers*" Or la distance Beauvilliers- Orly n'est que de 65 km. De plus, un représentant des contrôleurs aériens ajoute "*Garder les 2 systèmes distincts obligerait à ce que le 3^{ème} aéroport respecte une distance de 370 km des 2 autres aéroports pré-cités*"⁸.

* La grille de critères de choix d'un site de la DUCSAI précise que le fonctionnement en bipôle suppose un hub dans la plate forme la plus proche de Paris, ce qui n'est pas le cas d'Orly, or c'est précisément un fonctionnement coordonné avec Orly que le CG 28 ambitionne.

* L'aéroport d'Orly n'a nullement besoin d'être "*fortifié*", il atteint déjà le nombre maximum de vols qui lui est attribué.

* Le Directeur du développement de la compagnie Air France a fermement indiqué "*Que la compagnie n'ira pas sur le 3^{ème} aéroport dans n'importe quelles conditions : il faudra la proximité de Roissy, avec un bipôle lié aux articulations de province, avec un hub qui reste le meilleur outil de désenclavement pour toute la France*"⁹. La proposition du CG 28 de bipôle avec Orly donc est aux antipodes des intérêts de la compagnie nationale.

- 1.14 Quelle maîtrise du développement urbain ? La banlieurisation de l'Eure et Loir, du sud Yvelines et de l'Essonne.

Le rapport Douffiagues estimait que "*85 000/100 000 personnes devraient être logées à proximité de l'aéroport, ceci conduirait à la construction de 30 000/40 000 logements et des équipements et structures afférentes*". Le conseil général d'Eure & Loir va encore plus loin puisqu'il prévoit à terme que devraient arriver 500 000 personnes qu'il répartit autoritairement entre différents départements (p 81 dossier du CG 28), 150 000 en Île de France. Les départements des Yvelines et de l'Essonne apprécieraient le cadeau.

* Le conseil général pour masquer la difficulté de maîtriser l'organisation de l'espace enveloppe son projet dans trois paquets cadeaux dénommés "territoire d'accueil", "triangle structurant" et "zone protégée". Nous proposons des appellations plus adaptées aux situations qui risqueraient de s'y développer :

- "zone de banlieurisation" pour les deux premiers où se développerait une véritable excroissance de la région parisienne,
- "zone sacrifiée" pour la dernière qui comprendrait le cœur bétonné du projet et ses abords immédiats.

* Le conseil général dresse le tableau de perspectives auxquelles aucune collectivité ne s'est préparée et qui ne sont pas souhaitées par la population :

⁷ Débat public, colloque à l'Unesco, 8 juin 2001

⁸ Compte rendu de la réunion DUCSAI d'Amiens p 9

⁹ Compte rendu débat public DUCSAI, "Quel nouvel aéroport ?" 4 et 5 juillet 2001

- "L'agglomération chartraine promise au doublement de sa population dans les deux prochaines décennies¹⁰";
- " Certaines villes moyennes (Châteaudun, Bonneval, Cloyes, Janville, Toury, Auneau, Gallardon et Epernon, Nogent le Roi) qui pourraient voir leur population doubler en trente ans.
- Les petites villes des vallées de l'Eure (Courville et Saint Georges sur Eure) ainsi que celle de la vallée du Loir (Brou et Illiers-Combray) sont paraît –il "destinées à recevoir les fruits de l'économie induite". Plus sûrement elles perdraient le caractère de bourg rural qui fait leur charme.
- " Les villes de Maintenon, Epernon et Nogent le Roi... obligées **de se préparer aux effets désastreux d'un afflux de nouveaux habitants** pour lesquels le territoire n'est pas forcément conçu". Même le CG 28 le reconnaît.

* Le CG 28 affirme que "le principe d'une ville nouvelle est écarté" (p 81). Comment peut-on appeler autrement le résultat de l'afflux de population qui serait ainsi engendrée ?

* Rappelons que de nombreux outils de développement se sont mis en place ses dernières années. Dans la région, aucun n'a été pensé dans l'éventualité d'un aéroport :

- Contrat de plan État – Région 2001 – 2006 dont les orientations excluent ce projet.

- La révision du schéma directeur de l'agglomération chartraine, arrêté le 20 octobre 2000, avec pour objectif 2020, a exclu la prise en compte du projet d'aéroport de ses réflexions. Actuellement le syndicat mixte d'études et de programmation travaille à la fusion du rapport de 1995 et de l'additif de 2000 dans l'objectif de la transformation en Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Les 30 communes concernées qui élabore conjointement ce schéma depuis 5 ans n'envisagent nullement le doublement de leur population dans les 2 décennies à venir.

- Les 5 pays créés dans le département ont élaboré leurs programmations pluriannuelles en fonction des orientations proposées par le "règlement des contrats de pays" établi par la région et des "contrats départementaux de développement rural et de développement urbain" proposés par le CG 28. On y trouve des objectifs tels que "un aménagement équilibré du territoire" "organisation et maîtrise du développement", mais aucun objectif n'a prévu l'arrivée d'un aéroport malgré la connaissance du projet depuis 5 ans.

- 1.15 Quelles infrastructures d'accès :

- Les dessertes routières :

* Les cartes des temps de parcours (p 19 dossier du CG 28) pèchent par optimisme : 60 minutes entre Beauvilliers et Paris est un record qu'il n'est pas donné d'atteindre tous les jours.

* Pierre Cambillard du Ministère de l'Équipement, Direction des routes, lors de la réunion DUCSAI du 8 juin 2001 : «*Compte-tenu des difficultés d'insertion environnementales et techniques, un projet de voie nouvelle au cœur de l'Île-de-France devrait, selon les zones traversées, être enterré sur tout ou partie de sa longueur et serait d'un coût extrêmement élevé*».

¹⁰ P 121 et suivantes du dossier CG 28

* Le même jour, Gérard Cornu, sénateur et vice-président du CG 28 a affirmé que *"Le site de Beauvilliers présente l'avantage d'être bien desservi par la route et le TVG"¹¹*. On se demande alors pourquoi le dossier de candidature éprouve le besoin de proposer autant d'infrastructures nouvelles : en effet, le Conseil général n'hésite pas à proposer le passage à 2x 5 voies du tronçon commun A10/ A11 (sans se préoccuper la répartition du trafic au delà dans le tissu urbain). Et au passage ressortent les projets autoroutiers qui ont déjà fait l'objet d'oppositions : la création d'une nouvelle liaison Ablis – Tours, l'A110 à 2x3 voies ainsi que l'A19 : Artenay-Courtenay.

Si des investissements aussi importants seraient nécessaires, c'est donc à l'évidence que le site proposé n'offre pas la desserte souhaitable.

- Les dessertes ferroviaires :

* Ghislain du Jeu, représentant les Réseaux ferrés de France, lors de la réunion DUCSAI du 8 juin 2001 : *«Les lignes à grande vitesse existantes seront saturées à l'horizon 2015, ainsi que la pénétration dans le réseau parisien et que les gares parisiennes».*

* Sur le coût des infrastructures ferroviaires : *«La desserte ferroviaire du nouvel aéroport risque de coûter de 10 à 12 Milliards de francs, soit un montant comparable au coût de l'aéroport lui-même».* Or justement le dossier de candidature en convient *"Il est clair que l'on doit, si c'est nécessaire construire une deuxième ligne nouvelle ou doubler la ligne existante... En supposant que 50% des passagers utilisent ce moyen de transport, cela représente entre 17 et 35 millions de passagers par an transportés sur la ligne, or les lignes TGV en France ont été construites chacune pour environ 20 millions de passagers"* Le CG 28 persiste donc malgré la mise en garde du Conseil économique et social de la région Centre qui prévenait *"Il sera quasiment impossible d'implanter une nouvelle ligne dédiée arrivant sur Montparnasse, la SNCF ne disposant pas de réserve foncière suffisante dans un environnement urbain désormais complètement préservé"*. Quant à la solution proposée de créer une nouvelle branche qui aboutirait à Austerlitz, elle est antinomique avec l'objectif de desserte rapide.

En clair, il n'y a donc pas de solution satisfaisante pour assurer la desserte du projet de Beauvilliers, or c'est l'un des critères de choix énumérés par la DUCSAI.

- 1.15 Les atteintes irréversibles à l'environnement

- Mise en oeuvre de la Charte départementale d'Eure & Loir pour l'environnement :

Son existence est seulement mentionnée (p 94), sans en rappeler les objectifs. Parmi ceux-ci nous relevons :

- développer les activités de pleine nature;
- définir une politique de gestion du patrimoine naturel et des paysages,
- faire que tous les acteurs oeuvrent pour la qualité de l'environnement"

C'est totalement incompatible avec l'arrivée d'un grand aéroport..

¹¹ Page 13 compte-rendu du ébat public 8 juin 2001 à l'Unesco.

Nous tenons à relever ici l'incohérence des actes de certains acteurs de cette Charte. Ils mettent en oeuvre des actions de préservation de l'environnement, alors que dans le même temps ils oeuvrent pour faire aboutir sur le même territoire le projet d'un 3^{ème} aéroport qui anéantirait tous les efforts faits. Il est évident que ce projet est en opposition avec les objectifs de cette charte et que si la mauvaise décision était prise aucune mesure ne compenserait le préjudice irréparable que subirait notre département. La Charte a adopté la devise "Pour un nouvel art de vivre". Les habitants de la Beauce qui l'apprécient actuellement, et ceux de la future coulée de la banlieue jusqu'à Paris, ne seraient certainement pas enchantés par "le nouvel art de vivre" que leur offrirait l'implantation d'un aéroport.

- Préservation de notre cadre de vie rural, de nos espaces naturels :

* Les associations de protection de l'environnement et de naturalistes se sont investis pendant des années afin de proposer et d'obtenir le classement de zones remarquables, elles ont permis la reconnaissance des ZNIEFF, ZICO¹², et site NATURA 2000. Depuis à chaque projet d'aménagement il nous est opposé que " *les ZICO et les ZNIEFF n'entraînent pas de contraintes réglementaires*". Combien ont déjà disparues victimes de divers "aménagements". Ce sont donc 2 ZNIEFF de type 1, une ZNIEFF de type 2 et une ZICO supplémentaires qui seraient donc menacées.

* Le schéma de gestion du patrimoine naturel d'Eure & Loir a été finalisé en décembre 2000. il a été élaboré par le Conservatoire du patrimoine naturel de la région centre (à la demande du CG 28, curieusement l'existence de ce schéma est seulement mentionné sans le moindre développement). L'implantation du projet et de sa zone sacrifiée¹³ s'étant sur 3 unités géographiques aux richesses naturelles, biologiques et aux enjeux différents. La fiche technique de l'unité "Le saillant de Voves" au cœur du projet mentionne "*Cette unité possède plusieurs milieux naturels dont la préservation est prioritaire : les mares temporaires au milieu des cultures. Elles hébergent une plante protégée au niveau national : la Damasonie étoilée; le boisement à Doronic à feuilles de plantain, les prairies et coteaux de la vallée du Loir*", ajoutons que dans les enjeux identifiés de cette unité figure "*le respect du bâti ancien*". Comme chacun le sait la meilleure méthode pour conserver un milieu naturel dont la préservation est prioritaire consiste à en noyer une partie sous le béton et à faire bénéficier le restant des retombées de la pollution atmosphérique engendrée par un aéroport.

* L'impact de l'aéroport serait d'autant plus rude qu'il frapperait des communes en expansion sur les 35 comprises dans le périmètre protégé. Plu de 20 dont Beauvilliers, Boisville et Voves sont en croissance entre 1990 et 1999 (carte dossier C G 28 p 70).

* "*L'habitat traditionnel n'est pas non plus exempt d'intérêt architectural*" (dossier C G 28 p 90). C'est le moins que l'on puisse dire, les terminaisons en "ville" des noms des hameaux et villages attestent de leur existence dès la période gallo-romaine et la plupart présentent des parties moyenâgeuses.

* Nous regrettons que le dossier n'aborde pas la préservation des poumons du Sud-ouest de l'Ile de France. En effet l'aéroport contrecarrerait les efforts de protection de la forêt de Rambouillet et du parc naturel régional de la Haute vallée de Chevreuse.

¹² ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique; ZICO : Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux.

¹³ Rappel : il s'agit du secteur baptisé "périmètre protégé" par le CG 28.

- Maîtriser la pollution de l'air :

* Le transport aérien émet dans l'atmosphère du CO₂, de l'ozone, des oxydes d'azote, des hydrocarbures, du monoxyde de carbone, des composés organiques volatils, des microparticules. Il faudrait y ajouter la pollution du trafic routier généré par l'aéroport. Ce cocktail très toxique, qui s'établirait dans une région, contribue à l'effet de serre et au réchauffement de la planète. N'ajoutons pas une difficulté supplémentaire pour la France à respecter ses engagements pris à Kyoto.

* Le Plan Régional de la Qualité de l'Air engageant l'État et la Région a pour objectif : *"en s'appuyant sur un état des lieux et un ensemble de propositions concrètes, de protéger et de préserver la santé et l'environnement. S'il implique tous les acteurs de l'air, publics, économiques, associatifs...c'est aussi un défi lancé à chaque habitant de la région Centre. Il nous invite à agir pour préserver ce patrimoine irremplaçable : **L'air que l'on respire**".* Nous sommes entièrement d'accord, mais où est la cohérence entre ce plan et la proposition d'arrivée d'un aéroport, l'une des activités les plus polluantes pour l'air.

* La contribution du transport aérien à la pollution de l'air a été fortement mise en évidence lors du colloque "Transport aérien et développement durable" le 15 mai 2000, à l'Assemblée nationale, M. Jean-Félix Bernard, président du Conseil National de l'Air indiquait que *"d'après les données des fabricants, les avions commerciaux consomment en moyenne 5,2 litres de carburant par place de passager occupé aux 100 km et ils ne peuvent avoir de système de filtre comme les pots catalytiques ou les filtres à particules. ... Imaginez la qualité de l'air si les automobiles actuelles consommaient environ 25 litres aux 100 km sans aucun équipement de filtrage des polluants".* Il ajoute *" la pollution diffuse à haute altitude contribue négativement à l'effet de serre, à la destruction de la couche d'ozone, et de manière générale à la pollution globale de notre planète"* Il constate aussi que *"La moitié des carburants vendus en Île de France sont utilisés par l'aviation"* et il conclut *"les conditions sont donc réunies pour faire apparaître le trafic aérien comme étant le mauvais élève du développement durable que ce soit sur un plan global ou local"*

Il apparaît évident à notre Collectif que l'ensemble de ces constats doit inciter à mettre en oeuvre une politique de réduction du trafic aérien et non pas de contribuer à l'aggravation de la situation par la construction d'une nouvelle plate-forme, l'augmentation de l'offre ne pouvant qu'avoir un effet majorant sur la demande

L'endommagement physico-chimique du ciel par la création d'un 3^{ème} aéroport est évaluable avec assez de précision aussi, nous attendons qu'un partisan de cette création démontre comment elle serait compatible avec les engagements pris par la France à Kyoto pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre, car cette augmentation considérable de l'offre augmenterait certainement la demande.

- Les nuisances sonores de nuit comme de jour et les atteintes à la santé publique :

La zone "officielle" de bruit se limiterait à un rectangle de 40 km sur 10 km, la zone réelle de bruit perceptible et nuisible est de 70 km sur 30 km (témoignages de riverains éloignés de Roissy). Si les riverains de Roissy (aux premières loges) obtiennent la suppression des vols de nuit (comme c'est

indispensable). Un 3^{ème} aéroport, à Beauvilliers ou ailleurs, les récupérerait en attendant la généralisation de l'interdiction des atterrissages de nuits.

* L'Académie de médecine s'étant saisie de la question des nuisances sonores, la grande presse s'en est faite l'écho sous le titre justifié : *"Ce bruit qui frappe aussi au cœur et à la tête"* (Dr C.Petitnicolas, Le Figaro, 27/03/1992) : *" Plus généralement les nuisances sonores se répercutent sur l'ensemble de l'organisme"* *"La fameuse étude de Knipschild, réalisée auprès de 6 000 riverains de l'aéroport de Schiphol près d'Amsterdam, le démontre magistralement. Après avoir délimité trois zones, l'une inférieure à 60 décibels, une autre comprise entre 60 et 65 décibels et une troisième supérieure à 65 décibels, Knipschild a constaté une majoration de 65% des consultations médicales entre la zone la plus calme et la plus bruyante. Les difficultés psychologiques sont augmentées de 154%, les troubles cardiovasculaires de 85%"* et plus haut dans l'article, elle indique que *"la moyenne des pressions artérielles est augmentée y compris chez les enfants. Les nombreuses manifestations psychosomatiques: douleurs lombaires, douleurs gastriques, maux de tête, colites, etc sont augmentés de 51%, ce qui se traduit par une surconsommation de somnifères, de tranquillisants et antihypertenseurs des habitants les plus exposés aux grondements et vrombissements des avions"*. Il n'y a aucun doute qu'une telle répercussion sur la santé générale, notamment sur la pression artérielle avec ses conséquences cardiaques, réduit statistiquement la longévité des habitants exposés à de tels bruits chroniques. Est-ce vraiment l'avenir que les élus d'Eure & Loir qui propose cette candidature souhaitent à leurs administrés ?

Comme l'indiquait Pierre Graff¹⁴, *"L'environnement devrait être au cœur de la politique aéroportuaire"* Il ne reste plus qu'à passer aux actes.

- Une ressource en eau déjà fragilisée à préserver impérativement :

La question de la préservation de la qualité de la ressource en eau est en grande partie éludée par le dossier du CG 28 alors qu'elle est primordiale.

* Sur le plan environnemental, le site de Beauvilliers est d'autant plus propice à la pollution de l'eau que le village se situe sur la zone sommitale de la nappe de Beauce, avec un écoulement vers le bassin de la Seine et un autre vers celui de la Loire. Or, la nappe de Beauce (qui fait l'objet d'un SAGE), au dessus de laquelle se situe le projet s'étend sur 6 départements (Eure & Loir, Loiret, Yvelines, Loir & Cher, Essonne et Seine & Marne). Dans son premier rapport le conseil économique et social de la région centre avait pourtant déjà prévenu *" Ces données concernant la consommation et la pollution de l'eau prennent un relief d'autant plus particulier que le projet de 3^{ème} aéroport se situe au-dessus de la nappe de Beauce déjà fragilisée ces dernières années"*

* En ce qui concerne l'impact sur la ressource en eau (Pages 67-68): Les risques de pollution de la nappe sont minorés, pourtant l'efficacité des traitements reste partielle (de 50 à 80 % - cf. page 102). La réponse est encore renvoyée à des études ultérieures. Il apparaît que la mise en place de ces études soit problématique puisque lorsque le Préfet d'Eure et Loir a reçu pour la première fois les associations, le 19 septembre 1996, une des associations membres de notre

¹⁴ Directeur général de l'aviation civile (DGAC) au Ministère de l'équipement, des transports et du logement lors du colloque "Transport aérien et développement durable" le 15 mai 2000 à l'Assemblée Nationale.

collectif¹⁵ avait demandé "que soit rapidement engagée une étude d'impact sur les risques pour la nappe phréatique afin que la sauvegarde de la qualité de l'eau de la nappe beauceronne soit un élément du choix"

* A l'occasion d'un projet de Centre d'Enfouissement Technique (CET) situé dans le même canton que le projet de 3^{ème} aéroport, suite aux pétitions déposées sur le registre d'enquête publique par une association de notre collectif¹⁶, le Préfet d'Eure & loir avait eu la sagesse de refuser l'exploitation de ce CET car "les études présentées n'apportent pas de garanties suffisantes concernant la protection de la nappe de la craie, notamment sur les aspects géologiques et hydrogéologiques"

* Sur la question des rejets, dans le rapport sur le projet de 3^{ème} aéroport dans le grand bassin parisien établi par la commission ad'hoc en mars 2001, le conseil général exprimait ses craintes "Sur la gestion des rejets, il s'agit du point le plus délicat à traiter par rapport au site de Beauvilliers. Certes il est imaginable de développer un maximum d'utilisation de recyclage pour réduire la consommation et donc les rejets, mais il y aura une difficulté à trouver un réceptacle susceptible de recevoir ces rejets". Le dossier de candidature n'apporte pas de réponse, de plus seul l'impact des eaux usées (pages 103-104 dossier du CG 28) de l'aéroport est pris en compte (60 000 équivalents habitants). Le dossier omet celui de l'urbanisation et de la multiplication des zones d'activités. De toute évidence, les milieux récepteurs (Eure, Loir, Conie voire nappe de Beauce !) ne pourraient "digérer" ce surcroît de pollution (environ 250 000 équivalents habitants), surtout en été.

* Pour seulement tenir les objectifs de qualité actuels, il y aurait nécessité d'ouvrages d'assainissements conséquents, avec des coûts financiers considérables pour les collectivités locales, qui ne sont pas pris en compte dans la réflexion.

Aucune voix officielle n'a jamais dit comment la déjection quotidienne des quelque 3000 m³ d'eaux usées très toxiques d'un très grand aéroport pourrait se faire ailleurs que dans notre nappe phréatique et comment pourrait être évité que cette nappe n'en devienne imbuvable? Irions-nous vers la distribution d'eau potable par camions dans de nombreuses localités?

La DUCSAI et l'État donneraient-ils leur aval à un projet de cette ampleur où manquent les mêmes garanties que celles étaient reprochées au centre d'enfouissement technique de Villeau ? Nous n'osons pas le croire.

Le projet a déjà par ailleurs suffisamment de raisons d'être un échec économique, pour ne pas en plus faire courir un risque pour l'eau, l'élément le plus vital, aux populations déjà sur place (ainsi qu'à celle que le conseil général voudrait attirer).

1.2 LES PARAMÈTRES ÉVINCÉS DANS LE DOSSIER

- 1.21 L'éloignement du site de Beauvilliers :

Le Collectif a toujours souligné que Beauvilliers serait l'aéroport au monde **le plus distant de sa métropole** - 80 km à vol d'oiseau -, et que cela le vouait à fortiori à l'échec de Stansted, le 3^{ème}

¹⁵ La Fédération Environnement Eure &Loir

¹⁶ Association pour la protection et la salubrité de canton de Voves

aéroport de Londres qui n'en est qu'à 55 km. Plusieurs rapports ont attiré l'attention sur cette situation qui voue ce projet d'aéroport à l'échec.

* Le Conseil Économique et Social de la Région Centre (CESR) dans son rapport "La problématique d'un nouvel aéroport international en région Centre" démontre en 3 pages (31 à 33) qu'il n'y a pas de moyen satisfaisant de pallier ce handicap :

- le C.E.S.R. averti " *La distance entre Beauvilliers et Paris est un handicap pour le projet de 3^{ème} aéroport. Seule la réalisation d'infrastructures de transport performantes peut donner de la crédibilité à ce projet*" et " *le problème majeur réside dans les conditions d'acheminement des Franciliens ; faute de proposer un temps de trajet acceptable et si possible garanti, les passagers et donc les compagnies ne seront pas attirées*". Or la SNCF ne dispose pas de réserve foncière pour une deuxième ligne (voir p 9)

- en matière d'infrastructures routières " *la seule existence d'infrastructures ne résout pas la question de la desserte*" et " *un trafic de 10 millions de passagers représente de l'ordre de 30 000 passagers en moyenne journalière ; comment faire converger et diffuser un tel flux sur Beauvilliers ?*". Rappelons que le trafic actuel au nord d'Allaines est de 38 500 véhicules/jours et que si l'aéroport avait 4 pistes il pourrait accueillir 70 millions de passagers !

- enfin " *Il est probable qu'une part importante d'usagers continuera d'utiliser le taxi ; or le prix de la course étant estimé entre 500 et 800 francs, que penser d'un tarif supérieur à un billet d'avion pour de multiples liaisons domestiques voir européennes?*"

* Des expériences que les décideurs doivent méditer :

- aucune compagnie majeure n'a souhaité s'installer à Stansted en raison de son éloignement (rapport Charles Fèvre),

- le manque d'attractivité de l'aéroport de Mirabel (60 km du centre ville) par rapport à Dorval (25 km du centre ville) pour desservir la région de Montréal (voir en Annexe le résumé d'une conférence sur cet aéroport, organisée à l'initiative d'une association du collectif¹⁷)

* Le rapport du député Charles Fèvre avait conclu " *des études restent incontestablement nécessaires... sur les incidences de la distance, alors que les usagers privilégient la proximité*" et d'ajouter " *Même les conditions avantageuses n'attirent pas les compagnies aériennes. A proximité de Londres (50 km au nord¹⁸), moderne, pratique et bien desservi par autoroute gratuite et par une ligne ferroviaire dédiée, qui relie l'aéroport en 40 minutes à la City, l'aéroport de Stansted a été ouvert en 1991 avec une prévision de trafic de 4 millions de passagers par an. Ce seuil n'a été atteint qu'en 1996, alors que l'année d'ouverture n'a vu transiter que 900 000 passagers... Aucune grande compagnie n'a accepté de transférer une partie de son trafic sur Stansted et l'aéroport ne compte guère que sur les nouvelles compagnies pour assurer sa croissance*"

* Lors de la séance d'ouverture du débat public, le 3 mai dernier, à la question "qu'est qu'une plate forme aéroportuaire, l'un des intervenants invités a indiqué " *Il est clair qu'à Paris,*

¹⁷ Association Contre l'Implantation de l'Aéroport d'Arrou-Courtalain (ACIAAC)

¹⁸ à seulement 50 km, Beauvilliers serait à 80 km...

expérience aidant, on ne répond en réalité aux lois du marché qu'avec l'implantation d'aéroport à une distance inférieure à 50 km de la capitale"

Nous sommes certains que la DUCSAI, puis le Gouvernement s'appuieront sur ces expériences vécues pour ne pas retenir un projet voué à l'échec.

- 1.22 Un contre-aménagement du territoire :

- Il accentuerait la concentration du trafic sur Paris.

"La concentration sur Paris de la quasi-totalité du trafic international hors Europe est-elle une fatalité, aurons-nous une seule porte d'accès au monde, contrairement à ce qui se passe dans les autres pays européens, 4 en Allemagne, 2 en Espagne, en Italie ou au Royaume-Uni... Y aura-t-il enfin une volonté politique permettant d'assurer une véritable desserte équilibrée du territoire français?"
Pierre Troussel, président du Conseil Économique et Social de la Région Centre –Colloque transport aérien et développement durable. En effet nous pouvons constater que dans les pays voisins, le trafic aérien international est réparti sur plusieurs villes. En Allemagne sur Berlin, Munich, Düsseldorf et Francfort ; en Suisse sur Zurich, Bâle et Genève; en Italie sur Rome et Milan; en Espagne sur Madrid et Barcelone. En France, si une troisième plate-forme proche de la région parisienne était réalisée, elle ne contribuerait qu'à accentuer la concentration du trafic sur Paris (qui assure déjà 80% des dessertes internationales!), et mettrait en péril les plates-formes internationales existantes déjà dans plusieurs régions, sous employées, alors qu'il convient au contraire d'en exploiter les potentialités.

- Sa localisation serait inadaptée :

* Le rapport Douffiagues préconisait que "le nouvel aéroport devrait s'inscrire dans un bassin d'emplois de l'ordre de 200 000 emplois, soit l'équivalent d'un bassin d'habitat de 400 000 à 500 000 habitants". Ce qui comme chacun sait est le cas du canton de Voves (8 000 habitants).

* S'il s'agit de "*dynamiser l'arc Atlantique européen*" (p 23 dossier du CG 28), la surprise vient de l'omission du développement des aéroports de Nantes, Bordeaux et Toulouse (notre premier pôle de construction aéronautique) qui sont apparemment mieux placés dans le sud-ouest de la France que Beauvilliers qui ne peut prétendre qu'être au sud-ouest de l'Île de France. Et dans l'hypothèse de Beauvilliers drainant le sud-ouest, nous ne voyons pas par quel miracle il "*ne serait pas en concurrence avec l'aéroport de Notre Dame des Landes*"

- Il accentuerait de l'hypertrophie de la Région parisienne :

Le conseil général des Yvelines a bien mesuré les conséquences prévisibles en justifiant son refus du projet par "*ses conséquences néfastes en terme d'aménagement du territoire, de circulation, d'équipements et d'équilibre socio-économique pour les Yvelines, le département deviendrait un territoire de transit entre Beauvilliers et Roissy*" (juin 2001)

- 1.23 Qui payerait les infrastructures à réaliser ?

Le financement du programme d'accueil (p 164 à 166 dossier du CG 28) dans le "triangle structurant" qui serait mieux baptisé "triangle de banlieurisation", reposerait sur la formule financière de la "politique des grands travaux" mais aucun chiffre n'est avancé, le conseil général d'Eure & Loir émet même l'hypothèse que la procédure pourrait ne pas être applicable au cas d'un 3^{ème} aéroport et renvoi

sur la nécessité d'une étude fiscale... Les collectivités locales qui seraient invitées à s'équiper et construire pour doubler leur population pourraient-elle se contenter d'une telle incertitude ?

Les collectivités susceptibles de payer les infrastructures d'accès sont réticentes ou opposées :

-Le Conseil Régional du Centre : Il a posé comme condition une "*non-incidence des investissements sur les finances régionales*"¹⁹

- Le Conseil général des Yvelines : Il a voté à l'unanimité son opposition au projet. Il y a peu à espérer qu'il participerait au financement...

1.24 Accélérer le développement du réseau TGV, la mise en place de l'intermodalité transports aériens – transports ferroviaires :

Qui a dit " *Sur les courtes et moyennes distances, il est clair que le train est préférable à l'avion*". Réponse : Pierre Graff, directeur général de l'aviation civile²⁰. Le CG 28 considère un peu vite que le report des passagers de l'avion vers le rail est déjà effectué. Il faut s'appuyer sur les résultats encourageant de ses transferts pour accélérer le développement d'un réseau ferré européen à grande vitesse.

* En août 1999, dans un numéro spécial intitulé "modérer les transports aériens, la FNAUT indiquait que d'après son directeur commercial Christian Boireau, le premier concurrent d'Air France en France, et bientôt en Europe, est le T.G.V.. L'avion a été marginalisé sur Paris – Lille (*le T.G.V. assure 40% du trafic et la route 60%*), Paris – Lyon et Paris - Nantes (*T.G.V. 48%, route 46%, avion 6%*). Sur Bordeaux – Paris, il a régressé (*T.G.V. 46%, route 26%, avion 28%*), Le T.G.V. gagne aussi du terrain sur les relations diamétrales empruntant la ligne d'interconnexion Est de Paris (*Lille – Lyon en 3 heures, Londres – Lyon en 5 h 30*).

* Des compagnies aériennes désireuses de réserver les créneaux horaires dont elles sont titulaires aux vols à longue distance les plus rentables, demandent au T.G.V. d'assurer le pré et post acheminements. C'est le cas de British Airways qui, entre Londres et Paris confie ses passagers au T.G.V. Eurostar. Des accords analogues ont été passés entre la SNCF et United Airlines, Lufthansa, et Américan Airlines (*trajets T.G.V. Lyon – Roissy et Nantes / Bordeaux – Tours – Roissy*), et Air France (*Lille – Roissy*)

* En 2010, le T.G.V. concurrencera encore plus efficacement l'avion. De nouvelles lignes à grandes vitesses seront alors en service : T.G.V. – Méditerranée, T.G.V. – Est, Douvres – Londres, Anvers –Amsterdam, et vraisemblablement les tronçons Le Mans Laval et Angoulême – Bordeaux. Le T.G.V. circulera à 300 km / h entre Paris et Lyon, la liaison Paris - Genève aura été accélérée de 30 minutes (*ouverture de la ligne Cluse – Bellegarde*). On verra sans doute des T.G.V. couchettes relier Londres à Nice.

On voit que le T.G.V. est une alternative crédible à l'avion sur les distances de moins de 1 000 km : la croissance indéfinie du trafic aérien n'a rien d'inéluctable.

¹⁹ Position rappelée lors de la réunion DUCSAI décentralisée d'Orléans

²⁰ Colloque "Transport aérien es développement durable" Assemblée Nationale 15 mai 2000, actes p 13.

1.25 Favoriser plutôt le développement des aéroports de province :

Le dossier de candidature évacue le développement des aéroports de province (on devine pourquoi...) en affirmant " *l'ensemble des aéroports de province semblent avoir profité de cette croissance, ils n'apparaissent toutefois pas en mesure de remettre en cause la concentration du trafic sur les aéroports parisiens liés à tous les avantages du fonctionnement en hub*" Voilà un raisonnement parfaitement colbertiste et en parfaite contradiction avec la L.O.A.D.T.

* Jusqu'à présent lorsque nous réclamions, conformément à la 3^{ème} proposition du rapport Douffiaques le "redéploiement sur de grandes plates-formes de province", nous préconisons les grands aéroports cités dans ce rapport (Lyon –Satolas devenu Saint Exupéry, Lille - Lesquin). Une des informations des débats décentralisés de la DUCSAI est la volonté affichée des responsables de plusieurs aéroports de petite et moyenne importance de se développer.

- Le Président du CA de l'Aéroport de Bâle-mulhouse regrette "que la réalité montre que les instances françaises toujours très centralisatrices ne tiennent pas suffisamment en compte les évolutions qui se dessinent en particulier dans l'espace communautaire où les transports aériens et les transports en général prennent un nouveau visage. Bâle-mulhouse est-il consulté dans ce projet de 3^{ème} aéroport alors que sa zone de chalandise est de 3 millions de passagers..."

- il a aussi été rappelé que les aéroports de Clermont-Ferrand et de Bâle –Mulhouse ont développé des réseaux de correspondances, Et oui, même si le Conseil Général d'Eure & Loir pense le contraire, les correspondances c'est possible ailleurs qu'à Paris...

- Le Président de la CCI de Strasbourg a informé que "l'aéroport de Strasbourg est relié à 76 villes et capitales européennes... 4 lignes régulières ont été mises en service en 2001"

Favoriser l'exploitation des capacités des petits et moyens aéroports existants de province, en concertation avec les riverains : une piste qu'il faut explorer afin d'éviter la réalisation d'un 3^{ème} aéroport du bassin parisien ou qu'il soit..

1.26 Les altérations de la santé générale d'une population étendue :

* Le rapport du Conseil néerlandais de la santé (1999) sur l'impact des grands aéroports sur la santé démontre une fois de plus le lien le bruit des avions et les perturbations du sommeil, la santé et la capacité d'apprentissage. Ce rapport officiel est confirmé par une étude indépendante de 200 professionnels de la santé dans une zone de 20 km de Roissy. *Sur plusieurs milliers de patients, ceux-ci pour 93% se plaignent du bruit, 81% des pollutions chimiques, 84% ont des troubles de sommeil, 68% prennent des médicaments notamment des antidépresseurs, 84% souffrent de maladies : asthme, bronchite chronique, troubles de la pensée, de la mémoire, stress, agressivité, fatigue, maladies cardiovasculaires dues à l'élévation de la pression artérielle. Les enfants qui subissent une réduction de leur capacité d'apprentissage et les personnes âgées sont les plus sensibles à ses nuisances* (Source : collectif Santé Nuisances Aériennes 95390 Mairie de Saint Prix, association soutenue par le Conseil Général du Val d'Oise)

* L'altération de la santé générale d'une population qui, dans le cas de Beauvilliers, avec les nouvelles voies de pénétrance à faire jusqu'à Paris, toucherait gravement plusieurs (et quand nous écrivons plusieurs, nous ne pensons pas à un facteur 2 ou 3 comme multiple) dizaines de

milliers de personnes, particulièrement les enfants (élévation de la pression artérielle même chez eux et perturbation des apprentissages scolaires) et le 3^{ème} age, est aujourd'hui bien démontrée, notamment par les études néerlandaises : notre surprise est qu'à notre connaissance aucune tentative officielle française n'ait été faite pour évaluer l'augmentation consécutive des dépenses de la Sécurité sociale (ce qui serait possible puisqu'on sait que, dans tel rayon d'un grand aéroport , il y a telle augmentation des consultations, de la consommation de médicaments, des hospitalisations et de diverses pathologies).

2 LA DÉMARCHE D'UTILITÉ CONCERTÉE pour un SITE AÉROPORTUAIRE INTERNATIONAL ET LA CANDIDATURE DÉPOSÉE PAR LE CONSEIL GÉNÉRAL D'EURE & LOIR

- 2.1 Le projet de Beauvilliers est incompatible avec la grille d'analyses des "critères de choix d'un site"

Remarquons que le dossier déposé par le CG 28 a complètement évité (et pour cause) de se situer par rapport à la grille d'analyse des critères pour le choix de la localisation d'un site. Dans les pages précédentes nous avons démontré les insuffisances et les contradictions du dossier du CG 28, nous récapitulons ici de manière synthétique les arguments qui doivent, par rapport à la grille de choix proposée par la DUCSAI, conduire à éliminer le dossier de candidature de Beauvilliers.

LA GRILLE DE CRITÈRES DE CHOIX D'UN SITE PROPOSÉE PAR LA DUCSAI

1. Critères généraux des schémas de service.

Les schémas de services collectifs de transport disposent que le choix du site d'implantation de la nouvelle plateforme aéroportuaire devra être arrêté « en prenant en compte les critères suivants : l'intérêt en terme d'aménagement du territoire, les contraintes de navigation aérienne, les potentialités offertes pour la desserte terrestre, la pertinence du site dans l'économie du transport aérien, et le contexte physique et environnemental ».

Ces critères peuvent être explicités de la façon suivante :

1.1 - L'intérêt en termes d'aménagement du territoire.

- § L'impact sur les équilibres interrégionaux du territoire national, l'ouverture sur l'Union Européenne et la contribution au rééquilibrage du bassin parisien, en particulier de l'Ouest vers l'Est.

Ce critère permet de perpétuer une erreur traditionnelle mais lourde de conséquences pour le tissu de la France: l'hyper-centralisation autour de Paris. Continuer à développer à l'infini la région parisienne, déjà hypertrophiée, n'est pas viable. Continuer à concentrer le trafic sur une seule place engorgera encore plus l'espace aérien de la région parisienne. La sagesse est donc de refuser tout dossier de candidature, à l'exemple celui de Beauvilliers, qui contribueraient à une nouvelle concentration sur le Grand Bassin parisien et de privilégier les solutions qui contribueraient à un rééquilibrage sur l'ensemble du territoire français. En outre Beauvilliers, à ne considérer que l'Île de France est en opposition avec le rééquilibrage d'Ouest en Est préconisé.

- § L'armature urbaine : capacités des villes à proximité de la nouvelle plate-forme à accueillir les familles de ceux qui y sont employés. La présence d'une agglomération importante à proximité est un atout substantiel.

L'Eure & Loir présente une armature urbaine insuffisante. Le rapport Douffiagues recommandait la proximité d'une ville de 200 000 habitants. Chartres est une ville trop petite (moins de 100 000 habitants) pour être une ville d'appui et Orléans, à 45 km est trop éloignée.

- § Les potentialités locales offertes pour une optimisation du développement économique généré par une plateforme aéroportuaire, notamment en matière d'activités tertiaires supérieures (sièges sociaux et fonctions de commandement d'entreprises) et en synergie avec les activités existantes; en tenant compte également des impacts sur les activités traditionnelles (agricoles, militaires, reconversions industrielles, etc.).

Il y a peu de sièges sociaux et de fonction de commandement d'entreprises dans le département. Le secteur secondaire y domine (cf. p 35 du dossier de candidature du CG 28).

1.2 - Les contraintes de navigation aérienne.

Il convient de distinguer deux domaines de critères :

- § la faisabilité de l'insertion en toute sécurité d'une nouvelle plate-forme internationale dans l'espace aérien ;
- § les conséquences sur la capacité des aéroports (existants et futur) et sur la capacité globale du dispositif de contrôle de la navigation aérienne.

Les contrôleurs aériens (réunion DUCSAI des 4 & 5 juillet) demandent que le 3^{ème} aéroport soit distant de plus de 90 km d'Orly. Or Beauvilliers est à 65 km d'Orly. De plus les systèmes de gestion distincts obligeraient à respecter une distance de 370 km entre Orly, Roissy et le 3^{ème} aéroport.

Les principaux éléments à considérer sont au nombre de six :

- l'insertion dans le dispositif global de la circulation aérienne de la région parisienne;
- l'établissement de procédures d'attente, d'approche, d'atterrissage, de décollage et de départ, par rapport aux aéroports parisiens ;
- l'interférence avec les procédures des aérodromes civils et militaires proches et avec les activités civiles et militaires proches ;

Proximité de la base aérienne de Châteaudun : risque d'interférence des procédures ou risque de fermeture. Or celle ci contribue à l'équilibre économique local. Un aéroport international qui entraînerait sa fermeture ne contient pas l'assurance d'un apport économique équivalent pour la ville.

- l'impact sur les espaces aériens dévolus aux diverses activités (aériennes et terrestres) de la Défense ;
- le raccordement au réseau des routes aériennes du dispositif de circulation aérienne en route ;
- les effets sur l'organisation des échanges de trafic aérien entre la France et les États limitrophes.

1.3 - Les potentialités de la desserte terrestre, qui concerne les passagers comme les employés

a) S'agissant de la desserte ferroviaire :

- § le temps d'accès depuis l'agglomération parisienne²¹ ;

Les contraintes de temps de parcours sont irréalisables en train. Les réseaux de transports sont saturés : impossibilité de fréquences régulières (4 navettes /heure) A moins (et encore...) de voies nouvelles enterrées sur tout ou partie, donc extrêmement coûteuses. En voiture, les réseaux sont aussi saturés, et la fuite en avant des nombreuses réalisations coûteuses proposées aboutiraient au même résultat.

- § la proximité d'une ligne ferroviaire à grande vitesse : dans un souci d'utilisation rationnelle de l'existant et d'insertion ultérieure de nouvelles infrastructures ferroviaires, la localisation du nouvel aéroport devrait s'attacher à prendre en compte la structure actuelle du réseau à grande vitesse par un raccordement à ce réseau pour favoriser des parcours intermodaux ;

Une ligne TGV à proximité existe, mais la ligne est saturée : impossibilité de liaisons acceptables.

- § la zone de chalandise hors agglomération parisienne: la desserte ferroviaire devrait contribuer à étendre le bassin de population intéressé par le nouvel aéroport via les lignes ferroviaires à grande vitesse .
- § les dessertes entre le nouvel aéroport et les aéroports de CDG et d'Orly, en fonction de la vocation du nouvel aéroport ;
- § la desserte ferroviaire de proximité : d'une part les contraintes liées aux accès à courte distance du nouvel aéroport par les transports collectifs, notamment pour les employés de la plate-forme, doivent être prises en compte ; d'autre part la desserte ferroviaire de proximité peut contribuer à améliorer le fonctionnement régional du réseau ferroviaire .

b) S'agissant de la desserte routière, les principaux critères seront :

- § l'accessibilité pour les passagers et les employés (traduite en temps de trajet moyen et en heure de pointe) à partir du réseau routier existant ou planifié ;

²¹ Dans les faits, cela se traduit par un accès à une gare parisienne. Compte tenu de l'éloignement du site, il y a nécessité d'une desserte ferroviaire attractive. Or, en raison de l'étendue de l'agglomération parisienne, cette desserte ne pourra être efficace que si elle est directe à destination d'une gare parisienne.

- § la circulation générée (traduite sous forme de quantité de parcours supplémentaire exprimée en véhicules*kilomètres à l'heure de pointe du soir et d'une estimation du trafic moyen journalier généré en section courante sur les radiales d'accès à Paris, et sur les principales roades du Bassin parisien) ;
- § la congestion induite (temps passé dans le trafic du fait de la congestion additionnelle) ;
- § les potentialités pour une desserte par transports collectifs ;
- § la zone de chalandise routière.

Or le réseau routier francilien est hypersaturé. Le dossier vante le réseau actuel, mais exige de nombreuses nouvelles réalisations (voir p 10 et ci-dessus)

Ces différents indicateurs permettent d'évaluer respectivement le niveau de service offert aux passagers et employés en provenance ou à destination de l'aéroport, la dégradation des conditions de circulation offertes aux autres usagers et le niveau des externalités induites (temps perdu et pollution).

1.4 - La pertinence dans l'économie du transport aérien :

- § la zone de chalandise, qui sera évaluée selon des méthodes homogènes sur tous les sites potentiels (importance de la population résidant à des distances-temps déterminées par mode de transport terrestre et susceptible d'utiliser l'avion) ;
- § l'attractivité pour les compagnies aériennes et intégration dans le système aéroportuaire européen ;

Air France a intérêt à rester à Roissy ou à développer un éventuel bipôle avec Roissy. British Airways est opposée au principe même d'un 3^{ème} aéroport.

- § les vocations possibles et les possibilités d'évolution dans le temps.

1.5 - Le contexte environnemental :

- § patrimoine de toutes natures, naturel, architectural ou historique ;

La zone centrale compromettrait 2 zones ZNIEFF et une ZICO

- § zones à risques (inondations, installations classées...) ; ?
- § importance de la population gênée par le bruit.

1.6 – Le contexte physique :

- § surfaces disponibles ;
- § relief, obstacles naturels ou artificiels à proximité, caractéristiques du sous-sol, ressources disponibles en eau ;

Des arrêtés préfectoraux limitent la quantité d'eau à prélever pour l'irrigation. Pourrait-on envisager de limiter l'utilisation de l'eau sur un aéroport ?

- § enjeux fonciers : occupation des sols, qualité et valeur du foncier.

2. Critères pouvant aboutir à une impossibilité pour le site proposé.

Bien que la plupart des critères se traduisent par une plus ou moins grande difficulté de réalisation, il se peut que certains d'entre eux conduisent à une impossibilité : nature des sols et relief, densité urbaine importante sur le site ou aux alentours, contraintes de navigation aérienne, zones à risques, patrimoine naturel fortement protégé...

Peut-on faire courir un risque à la nappe phréatique de Beauce qui s'étend sur 6 départements ?

3. Critères requérant des conditions minimales.

Certains critères peuvent devenir déterminants pour assurer la viabilité du choix. Ils doivent satisfaire à des conditions minimales, sans lesquelles la proposition ne répond que de façon dégradée aux exigences, et risque de conduire à un échec.

Quatre critères majeurs sont à noter, dans un ordre qui n'est pas déterminé.

3.1 - La desserte terrestre

Les contraintes essentielles liées à la desserte ferroviaire sont les suivantes :

- . la nouvelle plate-forme devra être reliée à une gare parisienne avec un temps de transport de l'ordre de 45 minutes, et une fréquence des trains de 10 à 15 minutes ;
- . une desserte d'une durée supérieure à une heure n'apparaît pas crédible.

Voir plus haut : la ligne TGV actuelle est saturée, les contraintes urbanistiques rendent irréalisable la construction d'une nouvelle ligne directe avec Montparnasse. Une liaison avec Austerlitz serait dissuasive.

3.2 - La navigation aérienne

Si une proposition conduit à une trop grande difficulté pour insérer en sécurité une nouvelle plate-forme dans l'espace aérien, ou à de trop fortes contraintes des capacités (par exemple limitation du flux aérien à un niveau incompatible avec celui d'un aéroport international, ou dégradation importante des capacités du système aéroportuaire existant), elle ne pourra être retenue.

Les déclarations des contrôleurs aériens, à la réunion DUCSAI de début juillet sont claires : la distance du site de Beauvilliers poserait des problèmes de circulation par rapport à Roissy

3.3 - La pertinence pour les compagnies

Ce critère est important puisqu'un aéroport sans compagnie serait une absurdité. Il est cependant plus difficile à préciser car les compagnies répugnent naturellement à dévoiler leurs stratégies. Le temps d'accès à Paris, et les conséquences sur le hub de Roissy, sont des points majeurs.

Les compagnies veulent rester à Roissy. Elles privilégient la demande des clients : atterrir sur l'aéroport le plus proche de la ville desservie. Elles ont médité les leçons des échecs des aéroports trop distants

3.4 - L'impact sur le territoire

Le poids de ce critère est essentiel pour la recevabilité locale. Il faut à la fois s'assurer que les problèmes d'environnement pourront être traités de façon correcte et durablement, et que le bilan des avantages économiques et sociaux sera positif pour le territoire concerné, qui dépasse très largement le domaine au sol de l'aéroport.

Quelle gestion de l'eau : l'eau est une donnée essentielle pour l'alimentation humaine et pour l'activité agricole. Détérioration inéluctable de la nappe de Beauce dont le dossier C G 28 reconnaît qu'elle " constitue le seul réservoir utilisable en matière d'alimentation en eau potable "

- § Le nombre d'habitants touchés par le bruit dans un rectangle de 40Km fois 8 Km donne une indication sérieuse de la dimension du problème posé par la gêne sonore. Il correspond au périmètre dans lequel une gêne sensible pourrait être ressentie. Dans ce périmètre la population existante devra être la plus faible possible.
- § Afin de prendre en compte de nouvelles réglementations liées notamment à la création d'une future zone D des plans d'exposition au bruit (PEB), un périmètre rectangle de 70Km fois 10 Km sera également considéré.
- § Un bilan des activités existantes pouvant être remises en cause par la création de la nouvelle plate-forme sera établi pour le comparer au bénéfice attendu de la création de nouveaux emplois. Pour ces activités menacées, une évaluation des capacités de reconversion des personnes concernées dans les métiers de l'aérien pourrait être une information intéressante. Le bilan devra être fait sur un périmètre suffisamment large pour prendre en compte les conséquences même indirectes. Ainsi peut-il en être de la remise en cause ou de la réduction d'activités militaires que la modification de la navigation aérienne et l'emprise domaniale de l'aéroport pourraient occasionner.

4. Critères économiques et financiers

Comme pour tout projet d'infrastructure publique, le critère financier et économique doit permettre d'évaluer les différentes solutions proposées sur la base des coûts pour chacun des acteurs (gestionnaire aéroportuaire, passagers, compagnies aériennes, collectivités locales, État, riverains, etc.).

A ce stade, il convient de prendre en compte les principaux éléments suivants :

- § les principaux coûts d'acquisitions foncières (aéroport, desserte terrestre, zones de bruit) et de construction associés à chacune des solutions : plate-forme aéroportuaire, construction des nouvelles dessertes terrestres, aménagements des capacités nécessaires sur les réseaux existants, acquisition du matériel roulant;
- § les coûts d'entretien et d'exploitation des dessertes terrestres et des installations aéroportuaires ;
- § les coûts d'indemnisation des riverains.

Il existe bien entendu d'autres formes de coûts :

- § les principaux coûts d'aménagement et d'urbanisme, liés à l'accueil des familles dont l'activité est liée à la plate-forme de façon directe, indirecte ou induite (logements, équipements publics, infrastructures de transport, ...);

Les collectivités susceptibles de financer sont opposées ou réticentes et le dossier C G 28 émet des doutes quant à l'applicabilité de l'outil de financement "politique des grands travaux"

- § les principaux coûts (aéronautiques et dessertes terrestres) supportés par les usagers et par les passagers : on comptabilisera les coûts monétaires (carburant, entretien des véhicules, prix du billet);
- § les principaux coûts (aéronautiques et accès terrestres) non supportés directement par les usagers: coûts d'insécurité et des nuisances (effet de serre, pollution atmosphérique, bruit);
- § les variables non monétaires comme le temps et le confort.

Ces coûts, de même que les avantages procurés aux différents types d'usagers, seront évalués le plus finement possible lors de l'élaboration du projet définitif.

5. Critères complémentaires

Une dernière catégorie de critères doit être prise en considération, car elle joue un rôle majeur pour départager les sites proposés.

- **La possibilité ou non d'exploitation en bipôle**

En effet, par rapport à une plate-forme internationale qui ne pourrait fonctionner que de manière indépendante, une solution permettant un fonctionnement en bipôle sera privilégiée, car c'est elle qui permettrait le mieux la montée en puissance rapide du nouvel aéroport, qui serait la plus adaptée à l'organisation du transport aérien, et qui préserverait le mieux l'évolution possible des stratégies des compagnies aériennes.

L'exploitation en bipôle, c'est-à-dire un fonctionnement coordonné avec une des plates-formes existantes, se traduit par la nécessité d'une liaison ferroviaire qui permette une relation entre les deux aéroports concernés en moins de 45 minutes.

A noter que le fonctionnement en bipôle suppose un hub dans la plate-forme la plus proche de Paris, ce qui est le cas pour Roissy et ne le serait pour Orly que si une compagnie décidait de l'y créer.

- **Les possibilités de phasage et d'extension progressive**

Il s'agit de la capacité pour la plate-forme de passer d'une vocation à l'autre, par exemple de plate-forme complémentaire à un bipôle, et de la progressivité correspondante en matière de financement.

Comment expliquer que malgré l'addition de tous ces vices, dont chacun devrait suffire à faire écarter un projet aussi démentiel, puisse encore se discuter, apparemment sérieusement, son « opportunité » ? Du point de vue de la sagesse la plus banale, c'est étonnant. Il semblerait qu'à la longue, faute d'une politique salutaire de déflation des gaspillages flagrants des transports aériens, en voyageurs et en fret, n'importe quelle pseudo solution, même à conséquences catastrophiques, s'en trouve comme promue. Mais pourtant existe-t-il une autre activité humaine à conséquences aussi nuisibles qui soit autant privilégiée par les finances publiques (aucune taxe sur le kérosène, une T.V.A. de faveur, et des subventions pour de lourdes infrastructures) ? En ce domaine, les pollueurs ne sont vraiment pas encore les payeurs ! A quand enfin le véritable prix des transports aériens, c'est à dire qui inclue les divers dommages qu'ils génèrent et qui soit le prix du « marché » sans protectionnisme ?

Nous ne saurions mieux conclure que par l'extrait de la réponse que fit M. Lionel JOSPIN, menant la campagne des législatives de 1997, à une association membre de notre collectif :

"Concernant plus précisément le choix de Beauvilliers pour l'implantation d'un troisième aéroport parisien, nous avons dénoncé, dès juin 1996, son utilité contestable, son caractère purement électoraliste, son emplacement discutable quant à la distance qui le sépare de Paris et du nord de l'Europe et son non-sens économique. Avec comme unique résultat un gaspillage d'argent public et d'importantes nuisances pour les habitants."

3 PAS DE 3^{ÈME} AÉROPORT NI À BEAUVILLIERS NI AILLEURS : LES PROPOSITIONS DU COLLECTIF.

LES ALTERNATIVES À UN 3^{ÈME} AÉROPORT DU BASSIN PARISIEN : DE LA NÉCESSITÉ D'UNE RÉGULATION ET D'UNE RATIONALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN

- 3.1 Sortir de l'ultra libéralisme. Reréguler

La politique actuelle des pouvoirs publics en matière de transport aérien est fortement influencée par les orientations prônées par les compagnies aériennes, et Air France au premier chef. En contradiction parfois avec le rôle que devraient tenir les pouvoirs publics, la défense de l'intérêt général, qui n'est pas la somme d'intérêts catégoriels.

La déréglementation en vigueur dans le transport aérien n'a comme finalité essentielle que sa croissance à l'infini et sa rentabilité.

Un exemple : la dérégulation a entraîné la logique de «hub» par souci de rentabilité, logique qui entraîne la recherche de "fréquences", ce qui accroît le nombre de mouvements d'avions, avions dont le taux de remplissage est moindre. Cette augmentation artificielle du nombre de mouvements d'avions a pour effet une augmentation des nuisances et de leurs conséquences environnementales, sociales et sanitaires.

L'on doit également agir sur le volume des transports en incitant à abandonner la logique économique des flux tendus qui font que les stocks de marchandise se retrouvent dans les avions. Cette logique de rentabilité pour les entreprises est facteur d'accroissement des nuisances et des vols de nuit pour les riverains. Sur cette question du fret, il s'agit de réorienter le transport de marchandises vers le rail et les plates-formes spécialisées comme Vatry. Les populations riveraines n'ont pas à être privées de sommeil à cause de la pression exercée par les opérations commerciales sur les aéroports limitrophes.

Une proposition de directive européenne concernant la taxation du kérosène est bloquée depuis 1996 parce que la fiscalité est votée aujourd'hui encore à l'unanimité. C'est un premier obstacle pour l'adoption de cette proposition, obstacle qui serait dépassé si la fiscalité environnementale pouvait être votée à la majorité qualifiée.

Le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat va dans ce sens : «Les options de politique pour réduire davantage les émissions comprennent des règlements plus rigoureux sur les émissions de moteurs d'aéronefs, l'élimination des subventions et incitatifs qui ont des conséquences négatives sur l'environnement, des options basées sur le marché telles que des paiements environnementaux (redevances et taxes)»²²

- 3.2 La réorientation de la politique des transports vers la complémentarité et l'internalisation des coûts externes

D'abord cette réorientation nécessite une véritable volonté politique d'une desserte équilibrée du territoire français, en adéquation avec les principes édictés dans la loi sur l'aménagement durable du territoire.

²² "L'aviation et l'atmosphère planétaire", rapport du GIEC, 1999.

Il est possible de mieux gérer le trafic national et européen par :

- Le développement du transfert modal qui consiste à rééquilibrer le partage train/avion, notamment sur les courtes distances. Le développement des liaisons ferroviaires à grande vitesse et l'interconnexion des réseaux TGV d'Europe qui permettraient le report d'une partie du trafic voyageurs sur les distances inférieures ou égales à 1 000 kilomètres. Sur les 7 millions de vols effectués dans l'espace aérien européen en 1997, 69 % concernaient des distances inférieures à 1 000 km et 45 %, des distances inférieures à 500 km. L'alternative ferroviaire doit donc être examinée avec la plus grande attention. On prétend financer un troisième aéroport qui coûterait entre 50 et 70 milliards de francs alors que l'on a du mal à boucler le budget du TGV EST! Or 70 milliards équivalent à 800 Km de TGV!

Le TGV possède en effet un très large potentiel de développement au niveau européen et national. Il y a tout un trafic immédiatement transférable sur le rail après achèvement d'un réseau TGV reliant toutes les grandes villes européennes et la construction des L.G.V. en France, dont le barreau d'interconnexion au sud de Paris, réclamé à juste titre par les milieux économiques et élus de la région Centre.

Par exemple, avec un trajet TGV Toulouse-Paris via Bordeaux d'une durée de 05h30, 85% des voyageurs prennent l'avion. Or ce volume représente 70% du trafic de l'aéroport de Toulouse: il diminuerait de moitié avec un trajet T.G.V. de 3 heures. La réalisation du T.G.V. Méditerranée va permettre de réduire de 500.000 tonnes par an les émissions polluantes par simple transfert de trafic vers le train.

Le TGV-fret permettrait lui aussi d'élargir le créneau de pertinence du rail et de freiner l'expansion folle du transport aérien intra-européen. EUROSTAR et THALYS assurent aujourd'hui un service fret express et le SERNAM utilise le TGV. Une étude néerlandaise a confirmé l'intérêt de cette formule pour les pré et post acheminements aériens.

Il demeure également indispensable de remettre à niveau le réseau ferroviaire classique à commencer par certaines grandes transversales (Lyon Bordeaux, Bordeaux Nantes, Nantes Lyon etc.). Les efforts entrepris par la région Centre doivent être soulignés avec notamment la création du P.O.L.T. (Paris – Orléans –Limoges -Toulouse) et la future relation TGV Tours- Orléans –Roissy -Lille qui diminue d'autant l'intérêt d'un troisième aéroport en région Centre.

- L'intermodalité qui réside dans la mise en complémentarité des modes de transport. Dans ce domaine, il conviendra d'améliorer les conditions de services, particulièrement sur le plan de la gestion des bagages que de la synchronisation des horaires de chaque mode de transport.

- une politique volontariste d'aménagement du territoire par un rééquilibrage vers les aéroports régionaux et une exploitation efficace de l'existant. Il est plus sage de valoriser et de moderniser les infrastructures existantes avant de lancer de nouvelles infrastructures lourdes, coûteuses pour les collectivités et traumatisantes pour les zones urbaines ou rurales concernées

Pour les transports à moyenne et longue distance, l'avion produit 2,5 fois plus de coûts indirects que le train pour les personnes et 10 fois plus pour les marchandises. Ces coûts indirects, en terme de santé publique, de finances publiques, de destruction de l'environnement sont pris en charge par la puissance publique.

Nous devons ramener le prix du billet d'avion à son véritable niveau. Cet aspect économique du problème permettra d'influencer de manière importante l'évolution du trafic et les nuisances qui en découlent. Le billet d'avion est bas grâce notamment aux exonérations fiscales et aux subventions directes et indirectes de la puissance publique.

Il s'agit bien de faire payer les transports à leur prix réel, par des tarifs qui prennent en compte les coûts sociaux, environnementaux et de santé publique afin d'amener les utilisateurs à mieux juger de l'utilité réelle de leurs déplacements

- 3.3 Des mesures financières et fiscales incitatives

Le transport aérien doit être au niveau de son coût pour la société. Pour cela plusieurs mesures fiscales peuvent être mises en place d'abord sur un plan européen puis mondial :

- Mise en place d'une écotaxe européenne sur le kérosène, afin d'entrer en cohérence avec les engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre, prise sur le plan international en 1997 à Kyoto.

A défaut d'accord international sur ce sujet, il conviendrait d'instaurer une redevance environnementale basée sur le principe du pollueur-payeur et dont le produit pourrait être restitué aux États membres en vue du financement des actions de réduction des dommages environnementaux causés par l'aviation.

Il est crucial que des mesures soient prises pour réduire les émissions. Pour y arriver, la réglementation et la sensibilisation ne sont pas suffisantes. Il convient de leur adjoindre des instruments économiques à l'échelle européenne.

- Il convient également d'astreindre la TVA à toutes les activités du transport aérien, comme c'est le cas pour les autres modes de transport intérieurs à l'espace européen. Actuellement, le taux nul de TVA appliqué aux billets d'avion, au kérosène et aux nouveaux appareils fausse la concurrence entre les différents modes de transport.

- Supprimer les subventions directes et indirectes accordées aux compagnies aériennes et aux aéroports comme les coûts opérationnels et les infrastructures. Le transport aérien est une activité privée à but lucratif.

La sous tarification du transport aérien est patente: Le marché du trafic aérien a été dérégulé, nombre d'économistes considèrent que ce marché est désormais libre. Or dans la pratique le marché du trafic aérien bénéficie de 2 protectionnismes qui entraînent une sous tarification et une inégalité de traitement par rapport à ses concurrents rail et route.

* Premier protectionnisme : depuis un traité international vieux de 1944, le kérosène est le seul hydrocarbure qui ne soit pas taxé. M.Salvarani, Chef de l'unité environnement à la direction générale de l'énergie et des transports à la commission européenne, a confirmé qu'une proposition de directive existe depuis 1996²³, mais qu'elle demeure bloquée car la règle en Europe est que la fiscalité est encore votée à l'unanimité.

* Deuxième protectionnisme : les importantes subventions publiques lors des investissements effectués dans les aéroports.

Sur les courtes distances, le choix du voyage par avion plutôt que par le rail ou la voiture est la conséquence de ces protectionnismes qui doivent disparaître pour rétablir l'équilibre du marché.

- Aller vers une modulation des redevances aéroportuaires en fonction des types d'avions selon leurs émissions et leurs horaires de vol.

²³ Colloque "Transports aériens et développement durable" Assemblée Nationale 15 mai 2000

- 3.4 Des mesures réglementaires nécessaires

Tous les constructeurs font aujourd'hui assaut de bonnes intentions dans ce domaine.

Il importe de définir rapidement une réglementation européenne sur le bruit qui permettra d'uniformiser les contraintes de manière impartiale dans le cadre communautaire et d'identifier les aéroports les plus bruyants. Voici quelques propositions à ce sujet :

- instauration d'une méthode de calcul normalisée de calcul des niveaux de bruit.
- élaboration d'un cadre communautaire de classification des bruits
- adoption de normes européennes plus sévères tant sur l'exposition au bruit que sur la question des émissions des aéronefs.
- limitation des vols de nuit

En matière d'urbanisme à proximité des aéroports, il convient de mettre en place une réglementation plus stricte ou, tout au moins, de faire que les dispositions actuelles soient effectivement appliquées et respectées.

Conclusion

Le conflit à AOM, les tensions sur le protocole de Kyoto, l'innovation technologique au salon du Bourget, pour ne citer que ces quelques exemples actuels, montrent à quel point la croissance du trafic aérien questionne nos politiques publiques en matière de transports, d'énergie, d'environnement, d'aménagement équilibré du territoire.

Ce terme de développement durable est aujourd'hui sur toutes les lèvres, et repris trop souvent comme une incantation.

La question du projet de troisième aéroport nous donne une formidable occasion de concrétiser enfin les engagements proclamés dans les enceintes internationales, mais peu suivis d'effets.

Il y a pourtant urgence à réformer profondément nos modes de production, de consommation, de déplacement, si nous voulons que notre planète soit encore vivable au siècle prochain, pour l'ensemble de l'humanité.

4 CONCLUSION

A toutes les personnes qui auront un avis à émettre en vue de la décision qui sera prise, et à M. Lionel Jospin, Premier Ministre à qui revient cette lourde décision, nous vous invitons à tenir compte des réflexions du paragraphe terminal du livre "Mémoire de Mirabel" écrit par Jean-paul Raymond, Président du Centre d'information et d'Animation Communautaire, association qui a géré et gère encore les problèmes liés à l'expropriation :

"Maintenant que tout est fini, qu'est-ce que j'aurais à dire aux gouvernements ? Je leur dirais d'abord de très bien réfléchir avant de prendre d'autres décisions qui seraient de nature à perturber un territoire et sa population comme ils l'ont fait à Mirabel. Ils ont manqué de jugement. Un gigantesque aéroport, 70 millions de passagers, 3 aérogares, 7 pistes, la porte d'entrée de l'Amérique, des dizaines de milliers d'habitants dans le secteur de Saint Augustin, une université à Saint Jérôme, des industries vastes comme l'horizon... rien que des menteries. C'était l'euphorie la plus folle. A l'avenir, il faudrait être plus raisonnable, surtout quand il s'agit de terres agricoles. Il faudra respecter les citoyens et leur droit de propriété. Ce devrait être le premier souci de tout gouvernement. A Mirabel se fut le dernier souci du Fédéral. Ce fut une erreur épouvantable".

Or le projet, le projet de 3^{ème} aéroport du bassin parisien :

- est aussi de 70 millions de passagers,
- serait de même la porte d'entrée de l'Europe,
- prévoit aussi l'afflux de plusieurs dizaines milliers d'habitants (500 000),
- Mirabel n'était qu'à 55 km de Montréal (80 à 100 km pour les divers sites proposés),

Les similitudes dans les arguments utilisés et dans la présentation des deux projets sont frappantes. Ne recommençons pas à 30 ans d'intervalle les mêmes erreurs.

ANNEXE :

1 Le courrier de M. Lionel JOSPIN à l'Association pour un Monde Rural entre Beauce et Perche :

**Changons
d'Avenir
Changons
de majorité**

LJ/MA/n° 184-1111

Paris, le 23 MAI 1997

Monsieur B. CHATIN
Président
Association du monde rural entre Beauce et
Perche - A.M.R.B.P
10, rue Dieudonné Costes

28024 CHARTRES CEDEX

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me demander, dans la perspective des prochaines élections législatives, quelles étaient les positions du Parti socialiste en matière de politique aéroportuaire française. C'est bien volontiers que je vous en fait part.

Vous voudrez bien, tout d'abord, m'excuser de n'avoir pu me rendre à votre journée d'information, mais la durée très courte de cette campagne due à la dissolution, m'impose un calendrier serré. J'espère que les éléments ci-après répondront à vos interrogations. Je reste, le cas échéant, à votre disposition, pour y apporter un complément.

L'incapacité flagrante de la droite, depuis 1993, à mettre en place une politique des transports digne de ce nom a entraîné des situations absurdes, préjudiciables à l'aménagement du territoire et à la préservation de l'environnement. En ce qui concerne les capacités aéroportuaires, l'inaction de la majorité sortante par rapport au développement des deux aéroports parisiens et à l'organisation des affectations en faveur des compagnies nationales non seulement menace directement le Groupe Air France qui ne peut survivre à la déréglementation qu'en maîtrisant au moins un des aéroports parisiens mais aussi a abouti à la décision contestable d'un troisième aéroport dans le bassin parisien.

Face à ce bilan qui s'apparente plus à un dépôt de bilan, nous proposons un changement de perspective. La politique des transports doit en effet se définir de manière globale, tous modes confondus et sur tout le territoire et s'intégrer dans le cadre général de choix politiques en termes d'aménagement du territoire, de lutte pour la préservation de l'environnement et de politique industrielle.

C'est pourquoi, contrairement à nos adversaires politiques, nous entendons reconnaître le service public du transport aérien qui contribue à l'aménagement du territoire et au désenclavement des parties les plus excentrées de notre pays. Ce secteur public du transport aérien doit être rénové et démocratisé. Nous proposons la constitution d'une holding publique de branche, regroupant les participations publiques dans ce secteur, y compris aéroportuaires, pour développer une politique industrielle globale cohérente.

Cette holding donnera à l'Etat les moyens d'une politique aéroportuaire efficace qui concilie développement nécessaire pour la collectivité de l'activité du transport aérien et respect des riverains, des contribuables et de notre environnement.

...

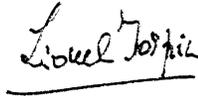


Parti Socialiste 73, rue de Vaugirard 75006 Paris - tél.: 01 45 56 77 00 fax: 01 47 05 15 78 web: www.parti-socialiste.fr

Concernant plus précisément le choix de Beauvilliers pour l'implantation d'un troisième aéroport parisien, nous avons dénoncé, dès juin 1996, son utilité contestable, son caractère purement électoraliste, son emplacement discutable quant à la distance qui le sépare de Paris et du nord de l'Europe et son non-sens économique. Avec comme unique résultat un gaspillage d'argent public et d'importantes nuisances pour les habitants.

Le rapport que vous m'adressez confirme les termes de notre opposition et participera, si les Français nous font confiance, au débat que nous entendons rapidement ouvrir sur la pertinence d'un troisième aéroport, à côté de nombreuses autres expertises qui contestent ce projet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Lionel JOSPIN

2 Compte-rendu conférence du Professeur François Hulbert de l'université Laval au Québec

Association pour la qualité de la vie dans le Perche et le Dunois et Contre l'Implantation de l'Aéroport Arrou
Courtalain (ACIAAC)

L'aéroport de Mirabel-Montréal

l'exemple à ne pas suivre

Le projet Beauvilliers-Paris

une erreur de l'aménagement du territoire

A l'invitation de l'ACIAAC, François HULBERT de l'université Laval au Québec, spécialiste de l'aménagement du territoire, à fait le déplacement depuis le Canada, pour une conférence qui s'est déroulée à Voves le 3 janvier 1997, devant une salle pleine malgré le mauvais temps (une pluie verglaçante a rendu difficile le retour des participants). Le conférencier a démonté le mécanisme de l'échec de la plate-forme de Mirabel et pointé les similitudes avec les arguments avancés par les concepteurs du projet de 3^{ème} plate-forme du grand bassin parisien à Beauvilliers. A nous d'en tirer le meilleur parti.

Mirabel porte d'entrée de l'Amérique - Beauvilliers porte d'entrée de l'Europe

La plate-forme de Mirabel construite à partir de 1970 et ouverte en 1975 devait être un aéroport "unique au monde", la porte d'entrée de l'Amérique du Nord, point d'arrivée des vols transatlantiques et point de départ des vols répartis vers l'intérieur du continent. L'erreur a été d'oublier que Montréal n'était pas la seule ville d'Amérique du Nord et que les autres métropoles n'allaient pas abandonner leurs ambitions. En 1970, le Gouvernement fédéral affirmait que les aéroports voisins étaient saturés (Boston, Toronto.) qu'il fallait faire vite et par décision autoritaire, 38 000 ha furent expropriés, soit 32 000 de trop, qui furent restitués aux populations 15 ans après. Aujourd'hui Mirabel est en voie de fermeture et les compagnies rapatrient leurs vols sur Dorval, l'ancien aéroport proche du centre ville.

Mirabel devait accueillir 17 millions de passagers en 1985 or il a atteint son maximum avec 2,5 millions de passagers en... 1995 (Dorval reçoit 5,5 millions de passagers). A Beauvilliers la prévision est de 50 millions de passagers, il devait devenir la plaque tournante du trafic européen. C'est également oublier que les autres villes européennes ne vont pas baisser les bras: les ambitions d'Amsterdam, Londres et Francfort sont également de devenir "la porte d'entrée de

l'Europe". Paris ne sera pas la seule porte d'entrée de l'Europe comme Montréal n'a pas été la seule porte d'entrée de l'Amérique du Nord.

Avec l'évolution technique les vols pénètrent à l'intérieur des continents,

Montréal a une position excentrée par rapport à l'Amérique de Nord, or l'évolution technique a permis aux vols transatlantiques de ne plus s'arrêter aux portes de l'Amérique du Nord mais de pénétrer directement à l'intérieur (Chicago, Détroit, Saint Louis...). Il y a donc désormais plusieurs portes d'entrée et des aéroports pivots. On peut aussi constater que la France a également une position excentrée avancée par rapport au cœur de l'Europe. A l'image de ce qui se passe aux États Unis, il faut évoluer vers une dispersion aéroportuaire, d'autant que le développement de l'Europe vers l'Est va aller en s'accroissant.

Les compagnies et les utilisateurs préfèrent les plates-formes proches du centre ville.

La localisation de Mirabel à 60 km du centre ville a été imposée par le gouvernement fédéral contre l'avis du gouvernement du Québec qui disposait de 4 sites. L'essentiel de la population du Québec est au Nord et à l'Est de Montréal et le choix s'est porté à l'Ouest... Les compagnies préfèrent les aéroports proches du centre ville, certaines comme Lufthansa, se sont déplacées vers l'aéroport unique de Toronto et n'envisagent leur retour vers Montréal qu'avec la possibilité d'atterrir à Dorval. (voir note 1)

Les aéroports saturés se portent bien

Londres, Genève, Francfort seraient en voie de saturation. En 1970, le même discours était tenu pour Chicago, Toronto, Washington, Atlanta, or ce sont les aéroports dits congestionnés qui se sont développés: Chicago, Washington et Atlanta ont multiplié leur trafic passager par deux, Toronto par trois. D'autres petits aéroports se sont développés comme Charlotte (21 millions de passagers). Les aéroports européens saturés ne vont pas plafonner leur trafic pour permettre le développement de Beauvilliers.

Combien faut-il de plates-formes pour être un grand site aéroportuaire?

Il n'est pas nécessaire de posséder 2 ou 3 plates-formes pour devenir un grand site aéroportuaire. Ainsi Toronto avec 4 millions d'habitants ne possède qu'une seule plate-forme qui reçoit 21 millions de passagers, alors que Montréal avec 3 millions d'habitants et 2 plates-formes ne reçoit que 8 millions de passagers. Autre exemple : Atlanta pour 2,8 millions d'habitants et une unique plate-forme reçoit 54 millions de passagers soit le trafic des plates-formes de Paris réunies.

Il n'est pas non plus nécessaire d'être une grande agglomération pour devenir un grand aéroport: ainsi Charlotte choisie par une compagnie pour y installer son "hub", n'a que 1,2 millions d'habitants, il y transite pourtant 21 millions de passagers soit, pour une population équivalente, 4 fois le trafic de Lyon.

La France cas unique dans le système aéroportuaire européen

Tous les états voisins ont 2 ou 3 aéroports avec plus de 10 millions de passagers. En France il y a Paris et le désert français. Faisons un rapide tour d'Europe. Nous pouvons noter:

- en Grande Bretagne: Londres 77 millions de passagers, Manchester 15 millions de passagers.
- en Espagne: Madrid et Barcelone
- en Italie : Rome et Milan
- en Allemagne : - Munich, Düsseldorf, Francfort et Berlin
- dans les pays scandinaves: 3 grands aéroports répartis sur une surface inférieure à la France : Oslo, Stockholm et Copenhague.

Va-t-on encore accentuer ce schéma en créant une plate-forme de plus en région parisienne ? Ou veut-on corriger cette situation. En terme d'aménagement du territoire il faudrait éviter un 3^{ème} aéroport en région parisienne et faire "progresser les aéroports des autres régions à un niveau européen" (voir note 2). Par exemple: Lyon, Marseille ou Nice ou encore Nantes, Toulouse ou Bordeaux afin d'avoir 2, 3 ou 4 entrées.

Le projet Beauvilliers est trop loin ou trop près de Paris. Balayons la théorie du développement polarisé. Si l'objectif est de desservir l'agglomération parisienne, Beauvilliers est trop loin. Si l'objectif est de créer un autre pôle, alors Beauvilliers est trop près de Paris et il faut aller en province. Pour un observateur extérieur, il est surprenant de voir un document qui prétend que les retombées seront pour 10 régions, 50 départements et 30 millions d'habitants (cf. document de la région déc.95).

Nous sommes toujours dans cette vieille théorie du développement polarisé qui prétend que si l'on concentre les infrastructures, il y aura des retombées sur les régions. Cette théorie ne fonctionne pas : Montréal en est un nouvel exemple. Elle réapparaît pour justifier un aéroport centralisé. Ce sont les régions qui devraient revendiquer un nouvel aéroport pour elles-mêmes.

Opposants des 3 plates-formes: vos intérêts sont communs.

Les riverains d'Orly et de Roissy protestent, à juste titre, contre les nuisances du bruit et contre le projet d'extension qui va accentuer ces mêmes nuisances autour de Roissy.

Ils devraient s'allier à ceux qui s'opposent à une 3^{ème} plate-forme pour dire que les deux existantes sont suffisamment développées et demander ensemble le développement des aéroports régionaux afin que la France bénéficie de plusieurs entrées aéroportuaires.

L'opposition est symbole de modernisme

L'opposition pose les problèmes et permet de débloquer les situations. Le combat que j'observe ici et que j'analyse n'est pas un combat perdu d'avance: ce n'est pas parce qu'une décision de localisation est prise que la réalisation se fera. Il est possible de remettre en cause un choix si les populations s'opposent suffisamment. A Toronto, à la même époque que le projet de Mirabel existait un projet de 2^{ème} plate-forme: une contestation s'est organisée et malgré un investissement de 100 millions de dollars, le projet ne s'est pas réalisé, alors que les opposants apparaissaient comme des gens qui empêchent le progrès. Finalement ils ont réussi et maintenant Toronto a une seule plate-forme, qui est le principal aéroport du Canada, alors qu'à Montréal ou les gens ne se sont pas suffisamment opposés, la création de la 2^{ème} plate-forme se révèle être un handicap, puisque les compagnies aériennes ont quitté Montréal pour Toronto. Si au Canada les compagnies ont préféré le site de Toronto à une nouvelle plate-forme sur Montréal, on peut s'interroger sur les difficultés qu'engendrerait en région parisienne la création d'une 3^{ème} plateforme et si les compagnies ne préféreraient pas s'installer en Allemagne par exemple. Cela mérite discussion et débat. Ceux-ci ont eu lieu à Toronto, pas à Montréal. C'est là où l'opposition a créé le débat, que l'opposition a été positive.

Conclusion: Ne pas renouveler la même erreur

En conclusion, M. Hudault Président de l'ACIAAC lit le paragraphe qui termine le livre "Mémoire de Mirabel" écrit par Jean Paul Raymond, Président du C.I.A.C. (Centre d'Information et d'Animation Communautaire) association qui a géré et gère encore à ce jour les problèmes liés à l'expropriation (une action judiciaire est actuellement en cours contre le gouvernement fédéral).

"Maintenant que tout est fini, qu'est-ce que j'aurais à dire aux gouvernements ? Je leur dirais d'abord de très bien réfléchir avant de prendre d'autres décisions qui seraient de nature à perturber un territoire et sa population comme ils l'ont fait à Mirabel. Ils ont manqué de jugement. Un gigantesque aéroport, 70 millions de passagers, 3 aérogares, 7 pistes, la porte d'entrée de l'Amérique, des dizaines de milliers d'habitants dans le secteur de Saint Augustin, une université à Saint Jérôme, des industries vastes comme l'horizon... rien que des menteries. C'était l'euphorie la plus folle. A l'avenir, il faudrait être plus raisonnable, surtout quand il s'agit de terres agricoles. Il faudra respecter les citoyens et leur droit de propriété. Ce devrait être le premier souci de tout gouvernement. A Mirabel se fut le dernier souci du Fédéral. Ce fut une erreur épouvantable".

Note 1: "L'erreur britannique à ne pas reproduire" (Les échos du 22/10/1996) du 3^{ème} aéroport de Londres, Stansted; confirme, l'échec de Mirabel, pour la même raison: à 55 km de Londres. Stansted est trop loin et "aucune grande compagnie n'a voulu y transférer une partie de son trafic" (rapport Charles Fèvre, Assemblée nationale, page 27)

Note 2: Comme le recommande d'ailleurs une des conclusions du rapport Douffiaques: le développement des grands aéroports provinciaux devrait intervenir avant d'estimer s'il faut ou non un 3^{ème} aéroport à Paris.

3 Documentation exploitée :

Nous nous sommes appuyés sur les documents suivants :

- "Mission d'étude de la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien", rapport Assemblée Nationale, M. Douffiagues ancien Ministre des transports, (octobre 1995),
- "Mission d'étude de la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien", deuxième rapport de la mission présidée par M. Douffiagues (février 1996),
- "Le ciel peut-il attendre" rapport Assemblée Nationale du Député Charles Fèvre (mai 1996),
- Un aéroport de Paris en Beauce : pour quoi faire? Conférence débat, Voves avril 1996 (Fédération Environnement Eure & Loir),
- "La problématique d'un nouvel aéroport international en région Centre" avis du Conseil Économique et Social de la Région Centre (novembre 1996),
- "Réconcilier développement aéroportuaire et qualité de l'environnement", rapport Assemblée Nationale du Député Jean-Pierre Blazy,
- "La problématique d'un nouvel aéroport international en région Centre", actualisation du rapport du Conseil Économique et Social de la Région Centre (octobre 2000),
- "Aménagement du territoire : le transport aérien" brochure hors série, la défense de l'environnement en Eure et Loir 1995-1999 (Fédération Environnement Eure&Loir),
- "Transport aérien et développement durable" actes du colloque du 15 mai à l'assemblée nationale, organisé par Yves Cochet, Marie-Hélène Aubert, Anne Boudou, Laura Morosini,
- La collection de "La lettre de Beauvilliers Beauce Sans Avions",
- Les communiqués de presse du "Collectif contre l'implantation du 3^{ème} aéroport du bassin parisien" et les contributions de ses membres,
- "Rapport sur le projet d'un 3^{ème} aéroport dans le grand bassin parisien", commission ad'hoc 3^{ème} aéroport du conseil général d'Eure & loir (mars 2001),
- Les compte-rendus des colloques et réunions de la "Démarche d'Utilité concertée pour un site aéroportuaire international" dite DUCSAI (mai à juillet 2001),
- "Dossier de candidature pour une plate-forme aéroportuaire à Beauvilliers (Eure-et-Loir)", conseil général d'Eure –et-Loir),
- et plus de 300 articles parus depuis 5 ans dans la presse quotidienne locale et nationale ainsi que dans diverses revues.

