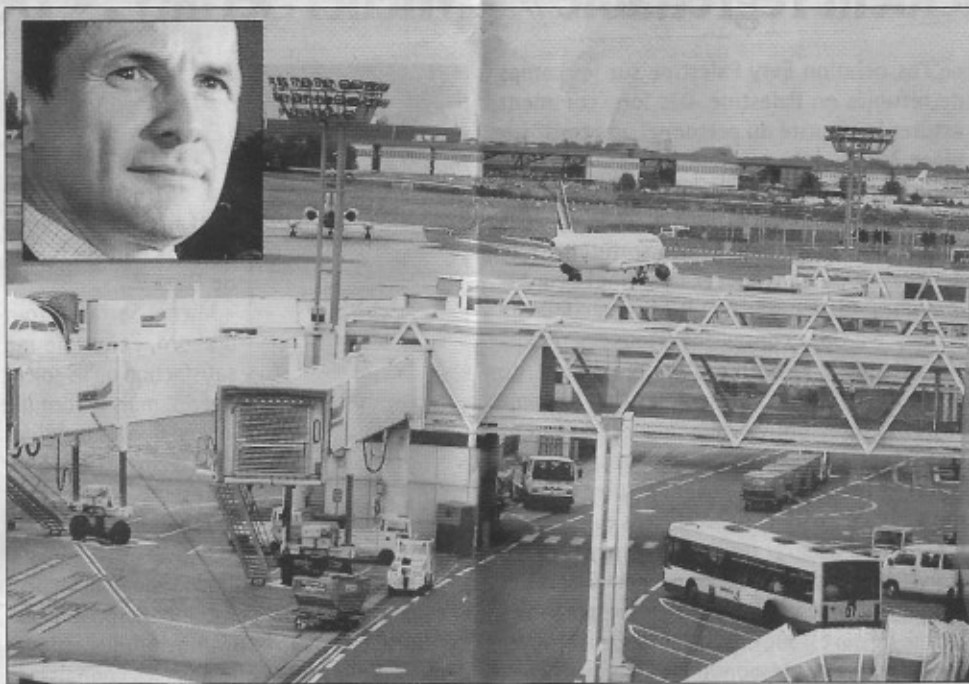


TRANSPORT AÉRIEN

# Les élus de l'Essonne planchent

## Le plan Mandon pour internationaliser l'aéroport

Les élections cantonales digérées, sa majorité atténuée mais stable, le Conseil général de l'Essonne sait qu'il a désormais les coudées franches pour attaquer de front certains gros dossiers, comme celui de l'avenir de la plate-forme aéroportuaire d'Orly. Ces derniers mois, la question des nuisances aériennes était essentiellement animée par les ténors de la droite essonnienne, emmenée par ses députés-maires UMP de Draveil (Georges Tron) et de Yerres (Nicolas Dupont-Aignan). Le Conseil général reprend donc la main. Son premier vice-président, Thierry Mandon (Ps), a présenté les grandes lignes d'un plan « pour un développement maîtrisé » de l'aéroport sud-francilien. L'objectif est double : concilier les intérêts économiques avec les enjeux environnementaux. Une quadrature du cercle dont le maire de Ris-Orangis entend bien se sortir : « Tant qu'on opposera les emplois à l'environnement et inversement, on n'avancera pas. » La situation est critique, à tous points de vue. L'aéroport d'Orly va mal, ses riverains aussi.



« Il y a moins d'avions, moins d'emplois et plus de bruit ! », résume Thierry Mandon. Ces cinq dernières années, la plate-forme sud-francilienne a vu partir bon nombre de compagnies vers Roissy : American Airlines, British Airways, Lufthansa, El Al... L'espoir de transfert de compagnies, demandé par ADP pour désengorger Roissy suite à l'accident du terminal 2E, a fait long feu devant le refus, mardi 6 juillet, des autorités aéroportuaires. Côté trafic, la tendance est à la chute libre. 1996 : 27,4 millions de passagers, année record. 2003 : 22,4 millions, la plus mauvaise année. En six ans, Orly a perdu près d'un passager sur cinq au profit de Roissy, même si l'exercice 2004 annonce l'amorce d'une reprise. En termes d'effectifs, le bassin essonnien d'Orly a perdu quatre mille emplois depuis 1996. « C'est le plus grand plan social de l'Essonne. Dix fois Lu ! », souligne Thierry Mandon. Face à ce constat alarmant, les Conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne se sont associés, afin de bâtir une stratégie commune. En voici les grandes lignes.

# Beaucoup de choses à faire...

En préambule, le plan présenté par Thierry Mandon pour le développement maîtrisé de la plate-forme d'Orly s'inscrit dans une toile de fond, selon laquelle « *Orly doit continuer à exister* », coupant court au point de vue « *marginal* » d'un élu départemental comme Christian Schœttl (*lire ci-dessous*). D'autre part, toutes les pistes de réflexions s'inscrivent dans le cadre réglementaire (respect du couvre-feu nocturne et des 250 000 créneaux de vols annuels).

• **Faire le point.** Dans un dossier miné par le jargon technocratique de l'administration, les conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne veulent y voir plus clair. Ils s'unissent pour financer une série de quatre études, commandées à un cabinet indépendant, sur les thèmes suivants : « Aménagement et espace » (politique foncière), « Problématiques environnementales » (bruit, pollution...), « Impact fiscal » (direct et indirect, pour les collectivités locales) et « Comparaison avec les aéroports européens ». Montant total des études : 250 000 euros. Un comité de pilotage est formé et présidé par les présidents Berson (Ps) pour l'Essonne et Favier (PCF) pour le Val-de-Marne. En janvier 2005, date de livraison des études, des états généraux sur l'avenir d'Orly seront organisés. Tous les acteurs du monde politique,

économique et associatif y seront conviés.

• **Faire le poids.** Face aux instances aéroportuaires comme la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) dont le manque de transparence est régulièrement dénoncé par les élus locaux, « *c'est possible de faire le poids* », pense le 1<sup>er</sup> vice-président du Conseil général de l'Essonne. A condition de présenter un front uni. Politiquement, c'est le cas entre les deux conseils généraux (Essonne, Val-de-Marne). Dans l'Essonne, l'heure est à la recherche du consensus. Thierry Mandon doit encore convaincre certains de ses collègues socialistes favorables sans complexe à « *plus d'avions donc plus d'emplois* », mais il est rejoint par des élus de droite, comme François Durovray. Sur la démarche, le conseiller général UMP du canton de Yerres estime qu'il faut « *faire front commun contre Aéroport de Paris qui joue de nos divergences* ».

• **Faire du droit.** L'union a également été faite au sein du monde associatif, d'habitude éclaté ou divisé, que le maire de Ris-Orangis est parvenu à fédérer autour d'objectifs communs. Une Union des associations sud-franciliennes est née et regroupe 81 associations et collectifs. Des structures comme Alerte Nuisances aériennes, C4A, Forum contre les nuisances aériennes, ONA, ou Terre citoyenne en font partie. Thierry Mandon leur a

demandé de se tenir prêts à « *faire du droit* », c'est-à-dire intenter des actions en justice, en cas de litige sur les couloirs aériens. Elles ont aussi pour mission de réfléchir à une réforme du statut de la Commission consultative sur l'environnement (Cce), un organe de consultation peu utilisé et qui siège à Orly (*lire encadré*).

• **Faire l'Europe.** Les premières pistes de réflexions des experts recommandent au Conseil général de redonner une vocation européenne à l'aéroport, tout en renforçant son attrait économique. L'idée est de privilégier les lignes européennes aux vols intérieurs, jugés moins rentables et plus bruyants. Or, 70 % du trafic d'Orly est dévolu au marché domestique ! La chambre de commerce et d'industrie va recenser les besoins des chefs d'entreprises, nombreux à réclamer la mise en place de liaisons transcontinentales. Cette stratégie de "hub" (carrefour de lignes aériennes) façon Roissy, passe par une amélioration des dessertes (route, RER) et de l'offre de terrains autour de la plate-forme.

• **Défaire les nuisances.** L'étude conseille de « *placer la problématique environnementale au cœur du projet de développement* » de l'aéroport, ce qui signifie plus de transparence des autorités, des objectifs et un suivi des actions.

# Le directeur d'Orly : « En phase avec les élus »



*Entretien avec Patrice Hardel, directeur de l'aéroport d'Orly, pour Aéroports de Paris (ADP).*

**- Le Républicain : comment se porte vraiment l'aéroport d'Orly ?**

- Patrice Hardel : Un peu mieux. Il s'est porté assez mal ces dernières années, spécialement en 2003 où le niveau de trafic a été le plus faible avec 22,4 millions de passagers. L'année 2004 annonce une reprise, avec + 10 % sur les six premiers mois. Nous devrions dépasser les 24 millions de passagers à la fin de l'année, mais c'est encore insuffisant au regard de notre capacité normale, qui devrait être de 27 à 28 millions par an. On peut les atteindre, dans le respect de la règle des 250 000 créneaux de vol qui nous sont alloués par an.

**- Que pensez-vous de l'implication des Conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne dans l'avenir de l'aéroport ?**

- ADP a des rencontres au plus haut niveau avec les élus locaux. Notre président, Pierre Graff, a rencontré les présidents des deux conseils généraux. Moi-même, j'ai des contacts réguliers avec des représentants des départements. Nous sommes sur la même ligne : redynamiser Orly tout en restant dans le cadre des normes environnementales, c'est-à-dire

le respect du couvre-feu nocturne et des créneaux. C'est très positif de voir que des élus partagent notre vision du développement de la plate-forme. Nous avons besoin aussi de leur soutien.

**- Vous partagez le même diagnostic, mais aussi les mêmes remèdes ?**

- Absolument. Il faut commencer par redéployer Orly sur le réseau européen. C'est la condition pour espérer accueillir des vols longs courriers. Les vols transcontinentaux ont bien sûr besoin de correspondances vers la France, mais aussi vers les grandes villes européennes. Il y a un réel consensus avec les élus locaux. Ce n'est pas étonnant, dès lors que l'on regarde de près les besoins de l'industrie du transport aérien.

**- Peut-on dire que l'aéroport d'Orly est étouffé par celui de Roissy ?**

- C'est sûr qu'on a tout près d'Orly un aéroport très attractif, car offrant un grand nombre de correspondances. Orly subit cette concurrence, plus celle du train pour nos lignes intérieures. Ces deux facteurs expliquent la baisse du trafic d'Orly ces dernières années, et les difficultés de certaines compagnies...

**- Comment mieux lutter contre les nuisances aériennes ?**

- D'abord, nous pouvons compter sur l'évolution de la flotte, qui a fait de vrais progrès ces dernières années. Il n'y a presque plus d'appareils de "chapitre 2", comme les Boeing 737 de première génération, sur l'aéroport. Tous nos Airbus sont de catégorie 3, au minimum.

Nous poursuivons notre programme de remplacement des Boeing par des avions de nouvelle génération moins bruyants et qui montent plus vite. Il y a aussi un travail continu sur les trajectoires aériennes, qui est plutôt du ressort de la DGAC [Direction générale de l'aviation civile]. La situation s'améliore, même s'il est vrai qu'à nuisances constantes, les gens sont de plus en plus sensibles au bruit et le supportent de moins en moins. On en a conscience.

**- Finalement, êtes-vous optimiste quant à l'avenir de l'aéroport ?**

- Depuis dix-huit mois, il y a eu des crises, mais aussi du positif. On assiste au réamorçage de notre réseau européen, avec l'arrivée d'Easy Jet [GB], Volare [Ita], Air Europa [Esp], ainsi que des compagnies desservant l'Europe de l'Est. Ce n'est pas suffisant, mais c'est un premier pas. Il faut souhaiter l'ouverture de liaisons vers l'Europe du Nord, pour répondre à la demande de notre clientèle du sud de la région parisienne, particuliers comme entreprises. Ces correspondances attireraient des vols longs courriers, ce qui créerait des emplois. En revanche, la concurrence sur les lignes domestiques va s'intensifier. Le trafic risque de stagner, voire de baisser sur ces lignes intérieures. Cela va libérer des places, donc des créneaux de vols. Ce seront ces créneaux qu'il faudra réaffecter à des vols à destination européenne. Il faut le souhaiter, mais l'affectation des créneaux ne dépend pas d'ADP.

**Propos recueillis par Stéphane Piraud**