



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

aéroports

Question orale n° 1676

Texte de la question

M. Michel Sainte-Marie attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la nouvelle politique aéroportuaire de la France présentée le 15 novembre dernier. Véritable outil structurant pour l'aménagement du territoire de l'agglomération bordelaise, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac possède, en terme de développement local, de nombreux atouts inexploités. Ainsi, un nouveau doublet de la piste principale doit être construit, conjointement à la fermeture de l'actuelle piste secondaire, très polluante. En libérant d'importants espaces sur le domaine aéroportuaire, la fermeture de l'actuelle piste secondaire permettrait le développement d'activités économiques créatrices d'emplois, dans une logique d'aménagement du territoire. En outre, la construction du doublet de la piste principale s'inscrirait dans la continuité des nombreuses actions déjà engagées en faveur d'une conception plus respectueuse des riverains et de l'environnement de l'aéroport. Enfin, l'abandon de la piste sécante offrirait des possibilités plus évidentes de rejoindre l'aéroport par le train, favorisant ainsi une intermodalité très porteuse pour l'agglomération bordelaise. Par conséquent, à l'heure où l'Etat entend favoriser le développement des dix grands aéroports régionaux et dans la mesure où le projet de construire un doublet de la piste principale sur la zone aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac s'inscrit véritablement dans une perspective de développement régional, il lui demande quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour faciliter ce projet majeur à l'échelle d'une région, mais aussi de la France.

Texte de la réponse

DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT DE BORDEAUX-MÉRIGNAC

Mme la présidente. M. Michel Sainte-Marie a présenté une question, n° 1676, ainsi rédigée :

« M. Michel Sainte-Marie attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la nouvelle politique aéroportuaire de la France présentée le 15 novembre dernier. Véritable outil structurant pour l'aménagement du territoire de l'agglomération bordelaise, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac possède, en termes de développement local, de nombreux atouts inexploités. Ainsi, un nouveau doublet de la piste principale doit être construit, conjointement à la fermeture de l'actuelle piste secondaire, très polluante. En libérant d'importants espaces sur le domaine aéroportuaire, la fermeture de l'actuelle piste secondaire permettrait le développement d'activités économiques créatrices d'emplois, dans une logique d'aménagement du territoire. En outre, la construction du doublet de la piste principale s'inscrirait dans la continuité des nombreuses actions déjà engagées en faveur d'une conception plus respectueuse des riverains et de l'environnement de l'aéroport. Enfin, l'abandon de la piste sécante offrirait des possibilités plus évidentes de rejoindre l'aéroport par le train, favorisant ainsi une intermodalité très porteuse pour l'agglomération bordelaise. Par conséquent, à l'heure où l'Etat

entend favoriser le développement des dix grands aéroports régionaux et dans la mesure où le projet de construire un doublet de la piste principale sur la zone aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac s'inscrit véritablement dans une perspective de développement régional, il lui demande quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour faciliter ce projet majeur à l'échelle d'une région, mais aussi de la France. »

La parole est à Mme Hélène Mignon, suppléant M. Michel Sainte-Marie, pour exposer la question de celui-ci.

Mme Hélène Mignon. Je me propose en effet de suppléer M. Michel Sainte-Marie, qui est « coincé » sur l'aéroport de Bordeaux.

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. J'espère que ce n'est pas ma faute ! (*Sourires.*)

Mme Hélène Mignon. Je ne le pense pas, monsieur le ministre.

Monsieur le ministre, M. Sainte-Marie souhaitait attirer votre attention sur la nouvelle politique aéroportuaire de la France, présentée le 15 novembre dernier. A cette occasion, l'Etat a souligné la nécessité de développer les dix grands aéroports régionaux et s'est engagé à soutenir les investissements aéroportuaires locaux.

Véritable outil structurant pour l'aménagement du territoire de l'agglomération bordelaise, l'aéroport Bordeaux-Mérignac possède, en termes de développement local, de nombreux atouts inexploités. Ainsi, un nouveau doublet de la piste principale doit être construit, conjointement à la fermeture de l'actuelle piste secondaire, très polluante.

En libérant d'importants espaces sur le domaine aéroportuaire, la fermeture de l'actuelle piste secondaire permettrait le développement d'activités économiques créatrices d'emplois, dans une logique d'aménagement du territoire.

En outre, la construction du doublet de la piste principale s'inscrirait dans la continuité des nombreuses actions déjà engagées en faveur d'une conception plus respectueuse des riverains et de l'environnement de l'aéroport.

Enfin, l'abandon de la piste sécante offrirait des possibilités plus évidentes de rejoindre l'aéroport par le train, favorisant ainsi une intermodalité très porteuse pour l'agglomération bordelaise.

A l'heure où l'Etat entend favoriser le développement des dix grands aéroports régionaux et dans la mesure où le projet de construire un doublet de la piste principale sur la zone aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac s'inscrit véritablement dans une perspective de développement régional, M. Sainte-Marie vous demande quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour faciliter ce projet majeur, à l'échelle d'une région mais aussi de la France.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Madame la députée, vous venez de le souligner, le Gouvernement a proposé le développement des dix grands aéroports régionaux de province. Et la décision de construire un troisième grand aéroport dans le grand bassin parisien, en Picardie, s'inscrit dans la perspective d'un développement du transport aérien. En effet, si le trafic connaît aujourd'hui des problèmes sérieux, ceux-ci sont conjoncturels. Nous sommes tous convaincus que, à terme, le transport aérien va repartir et que la croissance du trafic sera à nouveau au rendez-vous. J'en veux pour preuve le nombre de commandes du fameux gros porteur fabriqué par Airbus, l'A 380. Non seulement les commandes n'ont pas été annulées depuis le 11 septembre - il y en avait quatre-vingts avant cette date -, mais leur nombre a même encore augmenté de dix-sept unités.

Ces commandes s'inscrivent dans une perspective à moyen terme, puisque les premières livraisons auront lieu en 2006.

Une nouvelle fois, je réaffirme l'intérêt stratégique du développement des principaux aéroports de province dont, bien évidemment, celui de Bordeaux-Mérignac fait partie. J'ai récemment demandé aux préfets concernés d'initier une réflexion locale afin de mieux cerner la vocation et la place de chacun de ces grands aéroports régionaux, notamment dans les échanges aériens internationaux, et d'apprécier les conditions de leur développement.

En effet, le transport aérien doit s'inscrire très clairement dans une perspective d'aménagement et de développement durable du territoire, qui impose aux aéroports de s'insérer raisonnablement dans leur environnement et dans le tissu économique local. Il me semble donc que les projets que vous évoquez doivent être examinés dans ce contexte, car les conditions du développement de la plate-forme aéroportuaire ne se réduisent pas aux seules questions d'infrastructure aéronautique. Je me félicite d'ailleurs de l'intérêt que vous portez à la desserte ferroviaire de la plate-forme.

En tout état de cause, selon mes services, le système de pistes actuel n'entrave pas de manière rédhibitoire la croissance du trafic. Par ailleurs, l'avant-projet de plan masse actuel prévoit d'ores et déjà la possibilité de supprimer la piste secondaire après construction d'une piste parallèle à la piste principale, le doublet dont vous avez fait état. Ces transformations pourront donc intervenir dès qu'elles s'avèreront nécessaires pour répondre aux besoins générés par l'activité économique.

Je suis persuadé, madame la députée, que le développement aéroportuaire doit s'appuyer sur les atouts spécifiques du site et de son aire d'influence que les acteurs locaux doivent concourir à mettre en valeur, ce qu'ils font. Les infrastructures joueront ensuite leur rôle de fournisseur de services pour répondre au développement ainsi suscité. Je suis persuadé que la région bordelaise peut s'inscrire pleinement dans cette perspective.

Mme la présidente. La parole est à Mme Hélène Mignon.

Mme Hélène Mignon. Monsieur le ministre, n'étant pas de la région bordelaise mais de Toulouse, je souhaite préciser que la presse a fait état ces jours-ci d'un futur projet d'aéroport international entre Bordeaux et Toulouse.

Données clés

Auteur : [M. Michel Sainte-Marie](#)

Circonscription : Gironde (6^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1676

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 janvier 2002, page 380

Réponse publiée le : 30 janvier 2002, page 972

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 28 janvier 2002