

**Le dossier de candidature de Vatry présenté par le Conseil Général de la Marne est accompagné d'annexes qui ne peuvent être mises en ligne sur le présent site Internet mais dont la liste est indiquée ci-dessous :**

- ✓ **Etude d'impact du dossier de création de février 1997**
- ✓ **Dossier du PEB approuvé le 3 mars 1999**
- ✓ **Plan de l'aéroport international de Vatry**
- ✓ **Etude de dimensionnement de la plate-forme ferroviaire**
- ✓ **Etude de faisabilité de la ligne nouvelle reliant la LGV Est à Vatry**
- ✓ **Esquisse du tracé (n°3) de la LGV Paris-Vatry direct**



# *Aéroport international de Vatry*

**Une réponse immédiate,  
une plate-forme d'avenir**

---

**Démarche d'Utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International (DUCSAI)**

## **DOSSIER D'INTENTION**

**Châlons-en-Champagne  
le 29 août 2001**

“ En témoignage d’admiration pour une superbe réalisation et d’estime pour les promoteurs unis derrière le Président Vecten,  
Avec mes vœux chaleureux pour une réussite qui sera, j’en suis sûr, exemplaire ! ”

*Jacques CHIRAC*  
*Président de la République*  
*le 15 septembre 1999*

“ Bravo pour ce bel équipement qui appelle un grand développement pour l’activité du transport fret aérien.

Bien cordialement ”

*Jean-Claude GAYSSOT*  
*Ministre de l’Équipement*  
*des Transports et du Logement*  
*le 18 juillet 2000*

“ L’Europort de Vatry est un remarquable équipement, résultat d’une analyse clairvoyante, d’une volonté farouche et d’un large consensus que vous avez su, Monsieur le Président Vecten, réussir avec votre assemblée. Les Marnais ont su s’entendre de manière exemplaire pour réaliser en un temps record cette plateforme.

C’est la grande force de Vatry, vers lequel les regards et les investisseurs convergent.  
Je suis convaincu du succès de l’Europort de Vatry ! ”

*Michel THENAULT*  
*Préfet de la Région Champagne-Ardenne*  
*Préfet de la Marne*  
*le 8 juin 2001*

“ Pour avoir été un témoin privilégié de cette remarquable réalisation, je puis affirmer que l’aéroport de Vatry est le résultat d’une analyse rigoureuse des besoins du transport aérien de ce début de millénaire.

Voulu par les élus de la Marne, encouragé par l’Etat à tous ses niveaux de décisions pendant près de 10 ans, Vatry représente ce que doit être une anticipation volontariste et réaliste du développement économique au service d’une région et de la collectivité nationale toute entière.

L’aéroport de Vatry existe, il est opérationnel. Dans un contexte d’engorgement du trafic aérien et dans un souci d’optimisation des ressources publiques et des intérêts du contribuable, il doit être prioritairement utilisé.

La plate-forme logistique est déjà un succès. Le développement de l’aéroport confirmera la cohérence du projet. ”

*Jacques FOURNET*  
*Ancien Préfet de Région Champagne-Ardenne*  
*Directeur Général de Boehringer Ingelheim France*

*Extraits du livre d’or de l’Aéroport International de Vatry*

# Sommaire du mémoire



<b>1. PRÉAMBULE . . . . .</b>	<b>4</b>	
<b>2. RAPPELS HISTORIQUES . . . . .</b>	<b>5</b>	
2.1 Initiative et concept		
2.2 Procédures		
2.3 Décisions		
2.4 Investissements		
2.5 Gestion et exploitation		
<b>3. PRESENTATION DE L'AEROPORT INTERNATIONAL DE VATRY . . . . .</b>	<b>7</b>	
3.1 Implantation géographique		
3.2 Caractéristiques techniques de l'aérodrome		
3.3 Activités aériennes		
3.4 Conditions aéronautiques et espaces aériens		
3.5 Impacts environnementaux et mesures compensatoires		
3.6 Zones d'activités et réserves foncières		
3.7 Dessertes routières et ferroviaires actuelles		
<b>4. DEVELOPPEMENT DE VATRY ET PERSPECTIVES . . . . .</b>	<b>11</b>	
4.1 Scénario a vant la DUCSAI		
• activité fret aérien		
		• activités logistique sur le site
		• réflexion pour l'accueil des vols charters passagers
		<b>4.2 Vatry et la problématique du trafic aérien parisien</b>
		• L'ancienneté de la problématique
		• Réflexion d'aménagement durable du territoire
		<b>4.3 Les atouts de Vatri</b>
<b>5. DESSERTES A TERME DE L'AEROPORT . . . . .</b>	<b>14</b>	
		<b>5.1 Routières</b>
		• Liaisons avec la région parisienne
		• Liaisons avec les autres régions
		<b>5.2 Ferroviaires</b>
<b>6. IMPACTS ECONOMIQUES ET SOCIAUX . . . . .</b>	<b>18</b>	
		<b>6.1 Bassin de population</b>
		<b>6.2 Zone de chalandise</b>
		<b>6.3 Bassins d'emploi</b>
		<b>6.4 Habitat</b>
		<b>6.5 Les milieux socio-économiques</b>
		<b>6.6 La population</b>
<b>7. CONCLUSION . . . . .</b>	<b>21</b>	

# 1

## Préambule

La Commission Nationale de Débat Public, saisie par le Premier Ministre d'une mission "pour éclairer le choix du gouvernement sur la nature de la plate-forme aéroportuaire, pour répondre aux besoins de la région Ile de France et des régions voisines...", et en retenir la localisation dans une gamme de sites présentés au cours d'un débat public", a mis en place la Commission DUCSAI (Démarche d'Utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International).

L'Aéroport International de VATRY, aérodrome public de catégorie A situé dans le grand bassin parisien, a l'avantage d'exister, de fonctionner et de se développer après 8 ans d'études et de réalisations effectuées dans un souci d'aménagement du territoire avec le soutien constant de l'Etat. Ouvert en janvier 2000, offrant un potentiel de tout premier plan avec ses équipements, son emprise foncière et sa position stratégique, l'Aéroport International de VATRY a assuré-

ment sa place dans tous les débats engagés par les pouvoirs publics, en liaison étroite avec les collectivités territoriales, pour l'organisation des dessertes aériennes en Ile de France, aujourd'hui et pour le futur.

Les éléments du présent dossier doivent permettre d'apprécier la situation et les différentes caractéristiques de cette plate-forme et les points forts qu'elle offre positivement dans l'immédiat et pour l'avenir, quitte à poser autrement et en tout cas avec un calendrier différent de celui qui est actuellement envisagé, le problème somme toute très réducteur d'une autre et nouvelle plate-forme aéroportuaire dans le grand bassin parisien.

Bien entendu, ces différentes informations pourront être complétées au fur et à mesure de l'avancement des réflexions de la Commission DUCSAI.



## 2.1. Initiative et concept

L'aéroport international de VATRY, appelé alors Europort VATRY, a été initié en 1990 par un groupe d'entreprises privées pour assurer, indépendamment du transports des passagers, le développement du trafic aérien tout cargo à partir d'une plate-forme logistique d'importance européenne regroupant au plus haut niveau les trois modes de transports AIR-FER-ROUTE et la situant au centre de la zone de chalandise européenne à équidistance des grands centres de production et de consommation européens. Cette implantation a été choisie à VATRY dans le département de la Marne, dans le grand bassin parisien.

Il était un fait, que la progression du trafic aérien et les difficultés environnementales sur tous les aéroports constituaient une opportunité de création et de développement pour un nouvel aéroport, notamment pour ceux qui disposaient d'espaces dans des zones à faibles contraintes, à proximité des grandes métropoles économiques. Les promoteurs de VATRY avaient parfaitement identifié cette opportunité, mais n'ont pas pu, pour des raisons économiques et des difficultés de procédures, poursuivre cette initiative qui a donc été reprise fin 1992 par le Conseil Général de la Marne qui crée la SEM EUROPORT VATRY afin de conduire les études, constituer les dossiers réglementaires, diriger les travaux et aménager les ZAC attenantes à l'aéroport.

Le Département de la Marne a choisi de conduire ce projet pour recomposer et dynamiser le développement économique et social de son territoire et au delà, celui de toute la région Champagne Ardenne.

Dès le début, l'Etat au plus haut niveau a soutenu ce projet et a participé activement à sa réalisation en délivrant ensuite, dans les formes, toutes les autorisations et en soutenant toujours cette initiative.

Ce projet est maintenant réalisé et l'aéroport est en service depuis janvier 2000.

## 2.2. Procédures

Les procédures administratives de réalisation d'un aéroport de dimensions internationales sont particulièrement nombreuses, longues et difficiles.

Elles sont souvent consécutives les unes des autres avec des délais d'instructions souvent longs. Elles se distinguent en quatre familles ; celles liées à l'aérodrome et la navigation aérienne, à l'urbanisme, à la maîtrise foncière et à l'environnement.

Elles ont toutes abouti positivement.

## 2.3. Décisions

Les décisions les plus importantes à rappeler sont celles liées aux procédures aéronautiques et à l'exploitation de l'aéroport :

- Arrêté ministériel du 31 mai 1996 portant affectation de l'aérodrome de Châlons-Vatry aux besoins de l'aviation civile au titre d'aéroport de fret et d'aviation générale et à titre secondaire aux besoins de l'armée de l'air.
- Arrêté ministériel du 11 février 1997 autorisant la création d'un aérodrome de fret de catégorie A destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique.
- Arrêté préfectoral du 3 mars 1999 portant approbation du PEB.
- Décret du 3 août 1999 portant classement de l'aérodrome en catégorie A.
- Approbation ministérielle du 18 novembre 1999 de l'APPM.
- Arrêté ministériel du 18 novembre 1999 approuvant le plan des servitudes aéronautiques de dégagement.
- Arrêté ministériel d'ouverture à la circulation aérienne publique le 13 janvier 2000.
- Homologation en catégorie 3 par la DNA en mars 2000.
- Arrêté interministériel du 26 juin 2000 portant ouverture de l'aérodrome au trafic aérien international.
- Arrêté ministériel du 6 mars 2000 portant agrément des installations pour la protection des végétaux.
- Décision de la Commission Européenne du 25 juillet

2000 portant agrément de l'aéroport VATRY comme poste d'inspection frontalier pour les contrôles vétérinaires.

## 2.4. Investissements

L'aménagement de la première phase de l'aéroport correspond actuellement à un investissement public total de 1 100 MF qui se détaille sommairement de la manière suivante :

- Infrastructures de dessertes et de viabilité . . . . .	290 MF
- L'aérodrome . . . . .	330 MF
- Les bâtiments aéroportuaires . . . . .	140 MF
- Le diffuseur autoroutier sur A26 . . . . .	80 MF
- Les acquisitions foncières. . . . .	100 MF
- Les mesures compensatoires . . . . .	45 MF
- Frais de structures et d'organisation . . . . .	50 MF
- Communication promotionnelle. . . . .	65 MF

## 2.5. Gestion et exploitation

Le Conseil Général de la Marne a confié, le 2 décembre 1998, la gestion et l'exploitation de l'aéroport dans le cadre d'une délégation de service public

pour une durée de vingt ans à une société privée qui se nomme la SEVE (société d'exploitation de Vatry Europort) dont les actionnaires sont :

- ADMC, Aéroport de Montréal Capital (23,31%)
- KEOLIS (23,31%)
- PINGAT INGENIERIE filiale de SNC-LAVALIN (23,31%)
- SOGARIS (10%)
- Les CCI de REIMS (6,66%), CHALONS-EN-CHAMPAGNE (6,66%) et TROYES (6,66%)
- IENAIR (0,09%)

Le Conseil Général de la Marne participe à l'équilibre des comptes d'exploitation pendant les cinq premières années pour un montant cumulé maximal de 71 MF HT soit environ 90 MF TTC actualisé.

Le développement et l'exploitation générale de l'aéroport sont indubitablement tributaires des décisions nationales sur l'organisation du trafic aérien, et en particulier des décisions prises pour en assurer le développement et l'organisation de façon optimale, avec l'objectif principal d'en limiter les nuisances, et en utilisant les moyens réglementaires et les incitations financières juridiquement acceptables.





## 3 Présentation de l'aéroport international de Vatry

### 3.1. Implantation géographique

La position géographique de l'aéroport de VATRY est remarquable. Situé à moins de 150 km du centre de PARIS, ROISSY et ORLY et seulement à 130 km des grandes voies périphériques de la région parisienne, il est très facilement accessible à partir des grandes métropoles du Nord et de l'Est de la France, ainsi que des grands bassins de population belges et parfaitement centré dans le polygone des capitales européennes.

Implanté à 25 km au sud de Châlons en Champagne en direction de Troyes, le site occupe une zone de 1 850 ha dans un environnement de 8 000 ha totalement libres d'habitations, dans la grande plaine de Champagne, sur un vaste plateau crayeux aux faibles variations topographiques.

### 3.2. Caractéristiques techniques de l'aérodrome

L'aérodrome de VATRY est composé d'une plate-forme classée en catégorie A (article D222-1 du Code de

l'aviation civile) affectée, à titre principal au ministère des Transports pour les besoins du fret et de l'aviation générale et à titre secondaire au ministère de la Défense Nationale pour les besoins de l'Armée de l'air.

L'altitude de référence prise en compte est de 179 m.

Il se compose d'une piste 10/28, d'une largeur de 45 m élargissable à 60 m, et d'une longueur de 3 860 m, orientée 104°/284° par rapport au Nord magnétique. Le seuil 28 de la piste est l'extrémité du POR Est.

La piste est contenue dans une bande dégagée de 3 980 m x 300 m. Elle est équipée de deux ILS (QFU-28 de catégorie I et QFU-10 de catégorie III) permettant les atterrissages tout temps tant face à l'Est qu'à l'Ouest. Les deux seuils sont dotés de rampes d'approche de 900 m.

Le front des installations est situé à 512 m au nord de l'axe de la piste à une distance supérieure à celle préconisée par l'ITAC et peut donc accueillir toutes les

nouvelles générations d'avions, notamment ceux qui auraient une envergure de 84 m sur une longueur de 90 m.

L'accès à la piste est assuré par une voie de circulation large de 30 m parallèle au nord de la piste permettant d'accueillir les gros porteurs et par 9 bretelles de raccordement dont 6 permettent de quitter la piste plus rapidement.

L'aérodrome est équipé d'un premier parking avions qui permet de traiter 4 gros porteurs et d'une station de dégivrage avion.

L'aéroport International de VATRY est doté d'une aérogare de fret dont la première tranche de 4 200 m<sup>2</sup> permet une capacité de traitement de l'ordre de 60 000 tonnes par an. Les deux tiers de cette aérogare sont équipés spécifiquement pour le traitement et le stockage des denrées périssables (températures contrôlées).

### 3.3. Activités aériennes

L'activité commerciale de l'aéroport a débuté fin mai 2000. Depuis cette date plus de 2500 t de fret y ont transité, dont 1000 tonnes durant l'année 2000 et 1 250 tonnes le premier semestre 2001 (l'objectif 2001 est de 3 000 t).

Ce sont 3 300 mouvements d'avion enregistrés durant le premier semestre 2001, dont 2800 mouvements d'entraînements civils et militaires et 280 mouvements d'avions cargo.

### 3.4. Conditions aéronautiques et espaces aériens

#### • Routes aériennes

Le site présente une liberté totale d'accès. La capacité d'alimentation de l'aéroport n'offre pas de contraintes particulières. Dans le contexte de son exploitation actuelle, il est imposé aux vols de jours venant de l'ouest de contourner la TMA de Paris par le Nord ou le Sud.

#### • Espace aérien

L'aéroport de VATRY dispose d'une région terminale de contrôle (TMA) qui lui permet de traiter sans difficulté un avion tous les quarts d'heure, conformément

aux orientations définies dans le protocole du 4 octobre 1995 entre l'Etat et le Département de la Marne visant à lui garantir une desserte aérienne compatible avec les objectifs de développement initiaux basés sur un trafic fixé à 40 000 mouvements par an. Cette TMA jouxte la TMA de Paris et pourrait tout à fait y être intégrée pour optimiser sa gestion et élargir sa capacité.

Dans ce domaine, il y a plutôt moins de contraintes que sur les autres secteurs identifiés et toutes les adaptations sont possibles pour augmenter les capacités d'accueil de VATRY.

L'insertion de VATRY dans l'espace aérien est une réalité qui devra être considérée en rapport avec son développement.

#### • Procédures d'approches

Les procédures d'approches prévoient 63% des approches au QFU 10 et 37% des approches au QFU 28 selon les accords conclus.

Les trajectoires d'arrivée et de départ sont définies en considérant la proximité de la TMA de Paris. Les conditions de circulation sont établies et des évolutions sont évidemment toujours possibles dans une réflexion nationale élargie. Les équipements de l'aéroport et sa classification en catégorie III autorisent un trafic basé sur 3 à 4 minutes d'espacement des vols.

Les conditions de protection des trajectoires d'attente et d'approche, comme les trajectoires d'arrivée et départ ont été arrêtées dans le cadre du comité régional de gestion de l'espace aérien du Nord Est.

#### • Reliefs et obstacles

Le dossier des servitudes de dégagement approuvé le 18 novembre 1999 par le ministre de l'Équipement, du Logement et des Transports sur avis favorable du Conseil Supérieur de l'Infrastructure et de la Navigation Aérienne, comporte la liste de tous les obstacles qui ne constituent aucune contrainte particulière.

Quant au relief, l'aérodrome est implanté dans la plaine champenoise et les premières côtes, surplombant la plaine d'environ une centaine de mètres, se situent à 16 km vers l'ouest.

#### • Conditions météorologiques

Les conditions climatiques de VATRY sont tout à fait



semblables aux conditions observées sur la région parisienne.

- **Risques aviaires**

Le site de Vatry ne présente aucun péril aviaire particulier.

Les marais de Saint-Gond qui sont situés à une quinzaine de kilomètres à l'ouest de la piste abritent des espèces d'oiseaux qui n'émigrent pas vers la plaine. En ce qui concerne les vols d'oiseaux migrateurs, certains se dirigent et stationnent sur le lac du Der (barrage réservoir de la Marne) qui se situe à 45 km à l'est du site, à proximité de Saint-Dizier.

### **3.5. Impacts environnementaux et mesures compensatoires**

L'enquête publique préalable à sa création comporte une étude d'impact qui définit toutes les contraintes et précise les mesures compensatoires à mettre en œuvre.

Les dispositions actuelles, prévues pour une activité importante (33.000 mouvements par an), permettent sûrement d'envisager une première phase de développement particulièrement conséquente. Elles pourraient être adaptées, sans difficultés particulières, si le développement de l'aéroport devait excéder le nombre de mouvements prévu et qui a permis d'établir les documents mentionnés à l'alinéa précédent.

### **3.6. Zones d'activités et réserves foncières (schéma ci-joint)**

- **Acquisitions foncières sur le site**

Le projet d'intérêt général porte sur une emprise totale de **1 850 ha**.

Le domaine aéronautique public occupe un espace de **402 ha** auquel est attachée une zone aéronautique militaire de **45 ha** qui devrait être rétrocédée prochainement au Département.

Deux zones d'activités sont en cours d'aménagement portant respectivement sur 265 ha et 157 ha soit au total **422 ha**.

Une ZAD a été approuvée le 28 janvier 1998 pour constituer les réserves foncières sur **770 ha**.

**La maîtrise foncière porte au total sur 1 639 ha.**

La réalisation de cette maîtrise foncière s'établit au 1 juillet 2001, avec un total des acquisitions aux agriculteurs de 762 ha par le Département auxquels s'ajoutent les 165 ha acquis au Ministère de la Défense et les 258 ha de l'aérodrome qui appartiennent à l'Etat, **soit un total de 1 185 ha. Il resterait donc à acquérir 454 ha.**

- **Acquisition des terres de compensation agricoles**  
Parallèlement, le Département acquiert des terres de compensation en dehors de la zone pour procéder à des échanges de terres agricoles avec les propriétaires situés sur le site. C'est, au 1<sup>er</sup> juillet 2001, un total de 908 ha qui ont été acquis par le Département dont 570 ha sont déjà rétrocédés. **Le Département conserve actuellement en stock 338 ha** qui sont à comparer aux 454 ha qui restent effectivement à acquérir ou échanger. C'est dire, en définitive, que la maîtrise foncière est quasiment totale sur le site.

Cette politique foncière est conduite avec la SAFER de Champagne Ardenne en étroite concertation avec la profession agricole qui a très largement coopéré et soutenu la réalisation de ce projet.

### **3.7. Dessertes routières et ferroviaires actuelles**

- **Routières**

L'aéroport de VATRY est bien desservi par le réseau routier et autoroutier ; il est situé sur les principaux axes d'échanges et de transit NORD-SUD et EST-OUEST.

L'aéroport sera embranché directement sur l'autoroute A26 en septembre 2002.

En outre un axe fondamental est constitué par la RN4 qui situe Vatry à 134 km de la rocade parisienne, soit à 1 h 47 dans les conditions actuelles (c'est à dire dans le même temps que par l'A26 et l'A4) et à 1 h 12 lorsque son aménagement à 2X2 voies sera terminé (il reste en effet 70 km à réaliser).

- **Ferroviaires**

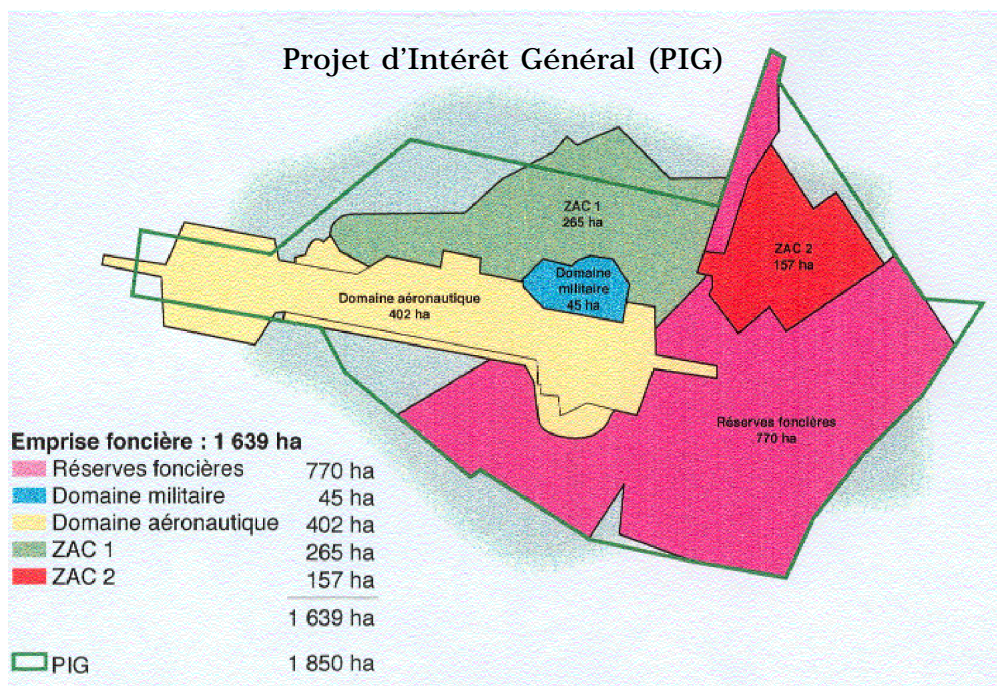
VATRY se situe à 25 km au sud de Châlons-en-Champagne qui est un nœud ferroviaire important situé sur les lignes Paris-Strasbourg, Luxembourg, Francfort. Ce réseau classique sera complété en 2006 par la mise en service du TGV EST qui desservira la gare de Châlons-en-Champagne.



VATRY est raccordé aujourd'hui à la gare de Châlons par une ligne utilisée uniquement pour le transport des marchandises et la desserte du camp militaire de Mailly. Cette ligne doit être restructurée pour permettre des liaisons fret plus importantes, des liaisons domicile – travail, des dessertes éventuelles de rabattement sur l'aéroport. Le Département de la Marne a demandé à RFF d'étudier l'amélioration de cette ligne qui est absolument indispensable à brève échéance pour

répondre, à terme, aux prévisions de développement du site.

RFF a confié à la SNCF cette étude pour l'aménagement de la ligne existante afin de la rendre compatible avec les objectifs de développement. Cette ligne devrait être réalisée à deux voies électrifiées et autoriser des vitesses commerciales comprises entre 140 et 160 km/h (cf pièces annexes).



# 4

## Développement de Vatry et perspectives

### 4.1. Scénario avant la DUCSAI

#### • Développement de l'activité fret aérien

ROISSY disposant de larges capacités d'expansion, l'aéroport de VATRY vise normalement son développement sur le fret, en offrant une qualité de service 24h/24, avec l'objectif d'absorber la croissance du trafic et constituer une alternative aux difficultés grandissantes liées aux vols de nuit sur les aéroports urbains. Cette subsidiarité avec les aéroports parisiens et le nouveau service apporté à la logistique devraient logiquement permettre à VATRY de suivre un développement particulier, mais certain.

Le Département de la Marne a confié l'exploitation de l'aéroport de VATRY par une délégation de service public à la SEVE pour développer l'activité du fret aérien et atteindre en première étape, à la fin de l'année 2003, un tonnage cumulé sur cinq ans de 125 000 tonnes. L'objectif souhaité à l'horizon 2015 dans l'APPM est de parvenir à un tonnage de 600 000 t (29 000 mouvements par an). Tout est donc mis en œuvre pour que cet objectif minimum soit atteint.

#### • Développement de l'activité logistique sur le site

Le programme de l'aéroport VATRY ne s'arrête pas à l'aménagement des infrastructures aéroportuaires actuelles et à la réalisation des zones d'activités sur les 1 850 ha prévus. L'objectif de situer ce site parmi les grands pôles européens de logistique impose de combiner cet important équipement à une organisation ferroviaire qui s'inscrit dans un développement général du transport de fret par le train selon toutes les techniques actuellement envisagées, et notamment le feroutage. En effet, la progression du trafic routier imposera, d'ici quelques années, des mesures de régulation ou de sécurité, qu'il est indispensable d'anticiper au niveau de la réflexion pour être capable de faciliter, le moment venu, leur application, afin de ne pas trop obérer le développement économique.



D'ores et déjà, les zones d'activités disposent d'une desserte ferroviaire des parcelles augmentant d'autant les capacités de traitement du fret. Mais au delà de ce premier équipement, le Département fait étudier l'aménagement d'un chantier ferroviaire qui occupera une emprise de 35 ha environ raccordé directement à l'autoroute A26. Ce chantier ferroviaire se réalisera en accompagnement des mesures incitatives qui pourraient être prises pour favoriser l'expansion du fret ferroviaire au niveau national.

#### • Réflexions pour l'accueil des vols passagers charter s

L'activité logistique est la spécificité de l'aéroport de VATRY et de ses zones d'activités. Cependant, la qualité des équipements aéroportuaires et les sollicitations actuelles ont conduit le Département de la Marne à engager une réflexion pour apprécier l'opportunité d'aménager une aérogare pour accueillir les

passagers des vols charters et des compagnies low-costs. L'étude engagée par le Département vise à évaluer le marché potentiel et le niveau des investissements complémentaires à réaliser.

## **4.2. VATRY et la problématique du trafic aérien "parisien"**

Si l'on se réfère au débat actuellement engagé pour la **création d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire dans le grand bassin parisien, l'aéroport de Vatry répond à tous les critères** (cf page 12) et présente toutes les capacités pour soulager dès maintenant, de manière peut-être modeste en ce qui concerne les trafics, mais significative en ce qui concerne les nuisances, et progressivement de façon plus conséquente, les aéroports parisiens.

Les conclusions du débat ont donc une grande importance sur l'avenir du développement de l'aéroport de VATRY, mais également sur les coûts économiques et financiers globaux. L'implantation d'un autre aéroport dans le grand bassin parisien, entraverait inévitablement l'activité de l'aéroport de VATRY. Elle ne permettrait plus de rentabiliser les équipements publics aéroportuaires importants qui existent aujourd'hui, et qui s'ils étaient utilisés dans des conditions optimales, réduiraient à ROISSY les trafics produisant les plus fortes nuisances, ou ceux qui sont les moins dépendants de la proximité immédiate de l'agglomération parisienne. La question se poserait alors de savoir si la création d'une nouvelle plate-forme serait indispensable, ou si, en tout cas elle ne pourrait pas être largement différée.

### **• L'ancienneté de la problématique**

En novembre 1994, lorsque le ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme avait confié à Monsieur Jacques Douffiagues l'étude de la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien, VATRY n'était alors qu'un projet, dont la conception originale visait une activité spécialisée sur le fret aérien tout cargo. Dans le cadre de cette réflexion, **le Département de la Marne déposait un dossier en décembre 1995 qui, tout en confirmant ses orientations, précisait déjà qu'avec l'évolution du marché des passagers, l'aéroport de VATRY qui serait d'ici là opérationnel, pourrait représenter une solution avérée.** Si l'État le souhaitait, le site de VATRY pourrait alors développer de nouvelles fonc-

tions le moment venu et les acteurs régionaux étaient prêts à aider l'État à favoriser une telle démarche.

Sept années plus tard, les scénarios d'alors sont à nouveau étudiés et nous pouvons, avec le recul, peut-être mieux les appréhender. Rien n'est fondamentalement changé dans la problématique ni dans l'analyse, sauf que les chiffres avancés dans le " rapport Douffiagues ", qui prévoyaient que le trafic à ROISSY serait compris entre 50 et 65 millions de passagers en 2015, seront vraisemblablement très prochainement atteints, puisque le trafic de Roissy a atteint 48 millions de passagers pendant l'année 2000.

L'évolution du trafic aérien est une réalité physique. Il convient de résoudre rapidement la saturation relative de ROISSY et de satisfaire aux attentes du marché des riverains.

Si le " rapport Douffiagues ", qui avançait des solutions de précaution visant à réserver des espaces ne préjugant en rien des décisions à venir, est déjà dépassé, le débat actuel met encore en évidence les mêmes éléments de raisonnement à savoir qu'il faut décidément éviter d'accroître la concentration parisienne ainsi que le souhaite largement la population riveraine et les usagers des aéroports.

### **• Réflexion d'aménagement durable du territoire**

Trente années après la réalisation de ROISSY, alors que les infrastructures ne sont pas techniquement saturées, la question de la construction d'un nouvel aéroport international se pose parce que nous n'avons pas su appréhender l'avenir.

A la lumière de cette expérience, l'emplacement d'un nouvel équipement fondamental pour l'économie nationale doit être certainement l'occasion d'une réflexion volontaire d'aménagement du territoire. ROISSY et ORLY seront toujours de grands aéroports, certes contraints dans leur expansion, mais traitant toujours la plus grande activité. L'objet ne sera donc jamais de déplacer les populations qui travaillent ou dépendent du fonctionnement actuel des aéroports existants, qui connaîtront encore une évolution, mais de permettre le développement d'autres activités en d'autres lieux proches de Paris, favorisant la déconcentration d'entreprises et des populations qui aspirent à plus d'espaces et à moins de contraintes environnementales, économiques ou sociales.

On peut s'interroger sur le fait de savoir si la concentration des activités aériennes sur PARIS, ardemment défendue par les compagnies aériennes ou les gestionnaires des aéroports de Paris, correspond à des vues à long terme, compatibles avec la réflexion d'avenir de notre société qui aspire en réalité à une meilleure qualité de vie ?

C'est pourquoi, il convient de relativiser les réflexions invoquant notamment les temps de parcours, les zones de chalandises actuelles déclinées pour le futur, qui n'ont à l'échelle du temps que des valeurs approximatives. C'est ainsi que la distance aujourd'hui n'est rien et seul le temps est important et notamment le temps perdu ou considéré comme perdu : ce qui compte, c'est limiter les impondérables et optimiser la gestion du temps avec sérénité.

La concentration parisienne qui ne cesse d'augmenter, complique la circulation de tous les modes, génère une augmentation des coûts globaux à un rythme qui rend de plus en plus difficile l'émergence de solutions pour gérer les conséquences de cette évolution.

L'implantation du nouvel aéroport est donc l'occasion de réagir et d'infléchir cette évolution.

Comme l'accroissement du trafic aérien est une réalité qui ne pourra pas pendant quelques années être absorbée par les aéroports de l'Île de France sans l'accroissement, difficilement supportable, des nuisances, il serait raisonnable et opportun d'étudier comment l'Aéroport International de VATRY situé dans le grand bassin parisien, pourrait contribuer efficacement au desserrement et au redéploiement du trafic aérien de la région parisienne, et à l'atténuation des nuisances sonores, en absorbant dès maintenant, en priorité le trafic fret tout cargo et les charters de passagers voire les vols " low costs ", puis ensuite en fonction de la réalité des besoins, se développer en complémentarité avec les aéroports parisiens.

### **4.3. Les atouts de VATRY**

L'aéroport de VATRY se situe dans un secteur qui doit permettre de réaliser une liaison facile avec les aéroports de Paris notamment ROISSY, tout en constituant un pôle de développement à proximité de la région

parisienne, en donnant aussi des atouts d'expansion à toutes les régions du grand Est, avec le réel souci d'équilibrer l'évolution des territoires. Ses principaux atouts sont les suivants :

- **Il existe et est en service depuis janvier 2000**
- Les infrastructures de dessertes existantes peuvent déjà répondre à un développement significatif.
- Les acquisitions foncières sont pour l'essentiel effectuées sur l'emprise du PIG de 1 850 ha.
- Il offre des possibilités très compétitives en terme économique (fiscalité, prix du foncier, taxes d'atterrissage modérées).
- Il dispose d'un espace aérien largement ouvert.
- Son implantation est dans une zone très faiblement peuplée, moins de 7 habitants au km<sup>2</sup>.
- Il est proche de Paris et des grandes villes du nord de l'Europe.
- Il offre une opportunité d'aménagement du territoire avec un rééquilibrage du développement des " villes moyennes à une heure de PARIS " et des réseaux de villes à sa périphérie qui pourraient s'appuyer sur ce point de convergence pour se développer.
- Sa situation géographique exceptionnelle au centre de l'Europe permet de concilier les contraintes sociales et environnementales.
- Son développement serait bénéfique à la région parisienne, aux villes du Nord et du Grand-Est.
- Il offre une opportunité pour développer des axes structurants dégageant PARIS, dans une politique des transports conforme aux orientations modernes visant à favoriser le fret ferroviaire.
- VATRY se situe naturellement sur les axes de déplacement des marchandises et peut donc devenir un point de développement multimodal important avec la mise en place d'un centre de ferroulage.





## 5

# Dessertes à terme de l'aéroport

Le " rapport Douffiagues " précisait déjà que les infrastructures existantes ne pouvaient répondre aux besoins de dessertes d'un futur aéroport international aux échéances indiquées et qu'il fallait donc étudier les investissements qu'il faudrait alors réaliser simultanément.

C'est ainsi qu'il évoquait la nécessité de réaliser une desserte ferroviaire dédiée et construire ou compléter les réseaux routiers existants ou projetés sur d'autres bases.

Enfin, il précisait que le temps d'accès total à l'aéroport pouvait être plus long, si le temps de vol était lui même comparativement élevé, **sans pour autant qu'il dépasse entre Paris et l'aéroport 1 h 15.**

Il est vraisemblable que cette nouvelle plate-forme ne concernera sans doute pas les passagers d'affaires à courte et moyenne distance, mais bien davantage l'accroissement du trafic sur les longs courriers, contribuant ainsi au desserrement d'un trafic que l'effet de hub voulu par la compagnie nationale concentre sur les plates-formes parisiennes.

Dans ces perspectives, l'aéroport international de VATRY existe et il est tout à fait souhaitable d'examiner objectivement ses caractéristiques pour parfaite-

ment apprécier le rôle qu'il pourrait exercer dans ce développement du trafic aérien, en considérant toutes les possibilités d'utilisation des aéroports existants en rapport avec l'évolution des besoins et en étudiant l'indispensable adaptation (faisabilité, coût, exploitation) des infrastructures de dessertes pour qu'elles soient compatibles avec l'évolution souhaitée.

### 5.1. Routières

Le réseau autoroutier et routier qui dessert actuellement VATRY, est capable d'accepter le trafic généré par un aéroport de dimensions internationales, en pleine activité, soit environ 10 000 véh/j supplémentaires ; ce qui ne semble pas être le cas au Nord ou au Sud de Paris. Le maillage autoroutier peut satisfaire à un rabattement de qualité, dans des temps tout à fait acceptables pour les usagers en partance vers des destinations touristiques et lointaines : ce qui permet de délimiter une zone géographique de chalandise particulièrement importante, d'autant que les relations voitures - avions restent de loin, et resteront encore, les plus usitées.

#### • liaisons avec PARIS

Elles se réalisent par trois itinéraires importants et complémentaires :

• **Le premier emprunte le réseau autoroutier actuel A4 et A26**, dont les caractéristiques devront être ponctuellement adaptées entre Reims et Châlons en Champagne pour répondre, le moment venu, à des problèmes de capacité.

Par contre, si la circulation est plutôt facile jusqu'à l'A104 (la Francilienne), le temps de parcours des 15 derniers kilomètres en région parisienne reste très aléatoire et peut être parfois aussi long que celui entre VATRY et A104. Cette difficulté, indépendante de la réflexion en cours, devra être impérativement examinée dans un cadre plus particulier concernant la circulation aux abords et dans la capitale. L'éloignement de la nouvelle plate-forme aéroportuaire de la région parisienne devrait limiter les effets de concentration routière dans les zones de circulation particulièrement difficiles. Ce point commun à tous les projets apparaît moins délicat avec une implantation à l'EST comme VATRY.

• **Le second emprunte la RN4**, dont l'aménagement à 2X2 voies aux caractéristiques autoroutières est un objectif de l'Etat, qui se réalise progressivement, bien qu'encore trop lentement, dans le cadre des contrats de plan. Si cette route est déjà aménagée en Lorraine et sur quelques sections entre la partie Est du département de la Marne et la région parisienne, **il reste encore environ 70 km à réaliser pour obtenir une nouvelle liaison autoroutière avec PARIS, qui placera VATRY à 1 heure de la Francilienne (A104).**

**La RN4 est le principal accès à l'aéroport.** Son achèvement à 2X2 voies, maintes fois promis mais retardé pour ne pas concurrencer sans doute l'A4, permettrait de répondre à la fois à l'augmentation du trafic et aux exigences de sécurité liées à la circulation importante actuelle des PL. En outre, elle contribuerait à réduire le trafic sur l'A4 à l'entrée de Paris, en répartissant le trafic sur les deux axes principaux qui desservent l'EST de la France.

La liaison routière entre la région parisienne et le site de VATRY pour le fret, les passagers, les professionnels et les salariés est nécessairement la RN4.

La position de la RN4 à l'entrée de PARIS, proche d'ORLY, entre ROISSY-ORLY est aussi un élément important de connexion de ces deux aéroports avec VATRY. Le temps de parcours entre ORLY et VATRY

peut être équivalent après son aménagement à celui d'ORLY-ROISSY.

Le projet d'aménagement de la RN4 a été étudié par le Ministère de l'Équipement qui a décidé en 1999 de réaliser les enquêtes publiques au coup par coup, par section, dans la limite des financements décidés dans le cadre des contrats de plan. A ce stade, il est intéressant d'indiquer, qu'à la demande du Conseil Général de la Marne, la Direction des Routes avait étudié l'opportunité de concéder l'aménagement de la RN4 en autoroute en réutilisant une partie des sections existantes : elle a opté en définitive pour la solution de l'aménagement sur place non concédé.

L'aménagement de la RN4 sera terminé, nous le souhaitons tous fortement, à l'issue des 15 prochaines années et avant si l'Etat décidait d'accélérer sa réalisation. Aussi, il apparaît opportun de chercher à optimiser et rentabiliser les investissements publics en coordonnant le calendrier de leur réalisation avec les objectifs nationaux.

• **Le troisième emprunte les autoroutes A5 jusque TROYES puis l'A26.** C'est un itinéraire alternatif qui intéresse le Sud de PARIS et constitue un itinéraire de qualité intéressant qu'il est assez important à ce stade de la réflexion de considérer pour l'analyse des capacités à terme.

• **liaisons avec les autres régions :**

Le réseau autoroutier permet actuellement et pour quelques années encore de satisfaire à la progression du trafic et d'assurer une bonne desserte de l'aéroport en marchandises et en passagers. L'aéroport de VATRY est raccordé directement à l'autoroute A26 (CALAIS-TROYES), sur la section située entre l'autoroute A4 et A5.

Toutefois, il existe une section autoroutière qui est relativement plus chargée ; elle se situe entre Reims et Châlons en Champagne (section commune A4 et A26). Son élargissement est programmé à moyen terme, indépendamment du projet de l'aéroport.

Pour compléter la qualité des dessertes routières interrégionales et le bouclage avec le Sud Ouest parisien, il sera indispensable d'accélérer l'aménagement programmé de la liaison, EST-OUEST qui contournera PARIS par le SUD, via l'A4, A26, A5, A19 et la RN 60 entre MONTARGIS et COURTENAY. Ce contour-



nement permettra à la fois d'alléger le trafic sur A4 à l'entrée de PARIS (trafic Allemagne-Espagne-Portugal) et d'établir un rabattement des régions du Sud Ouest vers l'aéroport de VATRY dans de meilleures conditions que celles aujourd'hui existantes pour les usagers de ces régions se rendant à ROISSY.

En résumé, l'aéroport de VATRY est très bien desservi par trois radiales importantes et se situe sur la grande rocade parisienne (la route des cathédrales). Les investissements nécessaires, pour satisfaire à la qualité des dessertes routières de l'aéroport international de VATRY, concernent uniquement l'aménagement de la RN4 Paris-Vatry pour 2 milliards de francs. Aménagement déjà programmé qui, pour d'autres raisons, aurait bien besoin d'être accéléré.

## 5.2. Ferroviaires

La desserte ferroviaire de l'aéroport de VATRY est particulièrement intéressante, parce qu'elle offre des opportunités d'avenir et peut se réaliser progressivement en considérant différents niveaux de service. Comme il est indiqué dans les chapitres précédents, l'aéroport de VATRY ne dispose pas aujourd'hui d'une ligne ferroviaire performante qui permette de répondre actuellement à ses objectifs de développement à savoir :

- *le fret ferroviaire*, qui doit se réaliser selon un schéma ambitieux à partir d'un chantier ferroviaire de grandes dimensions (étude de définition terminée) ;

- *les liaisons domicile-travail* à moyen terme au niveau régional ;
- *le transport des usagers de l'aéroport* via la gare de Châlons-en-Champagne.

Pour ces trois raisons, il est impératif de prévoir, dans tous les cas et à moyen terme, l'amélioration de la ligne ferroviaire entre Châlons en Champagne et VATRY (25 km), dont l'étude de faisabilité et le chiffrage a été demandée à RFF (l'étude sera réalisée par la SNCF). C'est pourquoi, dans le raisonnement qui suit, cette ligne sera considérée comme effective, bien que sa réalisation soit évaluée approximativement à ce stade entre 500 et 600 millions de francs.

Les schémas de dessertes identifiés satisfont à une mise en œuvre progressive en totale complémentarité à terme.

### • premier schéma de dessertes :

Il correspond à l'utilisation du réseau "grandes lignes" existant au départ de la gare de l'EST, avec technologies actuelles.

- usage des lignes classiques jusqu'à la gare de Châlons en Champagne puis une navette ferroviaire jusqu'à l'aéroport, avec changement. Le temps de parcours est estimé à environ **1 h 40**.
- liaison directe Paris-Vatry, sans arrêt ni rupture de charge. Cette liaison pourrait d'autant mieux se réaliser que la mise en service du TGV Est libérera des sillons horaires. Le temps de parcours est estimé à environ **1 h 30**.

### • deuxième schéma de dessertes :

Ce deuxième schéma correspond à la mise en service du TGV EST en 2006 qui desservira la gare de

Châlons-en-Champagne.

Deux possibilités sont envisageables :

- *Soit la desserte se fait à partir de la gare de l'EST jusqu'à VATRY, avec une liaison à grande vitesse et l'utilisation du réseau aménagé jusqu'à l'aéroport.* L'utilisation de la ligne LGV Est permet d'envisager techniquement des correspondances avec les gares d'interconnexion, notamment celle de MARNE LA VALLEE voire ROISSY. Cette liaison se fait sans aménagement complémentaire important. Le temps de parcours entre VATRY et PARIS ou ROISSY est dans les deux cas évalué à **1 h 10**.

- *Soit la desserte de VATRY se fait spécifiquement à partir de la gare de l'EST en LGV, nécessitant la réalisation d'un embranchement particulier jusqu'à l'aéroport.* Comme précédemment, les correspondances sont possibles au niveau des gares d'interconnexion et les TGV peuvent venir de différents endroits. L'étude est actuellement en cours par RFF. Dans ce cas, le temps de parcours est encore inférieur, environ **1 h**.

• **troisième schéma de dessertes :**

La réflexion visant à utiliser le réseau TGV EST a ses limites d'exploitation et il est probable que tous les créneaux soient rapidement utilisés dès 2010, limitant les capacités des dessertes ferroviaires. Le " rapport DOUFFIAGUES ", RFF et la direction des transports terrestres affirment que la desserte ferroviaire de l'aéroport ne peut s'envisager que par une ligne dédiée au départ uniquement de la gare de l'EST.

Dans ce contexte, VATRY est parfaitement bien implanté pour répondre à un développement d'avenir même à un horizon que nous pouvons qualifier de lointain.

La faisabilité d'une liaison dédiée, directe et embranchée à la sortie de Paris sur la ligne Paris-Bâle, (voire peut-être sur la ligne Paris Strasbourg) et raccordée sur l'interconnexion LGV, est une solution d'importance, qui permettrait de placer **VATRY à environ 30 mn de PARIS et de ROISSY. L'investissement est évalué entre 8 et 10 milliards de francs.**

Cette ligne grande vitesse dédiée et raccordée sur la ligne d'interconnexion des LGV, ouvre des capacités de dessertes très importantes de l'aéroport pour l'avenir, tout comme elle pourrait aussi répondre à des liaisons domicile-travail particulièrement intéressantes et performantes entre VATRY et PARIS.

Ce troisième schéma pose de façon sensible la problématique de l'aménagement durable du territoire, avec une base totalement indépendante des logiques antérieures. Elle s'articulerait autour de ce grand projet structurant qui doit inévitablement intéresser un large territoire et en particulier la région parisienne en lui donnant plus d'espace.

En résumé, les investissements nécessaires pour réaliser une desserte ferroviaire de l'aéroport international de VATRY, qui pourraient se faire indépendamment et progressivement, sont les suivants :

- **Ligne Châlons en Champagne-Vatry, 25 km : 500 à 600 MF**

- **Raccordement direct sur le TGV Est : entre 2 et 3 milliards de francs.**

- **Ligne LGV dédiée Paris-Vatry : entre 8 et 10 milliards de francs.**

• **Réflexion sur l'évolution du fret ferroviaire à VATRY**

L'optimisation des temps de transports et la complémentarité des modes rendent à court terme inévitables l'aménagement d'équipements performants s'inscrivant dans une organisation nationale de la logistique.

VATRY, par sa situation, peut faciliter le développement de structures adaptées à l'évolution des besoins et aux contraintes liées aux transports.

Dans ce cadre, le Département a engagé une étude de dimensionnement d'un chantier ferroviaire composé à terme de trois cours qui permettrait de traiter environ 32 trains complets par jour en feroutage ou conteneurs.

Cette réflexion part du principe que VATRY se situera sur une ligne stratégique ferroviaire pour le transport du fret qui contournera PARIS par le Nord en utilisant des lignes existantes en direction du Sud, notamment une ligne Châlons-Troyes qui serait à aménager, d'autant plus que l'amélioration de la ligne Paris-Bâle est programmée à moyen terme. Le feroutage est une solution qui est étudiée dans les phases d'études actuelles d'aménagement du site.

VATRY constituera dans l'avenir un point stratégique de distribution qui devra compter sur la performance de tous les modes de transports et notamment le ferroviaire qui est appelé à se développer dans les prochaines décennies.



# 6

## Impacts économiques et sociaux

### 6.1. Bassin de population

Le bassin de population concerné par l'aéroport de VATRY est particulièrement important, si on considère les temps de rabattement comme critère comparativement à la situation actuelle sur ROISSY. La qualité des infrastructures de dessertes routières et ferroviaires ne peut qu'avérer cette constatation. Les populations concernées se définissant à partir des courbes isochrones, sont les suivantes :

- à une heure : 950 000 h
- à deux heures : 10 950 000 h
- à trois heures : 20 950 000 h

### 6.2. Zone de chalandise

Elle correspond proportionnellement au bassin de population et s'apprécie de la même manière pour chacun des sites qui ont été identifiés.

Encore faut-il noter que ce critère est réducteur puisqu'il s'applique au trafic émis par le bassin parisien, et pas au trafic reçu, qui est pourtant plus important : apprécie-t-on, par exemple, le pouvoir "émetteur" de Disneyland Paris en fonction de sa population, alors que c'est une zone de réception de trafic considérable, et particulièrement bien située en ce qui concerne VATRY ?

### 6.3. Bassins d'emploi

Ils se définissent selon trois zones selon la qualité des dessertes domicile-travail par transports collectifs et les lieux d'habitats préférentiels :

- Le bassin d'emplois de proximité, se définit dans un périmètre de 40 km, compte tenu des contraintes urbanistiques qu'il faudra imposer dans un rayon de 20 km autour de l'aérodrome pour préserver le développement des activités aériennes. La population dans ce secteur est évaluée actuellement à **150 000 habitants** et pourra augmenter avec l'évolution



des activités. Les principales villes concernées par cet accroissement de la population sont Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François, Epernay, Sézanne, Arcis-sur-Aube et plusieurs bourgs importants. La plupart de ces agglomérations ont les capacités pour se développer.

- Le bassin d'emploi élargi, correspond en plus du bassin de proximité, à une zone étendue aux réseaux de villes régionaux particulièrement bien desservis par les transports collectifs ferroviaires (existants ou à prévoir) qui constituent un vivier d'emplois assez important. Les principales villes concernées sont Reims, Troyes, Saint-Dizier, les secteurs de Vouziers, Sainte-Ménéhould, Bar-le-Duc.

La population dans ce secteur est actuellement de **770 000 habitants**.

- Le bassin d'emploi de la zone d'influence de l'aéroport. Le secteur Est de la région parisienne est

évidemment très concerné par cette zone d'influence. En effet, si plusieurs milliers de franciliens se dirigent quotidiennement vers Paris pour travailler, en utilisant les trains de banlieue, nous pouvons tout à fait considérer que certains d'entre eux pourraient faire un trajet inverse moins difficile pour travailler sur l'aéroport de VATRY, voire choisir de s'installer dans les villes de cette région. Ce serait un mouvement de déconcentration de la population parisienne vers des villes moyennes de la grande couronne.

La population directement concernée serait donc très importante, sous réserve que les liaisons domicile-travail soient parfaitement adaptées.

#### **6.4. Habitat**

Les divers chiffres indiqués concernant les emplois directs liés à l'activité de l'aéroport et les emplois indirects sont particulièrement importants. Certains précisent qu'à terme, cela correspondrait à une augmentation de la population dans le secteur concerné, comprise entre 80 000 et 100 000 habitants.

Il faut considérer ce chiffre avec précaution et sur une grande zone géographique, ce qui permet de relativiser l'impact local dans le temps. En effet, cette évolution correspond pour partie à une progression naturelle de la population sur plusieurs décennies dans un secteur en pleine croissance économique et à une immigration progressive d'une nouvelle population active liée au marché de l'emploi qui s'opère classiquement sur toutes les régions économiquement florissantes centralisant beaucoup d'activités.

L'implantation d'un aéroport important modifie inévitablement le territoire concerné par son effet économique et l'accroissement de la population. C'est une occasion exceptionnelle d'agir efficacement sur l'aménagement du territoire. Aussi, les politiques d'habitat, d'urbanisme et des transports ne peuvent être à la mesure de ce grand projet que grâce au soutien de l'Etat, comme cela a pu, en d'autres temps, s'effectuer avec l'implantation de sites industriels de grande envergure.

A proximité immédiate, Châlons-en-Champagne - ville moyenne (70 000 habitants) où il fait bon vivre -, chef lieu du département de la Marne et de la région Champagne-Ardenne, ville d'eau et de verdure, direc-

tement concernée par le développement de Vatry, entend en faire un axe de son propre développement.

Ainsi :

- Afin de répondre à la demande de sa jeunesse, Châlons dispose d'un lycée avec classes internationales, de classes préparatoires aux écoles scientifiques et commerciales, d'une école d'ingénieurs (ENSAM), d'une antenne d'IUT (deux départements), et d'un Institut de Promotion Industrielle. La ville s'est dotée récemment d'un théâtre (scène nationale) et d'une nouvelle Bibliothèque Municipale à Vocation Régionale (BMVR). L'important projet de restructuration du Centre commercial de l'Hôtel de Ville devrait redynamiser le centre ville commercial ;
- Le schéma directeur arrêté le 19 février 1998 prenait déjà en compte le territoire de Vatry ;
- Le District de Châlons, transformé dès le 1er janvier 2000 en Communauté d'Agglomération a financé intégralement l'aérogare de fret de Vatry ;
- Une ligne de transport collectif de salariés relie Châlons à Vatry ;
- Dans son projet d'agglomération, la communauté châlonnaise s'est fixée comme objectif de doubler le nombre de logements à construire, en passant de 200 à 400 logements par an pendant les 5 prochaines années, afin d'accueillir les nouveaux arrivants, perceptibles déjà au titre de la zone logistique de Vatry. Par ailleurs plusieurs projets privés devraient prochainement renforcer sa capacité hôtelière.

#### **6.5 Les milieux socio-économiques**

La position des milieux socio-économiques est unanime en faveur du développement concerté de l'aménagement du territoire et du développement économique qui sont liés à la pleine exploitation de l'aéroport international de VATRY. Chacun y voit une opportunité locale pour vitaliser une région fortement agricole dans un secteur industriel particulier et marchand. Les forces économiques ont participé depuis l'origine à la réalisation de ce grand projet et sont particulièrement mobilisées pour réussir aujourd'hui son développement dans le contexte actuel.



## 6.6 La population

La population est très favorable au développement de l'aéroport de VATRY, avec cependant quelques nuances de la part des populations proches de l'aéroport qui demandent une exploitation spécifiquement fret et accessoirement des vols charters passagers, craignant légitimement les conséquences d'un développement important des vols passagers à l'image

des grands aéroports parisiens.

La population directement concernée par le plan d'exposition au bruit est de 381 habitants uniquement dans la zone C dont l'indice psophonique a été fixé à 72 en limite extérieure de la zone.

**La population directement concernée dans le rectangle de 40 km x 8 km dans le sens de la piste est d'environ 1 900 habitants, soit 6 habitants au km<sup>2</sup>.**



## 7

# Conclusion

La Démarche d'Utilité Concertée pour l'implantation d'un Site Aéroportuaire International (DUCSAI) permet donc à chacun de faire part de son point de vue, et les réunions du Débat Public mettent assez bien en évidence toutes les contradictions et les divergences d'intérêts. Il est toutefois patent de constater que les éléments et les analyses rapportés en son temps par la mission d'étude de la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien présidée par **M. Jacques Douffiagues**, sont toujours d'actualité et que les institutionnels du transport aérien arguent, avec autant de conviction, de leurs orientations et de l'importance des chiffres ou des tendances, sans toutefois y intégrer la réalité des évolutions sociales, et sans être en mesure de passer de la simple projection des tendances passées vers le futur, à une véritable prospective. Il faut donc sur ce point être particulièrement réservé, d'autant que l'expérience démontre que les valeurs prises en compte dans ce type de dossier sont en ce qui concerne le long terme, aléatoires et en tout cas insuffisantes pour justifier des investissements de plusieurs dizaines de milliards de francs.

Dans le même esprit, l'argumentaire précisant que la clientèle est essentiellement parisienne et intramuros, pour justifier à partir d'une zone de chalandise l'emplacement du nouvel aéroport au plus près de Paris, n'est pas totalement convainquant. L'idée également rapportée avec insistance, s'appuyant sur des "exemples" nord-américain ou canadien, et qui conduiraient à prouver que l'éloignement de la nouvelle plate-forme par rapport à Paris serait une grave erreur économique, justifierait un examen approfondi de la réalité et du caractère transposable de ces "exemples".

Aujourd'hui, les démonstrations développées, et les contradictions qui sont mises en évidence, ne permettent pas réellement de se faire une opinion sur l'évolution à long terme des transports aériens et sur l'organisation du fonctionnement des plates-formes.

Néanmoins, la croissance du trafic aérien est une réa-

lité qu'il faut maintenant gérer en conciliant la qualité de vie des populations riveraines, l'attente et le confort des usagers, tout en garantissant le développement économique national. Cette évolution de la situation dans les transports aériens et les difficultés environnementales actuelles ne permettront pas d'attendre la réalisation et la mise en service d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire dans 15 voire 20 ans.

**Dans ce contexte, il apparaît presque évident qu'il faut organiser d'abord l'utilisation de toutes les plates-formes aéroportuaires existantes qui peuvent contribuer au développement des aéroports parisiens, d'une part en soulageant ROISSY du trafic de nuit avec le fret (si possible), et d'autre part en favorisant le report de certains vols à des destinations touristiques lointaines (charters).**

**C'est la seule solution transitoire plausible et de bon sens qui permettrait encore d'attendre quelques temps avant de décider pour mieux construire, car l'opportunité d'une nouvelle plate-forme est encore pour quelques uns à démontrer, surtout que les investissements seront sans doute considérables.**

Dans ce schéma, l'aéroport de VATRY pourrait donc progressivement se développer simultanément avec les dessertes routières et ferroviaires tout en optimisant son utilisation avec les aéroports parisiens. Il disposerait d'un réseau de dessertes ferroviaires classiques à partir de la gare de l'Est, puis dès 2006, d'une desserte par le TGV Est via la gare de Châlons-en-Champagne.

Ultérieurement, **quel que soit le lieu qui sera défini pour l'implantation du nouveau site aéroportuaire, il est établi qu'il faudra le desservir par des infrastructures nouvelles ou renforcées.** De ce point de vue, Vetry ne se distingue pas des autres sites envisagés.

**En définitive, ce serait une erreur de ne pas imagi-**

**ner maintenant l'utilisation de la nouvelle plate-forme existante de VATRY et de ne pas disposer de cette opportunité pour les prochaines années, en complément de celles de ROISSY, tout en exploitant les capacités de cette dernière plate-forme.**

Avec les reports d'un grand nombre de passagers actuels de l'aérien sur les TGV, les reports sur d'autres aéroports des vols touristiques charters, des vols low-costs, des vols cargo fret, des intégrateurs et de la Poste, les compagnies aériennes pourraient disposer de capacités supplémentaires sur ROISSY et ORLY en utilisant les capacités ainsi dégagées pendant encore plusieurs années, rentabiliser au mieux toutes les infrastructures existantes dans l'intérêt des finances publiques, sans pour autant que les nuisances subies par les riverains d'ORLY et ROISSY soient accrues de façon substantielle.

**En conclusion, l'utilisation des infrastructures aéroportuaires de VATRY comporte des avantages immédiats et des opportunités sur le long terme, qu'il serait souhaitable dans l'intérêt général de considérer.**

C'est pourquoi, la décision gouvernementale pourrait traduire les mesures suivantes applicables dès maintenant :

- désigner l'aéroport international de VATRY, comme étant la nouvelle plate-forme aéroportuaire du grand bassin parisien, dont il faut favoriser le développement en prenant certaines dispositions réglementaires, destinées tout particulièrement à alléger les nuisances subies par certaines populations de l'agglomération parisienne en limitant certains trafics, et en favorisant leur transfert,
- limiter les vols de nuit à ROISSY, et plus particulièrement les vols de fret tout cargo, en leur imposant par exemple des quotas, ou pénalités financières assez lourdes pour les inciter à se reporter ailleurs, et en particulier sur VATRY,
- organiser le développement de cet aéroport en complémentarité avec les aéroports parisiens pour progressivement absorber une partie de l'augmentation du trafic aérien, en étudiant et mettant en oeuvre les mesures réglementaires, ou les incitations économiques et financières conduisant au transfert d'une partie des vols charters passagers actuellement concernés sur les aéroports parisiens, vers VATRY.

Cette décision devrait permettre de dégager immédiatement des capacités sur les aéroports parisiens pour répondre aux besoins de croissance des compagnies aériennes, tout en limitant les nuisances.



**1. Intérêt en termes d'aménagement du territoire**

- impact sur les équilibres interrégionaux du bassin parisien
- ouverture sur l'union européenne
- contribution au rééquilibrage du bassin parisien
- capacité des villes de proximité à accueillir les familles
- présence d'une agglomération importante à proximité
- potentialités locales en matière d'activités tertiaires supérieures
- reconversions locales possibles (agricoles, militaires, etc.)

très positif, en particulier pour le rééquilibrage de l'Ouest vers l'Est la proximité immédiate de la " banane bleue " est évidente très favorable, avec des possibilités de développement dès la réalisation du TGV Est le réseau Reims – Châlons – Epernay – Vitry-le-François – Troyes – Saint-Dizier y répond celles citées ci-dessus l'orientation de la région dans le domaine de la logistique est un atout éventuellement dans le domaine militaire

**2. Contraintes de navigation aérienne**

- insertion dans le dispositif global de la circulation aérienne de la région parisienne
- procédures d'atterrissage, décollage par rapport aux aéroports parisiens
- interférence avec les aéroports civils et militaires proches
- impact sur les espaces aériens dévolus à la Défense
- raccordement au dispositif de circulation aérienne
- effets sur l'organisation des échanges avec les Etats limitrophes

toutes ces questions ont été vues dans le cadre de la création de l'aérodrome indépendance totale aucune pas de contrainte particulière parfaitement organisé la situation géographique de Vatry est extrêmement favorable

**3. Potentialités de la desserte terrestre**

- desserte ferroviaire
  - temps depuis Paris
  - proximité d'une ligne TGV
  - zone de chalandise hors région parisienne
- dessertes avec Orly et Roissy
  - dessertes de proximité
  - desserte routière
- accessibilité pour les passagers (temps de trajet moyen)
  - circulation générée (sur les rocades du Bassin Parisien)
  - congestion induite
  - potentialités de transport collectif
  - zone de chalandise routière

de 30' à 1 h 10' selon les hypothèses retenues en cours de réalisation 1 million d'habitants possibles ou 1 h 30' actuellement de Paris, 1 h possible après aménagement de la RN 4 10 000 véhicules/jour néant d'ores et déjà une ligne routière Châlons-Vatry est en service 1 million d'habitants à une heure, 11 millions à deux heures

**4. Pertinence dans l'économie du transport aérien**

- zone de chalandise
- attractivité pour les compagnies aériennes
- vocations possibles et évolution dans le temps

21 millions d'habitants sont à moins de 3 h de Vatry la qualité des installations et la faiblesse de la fiscalité sont des atouts l'espace autorise une réelle évolution dans le temps sans gêner de contraintes environnementales possible avec la liaison L.G.V. envisagée

**5. Contexte environnemental**

- patrimoine
- zones à risques
- importance de la population gérée par le bruit

néant néant 1 900 personnes se trouvent dans le quadrilatère 40 x 8 km

**6. Contexte physique**

- surfaces disponibles
- relief, obstacles, ressource en eau
- enjeux fonciers

actuellement 1 850 hectares, environnement de 8 000 hectares libre d'habitations pas de contrainte les 1 500 premiers hectares ont été acquis à l'amiable.