

# Dossier de candidature pour une nouvelle plate-forme a roportuaire internationale

---



**Avant-propos**

- 1- La région d'implantation de la nouvelle plate-forme**
  - 1.1 L'armature urbaine
  - 1.2 La situation économique
  - 1.3 Reims, berceau de l'aviation
- 2- Impact sur le développement économique et l'aménagement du territoire**
  - 2.1 Impact sur les équilibres interrégionaux
  - 2.2 Ouverture sur l'Union Européenne
  - 2.3 Contribution au rééquilibrage du Bassin Parisien
  - 2.4 Potentiel de développement des structures urbaines
  - 2.5 Potentiel d'optimisation du développement économique
- 3- La pertinence dans l'économie du transport aérien**
  - 3.1 Evaluation de la zone de chalandise
  - 3.2 Attractivité pour les compagnies aériennes
  - 3.3 Vocations possibles et évolution dans le temps
- 4- Caractéristiques de la plate-forme de Vatry**
  - 4.1 La desserte ferroviaire
    - 4.1.1 Desserte de lignes classiques
    - 4.1.2 Le TGV Est Européen
  - 4.2 La desserte routière
    - 4.2.1 La desserte autoroutière
    - 4.2.2 Le réseau national
    - 4.2.3 Le réseau départemental
  - 4.3 Le contexte environnemental et physique
    - 4.3.1 Inventaire du patrimoine
    - 4.3.2 Zones de gêne au bruit
    - 4.3.3 Ressources en eau
  - 4.4 Caractéristiques géologiques et géotechniques
  - 4.5 Ressources en matériaux de construction
- 5- Insertion dans le système de navigation aérienne**
  - 5.1 L'espace aérien de l'Est de la France
    - 5.1.1 Les conditions météorologiques moyennes
    - 5.1.2 Impacts sur les zones militaires et sur les aéroports
  - 5.2 Insertion dans le dispositif global de circulation aérienne de la région parisienne
  - 5.3 Servitudes aéronautiques
- 6- Dispositifs d'aménagement et d'urbanisme**
  - 6.1 Maîtrise de l'espace et planification
  - 6.2 Péréquation des ressources financières
  - 6.3 Prise en compte financière des nuisances sonores
  - 6.4 Maîtrise du projet
  - 6.5 La gouvernance du projet
- 7- Contexte économique et financier**
- 8- Conclusion**

## ***Avant-propos***

### *Un constat*

La Région Champagne-Ardenne a peu profité du développement économique des vingt dernières années, en grande partie du fait de sa proximité avec le Bassin Parisien : le développement économique a été absorbé par la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Notre région demeure un carrefour de passage important, à la jonction de deux axes :

- Ouest-Est : Paris, Metz, Nancy, Strasbourg, Luxembourg, les villes de la Sarre et de l'Ouest de l'Allemagne,
- Nord-Sud : Londres, Amsterdam, Bruxelles, Lille, Lyon, les villes de la Suisse et de l'Italie du Nord.

L'activité économique de la région est essentiellement fondée sur l'agroalimentaire, les vins de champagne et la métallurgie. Ces activités ont atteint pour une grande partie d'entre elles un niveau de maturité.

A moyen ou long terme, notre région doit trouver de nouvelles orientations pour maintenir son niveau actuel et se développer :

- Utiliser les infrastructures terrestres de communications pour conforter un pôle logistique fort : Autoroutes A4, A26, et A34, Ligne à grande vitesse ferroviaire, (T.G.V. Est Européen).
- Valoriser ses acquis et ses potentiels : nouveaux débouchés pour les productions de matières premières agricoles, exploitation du patrimoine architectural et culturel et du vignoble pour accroître le tourisme.
- Améliorer son niveau d'attractivité : cadre de vie, infrastructures sociales et culturelles, performance des enseignements et de la recherche universitaire et industrielle.
- Envisager la réalisation d'un grand projet original, à destination du grand public, à l'instar des parcs à thèmes de type Nord-américain

L'implantation d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire internationale en Champagne-Ardenne peut constituer à la fois une réponse performante à l'évolution de la demande de transport aérien à l'horizon 2020 et une réelle opportunité d'aménagement du territoire du Grand Bassin Parisien, favorisant le développement économique, dans de bonnes conditions de faisabilité techniques et financières.

### ***Une réponse performante à l'évolution de la demande de transport aérien :***

#### *Des infrastructures terrestres de communications existantes :*

Les liaisons routières et autoroutières existantes, et la mise en service en 2006 de la ligne ferroviaire à grande vitesse vers l'Est de la France et l'Allemagne, renforceront notre position de carrefour, de passage et d'échanges et nous rapprocheront des grands bassins d'activité du Nord-Ouest Européen.

Cette région devient ainsi un espace charnière entre le Bassin Parisien et " la banane bleue ", qui s'étend de Londres à Milan et s'ouvre vers une vaste zone de chalandise pour la nouvelle plate-forme aéroportuaire, avec un accès de l'ordre de 45 mn à Paris et de 35 à 45 mn à Roissy-C.D.G.,

### *Un réseau de villes existant capable d'évolution*

L'urbanisation induite par une vocation d'aéroport international peut être répartie sur le réseau des villes de Reims, Châlons-en-Champagne, Epernay, Vitry-le-François, Bar-le-Duc, St Dizier et Troyes, ainsi que sur les bourgs des vallées de la Marne et de l'Aube qui sont accueillants et dont les espaces disponibles sont identifiés dans les documents d'urbanisme.

Ces villes disposent déjà de filières complètes dans les domaines social, sanitaire et hospitalier, universitaire, administratif, culturel, sportif et de loisirs qui serviront de base aux développements nécessaires à la qualité de vie des habitants.

### *L'aménagement du territoire et le développement économique*

L'évolution vers un nouvel aéroport international et l'urbanisation induite dans l'aire d'influence de la plate-forme constituent un élément majeur d'aménagement du territoire, qui s'inscrit dans la logique des politiques d'aménagement du Bassin Parisien menées de longue date :

- Rééquilibrage de l'activité industrielle et commerciale par rapport à l'Ouest parisien,
- Ancrage d'un nouveau pôle économique fort à l'Est du Bassin Parisien, ouvert sur le Nord-Ouest de l'Europe,
- Déconcentration de l'activité centrée sur Paris et l'Ile-de-France.

La réalisation d'un tel projet dans l'aire Sud de la Marne favorisera l'émergence d'une zone de développement économique située sur quatre départements : la Marne, l'Aube, la Haute-Marne et la Meuse, dynamisant ainsi des secteurs géographiques qui pour partie se trouvent en régression. Le développement serait complémentaire de celui de Paris et l'Ile-de-France dans le contexte européen et mondial.

Un nouveau seuil de développement économique peut être envisagé, en s'appuyant sur les activités existantes : métallurgie, agro-industries, vins de Champagne, industries du bois, tourisme, et en attirant de nouvelles activités tertiaires supérieures, du fait de la nouvelle attractivité de cet espace géographique.

### *La faisabilité technique*

Cette région dispose d'espaces libres importants, à faible densité de population, qui devraient permettre d'envisager une implantation compatible avec l'environnement, tout en préservant, à l'instar de l'aéroport de Bordeaux, nos précieux vignobles : présence de grands plateaux, de vastes plaines, qualité des sols, facilité des raccordements aux réseaux terrestres.

L'existence d'infrastructures de communication de bonne qualité, qui seront améliorées par les programmes en cours d'ici 2010, permet de proposer des sites dont l'équipement serait progressif, en s'adaptant au rythme de développement de la demande de transport aérien : nous avons ainsi envisagé un programme en deux phases :

- phase 1 : capacité d'accueillir 10 millions de passagers, en adaptant les infrastructures de communication existantes.
- phase 2 : capacité d'accueil portée à 50 millions de passagers<sup>(1)</sup>, qui nécessitera, comme pour d'autres sites, la création d'infrastructures nouvelles, adaptées aux flux et aux exigences de cette activité.

<sup>(1)</sup> Dossier du débat  
DUCSAI - hypothèse  
3,4% l'an - scénario  
"compagnies globales"

Ce phasage permet de limiter les risques liés à l'incertitude qui demeure sur les prévisions de trafic, et d'étaler les investissements dans le temps.

De tels enjeux, confrontés aux potentialités locales, amènent la Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Epervay (CCIRE), à proposer à la mission DUCSAI et aux services compétents de l'Etat, d'étudier trois sites :

**REIMS BERTAUCRY  
REIMS GRANDES LOGES  
AÉROPORT INTERNATIONAL DE VATRY**

Dès le début du mois de juillet 2001, la CCIRE a présenté cette initiative aux représentants du monde économique, des collectivités territoriales, aux élus de la Marne et départements limitrophes : députés, maires, conseillers régionaux, généraux, ainsi qu'à différents acteurs concernés par ce projet. On trouvera en annexe la liste des personnalités rencontrées.

Ces entretiens ont été l'occasion de mieux apprécier la problématique et les enjeux, d'évoquer les impacts du projet et nous ont permis d'identifier les atouts, les handicaps, les réticences, les oppositions et les soutiens.

La publication des critères de choix des sites, en date du 8/08/2001, apporte beaucoup de précisions lesquelles confortent notre analyse. Chacun des trois sites proposés est susceptible de répondre à l'ensemble des critères, à des degrés différents.

Nous présentons trois dossiers de candidature, un pour chaque site.

Compte tenu du temps imparti du 6 juillet au 31 août, ces dossiers ont été élaborés par les services de la CCIRE, sur la base des informations communiquées par la mission DUCSAI, sans l'apport de conseils ou experts spécialisés dans le domaine aéronautique.

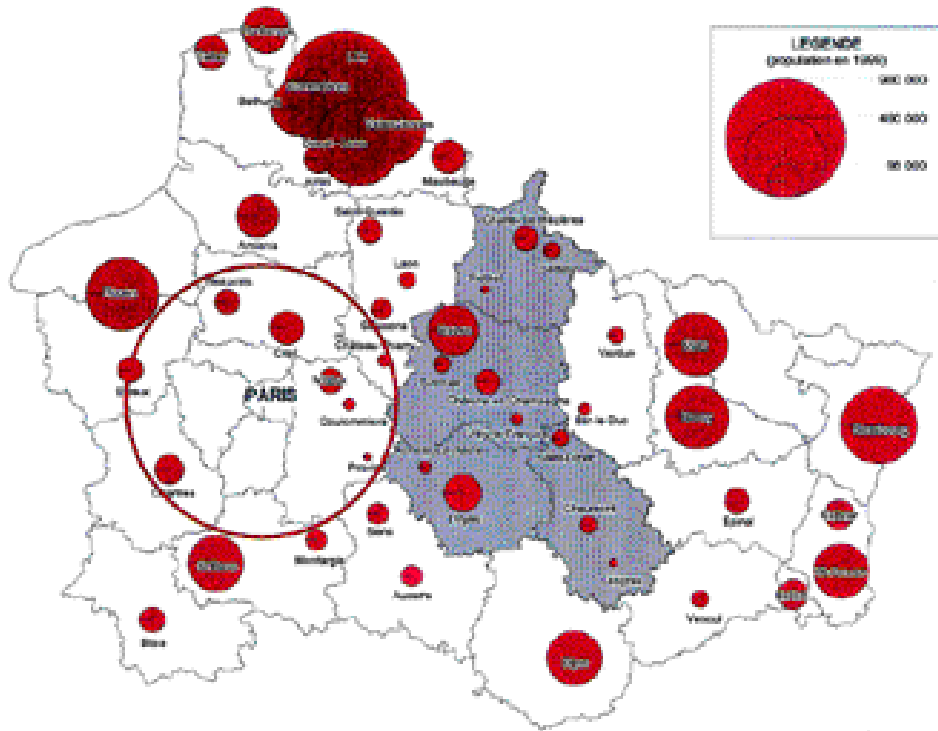
Ces dossiers constituent une première approche de faisabilité, qui permettra aux services compétents de l'Etat d'en compléter l'instruction et d'apporter les compléments d'informations d'ordre technique, nécessaires à une prise de décision.

### 1- La région d'implantation de la nouvelle plate forme

Vatry est situé à environ 25 km au Sud de Châlons-en-Champagne en direction de Troyes, au coeur de la région Champagne-Ardenne. L'aire d'accueil et d'influence se déploie autour de Châlons-en-Champagne et s'étend sur le territoire des villes de Reims, Epernay, Troyes ainsi que sur l'espace du triangle Bar-le-Duc, St Dizier et Vitry-le-François.



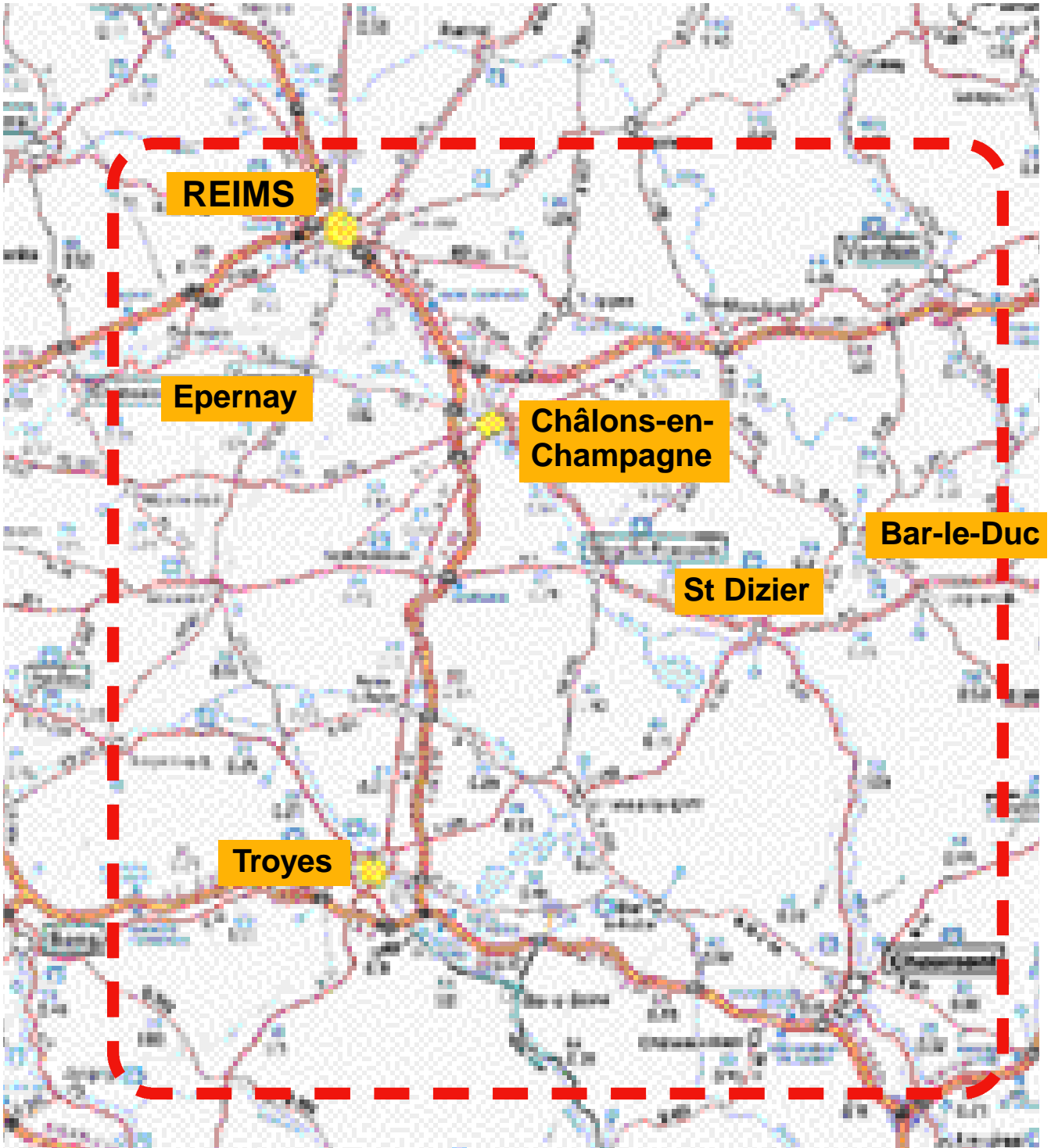
**Population 1999 des principales agglomérations du grand quart Nord-Est**



**Population 1999 des agglomérations de plus de 100 000 habitants hors Paris**

Agglomération	Population
Lille	1 000 900
Douai- Lens	518 727
Strasbourg	427 245
Rouen	389 862
Valenciennes	357 395
Nancy	331 363
Metz	322 526
Orléans	263 292
Béthune	269 196
Dijon	236 953
Mulhouse	234 445
Reims	215 581
Dunkerque	191 173
Amiens	160 815
Troyes	128 945
Calais	104852

Conception : DRDE / Mission Observation Prospective  
 Sources : IGN/INSEE-RGP99  
 311-c:\mop\dre\diagnostic régional\pop99  
 agglos quart nord est.wor  
 af/22 septembre 2000



### **1.1 L'armature urbaine**

Cinq villes sont à signaler dans un rayon de 50 km à vol d'oiseau autour de Vatry : Reims (191 325 hab.), Epernay (27 000 hab.), Vitry-le-François (17 000 hab.) dans la Marne, Saint-Dizier (30 900 hab.) dans la Haute-Marne, Troyes (61 000 hab.) dans l'Aube.

Dans un rayon de 75 km, on trouve Bar-le-Duc (16 900 hab.) dans la Meuse, Provins (11 700 hab.) et Coulommiers (13 900 hab.) dans la Seine-et-Marne.

Dans un rayon de 100 km, Soissons (29 500 hab.) et Laon (26 000 hab.) dans l'Aisne, Meaux (49 400 hab.) dans la Seine-et-Marne, Chaumont (26 000 hab.) dans la Haute-Marne et Sens (26 900 hab.) dans l'Yonne.

#### **Une métropole d'appui : Châlons-en-Champagne, Reims et Troyes**

Châlons-en-Champagne, capitale administrative, regroupe au sein de la communauté d'agglomération (Cités en Champagne) une population de 50 338 habitants.

Reims, capitale économique de Champagne-Ardenne, cité des Sacres, est la 12<sup>e</sup> ville de France intra-muros, avec 191 325 habitants, et la 29<sup>e</sup> unité urbaine (267 419 habitants). Malgré les destructions liées à la guerre 14-18, Reims a conservé de nombreux vestiges de son riche passé, depuis l'occupation romaine jusqu'à nos jours. Plusieurs sites ont été classés au titre du Patrimoine mondial de l'Unesco.

Epernay, capitale du champagne située en plein coeur du vignoble, possède un grand nombre de maisons de champagne parmi les plus prestigieuses.

Troyes, capitale de la bonneterie et berceau historique des magasins d'usine abrite un centre historique dans la vieille ville (cathédrale St Pierre et St Paul).

#### *Un enseignement supérieur diversifié*

- L'université de Reims Champagne-Ardenne (30 000 étudiants) avec une antenne à Troyes
- Une école supérieure de commerce à Reims (Reims Management School) et à Troyes (ESC),
- L'université de technologie de Troyes
- Une école supérieure des arts et métiers (ENSAM)
- Une école d'ingénieurs (l'Ecole supérieure d'ingénieurs en emballage et conditionnement - Esiec),
- Un Institut Universitaire de Technologie
- L'Ecole supérieure d'Art et de Design,
- Une école supérieure des arts du cirque.
- Plusieurs classes préparatoires aux Grandes Ecoles,
- Des pôles de recherche universitaires et industriels.

#### *Une offre culturelle diversifiée*

Reims :

- La Comédie/Centre dramatique national, pour le théâtre contemporain.
- Le Grand Théâtre, théâtre lyrique doté d'un ballet et d'un orchestre indépendants.
- Le Manège/Scène nationale, orienté sur la danse contemporaine, les arts du cirque, la musique, les arts visuels et le multimédia.

- Châlons-en-Champagne :
- Le Centre National des Arts du Cirque
- Troyes :
- Théâtre de Champagne
  - Théâtre de La Madeleine

Les équipements culturels se complètent d'un Conservatoire national de région et de nombreux musées, châteaux et structures socio-culturelles.

Cette aire possède d'autres grands équipements tels que des parcs des expositions et un centre des congrès : Foire internationale de Châlons-en-Champagne, Biennale internationale des techniques champenoises (VITeff), Innovact...

Plusieurs manifestations importantes sont organisées tous les ans :

- Les Flâneries musicales d'été à Reims, festival des musiques à Châlons-en-Champagne,
- Les Fêtes johanniques,
- Les Rencontres internationales de Télévision,
- Festival "Furies" et théâtre de rue
- Les Nuits de Champagne à Troyes

#### *Un réseau routier dense*

L'aire de Châlons-en-Champagne, ville toute proche de Vatry, est desservie par plusieurs autoroutes, confortant ainsi sa position géographique stratégique, au croisement des grands axes de communication Est-Ouest et Nord-Sud :

- l'A4 est le grand axe Ouest-Est qui relie Paris à Strasbourg et au delà à l'Allemagne et au Luxembourg.
- l'A26 orientée Nord-Sud est un segment important du dispositif autoroutier qui permet de relier le Benelux, la Grande-Bretagne à l'Est et au Sud de la France et au-delà l'Italie.
- l'A34 reliant Reims à Charleville-Mézières et la Belgique.
- l'A5 reliant Paris à Troyes, la Franche-Comté et le Sud de la France.

#### *Le réseau ferré à grande vitesse*

La mise en service dès 2006 du T.G.V. Est Européen reliera la gare de Reims à Paris gare de l'Est en 45 mn, à Roissy CDG en 35 mn, et ouvrira, par l'interconnexion, les relations avec l'ensemble des lignes à grande vitesse européennes.

Des liaisons TGV quotidiennes sont prévues au départ de Châlons-en-Champagne avec raccordement sur la LGV Est à St-Hilaire-au-Temple, pour accéder à Paris Est en 55 minutes.

## **1.2 La situation économique**

La situation économique de cette région s'inscrit dans le contexte champardennais qui repose sur une forte tradition industrielle (textile, métallurgie...), tout en s'appuyant sur des activités agricoles et viticoles prospères.

Le poids des secteurs primaire (près de 8 % du Produit intérieur brut) et secondaire (plus de 30 % du PIB), illustre la spécialisation à la fois agricole et industrielle de la Champagne-Ardenne.

Compte tenu du poids de l'agriculture et de l'industrie dans l'économie régionale, le tertiaire est moins présent en Champagne-Ardenne que dans le reste de l'Hexagone, à l'exception notable de Reims.

La Champagne-Ardenne est une grande région exportatrice.

Les principaux produits exportés sont le champagne (22 %), les pièces et équipements automobiles (9 %), les céréales (4,7 %), la pharmacie (4,5 %) et le sucre (3,4 %).

Les principaux produits importés sont la sidérurgie (11 %), la chimie (4,8 %), la pharmacie (3,8 %), le cuivre (3,5 %) et les matières plastiques (3,4 %).

Ses principaux clients et fournisseurs sont, par ordre décroissant : l'Allemagne, la Belgique et le Luxembourg, le Royaume-Uni, l'Italie, les Etats-Unis.

Les Champardennais ont un niveau moyen de ressources légèrement supérieur à la moyenne nationale.

La population active de Champagne-Ardenne s'élève à 603 000 personnes. Le taux de chômage s'établissait en région à 8,9 % au premier trimestre 2001, contre 8,6 % au niveau national.

La région se caractérise par le plus faible taux de qualification ouvrière de France (64,2 % contre 66,7 %) et une proportion de cadres dans la population salariée parmi les plus basses (8,3 % contre 9,9 %).

La Champagne-Ardenne crée moins d'entreprises que la France métropolitaine : 9,4 % en 1999, contre 11,4 %. Par contre, le taux de survie des entreprises créées se situe au-dessus de la moyenne nationale, les arrivées d'établissements s'équilibrent avec les départs, avec un solde positif vis à vis des régions voisines : l'Ile-de-France, la Lorraine et la Picardie.

### *L'agriculture et les agro-industries*

L'agriculture champardennaise est l'une des plus productives en France (61,4% du territoire y sont consacrés).

Elle occupe les tout premiers rangs en matière de production céréalière, de betteraves sucrières, de tubercules etc, ce qui a conduit des géants de l'industrie à s'implanter dans la région et parmi ceux-ci : Mac Cain, Malteurop, Béghin-Say, Nestlé, Bongrain, Miko etc.

Une structure réalise l'interface entre l'agriculture, l'industrie et la recherche : Europol'Agro. En lien avec l'Inra et le CNRS, Europol'Agro a notamment pour but de trouver des débouchés à l'agriculture autres que l'alimentation humaine ou animale : chimie, cosmétique, pharmacie, plastiques, biocarburants, tensio-actifs ...

### *Les Vins de champagne*

Le vignoble champenois s'étend sur 30 000 hectares, dont plus des deux tiers dans la Marne, et fait vivre toute la filière des industries connexes : verreries, bouchonneries, imprimeries, matériels viti-vinicoles ... La production annuelle approche aujourd'hui les 300 millions de bouteilles.

*L'industrie du bois*

La Champagne-Ardenne est le 4e producteur de bois de France. De grandes entreprises de menuiserie et d'ameublement, comme Lapeyre et Dumeste, sont implantées dans la région.

*La métallurgie et la construction mécanique*

La Champagne-Ardenne est la 5e région industrielle de France. Elle fournit 22,4 % des emplois, soit 4 points de plus que sur l'ensemble du territoire français.

Elle possède plusieurs centres de transformation de produits métallurgiques (PUM à Reims) et de nombreux secteurs de sous-traitance automobile.

*Les industries textiles*

L'industrie textile reste encore le 2e employeur régional surtout dans le département de l'Aube. Les magasins d'usines attirent chaque année plus de 2 millions de visiteurs.

*L'emballage - conditionnement*

Historiquement lié à l'industrie du vin de champagne, il recouvre un ensemble de filières (plastique, bois, papier-carton, verre, robotique...) qui placent la Champagne-Ardenne au 2e rang national des régions productrices d'emballages avec quelques grands noms du domaine : BSN, Péchiney, Saint-Gobain, Aries Packaging, etc.

La filière dispose à Reims de deux structures de recherche et de formation : un centre régional d'innovation et de transfert de technologie, l'Adriac, spécialisé dans l'emballage des produits alimentaires ; l'Ecole supérieure d'ingénieurs en emballage-conditionnement (Esiec), établissement unique en Europe, mise en œuvre récente du CNRT (Centre national de recherche technologique) pour cette filière.

*La logistique*

Tous les grands transporteurs sont implantés dans la région : Calberson, Danzas, Giraud, Geodis...

De plus la logistique a trouvé récemment un nouvel essor avec la création de l'Aéroport international de Vatry, dans la Marne, qui comporte une plate-forme multimodale dédiée au fret.

*Le tourisme*

Le tourisme s'appuie sur le patrimoine naturel (parcs naturels régionaux de la Montagne de Reims et de la Forêt d'Orient et architectural (villes cathédrales) et bien sûr le Champagne.

*L'aide financière européenne*

La Champagne-Ardenne bénéficie de l'aide financière de l'Europe. Les fonds structurels concourent à la réalisation de plusieurs objectifs, parmi lesquels : la reconversion des

zones industrielles en friches ou en déclin, le développement des zones rurales, la reconversion des sites militaires désaffectés, la coopération transfrontalière entre la vallée de la Meuse et la province wallonne de Belgique.

### *L'économie dans la Marne*

Pour une population de 565 229 habitants, la Marne compte 228 360 emplois. Reims est la zone d'emplois la plus importante et reste la seule à gagner des effectifs depuis 1990. Cette progression globale de 6,2 % est due en particulier à une tertiarisation accrue de l'économie locale. La part des emplois comptabilisés dans les activités tertiaires (73 %) dépasse la moyenne nationale (71 %) au début de 1999.

Quatre actifs rémois sur cinq vivent et travaillent à Reims (alors que moins d'un champardennais sur deux exerce sa profession dans sa commune de résidence). Mais située au cœur d'un bassin d'emploi de plus de 300 000 habitants, la ville rayonne très largement sur les communes environnantes et attire des actifs parfois très éloignés.

### **1.3 Reims, berceau de l'aviation**

Le nom de Reims est intimement lié à l'histoire de l'aéronautique française et mondiale.

Le 30 octobre 1908, Henri Farman et son biplan Voisin entrent dans la légende de l'histoire de l'aviation, en réalisant le premier vol de ville à ville, Reims-Bouy, 27 km à la vitesse de 73 km/h et à une altitude de 25 m.

L'année suivante, se déroule le premier meeting aérien de tous les temps.

Dès cette époque, les premiers grands constructeurs d'aéroplanes s'installent à Reims. Au camp de Mourmelon, trois écoles de pilotage sont fréquentées par la future élite de ce nouveau moyen de locomotion.

En 1911, toujours à Reims, se constitue l'embryon de l'armée de l'Air. Un concours permet à l'armée de sélectionner ses vingt premiers avions.

Plusieurs héros de l'aviation sont nés dans la Marne : Henri Guillaumet (pilote de chasse émérite et héros de l'Aéropostale), Etienne Oehmichen (pionnier de l'hélicoptère) et Maurice Prévost (détenteur du record d'altitude et de distance avec passagers).

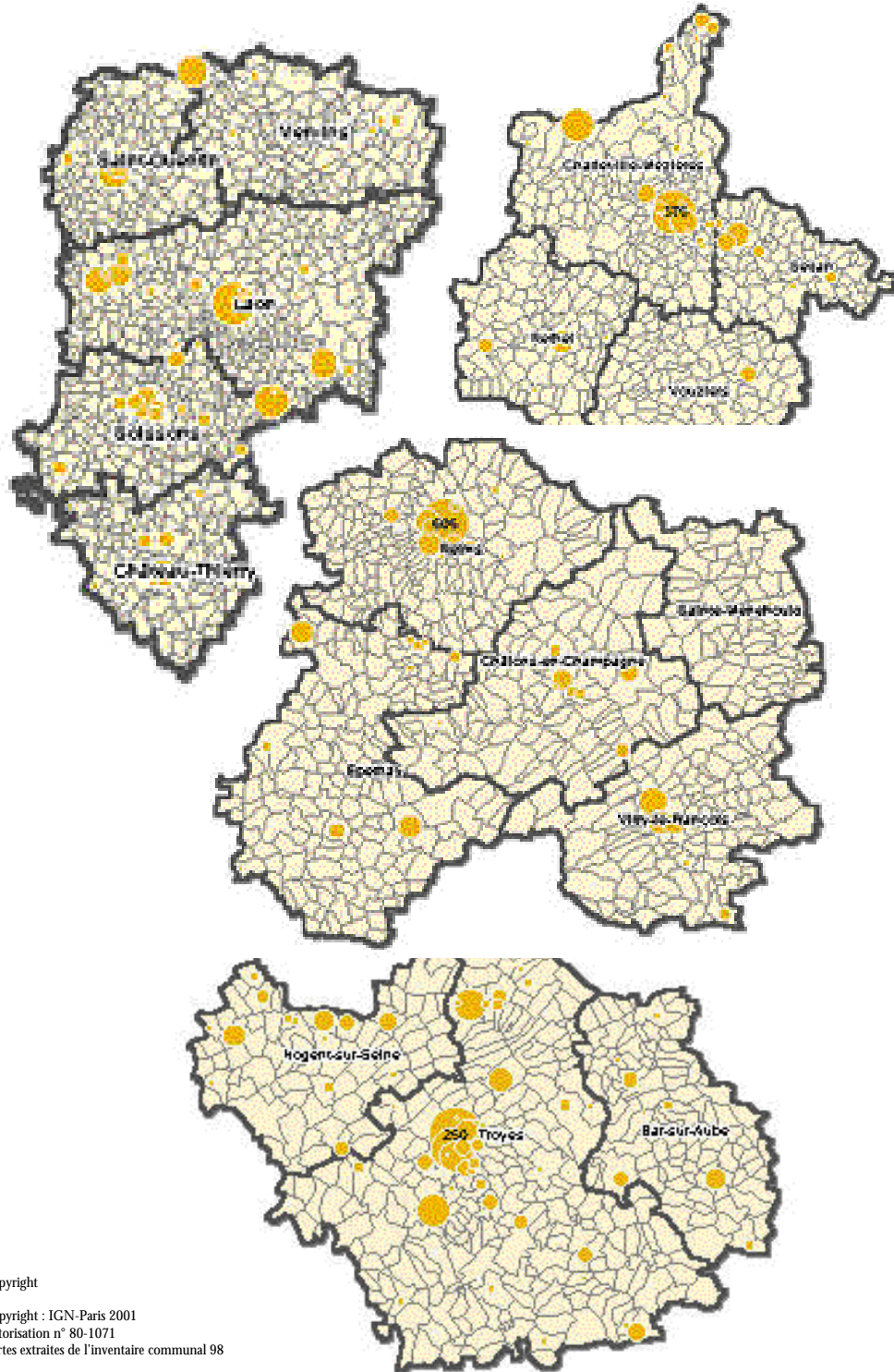
Aujourd'hui, l'aéronautique est toujours présente à Reims :

- L'aéroport de Reims-Champagne qui utilise les infrastructures militaires de la base 112 (construit sur le site historique de Bétheny). Des produits touristiques et des charters sont proposés par les tours-opérateurs et les agences de voyages au départ de Reims. Des hélicoptères et des avions de 2 à 400 places peuvent être affrétés. La nouvelle aérogare possède une capacité d'accueil de 400 passagers.

- L'aérodrome de Reims-Prunay est dédié à l'aviation légère de tourisme et d'affaires. C'est également au bord de ses pistes que se trouvent le siège et les ateliers du premier constructeur aéronautique privé français, Reims Aviation, qui a déjà construit 7 000 appareils.

- Le Centre régional de navigation aérienne (CNRA) de l'Est est basé à Reims (zone Farman).

Les zones d'activit en Marne, Aube, Ardennes et Aisne



## **2. Impact sur le développement économique et l'aménagement du territoire**

### **2.1. Impact sur les équilibres interrégionaux**

L'implantation d'une plate-forme aéroportuaire internationale sur le site de Vatry constitue un aménagement structurant au bénéfice de deux régions : la Champagne-Ardenne et la Lorraine et de quatre départements : la Marne, l'Aube, la Haute-Marne et la Meuse.

L'impact direct concernerait la zone délimitée par les villes de Châlons-en-Champagne, Epernay et Vitry-le-François. L'attractivité économique bénéficiant indirectement aux villes de Reims, Troyes, St Dizier et Bar-le-Duc.

Globalement, une nouvelle plate-forme apporterait les éléments de développement économique nécessaires au développement du Sud de la Marne, du Nord de l'Aube et permettrait de revitaliser la partie Ouest de la Meuse et le Nord de la Haute-Marne.

Par ailleurs ce site renforcerait un pôle économique fort au cœur de la région Champagne-Ardenne, le bassin de Châlons-en-Champagne constituant une grande métropole régionale avec le réseau des villes d'Epernay, de Reims et Troyes.

### **2.2. Ouverture sur l'Union Européenne**

La zone proposée, située au Nord-Est du Bassin Parisien, fait partie de la zone de coopération transnationale pour l'aménagement du territoire du Nord-Ouest Européen, (E.N.O.), dans le cadre du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (S.D.E.C.). Cet espace englobe, outre le Bassin parisien (et donc la Champagne-Ardenne) :

- La Bretagne, les Pays de Loire, la région Nord - Pas de Calais, la Lorraine, l'Alsace, la Franche-Comté et la Bourgogne,
- Le Royaume-Uni, l'Irlande, le Benelux, à l'exception du Nord des Pays-Bas, la Suisse,
- Les Länder allemands de Bade - Wurtemberg, Hesse, Rhénanie, Sarre, et Westphalie.

Cet ensemble représente 45% de la population de l'Union Européenne, et 25% de son territoire : sa densité moyenne est le double de celle du reste de l'Europe. Cette aire concentre les fonctions économiques et financières, accueille les sièges sociaux des grandes entreprises et des centres logistiques parmi les plus importants au niveau mondial.

Les fortes concentrations de population et d'activités renforcent la position de l'Europe du Nord-Ouest dans les échanges internationaux, ce qui lui confère un rôle d'interrégion européenne. De plus, cette région de l'Europe est couverte par les programmes d'intérêt communautaire INTERREG II & III, destinés à développer les synergies fonctionnelles entre les régions métropolitaines qui la constituent.

Le développement économique de cette région, s'inscrit dans ce contexte et dans l'évolution des flux et des échanges sur le nouvel axe Nord-Sud à l'Est de Paris : Convergence des autoroutes A26, A4, et à court terme A34 qui peuvent recueillir les trafics en provenance de Grande-Bretagne, de Hollande, et du Benelux au Nord ainsi que de l'Allemagne à l'Est, d'Italie au Sud.

Cette position sera confortée à l'échéance 2010 par l'évolution du transport de fret par voies ferrées, avec la constitution de deux axes lourds, l'un Nord-Sud Dunkerque - Metz, l'autre depuis Le Havre et Rouen, vers Reims et Dijon, utilisant les voies existantes modernisées.

### 2.3. Contribution au rééquilibrage du Bassin Parisien

Le Bassin Parisien est fortement marqué par le poids de la région capitale : 19% de la population nationale, 28% du P.I.B., 22% des emplois ...

Aux déséquilibres constatés entre l'Ile-de-France et les autres régions du Bassin Parisien s'ajoute un affaiblissement du potentiel des pôles urbains périphériques, qui subissent les effets d'aspiration de l'Ile de France.

Le recensement démographique de 1999 met en évidence l'importance de l'agglomération centrale et le continuum urbain des vallées de la Loire et de la Seine, en aval de Paris, et affiche l'existence de grands espaces libres à l'Est.

Force est de constater un mouvement de déversement du centre vers la périphérie qui a conduit à l'étalement urbain, les franges franciliennes, et contribué à l'apparition d'espaces inégalitaires entre eux. (Etudes de l'I.U.P. Septembre 2000).

Le déséquilibre s'est particulièrement accentué entre la partie occidentale, qui a reçu toutes les activités nobles : enseignement, recherche, au détriment de la partie orientale qui stagne.

Le rééquilibrage interrégional au sein du Bassin Parisien est une nécessité, tant au niveau national qu'au niveau des régions périphériques à l'Ile-de-France.

Une logique d'aménagement du territoire, fondée sur le polycentrisme maillé, promu par le SDEC comme scénario pour la France à l'horizon 2020, peut être envisagée dans l'Est, en s'appuyant sur les potentialités du réseau de villes Châlons-en-Champagne, Epernay, Reims, Troyes, Vitry-le-François, St-Dizier et Bar-le-Duc.

Le pôle de développement Est de Paris aurait son autonomie, tout en favorisant la complémentarité avec l'Ile-de-France et les régions limitrophes.

La zone de développement économique, initiée par l'évolution de la vocation de la plate-forme de Vatry au coeur de la région Champagne-Ardenne, permet le rééquilibrage du Bassin Parisien. Elle se trouve suffisamment éloignée du bassin d'activité de Marne La Vallée pour éviter que l'aéroport ne constitue le point limite d'implantation des activités vers l'Est, et reste néanmoins attractive, du fait de ses infrastructures terrestres de communications qui facilitent les relations avec Paris.

De plus, elle permet une ouverture sur l'Est de la région et revitalise l'activité de l'Ouest du département de la Meuse.

### 2.4. Potentiel de développement des structures urbaines

Au-delà de la création d'une nouvelle plate forme aéroportuaire internationale, il apparaît que le réel enjeu d'aménagement du territoire est celui de l'urbanisation induite, qui en fait un projet d'intérêt national, et dont les impacts sont déterminants tant pour les villes voisines que pour le succès de l'ensemble de l'opération.

Selon les estimations apportées lors du débat public, la capacité de la nouvelle plate forme aéroportuaire internationale devrait être de l'ordre de 50 millions de passagers par an, à l'horizon 2020, afin d'absorber le trafic excédentaire généré par la zone de chalandise de Paris - Ile de France.

La montée en charge de l'activité d'une nouvelle plate forme est progressive. Nous avons retenu une programmation en deux phases, 10 et 50 millions de passagers, afin d'utiliser le potentiel des infrastructures existantes (*cf paragraphe 3.3*).

#### ***Phase 1 : 10 millions de passagers***

En terme d'emplois, nous avons retenu les hypothèses suivantes, par million de passagers :

750 emplois pour l'exploitation directe des activités aéroportuaires.

750 emplois pour les activités indirectes et induites.

1 500 emplois pour les activités nouvelles.

Le nombre d'emplois ainsi généré s'élèverait à 30 000. Afin de déterminer le besoin en logement, nous avons retenu les critères suivants :

Nombre d'actifs par ménage :	1,26 soit 24 000 ménages
Nombre de personnes par ménage :	2,5
Nombre de personnes résidant déjà sur place :	20%

Sur ces bases de calcul, le programme dans sa première phase doit prévoir d'accueillir 48 000 habitants arrondi à environ 50 000.

Sur la base de 40 habitants/hectare, il faudrait 1 250 hectares pour assurer la construction de logements et d'infrastructures associées.

Cette surface devrait être couverte par l'ensemble des zones NA des schémas directeurs d'urbanisme des agglomérations d'accueil concernées.

### ***Phase 2 : 50 millions de passagers***

Le nombre d'emplois, est estimé selon les hypothèses suivantes, par million de passagers :

1 000 emplois pour l'exploitation directe des activités aéroportuaires
1 000 emplois pour les activités indirectes et induites.
2 000 emplois pour les activités nouvelles.

Le nombre d'emplois ainsi généré s'élèverait à 200 000. Afin de déterminer le besoin en logement, nous avons retenu les mêmes critères que pour la phase 1, ce qui nous amène à prévoir environ 320 000 habitants. Compte tenu de l'accueil en phase 1 de 50 000 habitants, la phase 2 devra accueillir 270 000 habitants supplémentaires.

Il faudra rechercher et répartir les 6 750 hectares à construire ou à aménager par l'élaboration de nouveaux schémas directeurs des agglomérations de Châlons en Champagne, Epernay, Reims, Vitry-le-François, Ste Menéhould.

Cette nouvelle population peut être accueillie à la périphérie de la nouvelle plate-forme, hors zone de nuisances sonores, dans une logique de densification du tissu actuel, à partir des villes existantes et des bourgs situés à proximité du site.

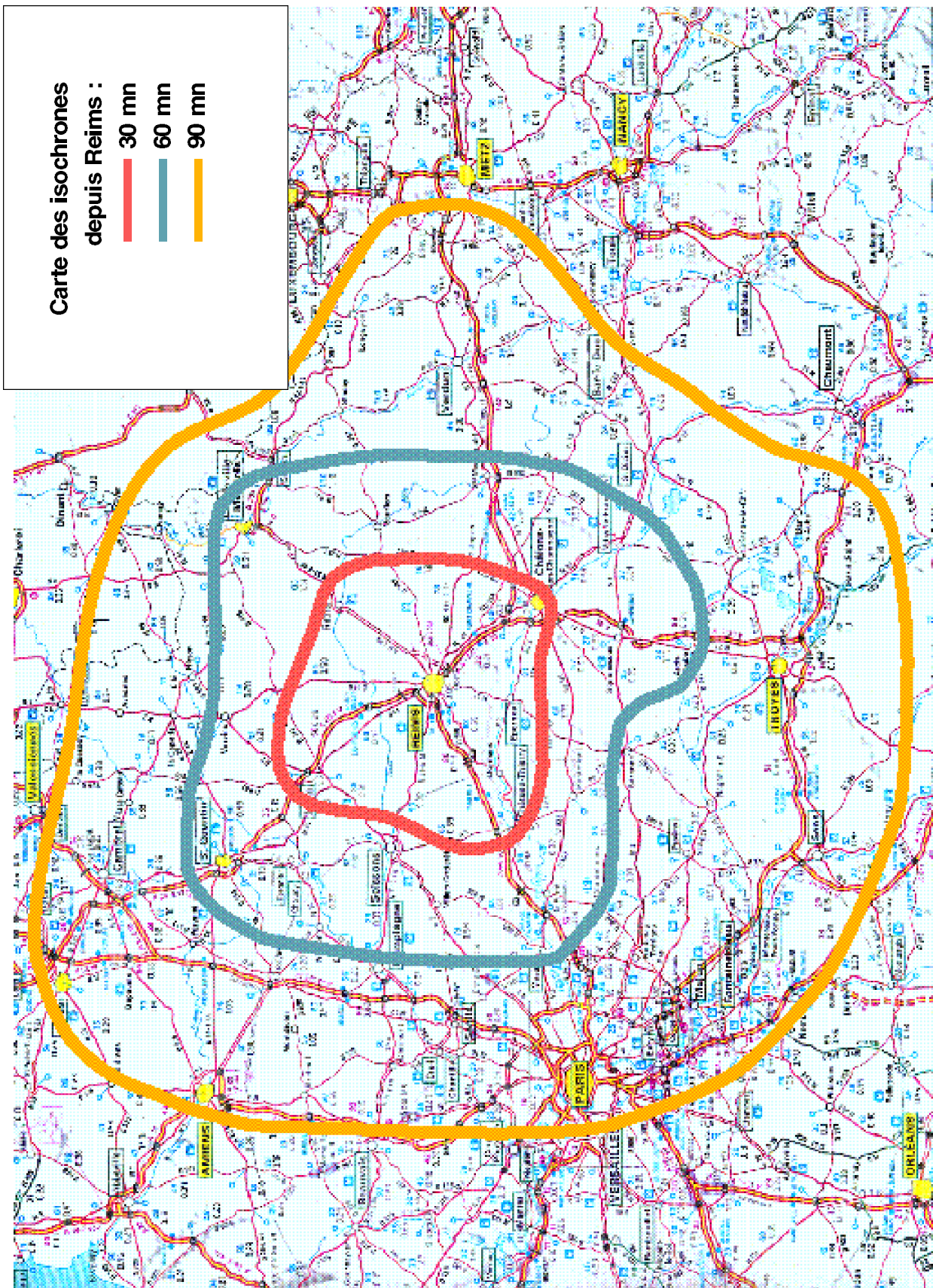
Le site est placé dans une zone à faible densité d'habitat, dont l'accès est facile à partir des agglomérations concernées grâce au bon niveau du réseau de communication et des transports collectifs. (*Voir ci-après carte isochrones à 30 mn depuis Reims*)

Le contexte rural et les paysages sont de nature à faciliter l'intégration d'un nouvel habitat qui préserverait l'environnement : attractivité des vallées de la Marne et de l'Aube.

Les caractéristiques urbaines des villes d'appui au nouvel aéroport sont propices au développement de l'habitat urbain, tout en évitant a priori la création de ville nouvelle.

L'accueil de 50 000 personnes dans la phase 1, réparties sur le réseau de villes de l'aire de Vatry est compatible avec les infrastructures de communication terrestres existantes à cette échéance : liaisons routières et ferroviaires aisées entre les villes concernées avec des temps de parcours inférieurs à la demi-heure et dans un cadre de vie agréable.

L'accueil de 270 000 personnes supplémentaires impliquera l'amélioration des infrastructures de communications telles que nous les avons exposées aux paragraphes 4.1 et 4.2 afin de desservir un aéroport de 50 millions de passagers.



## 2.5 Potentiel d'optimisation du développement économique

L'attraction des activités tertiaires supérieures est conditionnée par :

- l'existence de voies de communication d'excellente qualité, ouvertes sur l'Europe entière,
- la disponibilité de personnels de différents niveaux de qualifications,
- des conditions et formalités d'implantation performantes : image, qualité des infrastructures, contraintes environnementales, compétitivité des coûts,
- la présence de structures de recherche
- les éléments constitutifs de la qualité de vie : habitat, équipements socioculturels, établissements d'enseignement, loisirs, sécurité ...

L'implantation d'un aéroport international sur le site de Vatry implique une desserte d'excellente qualité : celle-ci existe et doit être améliorée pour réduire les temps de déplacement avec les bassins de population et d'emplois les plus importants de Reims et Troyes.

Une urbanisation répartie sur plusieurs villes structurées, situées dans un vaste espace géographique, constitue un facteur d'amélioration du cadre de vie : elles disposent déjà de nombreux équipements.

Les structures d'enseignement supérieur et de recherche existent et favoriseront l'implantation de nouveaux établissements et nouvelles entreprises.

Une politique pertinente d'accueil des entreprises devra être mise au point, dans une logique de compétitivité.

Dans ce contexte, la région dispose d'atouts qui lui permettent d'être attractive :

- La pérennité des sièges sociaux d'entreprises internationales déjà implantées serait mieux assurée,
- La vocation logistique de la région serait largement confortée,
- L'existence d'une production agricole forte inciterait à l'installation d'entreprises nouvelles pour l'élaboration de produits à base végétale : alimentaire, santé, énergies nouvelles ..., et de structures de recherche dans le domaine des sciences du vivant.
- L'activité du tourisme, actuellement fondée sur le vignoble de Champagne et le patrimoine artistique, ne pourrait que se développer.
- L'implantation d'un projet de développement à destination du grand public, du type "parc à thème" de niveau européen.

En regard de ce développement économique majeur, l'implantation du nouvel aéroport international entraînerait la dégradation de certaines activités existantes :

- Délocalisation des activités de la base aérienne 113 située à St Dizier :

La présence d'une base aérienne n'est pas compatible avec celle d'un aéroport international civil à proximité. Cette délocalisation, négative au plan économique local permettrait de libérer l'espace aérien du trafic militaire correspondant.

Il est à noter que dans le cadre des restructurations de l'armée et le redéploiement de ses installations, nous n'avons aucune certitude quant au maintien de cette base à l'horizon 2010, indépendamment de toute implantation d'aéroport international.

- Suppression de l'aéroport de Reims-Champagne :

Cet aéroport, géré en concession par la Chambre de Commerce, utilise la piste et les infrastructures de la base 112. Le trafic est actuellement constitué par les vols d'avions privés, des vols d'essais et des charters. La CCIRE n'exploite pas de ligne régulière actuellement.

La disparition de cette infrastructure impliquerait un arrêt anticipé du contrat de concession.

- La compatibilité d'une nouvelle plate-forme avec les activités militaires exercées sur les camps de Mailly, de Mourmelon et Suippes devra être vérifiée.

Les personnels concernés par ces restructurations pourraient trouver des opportunités intéressantes de réemploi dans les activités générées par la nouvelle plate-forme.

- L'emprise de la plate forme, 3 300 hectares, auxquels s'ajoutent les 8 000 hectares induits par la construction de logements et d'équipements ainsi que la création de zones d'activité nouvelles conduisent à une diminution des surfaces libres, dont une partie agricole, de l'ordre de 15 000 hectares pourrait être compensée par le changement de destination des terrains militaires : base 113, Mourmelon, Suippes ou Mailly.

### 3 - La pertinence dans l'économie du transport aérien

#### 3.1. Evaluation de la zone de chalandise

L'attractivité de la région d'accueil dotée d'une plate forme aéroportuaire internationale, pourrait, grâce à la qualité de ses réseaux de communications terrestres, développer une zone de chalandise forte constituée :

- en France, par le Bassin Parisien avec plus de 20 millions d'habitants, le Nord et l'Est avec plus de 10 millions d'habitants,
- à l'étranger, des grandes métropoles telles que :
  - o Bruxelles 3,5 millions d'habitants
  - o Londres 6,5 millions d'habitants
  - o La Randstadt en Hollande 7 millions d'habitants
  - o La Ruhr 11 millions d'habitants
  - o Francfort et la vallée du Main 4 millions d'habitants

A cette zone de chalandise, il convient d'ajouter le potentiel de visiteurs, pour lesquels cette région sera un lieu de destination, au titre :

- de l'activité touristique : outre l'accroissement naturel du nombre de visiteurs actuels, attirés par le vignoble de Champagne, les cathédrales et monuments historiques, de nouveaux courants d'activités émergeront très probablement : la région de Reims - Châlons-en-Champagne - Troyes constituera une nouvelle étape pour accéder aux grandes zones touristiques que sont Paris (16 millions de touristes en 2000), les grands parcs à thème, les régions et pays limitrophes.
- du développement des congrès et expositions.
- du flux généré par les nouvelles activités économiques attirées par la plate forme.

#### 3.2. Attractivité pour les compagnies aériennes

Cette notion est difficile à appréhender, car elle est, pour une bonne partie liée aux exigences des compagnies et à leur degré de lisibilité pour leur avenir aéronautique. Néanmoins on peut avancer que le nouvel aéroport devra séduire les compagnies nouvelles et inciter celles qui sont déjà installées à changer de site ou créer un établissement secondaire.

Au même titre que d'autres implantations industrielles ou commerciales, le nouvel aéroport se devra d'être particulièrement compétitif, afin d'attirer les compagnies et les activités associées. Outre la performance de ses infrastructures aéronautiques, l'attrait du nouveau complexe aéroportuaire est conditionné par certains facteurs clefs de succès :

- Une zone de chalandise permettant de garantir un potentiel de clientèle, du fait des conditions d'accès à l'aéroport qui seront démultipliées par le transport intermodal.
- La possibilité de relations par liaisons aériennes courtes avec d'autres aéroports européens, qui permettent d'envisager des regroupements de clientèle au départ du nouvel aéroport.
- Un système de management du territoire, induit par le mode de gouvernance, destiné à limiter les effets spéculatifs, de telle sorte que la région aéroportuaire soit attractive au niveau des prix d'acquisition foncière, des taux d'imposition locale, et des aides au financement pour l'implantation d'entreprises nouvelles.

- L'existence d'un bassin de main-d'œuvre disponible, adaptée à l'activité aéroportuaire, du fait de la situation économique de la région.
- Une urbanisation déployée sur le réseau de villes ayant un bon niveau d'équipements collectifs.
- Une desserte performante, correspondant aux besoins de déplacements générés par l'activité aéroportuaire : temps de trajet limités, évolution du réseau de transports collectifs.
- Un habitat situé dans un cadre environnemental favorable, du fait des paysages de proximité : forêts des Ardennes et de l'Argonne, rivières et lacs, parcs naturels...
- La prise en compte des intérêts des passagers : conditions tarifaires d'acheminement, fiabilité des services collectifs, optimisation des transferts liés à l'intermodalité.

### **3.3. Vocations possibles et évolution dans le temps**

A l'instar des plates-formes mises en activité récemment, l'aéroport de Vatry verra son activité se développer progressivement : à titre de rappel, la montée en puissance de Roissy CDG a duré 18 ans.

L'aéroport développera dans un premier temps une activité complémentaire de celle des aéroports existants, fondée sur les transports à bas coûts, pour évoluer progressivement vers un aéroport de type international, fonctionnant en bi-pôle avec Roissy-CDG.

Le site proposé, par les temps d'accès envisageables à l'horizon 2020, reste compatible avec cette vocation, d'autant plus si l'on prend en compte le temps d'accès réellement pratiqué pour accéder à Roissy-CDG depuis Paris ou l'Île-de-France.

Dans un futur proche, chacun privilégiera la fiabilité des conditions de transport, même au détriment du temps: on préférera encore plus qu'aujourd'hui, un temps de trajet légèrement plus long, à condition qu'il soit garanti. Les conditions de desserte du site proposé seront peu exposées aux encombrements.

Nous avons prévu deux phases d'équipement pour la nouvelle plate forme, qui correspondent aux vocations envisagées :

#### **Phase 1**

- développement d'une activité complémentaire de celle des aéroports parisiens, avec une capacité d'accueil de 10 millions de passagers. Dès à présent, l'aéroport de Vatry peut accueillir du trafic fret puisqu'il dispose de toutes les installations nécessaires à ce type de transport. Il pourra ensuite accueillir 10 millions de passagers après réalisation d'un programme d'aménagement des liaisons routières et ferroviaires afin de raccorder la plate-forme au réseau TGV Est européen et faciliter l'accès routier à Paris.

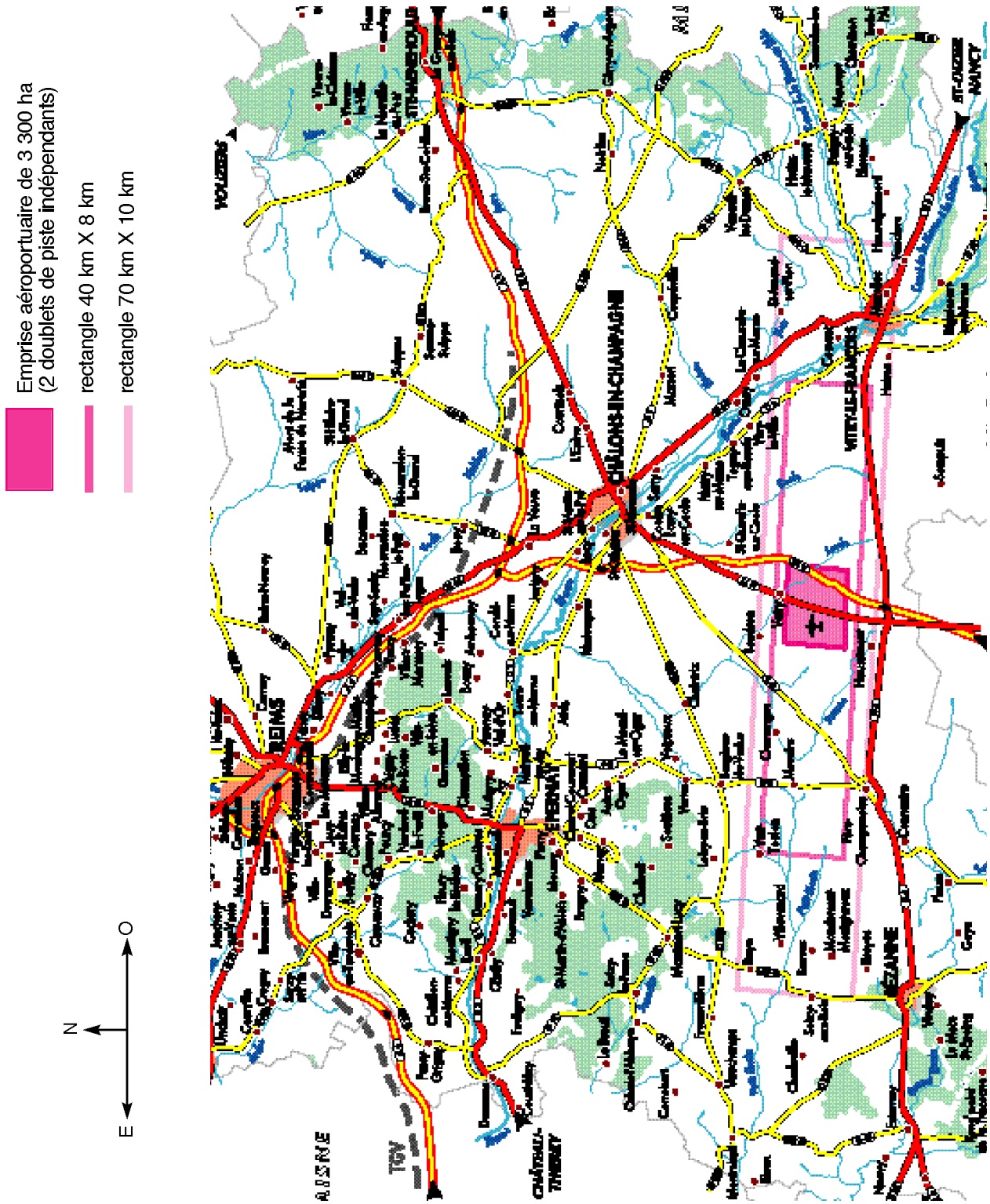
*(cf paragraphes 4.1 et 4.2).*

#### **Phase 2**

- évolution vers un fonctionnement en bi-pôle avec Roissy-CDG, qui nécessite de réduire les temps d'accès à Paris et Roissy, avec la construction d'une ligne à grande vitesse ferroviaire dédiée.

*(cf paragraphes 4.1 et 4.2)*

### 4 - Caractéristiques de la plate-forme de Vatry



La plate-forme de Vatry est située à environ 25 km au Sud de Châlons-en-Champagne, en direction de Troyes.

La plate-forme existante est située sur un emprise de 1850 ha, avec une piste de 3850 m de long et 45 m de large. Cette infrastructure devrait évoluer progressivement afin de répondre aux critères préconisés pour le nouvel aéroport international :

-réalisation d'un premier doublet de pistes en première phase.

- construction du deuxième doublet de pistes en deuxième phase (au-delà de 2020), afin de fournir à terme deux doublets indépendants (cf schéma n°4 du STBA) et distant de 2500 m.

Il est proposé 4 pistes de 4 000 m de long allongées de bandes dérasées de part et d'autre de 1 000 m de long.

La totalité de la surface nécessaire, soit 3 300 ha, serait acquise dès le début de l'opération. Le plan masse de l'aéroport se présente sous la forme d'un rectangle de 5,5km de largeur et 6 km de longueur.

La possibilité de réaliser deux doublets de pistes en conservant la piste actuelle doit être recherchée, ainsi que la préservation des bâtiments et des installations existants.

#### **4.1. La desserte ferroviaire**

##### **4.1.1. Desserte de lignes classiques :**

- Paris - Reims en direction de Charleville-Mézières selon deux possibilités :
  - > par Château-Thierry - Epernay à deux voies électrifiées sauf le tronçon Epernay-Reims à une voie électrifiée. Le temps de parcours minimum est de 1h30.
  - > par la Ferté-Milon à deux voies non électrifiées ; cette ligne qui comporte 12 arrêts et un temps de parcours de l'ordre de 2h15 a des potentialités fortes en terme de capacité et de temps de parcours, sous réserve d'une modernisation avec électrification et suppression des arrêts intermédiaires.

- Lille - Laon - Reims - Châlons en Champagne - Dijon  
à deux voies non électrifiées sur le tronçon Reims - Châlons-en-Champagne

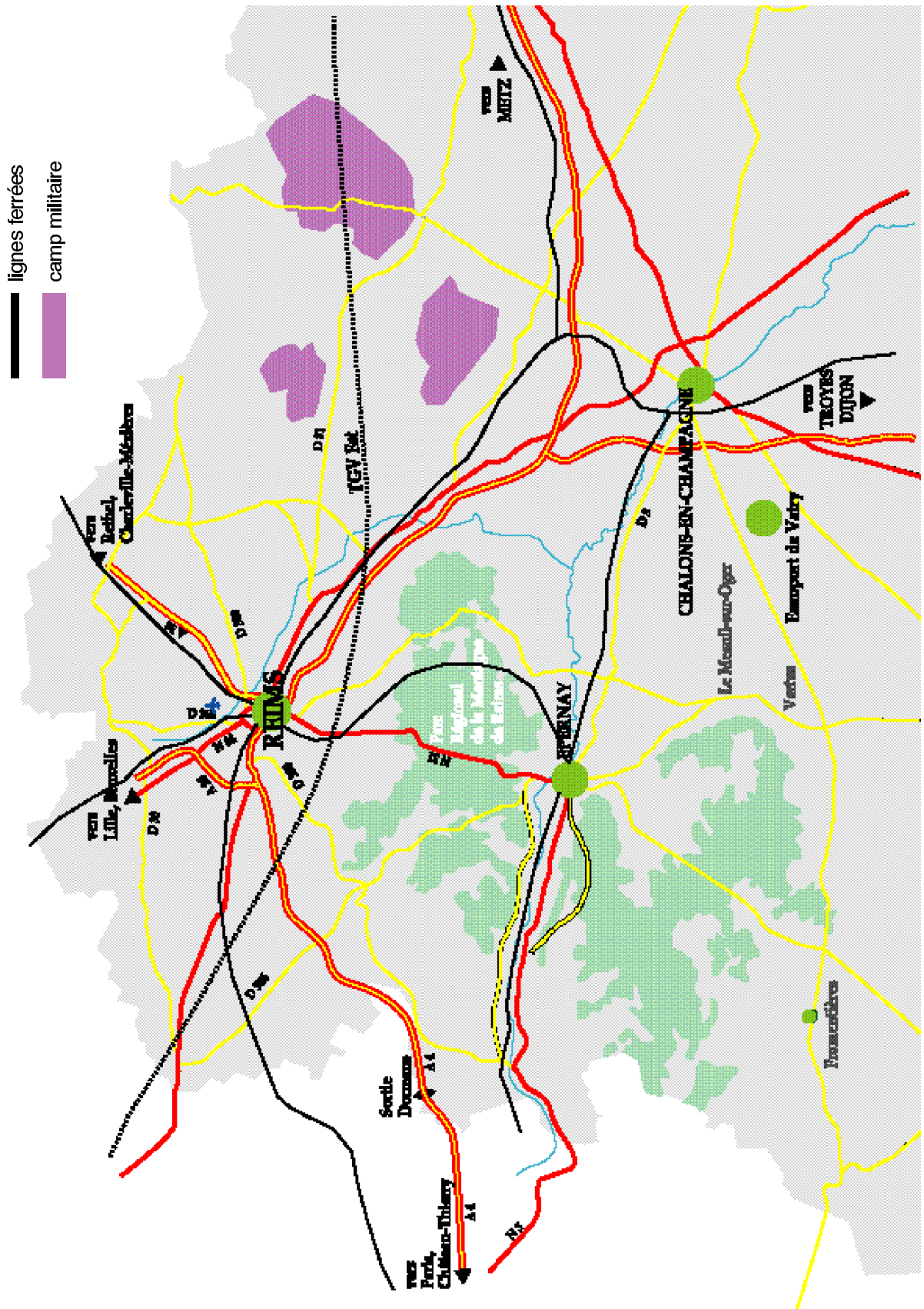
- Paris - Epernay - Châlons-en-Champagne en direction de Strasbourg
- Châlons-en-Champagne - Vitry-le-François - Bar-le-Duc en direction de Metz et de Sarrebrück

- Châlons-en-Champagne - Ste Ménehould en direction de Thionville.  
L'aéroport de Vatry est relié à Châlons-en-Champagne par une ligne dédiée au transports de marchandises qui dessert également le camp militaire de Mailly.

La desserte ferroviaire entre Châlons-en-Champagne et Reims est en double voie. Le tronçon Châlons/St Hilaire sera électrifié pour le raccordement à la LGV-Est en 2006 et le tronçon Reims - Trois Puits sera doublé.

Toutes ces lignes possèdent un grand nombre d'arrêts pour les trains express régionaux (TER).

La desserte locale est bien assurée avec des temps inférieurs à 30 minutes avec les grandes villes régionales.



L'électrification des tronçons, non prévue à l'actuel contrat de plan Etat/Région le sera à terme de 2010/2012.

#### 4.1.2. Le TGV Est Européen

Le TGV Est Européen dont la mise en service est prévue en 2006 comportera deux types de relations :

- Gare de Paris Est - Reims gare centrale LGV et ensuite Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François, Bar-le-Duc sur ligne classique avec un temps de Paris à Reims en 45 minutes et de Paris à Châlons-en-Champagne en 55 mn.

- Réseau LGV interconnecté avec une gare à Bezannes qui mettra Marne la Vallée et Roissy à 40 minutes maximum mais vraisemblablement à 35 minutes et les métropoles françaises à :

o Metz	1h00	
o Nancy	1h10	
o Lille	1h25	
o Strasbourg	1h40	
o Nantes	3h20	mais avec un temps moindre après l'amélioration du barreau Sud de l'Essonne
o Bordeaux	4h20	

et les métropoles étrangères à :

o Luxembourg	1h50
o Bruxelles	2h20
o Londres	3h20
o Francfort	4h00
o Zurich	4h05

Le TGV Est Européen avec une vitesse commerciale de 320km/h a une double réserve de capacité : en nombre de sillons horaires et en passagers par rame.

Même si le mode de cantonnement n'est pas complètement défini à ce jour, on peut présumer que le nouveau système européen dit ERTMS (european rail track manager system) permettra un espacement minimum de 3 à 4 minutes soit de l'ordre de 15 sillons horaires (supérieur à celui prévu dans le projet TGV). Il est clair que l'aire de Reims et de Châlons-en-Champagne sera, dès 2006, remarquablement desservie par LGV et toute plate-forme dans cette zone permettra de capter un trafic voyageurs très élevé en moins de 2h ainsi qu'en moins de 3h.

Afin de satisfaire les flux générés par la plate-forme aéroportuaire, nous pouvons envisager les améliorations suivantes :

#### Phase 1 : 10 millions de passagers

- liaison directe Paris - Châlons-en-Champagne - Vatry en utilisant le réseau normal

- utilisation de la voie Vatry - Châlons-en-Champagne améliorée afin de rejoindre le tracé TGV Est européen à St-Hilaire-au-Temple pour relier la plate-forme à Paris Est et Roissy et bénéficier ainsi de l'interconnexion du réseau de lignes à grande vitesse.

- réalisation d'un raccourcement de la plate-forme directement sur la LGV Est, afin d'obtenir un temps de parcours de l'ordre d'une heure (*cf dossier de candidature du Conseil général de la Marne*).

**Phase 2 : 50 millions de passagers**

création d'une LGV directe entre Paris et Vatry, raccordée à l'interconnexion LGV qui ramènerait le temps d'accès à Paris ou Roissy CDG à environ 30 mn (cf dossier de candidature du Conseil général de la Marne).

**4.2. La desserte routière****4.2.1. La desserte autoroutière**

L'aire de Vatry est desservie par 3 axes majeurs :

> l'A4 Ouest-Est branchée sur plusieurs ceintures successives de Paris : sur la périphérique Est de Paris (1ère ceinture) connectée à l'A86 (2ème ceinture) à la Francilienne (3ème ceinture) puis à l'A140 (dont le contournement de Meaux sera achevé en 2004).

Après un tronçon commun avec l'A26, l'A4 est connectée à l'A31 à la hauteur de Metz, puis l'A320 à Sarrebruck (et l'Allemagne) à la hauteur de Saint-Avold et l'A35 et l'A252 à la hauteur de Strasbourg. Les trafics moyens journaliers aux postes de péages les plus importants sont pour les deux sens et en cumulant VL + PL (source SANEF, année 2000) respectivement :

- Coutevroult	32 130
- Dormans	26 800
- Saint-Avold	24 700
- Schwindratzheim	21 370

Si cette autoroute est, comme les autres accès à Paris, saturée à partir de Noisy-le-Grand malgré ses 2 fois 4 voies elle possède d'importantes réserves de capacité à l'Est de Marne-la-Vallée. Ses réserves qui augmentent au fur et à mesure vers l'Est (à l'exception de la section urbaine de Reims – 70 000 V/j, dont le contournement par le Sud est déclaré d'utilité publique) sont importantes.

En effet, la totalité de l'itinéraire peut être élargie à 2 fois 3 voies et les emprises ont été acquises dans cette perspective :

- Le temps de parcours depuis Reims à A104 Est de Paris est de 1h34 (source carte Michelin n°911).

- La congestion de l'A4 à l'Ouest de l'A104 pourrait faire l'objet d'amélioration d'exploitation et par exemple l'attribution de voies spécialisées, à péage, pour le transit à l'Ouest de la barrière actuelle de Coutevroult.

> L'A26 Nord Sud, Calais - Troyes et au-delà par l'A5, Dijon - Lyon et le Sud. Cette autoroute est reliée à l'A2 (Paris - Bruxelles) au niveau d'Havrincourt, à l'A29 (Rouen, Amiens, St Quentin) qui sera achevée en 2004.

Les distances et temps de parcours sont : Lille - Reims 206 km soit 1h52 et Strasbourg 348 km soit 3h00.

Cette autoroute donne à Vatry une position privilégiée dans le système autoroutier européen. Les capacités sont importantes et les trafics sont encore relativement faibles :

- échangeurs de la vallée de l'Aisne – La Neuville	14 295 v/j
- échangeur de St Gibrien	12 430 v/j

(source SANEF, année 2000)

et montrent les réserves de capacité de l'A26.

> L'A34 vers le Nord-Est déjà réalisée en quasi totalité entre Reims et Charleville-Mézières et son prolongement vers Rocroi est prévu à terme 2012 pour relier le réseau autoroutier belge via Charleroi et au-delà l'ensemble du Benelux et de l'Allemagne.

Là également, les réserves de capacité sont importantes.

> L'A5 reliant Paris à Troyes, puis la Franche-Comté et le Sud-Est de la France.

#### 4.2.2. Le réseau national

Il a une forte densité et est organisé en étoile autour de Reims :

N3	Epernay - Châlons-en-Champagne - Ste Ménehould
N4	Paris - Vatry - Châlons-en-Champagne
N31	Rouen - Beauvais - Soissons en cours mise à de 2 fois 2 voies
N44	St Quentin - Laon - Châlons-en-Champagne - Vitry-le-François 2 fois 2 voies depuis Laon à Vitry-le-François
N51	Epernay - Reims en cours d'aménagement 2 fois 2 voies
N77	Châlons-en-Champagne - Troyes

#### 4.2.3. Le réseau départemental

Un réseau départemental fortement maillé, favorisé par le relief et qui comporte de bonnes caractéristiques géométriques :

CD9	Reims, Louvois, Châlons-en-Champagne
CD19	Ambonnay, Livry-Louvercy, Mourmelon-leGrand
CD77	Châlons-en-Champagne, Suippes
CD394	Vadenay, Bar-le-Duc
CD5	Châlons-en-Champagne, Fère-Champenoise

Trois itinéraires permettent de relier l'aéroport de Vatry à Paris : autoroutes A4 et A5 par A26 et la N4. Le seul aménagement nécessaire à l'amélioration de la desserte routière de Vatry est celui de la route N4.

### 4.4.3 Le contexte environnemental et physique

#### 4.3.1 Inventaire du patrimoine

Il est dominé par le site de Reims, ville des Sacres, dont le rayonnement est ancestral et la renommée mondiale, grâce au champagne.

Ce site est conforté par un patrimoine architectural, culturel varié, représenté dans les villes de Châlons-en-Champagne et Ste Ménehould mais aussi par Epernay et ses caves de champagne.

Les paysages sont marqués par la Montagne de Reims et son parc naturel régional, la vallée de la Marne, les plaines de Champagne et les Marais de St Gond.

#### 4.3.2 Zones de gêne au bruit

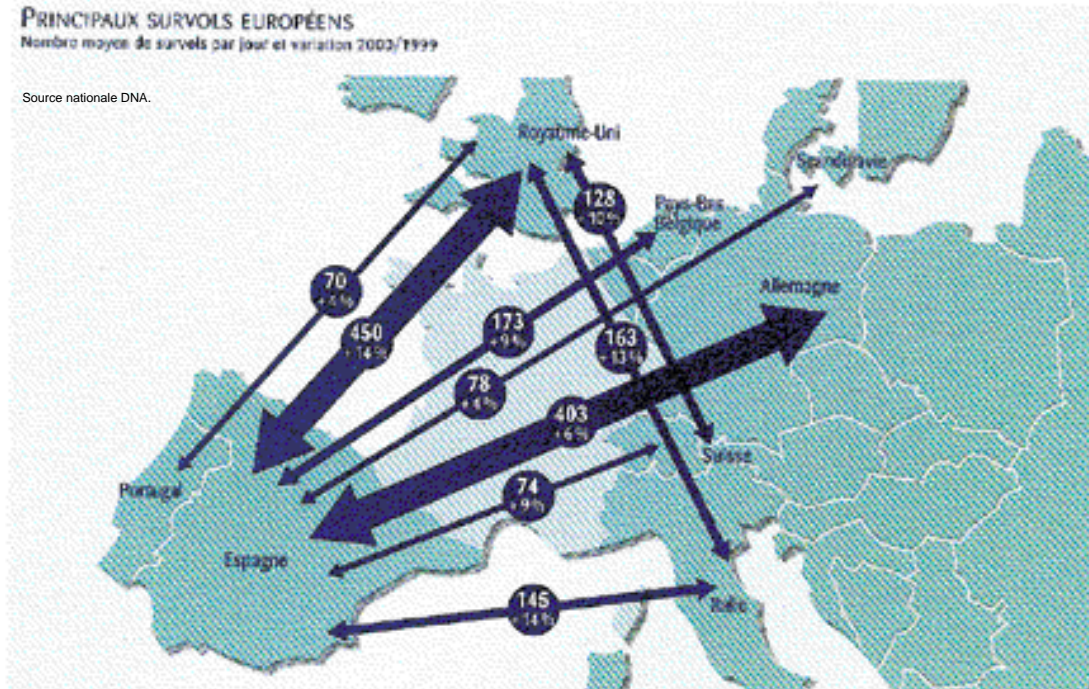
Site Vatry	
<b>Zone aéroport</b>	<b>0</b>
<b>Zone 40 X 8</b>	<b>1 451</b>
<i>Sous total</i>	<i>1 451</i>
<b>Zone 70 X 10</b>	<b>28 366</b>
<i>Total</i>	<i>29 817</i>

Le nombre de personnes situées dans chacune des trois zones de nuisances sonores dépend tout particulièrement de l'inclinaison des pistes. dans la mesure où la sensibilité des avions aux vents dominants le permet, et en tenant compte de l'existence de la piste et des infrastructures aéroportuaires existantes, l'implantation du deuxième doublet doit être soigneusement étudiée afin de réduire les nuisances sonores dans la zone de 70 km par 10 km, qui, dans l'orientation actuelle, couvre notamment la ville de Vitry-le-François (16725 hab.).

#### 4.3.3 Ressources en eau

On se reportera aux spécifications inscrites dans le dossier d'intention présenté par le Conseil général de la Marne.

## 5. Insertion dans le système de navigation aérienne



### 5.1. L'espace aérien de l'Est de la France

L'Est de la France supporte un trafic aérien civil et militaire très important. Le rapport d'activité de la Direction de la Navigation Aérienne (D.N.A.) de 2000 montre l'importance du trafic aérien et les difficultés de gestion de cet espace (carte DNA).

En effet, les lignes issues des aéroports de :

Amsterdam, Bruxelles, Cologne, Londres, Luxembourg, Francfort au Nord et de Madrid, Milan, Mulhouse, Bâle, Zurich au Sud,

Ces lignes actuelles "encombrent" l'espace aérien et les aéronefs doivent contourner pour partie par l'Est l'espace aérien francilien.

Pour autant, l'espace aérien de l'Est de la France peut absorber une quantité de trafic supplémentaire du fait :

- de la diminution du trafic domestique français,
- de la diminution du trafic domestique du Nord de l'Europe de l'Ouest,
- de la réduction de l'activité militaire,
- d'une optimisation de la gestion de l'espace aérien grâce aux nouveaux systèmes d'information.

On se référera au dossier présenté par le Conseil général de la Marne.

### **5.1.2 Impacts sur les zones militaires et sur les aéroports**

L'implantation proposée impliquerait l'abandon des activités de la base aérienne 113 de St Dizier.

Plusieurs aéroports existent à proximité du site proposé :

- l'aéroport Reims-Champagne, qui pourrait développer une vocation d'aviation d'affaires.
- les aérodromes de Reims-Prunay, des Grandes Loges, de Pivot et d'Ecury-sur-Cooles qui ont une activité d'aviation légère et de tourisme : impact à étudier.
- la compatibilité avec les activités militaires des camps de Mourmelon, Suippes et Mailly doit être vérifiée.

### **5.2. Insertion dans le dispositif global de circulation aérienne de la région parisienne**

On se référera au dossier présenté par le Conseil général de la Marne.

### **5.3. Servitudes aéronautiques**

On se référera au dossier présenté par le Conseil général de la Marne.

## 6 - Dispositifs d'aménagement et d'urbanisme

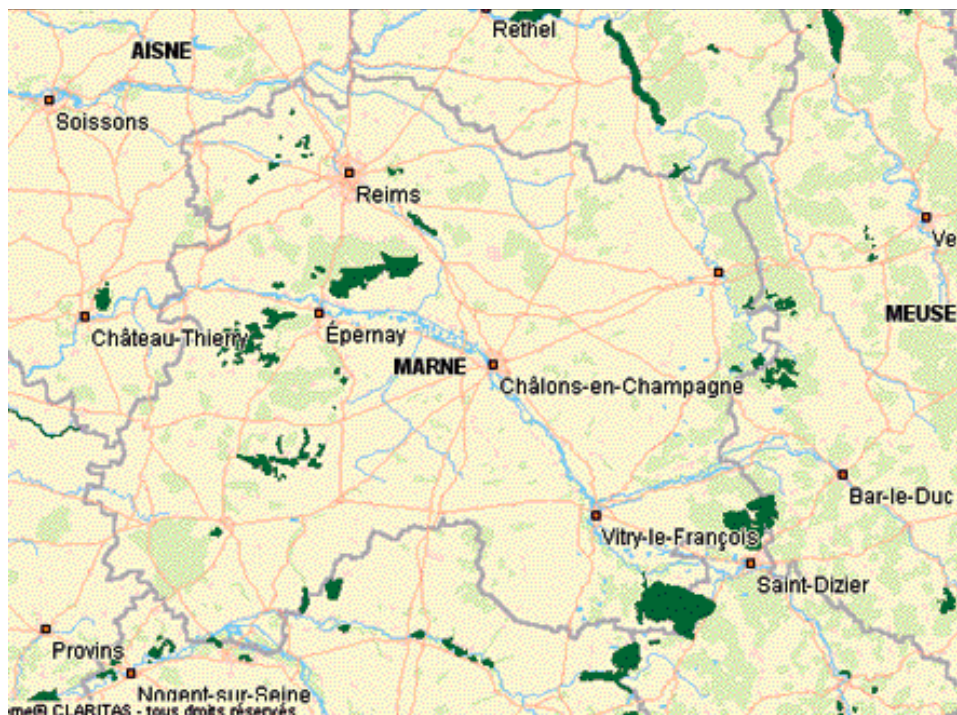
Ils sont de différentes natures et à différents niveaux.

La CCIRE a estimé qu'il n'était pas de son ressort de les développer mais elle en mesure néanmoins l'importance et l'application aux moments les plus opportuns et réglementaires, en particulier dans le domaine de l'usage des sols et de la protection phonique des espaces habités.

### 6.1. Maîtrise de l'espace et planification

Tous les outils de maîtrise de l'espace et de planification doivent être mis en œuvre par les services de l'Etat en associant les collectivités territoriales et notamment :

- une directive territoriale d'aménagement (D.T.A) pour fixer les principaux objectifs de l'Etat.
- L'application de la loi Solidarité et Renouvellement urbain (S.R.U.) en substituant les schémas de cohérence territoriale (S.C.O.T.) aux anciens schémas directeurs d'urbanisme et leur déclinaison sur les différents documents d'urbanisme (plans locaux d'urbanisme, cartes communales) aux opérations foncières, aux plans locaux de l'habitat (P.L.H.) et aux plans de déplacements urbains (pour Reims) et aux schémas de développement commercial.
- La mise en œuvre des ZNIEFF et des ZICO qui pourraient concerner la zone.
- La mise en œuvre des éventuelles contraintes Natura 2000.



■ Sites Natura 2000

De plus, la CCIRE préconise la mise en place d'un établissement public foncier local capable d'exercer les compétences définies à l'article L301.1 du code de l'urbanisme. L'expérience de Roissy doit conduire les autorités en charge de l'urbanisme et la maîtrise foncière à tenir compte avant tout des nuisances sonores dans l'élaboration des politiques foncières.

## **6.2. Péréquation des ressources financières**

La précaution la plus importante à prendre concerne les conditions d'équité en matière de répartition de la richesse fiscale liée à la taxe professionnelle entre les communes riveraines de l'aéroport et notamment celles qui auraient à supporter le poids de l'urbanisation.

L'application de la loi sur l'Intercommunalité (loi Chevènement) conduira prochainement à la création de Communautés de communes ou d'agglomérations (cas de Reims notamment).

La redistribution des recettes perçues et notamment la taxe professionnelle pourrait être faite au prorata de l'habitat des employés de l'aéroport comme cela est déjà pratiqué pour les grandes surfaces ou les centrales nucléaires.

## **6.3 Prise en compte financière des effets des nuisances sonores**

Le maître d'ouvrage devra prévoir les modalités d'évaluation et d'indemnisation des habitants concernés par les nuisances sonores ainsi que le budget correspondant.

## **6.4 Maîtrise du projet**

La procédure dite de "grand chantier", mise en œuvre dès 1975, par la DATAR et pour les grands chantiers (effectifs, montants des opérations ...) pourrait, a priori, être appliquée au 3ème aéroport. Elle doit donc être expertisée.

Dans cette éventualité, une concertation particulière devrait être assurée avec les collectivités territoriales concernées : régions, départements, communes, services de l'Etat, les compagnies consulaires et la fédération régionale des travaux publics.

## **6.5 La gouvernance du projet**

Un projet d'une telle ampleur nécessite la mise en place d'une structure de concertation associant l'ensemble des partenaires concernés.

Cette structure comporterait les représentants des instances régionales (Champagne-Ardenne, Ile-de-France) départementales (Marne, Aube, Meuse, Haute-Marne) communales (communautés de communes de Reims, Châlons-en-Champagne, Epernay, Troyes) et les corps constitués, les CRCI, CCI et Chambres d'agriculture.

Bien entendu, la gouvernance implique la participation des représentants des associations dans tous les domaines.

Cette gouvernance devrait être mise en œuvre dès la décision du Gouvernement et se poursuivre au-delà de la mise en service de la plate-forme.

## **7 - Contexte économique et financier**

Les installations aéroportuaires trouvant leur financement dans le cadre d'une concession, seuls sont à prendre en compte les coûts spécifiques de requalification et de création d'infrastructures routières et ferroviaires en fonction du phasage de la construction de chacun des doublets de pistes.

L'évolution de l'aéroport de Vatry vers une vocation d'aéroport complémentaire, exploité à terme en bi-pôle avec Roissy CDG implique des investissements spécifiques pour améliorer la desserte ferroviaire et routière afin de réduire les temps d'accès à Paris et Roissy CDG :

> Phase 1

- Aménagement de ligne Vatry - Châlons-en-Champagne estimé entre 76,2 M€ et 91,5 M€.
- Raccordement direct de la plate-forme au réseau TGV Est européen estimé à 457,3 M€.
- Aménagement de la Nationale entre Paris et Vatry estimé à 304,9 M€.

> Phase 2

- Création d'une LGV reliant directement la plate-forme à Paris Centre , Roissy CDG et l'interconnexion du réseau TGV estimée entre 1 219 et 1 524 M€.
- (réf. estimations Conseil général de la Marne)*

## **8 - Conclusion**

Le site de Vatry présente des atouts indéniables pour accueillir une nouvelle plate-forme aéroportuaire internationale, une structure existante et très rapidement opérationnelle :

- la possibilité de créer un deuxième axe Nord-Sud à l'Est du Bassin Parisien, permettant ainsi un rééquilibrage de l'Est par rapport à l'Ouest.
- le renforcement de l'attractivité de la région Champagne-Ardenne et surtout du département de la Marne par la dynamique ainsi créée.

Le présent dossier de candidature constitue une première approche de faisabilité qui mérite d'être complétée en collaboration avec les services de l'Etat.

En tout état de cause, la réussite de ce projet imposera à ses promoteurs et acteurs la recherche des conditions de la meilleure acceptabilité locale.

### **Personnes à contacter**

François Cravoisier  
Président  
Tél. 03 26 50 62 00 - Fax 03 26 50 62 59  
Email : francois.cravoisier@reims.cci.fr

Dominique Bécard  
Directeur général  
Tél. 03 26 50 62 00 - Fax 03 26 50 62 59  
Email : dominique.becard@reims.cci.fr

Jean-Claude Zefel  
Directeur prospective et grands projets  
Tél. 03 26 50 62 00 - Fax 03 26 50 62 59  
Email : jean-claude.zefel@reims.cci.fr

Christian Carbone  
Directeur de la communication  
Tél. 03 26 50 62 00 - Fax 03 26 50 62 59  
Email : christian.carbone@reims.cci.fr

**Interlocuteurs politiques et socio-économiques rencontrés pour présentation et échanges sur les sites proposés par la CCI de Reims et d'Epemay en juillet et août 2001**

Jean DAUBIGNY, préfet de la région Champagne-Ardenne et du département de la Marne

Alain BOYER, sous-préfet de Reims

Francline PRIME, sous-préfète d'Epemay

Jean-Claude ETIENNE, président du Conseil régional Champagne-Ardenne

Catherine VAUTRIN, directeur général adjoint au Conseil régional Champagne-Ardenne

Albert VECTEN, président du Conseil général de la Marne

Guy CARRIEU, directeur général du Conseil général de la Marne

Philippe MICHELOT, premier vice-président du Conseil général de la Marne

Charles-Amédée de COURSON, vice-président du Conseil général de la Marne et député-maire de Vanault-lès-Dames

Yves DETRAIGNE, vice-président du Conseil général, président des maires de la Marne et maire de Witry-lès-Reims

Serge KOCHMAN, conseiller général de la Marne

Jean-René MAILLARD, conseiller général de la Marne

Michel VOISIN, conseiller général de la Marne et maire de Cormontreuil

Pierre FAYNOT, conseiller général de la Marne et maire de Saint-Memmie

Adeline HAZAN, députée du parlement européen

Nicole THOMAS-MAURO, députée du parlement européen

Jean-Claude THOMAS, député de la Marne

Bruno BOURG BROC, député-maire de Châlons-en-Champagne

Philippe MARTIN, député-maire de Cumières

Jean-Louis SCHNEITER, maire de Reims

Franck LEROY, maire d'Epemay

Bernard PREVOTEAU, maire de Bazancourt

Jean PROT, président de la Communauté de communes de Vatry

Roger AUBRY, président du Conseil général des Ardennes

Philippe ADNOT, président du Conseil général de l'Aube

Laurence CHIAPPONI, directeur de cabinet de la Ville de Troyes

Jean-Pierre BALLIGAND, député-maire de Vervins

Antoine LEFEVRE, maire de Laon

Michel VUIBERT, maire de Rethel

Jean-Pierre TRENTI, président de la CRCI Champagne-Ardenne et du MEDEF régional

François JACQUEMIN, président de la CCI de Châlons-en-Champagne

Denis CRESCENT, président de la CCI de Troyes

Yves LATOUR, président de la CCI des Ardennes à Charleville

Serge RENAUD, président de la CCI de l'Aisne à Saint-Quentin et de la CRCI de Picardie

André SECONDE, président de la Chambre de métiers de la Marne

Gérard LAPIE, président de la Chambre régionale d'agriculture de Champagne-Ardenne

Jean NOTAT, président de la Chambre départementale d'agriculture de la Marne

André DESLYPPER, président du MEDEF Marne

Francis WALBAUM, président de l'antenne MEDEF à Reims

Michel MORLET, président de l'antenne MEDEF à Epernay

Michel GOBILLOT, président de l'antenne MEDEF à Châlons-en-Champagne

Jean MARTIN, président de l'Union des industries et métiers de la métallurgie de la Marne (UIMM)

Jean-Marie CAILLIEZ, président de la Confédération générale des petites et moyennes entreprises (CGPME)

Christian BLANCKAERT, président de l'Union professionnelle artisanale (UPA)

Brigitte POUSSEUR, présidente de la Fédération régionale du bâtiment

Pierre BALBO, président de la Fédération régionale des travaux publics de Champagne-Ardenne

Philippe FENEUIL, président du Syndicat général des vignerons

Yves BENARD, président de l'Union des maisons de champagne

Charles MATTHES, président de " Cœur de Champagne "

M. Jean Roch LE ROUX de l'Association contre l'aéroport du Soissonnais et du Tardenois (ACAST)

Remi PAYRAULT, directeur régional de la SNCF

Le conseil d'administration de la SEVE

Les membres de l'assemblée générale de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Epernay



**Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Epernay**

**5 rue des Marmouzets - BP 2511 - 51070 REIMS CEDEX**

**T l. 03 26 50 62 50 - Fax 03 26 50 62 26 - [www.reims.cci.fr](http://www.reims.cci.fr)**