

## Séminaire Entrepreneurs

### Villes et Territoires

organisé avec le soutien de l'Institut CDC pour la recherche, de la Caisse des dépôts et consignations et du ministère de l'Industrie et grâce aux parrains de l'École de Paris :

Accenture  
Air Liquide<sup>1</sup>  
Algoé<sup>2</sup>  
ANRT  
Arcelor  
Cabinet Regimbeau<sup>1</sup>  
Caisse des Dépôts et Consignations  
Caisse Nationale des Caisses d'Épargne et de Prévoyance  
CEA  
Centre de recherche en gestion de l'École polytechnique  
Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris  
CNRS  
Conseil Supérieur de l'Ordre des Experts Comptables  
Danone  
Deloitte & Touche  
DiGITIP  
École des mines de Paris  
EDF  
Entreprise & Personnel  
Fondation Charles Léopold Mayer pour le Progrès de l'Homme  
France Télécom  
IBM  
IDRH  
IdVectoR<sup>1</sup>  
Lafarge  
PSA Peugeot Citroën  
Reims Management School  
Renault  
Royal Canin  
Saint-Gobain  
SAP France<sup>1</sup>  
Schneider Electric Industrie  
THALES  
Total  
Unilog

<sup>1</sup> pour le séminaire

Ressources Technologiques et Innovation

<sup>2</sup> pour le séminaire Vie des Affaires

(liste au 1<sup>er</sup> janvier 2005)

## L'AÉROPORT DE VATRY : LA MARNE AU CŒUR DE L'EUROPE ?

par

**René-Paul SAVARY**  
Président du conseil général  
de la Marne

**Youssef SABEH**  
Président-directeur général  
de la société d'exploitation  
de Vatry-Europort

Séance du 3 novembre 2004  
Compte rendu rédigé par Élisia Révah

### En bref

Opérationnel depuis moins de cinq ans, l'aéroport international de Vatry devrait traiter tout près de vingt mille tonnes de fret en 2004 et occuper ainsi la quatrième position dans le classement des aéroports régionaux français. Bénéficiant d'un positionnement géographique exceptionnel, directement connecté au réseau autoroutier du Nord-Est européen, il est le premier site de catégorie A ouvert en France depuis 1975 et peut accueillir les plus gros porteurs sans aucune contrainte d'exploitation. La réussite du projet tient sans doute au soutien sans faille dont il a bénéficié de la part de l'ensemble des Marnais : les élus de la Marne y ont vu une opportunité unique de stimuler le développement économique de leur département ; quant à la population, rassurée par les performances environnementales de l'aéroport, elle a souscrit en à peine quelques jours à l'emprunt obligatoire qui lui était proposé. Pour entrer dans la cour des grands, reste à Vatry à séduire un gros poisson, en l'occurrence un grand intégrateur du type DHL...

*L'Association des Amis de l'École de Paris du management organise des débats et en diffuse des comptes rendus ; les idées restant de la seule responsabilité de leurs auteurs.  
Elle peut également diffuser les commentaires que suscitent ces documents.*

## **EXPOSÉ de René-Paul SAVARY et Youssef SABEH**

**René-Paul SAVARY** : L'aéroport de Vatry est une réalisation du conseil général de la Marne : nous en sommes particulièrement fiers. Il est tout à fait inhabituel, en effet, qu'un projet d'une telle envergure soit financé par un département, a fortiori par un département rural comme le nôtre !

### **La Marne au cœur de l'Europe**

Et pourtant, c'est sans hésitation que mon prédécesseur, Albert Vecten, s'est lancé dans cette aventure. Il a eu du flair et su tirer parti d'un contexte financier favorable. En 2000, la Marne bénéficiait de bonnes bases fiscales, de potentialités économiques satisfaisantes, d'un taux de chômage au-dessous de la moyenne nationale, d'une vignette fort attractive et d'une fiscalité la plus basse de France. Les conditions étaient réunies pour permettre un investissement important et promouvoir, avec l'aéroport de Vatry, le développement économique du département.

Situé à cent cinquante kilomètres de Paris, celui-ci est mal connu. C'est pourtant le pays du champagne, mais pas seulement. Outre un important secteur agricole, tourné vers l'alimentaire et les agro-ressources, la Marne compte quatre pôles d'activités particulièrement dynamiques : la sous-traitance automobile, l'emballage et le conditionnement, le tourisme et enfin la logistique, secteur incontournable compte tenu de notre situation géographique au cœur de l'Europe économique, à mi-chemin de la région parisienne et de la "banane bleue", qui relie Milan à Londres. Historiquement, le département est terre de rendez-vous commerciaux. Il est situé au carrefour d'axes autoroutiers majeurs et sera bientôt relié à la capitale par le TGV. C'est aussi une terre de combats, qui a hérité de ses célèbres batailles une base militaire de l'OTAN, aujourd'hui transformée en aéroport international de fret, à Vatry !

### **Le pari de Vatry**

Depuis 1975, notre aéroport est le seul à avoir obtenu le label catégorie A attribué aux aéroports internationaux, disposant d'une piste de trois mille huit cent soixante mètres de long et fonctionnant vingt-quatre heures sur vingt-quatre, tous les jours de l'année. Pour parvenir à ce résultat, le chemin n'a pas toujours été simple. La réalisation du projet a été confiée à une société d'économie mixte. Nous avons dû convaincre de l'intérêt d'une nouvelle plate-forme et des vertus de la concurrence pour favoriser le développement de nouveaux marchés en France, et non à l'étranger, et éviter ainsi de surcharger un peu plus les routes nationales en poids lourds nauséabonds venus des aéroports de Liège et Luxembourg... Il a fallu aussi organiser le partage du ciel entre les activités civiles et militaires puisque deux bases aéroportuaires importantes sont situées à proximité de Vatry. Enfin, nous devons choisir un exploitant pour l'infrastructure, dans le cadre d'une délégation de service public. C'est la SEVE (Société d'exploitation de Vatry Europort) qui a été sélectionnée suite à un appel d'offres.

Quant aux implications environnementales du projet, nous avons eu la chance qu'elles soient très limitées : la zone d'implantation de l'aéroport compte sept habitants au kilomètre carré, contre plus de deux mille à Orly et Roissy ! Les riverains n'en ont pas moins été étroitement associés aux différentes étapes du programme et nous avons cherché à leur fournir les meilleures protections possibles contre les nuisances. Au bout du compte, le plan d'exposition au bruit de l'aéroport ne concerne que cent cinquante maisons, dans une zone relativement éloignée. Les gros acteurs du marché de la livraison rapide – que l'on nomme des "intégrateurs" car ils possèdent leur propre réseau, leurs infrastructures et leur flotte d'avions et de fourgonnettes – y trouvent un avantage majeur. L'implantation de l'un d'entre eux à Vatry constituerait un sérieux atout pour l'avenir. La principale difficulté reste liée à l'attribution des droits de trafic, dans un contexte national où les aéroports de

Paris dominant les activités de fret, au détriment des aéroports de province, qui ne représentent que 15 % de ce marché... Mais Youssef Sabeh, gestionnaire de l'aéroport, vous en parlera mieux que moi !

**Youssef SABEH :** Permettez-moi tout d'abord de me présenter. J'ai travaillé pendant quatorze ans aux aéroports de Montréal, jusqu'à occuper, avant mon départ pour Vatry, le poste de vice-président au développement. J'étais spécialiste, au début de ma carrière, des questions liées à la gestion des nuisances sonores.

### **Au cœur du territoire**

Le projet de l'aéroport de Vatry est né en 1990, à partir d'une initiative privée, très rapidement reprise par le conseil général. L'autorisation de construction a été obtenue en 1997 et les travaux se sont déroulés en un temps record puisque l'aéroport a ouvert en 2000. Les actionnaires de la SEVE sont : les aéroports de Montréal ; SNC-Lavalin, l'un des leaders mondiaux de l'ingénierie, basé à Montréal et à Reims ; Keolis, filiale de la SNCF ; Sogaris, développeur immobilier spécialiste des plates-formes logistiques, basé à Orly, Roissy et Lyon ; les chambres de commerce et d'industrie de Châlons-en-Champagne, Reims et Troyes ; et IENAIR, filiale de l'Union des chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroport.

La construction d'un aéroport constitue un véritable projet de développement pour un territoire. Ce n'est pas un investissement qui a une rentabilité financière immédiate mais ses impacts socioéconomiques sont réels et tout le paysage alentour se trouve modifié. L'emploi et les revenus fiscaux de la Marne ont directement bénéficié de l'ouverture de Vatry, qui a favorisé le développement d'activités de sous-traitance et généré de la valeur ajoutée pour tous les secteurs du département, sans parler de l'attractivité et du dynamisme économiques apportés par l'essor de ce nouveau pôle d'activité.

### **Roissy, Orly... et Vatry !**

Les atouts de notre aéroport sont multiples. Sa localisation – au croisement de l'A26 et de l'A4, à mi-distance de Paris et de Luxembourg – et sa capacité environnementale élevée – moins de deux mille habitants concernés par les nuisances – ont été évoquées. Ce sont des atouts très importants. En effet, il existe de nombreux aéroports en France dont la capacité opérationnelle (longueur et nombre de pistes) est tout à fait exceptionnelle, mais si Roissy peut traiter sans sourciller cent millions de passagers, sa capacité environnementale commence à atteindre ses limites... Nous disposons par ailleurs d'infrastructures aéroportuaires de qualité et économiques, compte tenu de contraintes foncières fort limitées. Enfin, nous bénéficions d'un fort appui politique local, le développement de l'aéroport constituant un axe majeur de la stratégie d'expansion économique de la région.

Implanté dans une zone desservie par des réseaux routiers et ferroviaires performants, Vatry est un aéroport facilement accessible. Il se situe à moins d'une nuit de camionnage – l'unité de mesure dans le fret – de régions économiques très importantes, ce qui en fait le partenaire naturel de nombreux acteurs du marché. Il est équipé pour la navigation aérienne en tout temps et s'est spécialisé dans l'importation de produits périssables. La construction d'une nouvelle aérogare de fret est envisagée, la première ayant déjà atteint son niveau de saturation. Les compagnies cargo utilisent régulièrement notre aéroport, également recherché pour l'entraînement et la formation des pilotes, d'Air France notamment. Il dispose enfin d'une très vaste zone logistique, qui compte environ soixante-trois hectares d'entrepôts commercialisés à de grands acteurs européens du marché. Les disponibilités foncières de l'aéroport restent toutefois considérables et intéressent plusieurs compagnies. Les capacités opérationnelles de l'aéroport sont également très attractives.

Au cours de sa première année de fonctionnement, en 2000, Vatry a traité mille tonnes de fret aérien, contre plus de dix-neuf mille cette année. Le site représente neuf cents emplois directs, en forte croissance depuis un an du côté aérien. Dans le paysage français, Vatry se

situé au quatrième rang des aéroports régionaux, après Toulouse, Marseille et Lyon, qui ne sont d'ailleurs pas des concurrents puisqu'ils travaillent sur des marchés locaux, contrairement à notre aéroport. Ses principaux rivaux sont situés à l'étranger, à Liège et à Bruxelles, mais pas en France. Roissy bénéficie en effet d'un atout majeur : les grandes compagnies de fret y disposent des droits de trafic.

### Vocation fret

Les intégrateurs, spécialisés dans la livraison rapide en vingt-quatre heures quel que soit le continent, travaillent à partir de centres de tri basés dans les aéroports. Ils desservent environ deux cents pays différents et fonctionnent suivant le principe des plaques tournantes ou "hubs". En quelques heures, la nuit uniquement, des milliers de colis et de colis, de plusieurs grammes à plusieurs dizaines de kilos, voire plusieurs tonnes, en provenance des quatre coins du monde, sont déchargés, triés, puis rechargés dans des avions prêts à décoller à chaque instant vers d'autres grands hubs. Ces géants du courrier express sont quatre et ont basé leurs installations, avions et véhicules, dans différents aéroports : TNT ([www.tnt.fr](http://www.tnt.fr)) est implanté à Liège, FedEx ([www.fedex.com/fr](http://www.fedex.com/fr)) à Roissy, DHL ([www.dhl.fr](http://www.dhl.fr)) à Bruxelles et UPS (United Parcel Service Inc, <http://www.ups.com>) à Cologne.

Notre objectif est de devenir, l'un des principaux aéroports de fret européens. Nous souhaitons pouvoir accueillir des hubs de très grande taille et proposer des infrastructures pareilles à nul autre aéroport. Une zone de deux cents hectares entièrement dédiée au fret devrait être créée en plein cœur de l'aéroport. Elle fera de Vatry un cas unique en Europe, où les aéroports généralistes relèguent toujours ces activités dans une zone éloignée, souvent dénommée "le village fret". Notre aéroport affirme au contraire haut et fort sa volonté de faire du pôle fret son activité principale. Il s'agit pour nous d'envoyer un message très fort aux opérateurs. Ce sont nos clients prioritaires : nous tenons à ce qu'ils le sachent. Nous serons d'ailleurs les seuls, demain, à pouvoir accueillir plusieurs intégrateurs sur la même plate-forme.

À très court terme, la forte croissance de l'activité fret devrait se poursuivre. Nos clients sont fidèles et maintenant solidement implantés à Vatry. La création d'une zone de vie et d'un centre routier est actuellement à l'étude. En 2005, nous franchirons probablement le seuil des mille emplois sur le site.

**René-Paul SAVARY** : La vocation de Vatry est de se spécialiser dans le fret express, un marché en très fort développement. Les gros acteurs du secteur sont actuellement à la recherche de lieux d'implantation, très peu nombreux en Europe. Faute de garanties politiques suffisantes quant à son développement futur, le groupe DHL envisage de quitter Bruxelles pour s'implanter dans un autre aéroport européen. Sur les vingt plates-formes identifiées par l'intégrateur comme offrant des potentialités d'avenir, deux seulement ont été retenues : Leipzig et Vatry ! Nous sommes en négociation avec le groupe depuis un an. Pour installer son hub intercontinental, destiné à accueillir soixante-dix avions de manière cadencée entre vingt-trois heures et trois heures du matin, l'intégrateur exige la construction d'une deuxième piste et la mise à disposition de surfaces très importantes. Non seulement nous nous engageons à remplir ces conditions, mais nous avons obtenu que les droits de trafic lui soient accordés, les créneaux des aéroports parisiens étant saturés. Trois mille emplois directs, trois mille emplois indirects et trois mille emplois induits d'ici 2012 sont à la clé ! La décision de DHL, qui sera connue dans les prochaines semaines, est d'une importance cruciale pour l'avenir de Vatry, même si bien évidemment, la réussite de la plate-forme n'est pas fondée sur la stratégie d'un seul et unique opérateur.

## Une offre passagers

**Youssef SABEH :** Compte tenu de l'importance de l'investissement initial et de la qualité des infrastructures, mais aussi pour répondre à une demande de la population locale, le conseil général a souhaité compléter les activités de l'aéroport de Vatry par une offre passagers. L'aérogare a été inaugurée il y a trois semaines et peut recevoir simultanément deux avions moyens porteurs de cent soixante passagers. Vatry bénéficie d'une zone d'attraction de 1,6 million d'habitants dans sa zone de préférence (où il constitue l'aéroport le plus proche) et de 2,4 millions dans une zone située à cent minutes.

Une chose est sûre, la demande locale de transport aérien est insuffisante ; le développement de Vatry doit s'appuyer sur l'Île-de-France, d'autant qu'à long terme les aéroports d'Orly et Roissy ne pourront plus accueillir tout le trafic passagers. Les études que nous avons menées déconseillent la création de lignes régulières. En revanche, il existe des possibilités de charters vers le Sud et de "Low Cost" vers l'Est, à condition d'inciter les compagnies, par des taxes d'atterrissage avantageuses, à venir à Vatry. L'État doit aussi se montrer cohérent : il ne peut pas, d'un côté, encourager la refonte du système aéroportuaire français en encourageant la décentralisation et, de l'autre, freiner le développement des nouveaux aéroports de province par un cadre législatif restreint. Il ne peut pas à la fois déclarer qu'il faut réduire les nuisances pour les riverains la nuit et accorder 50 % de réduction sur les taxes d'atterrissage aux compagnies de fret à Roissy !

## DÉBAT

### Les secrets d'une réussite

**Un intervenant :** *Comment la population a-t-elle réagi face à ce projet ? N'a-t-elle pas été effrayée par l'ampleur des investissements qu'il engendrait ? A-t-il fait l'objet de débats agités au sein du conseil général ?*

**René-Paul Savary :** Les décisions liées à ce dossier ont toujours été votées à l'unanimité. Nous avons réussi à faire comprendre à l'ensemble des forces politiques l'enjeu d'une telle réalisation, malgré des répercussions financières effectivement pharaoniques puisque deux cent quinze millions d'euros de fonds publics ont déjà été investis.

L'adhésion de la population était tout aussi indispensable et l'emprunt obligataire que nous avons lancé, souscrit en quelques jours à peine, a joué favorablement. Partout dans le département, nous avons senti l'enthousiasme des Marnais. Il faut dire que nous avons fait tout ce qu'il fallait pour que le projet soit bien accueilli. Les maisons situées à proximité de l'aéroport ont été isolées avec les techniques les plus en pointe. Nous avons expliqué aux riverains que le développement de l'aéroport contribuerait à la valorisation de leurs terrains et nous les avons systématiquement tenus au courant de nos décisions. Leurs préoccupations sont toujours prises en compte. Une véritable communauté aéroportuaire a peu à peu vu le jour autour du projet.

**Youssef Sabeh :** Vatry suscite un énorme intérêt auprès des milieux associatifs, des entreprises et des élus du département. Nous sommes régulièrement sollicités pour organiser des visites ou présenter le projet devant diverses assemblées. J'ai personnellement bénéficié d'un excellent accueil lorsque je suis arrivé dans le département, tout droit débarqué du Québec. Les Marnais se sont toujours montrés particulièrement chaleureux et enthousiastes à l'égard de ce projet ambitieux.

**Int. :** *Et pourtant, l'environnement local ne paraît pas particulièrement propre à stimuler l'esprit d'initiative. À l'École des Mines, une marne évoque la gadoue ; par ailleurs, le vin est un puissant anesthésique ! Comment une terre agricole comme la vôtre est-elle parvenue à se mobiliser autour d'un projet de dimension internationale tel que Vatry ?*

**R.-P. S. :** C'est avant tout à l'esprit visionnaire de mon prédécesseur qu'il faut, je crois, rendre hommage. L'activité florissante du champagne masque trop souvent les autres activités économiques du département. Nos emplois sont pourtant essentiellement concentrés dans l'industrie, et donc exposés à de nombreuses fluctuations, dont nous souhaitons nous protéger. Le projet de Vatry a émergé dans un contexte d'expansion du secteur industriel marnais. Nous avons tout simplement su saisir l'opportunité qui se présentait.

Ajoutons également que nous avons bénéficié d'un appui sans faille du cabinet de Gilles de Robien, et ce dès le début du projet. Jean-Pierre Raffarin est venu à Vatry. Nous lui avons exposé le problème des droits de trafic, qui nous ont par la suite été systématiquement accordés. Ainsi, dans la négociation en cours avec DHL, nous sommes fermement soutenus par le gouvernement.

La complicité entre la SEVE et le conseil général, pour finir, a évidemment favorisé le bon déroulement du projet.

## **L'enjeu DHL**

**Int. :** *Quels sont vos réels concurrents en Europe ? Quelle est votre stratégie pour vous développer face à eux ?*

**Y. S. :** Nos concurrents sont les aéroports de Luxembourg, Liège, Ostende, Bruxelles et Paris. Celui de Liège, spécialisé dans le fret, a ouvert en 1990. Son activité a réellement progressé avec l'arrivée de TNT. Le chiffre d'affaires de la société exploitante est resté très limité mais les retombées économiques pour le territoire ont été considérables...

Si nos principaux clients poursuivent leur développement, nous atteindrons bientôt le cap des cent mille tonnes de fret, ce qui ferait de Vatry le deuxième aéroport de France après Paris, avant Toulouse et Marseille. Et pourtant, nous ne serons pas encore prêts pour un développement international. L'implantation d'un intégrateur ferait de la région un territoire véritablement attractif.

Dans la négociation avec l'intégrateur, le principal atout de Leipzig, un atout de poids, est politique, puisque le groupe est allemand. Mais d'un point de vue économique, il serait tout à fait absurde pour un hub intercontinental de s'installer dans cette ville. Les sous-hubs de DHL sont situés en Angleterre, en Suède, en Italie et en Espagne. Vatry se situe au cœur du polygone formé par les quatre pays ; c'est loin d'être le cas de l'aéroport allemand ! Les villes de Bruxelles, Paris, Francfort et Amsterdam ne pourront pas alors être desservies par camions par l'intégrateur, mais par avions, soit un coût multiplié par dix. TNT à Liège, "presque au centre du monde", UPS à Cologne et FedEx à Paris seront bien mieux placés pour desservir l'ensemble de la planète. Quant aux pays de l'Est, qui seraient pour le coup mieux desservis depuis Leipzig, les études montrent que leur potentiel de développement est limité dans le secteur du fret aérien.

**Int. :** *La venue de DHL à Vatry offrirait des perspectives en matière d'emplois tout à fait considérables. Le département de la Marne saura-t-il fournir les ressources humaines nécessaires à une telle montée en puissance ? Disposez-vous des éléments d'attractivité indispensables – écoles, universités, vie culturelle... – pour inciter les cadres à s'installer dans le département ?*

**R.-P. S. :** Où trouver la main-d'œuvre d'un aéroport situé en rase campagne ? Si nous voulons convaincre DHL de venir à Vatry, voilà en effet une question incontournable. Mais il n'est pas difficile d'y répondre : Châlons-en-Champagne, située à un quart d'heure de Vatry, compte soixante-dix mille habitants, Reims et Troyes, éloignées de seulement quarante minutes, respectivement deux cent mille et cent vingt mille habitants. Nul doute que nous pourrions trouver sur place la main-d'œuvre nécessaire. D'ailleurs, l'activité d'un intégrateur demande du personnel peu qualifié – il s'agit de trier des colis –, souvent féminin. L'industrie textile de la région de Troyes a récemment traversé une grave crise. Il y aura donc là des pistes de reconversion intéressantes.

Quant aux cadres, ils seront pour la plupart délocalisés de Bruxelles et préféreront probablement s'installer à Vatry qu'à Leipzig : c'est moins loin et l'on y parle la même

langue ! En outre, le département compte plusieurs universités particulièrement dynamiques, à Reims et Troyes notamment, plusieurs écoles d'ingénieurs et une école de commerce. Nous avons par ailleurs développé la filière de formation logistique, avec une spécialisation dans l'emballage et le conditionnement.

**Y. S. :** Dans le choix d'une localisation, les intégrateurs considèrent quatre critères de sélection principaux : la situation géographique, la capacité opérationnelle, la performance environnementale (en particulier la garantie de pouvoir mener des activités de nuit à long terme) et la disponibilité du bassin d'emploi. Les deux derniers critères sont de toute évidence incompatibles et la priorité est bien souvent donnée à la capacité environnementale d'un aéroport. Les sociétés de courrier express préfèrent de loin gérer des problèmes de ressources humaines, qu'ils connaissent bien étant donné les spécificités de leur activité (emplois difficiles, peu formés et peu rémunérés, travail de nuit...), que des problèmes politiques liés à la question des nuisances sonores.

DHL a fait appel à des consultants français pour étudier les potentialités du bassin d'emploi de Vatry. Ces derniers ont conclu qu'il était mobilisable et que son dynamisme serait fortement stimulé par l'arrivée du groupe. Par ailleurs, ils ont souligné la faiblesse du taux de grève de la Marne, l'un des plus bas d'Europe. Le taux de rotation des effectifs est également très faible. Ce sont évidemment des arguments très favorables à notre aéroport.

### **Maîtriser l'urbanisme**

**Int. :** *Le succès de Vatry ne risque-t-il pas d'entraîner une arrivée massive de populations aux alentours de l'aéroport et de raviver du même coup la question environnementale ? Le phénomène a été observé à Roissy : les premiers salariés ont souhaité s'installer à proximité de leur travail mais, quelques années plus tard, leurs enfants ont protesté contre les nuisances sonores causées par le trafic aérien. Est-il imaginable d'interdire la construction d'habitations autour de l'aéroport ? En avez-vous les moyens ?*

**Int. :** *Permettez-moi, en tant qu'urbaniste, de répondre à cette question : la maîtrise de la démographie locale dépend uniquement de la volonté des élus locaux. Les problèmes rencontrés avec les riverains de Roissy s'expliquent essentiellement par le laxisme des maires face à la pression urbaine. Si on a, dans la Marne, la volonté de maintenir en l'état les plans d'occupation des sols et de respecter les zones de bruit, l'expérience n'a aucune chance de se reproduire.*

**R.-P. S. :** Nous souhaitons évidemment tirer les leçons de Roissy, Liège et Bruxelles : nous empêcherons le développement des trois villages situés dans les zones de nuisances autour de Vatry, conformément au schéma de cohérence territoriale (SCOT) que nous avons contracté, en accord avec l'ensemble des élus locaux. Nous nous sommes d'ailleurs engagés auprès de DHL sur ce sujet : l'intégrateur exige de pouvoir se développer au cours des trente prochaines années sans rencontrer de problèmes environnementaux.

**Int. :** *Lorsque Vatry fera travailler dix mille personnes, il sera difficile de résister à leur revendication d'habiter à cinq minutes de leur lieu de travail... Et comment empêcherez-vous les agriculteurs de vendre leurs terrains avec des plus-values formidables ?*

**R.-P. S. :** Les plans d'urbanisme des communes avoisinantes, conformément au SCOT, interdisent toute extension dans la zone rapprochée de l'aéroport. En revanche, les villages situés à quinze kilomètres de Vatry auront tout le loisir de se développer.

**Y. S. :** En voiture, ils ne sont situés qu'à quinze minutes de l'aéroport. Les trajets se parcourent beaucoup plus rapidement dans notre région qu'en Île-de-France !

**Int. :** *Deux bases militaires importantes, à Reims et à Saint-Dizier, sont situées non loin de Vatry. Leurs contraintes aéroportuaires sont relativement lourdes. Comment les incitez-vous à déménager ?*

**R.-P. S. :** Elles ne nous gênent pas puisqu'elles pratiquent les entraînements le jour et que nous travaillons essentiellement la nuit. La répartition du ciel se fait tout naturellement. D'ailleurs, ces bases emploient chacune deux mille personnes. Nous n'avons donc aucun intérêt à les voir disparaître !

**Int. :** *Je voudrais témoigner, en tant que représentant des riverains franciliens, de l'espoir que représente Vatry à nos yeux pour diminuer les nuisances en Île-de-France. La plate-forme de Vatry a coûté deux cent quinze millions d'euros ; le Val-d'Oise devrait prochainement investir cinq cents millions d'euros dans le cadre du nouveau Plan de gêne sonore ! C'est évidemment un argument qui plaide en faveur d'une maîtrise de l'urbanisation autour de Vatry. La performance environnementale d'une plate-forme est devenue un véritable atout économique.*

### **Les leçons de l'expérience canadienne**

**Int. :** *Montréal dispose de deux aéroports : Dorval, situé en plein centre-ville, pose de nombreux problèmes aux riverains ; Mirabel, en périphérie, moins concerné par les nuisances sonores, est aujourd'hui quasiment abandonné. C'est difficile à comprendre...*

**Y. S. :** Le problème est strictement politique. Ceux qui ont mis en avant l'éloignement de Mirabel étaient de mauvaise foi : l'aéroport n'est situé qu'à cinquante-cinq kilomètres du centre de Montréal ! Relié à la ville par deux axes autoroutiers majeurs, il avait donc vocation à devenir son aéroport principal.

Mais reprenons depuis le début. Lorsque la construction de cet aéroport a été décidée, Montréal était la porte d'entrée du Canada et se voyait systématiquement accorder les droits de trafic, contrairement à Toronto. La forte croissance de l'aéroport de Dorval imposait la création d'un hub de grande stature, à Mirabel. Le projet du gouvernement Trudeau incluait la fermeture de Dorval. Air Canada et d'autres opérateurs importants ont refusé de transférer leur activités de Dorval. Il existait alors un risque de délocalisation en dehors de Montréal dans le cas où ces compagnies étaient forcées à quitter Dorval. La situation était aussi compliquée par des clivages et enjeux politiques et communautaires. Le gouvernement fédéral était placé devant une décision difficile. Il n'a pu s'y résoudre et c'est donc en dépit d'un réel besoin du marché que les deux aéroports ont été maintenus côte à côte pendant vingt ans. Lorsque la privatisation des aéroports a été décidée, Mirabel a été spécialisé dans le fret. Preuve que les décisions économiques doivent toujours tenir compte du contexte politique !<sup>1</sup>

Présentation des orateurs :

René-Paul Savary : diplômé de la faculté de médecine de Reims ; élu au conseil général en 1985 ; élu président du conseil général en juillet 2003 - réélu le 1<sup>er</sup> avril 2004 ; conseiller régional de Champagne-Ardenne de 1986 à 2004 ; conseiller municipal de Sézanne de 1983 à 1995 ; secrétaire départemental du RPR de 1997 à 2002 ; coprésident de l'UMP-Marne en 2003.

Youssef Sabeh : né à Damas en 1960, il commence sa carrière en 1986 aux aéroports de Montréal ; en 1990 il occupe le poste de responsable de la division Environnement et en 1999 le poste de vice-président développement ; arrivé en 2000 à Vatry en tant que directeur général, il est nommé un an plus tard, président-directeur général ; ingénieur de formation, il est titulaire d'un doctorat en génie de l'université de Sherbrooke et d'un MBA de HEC de Montréal.

Diffusion janvier 2005

---

<sup>1</sup> Le groupe DHL a annoncé le 9 novembre dernier, date du 15<sup>e</sup> anniversaire de la chute du mur de Berlin, qu'il avait choisi Leipzig pour établir son hub international...