

HISTORIQUE

L'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle (code AITA : CDG – code OACI : LFPG), communément appelé « Roissy-Charles-de-Gaulle », est un aéroport francilien situé à vingt-trois kilomètres au nord-est de Paris. Premier aéroport français, il tient son nom « grand public » de la commune de Roissy-en-France dont il occupe plus de la moitié du territoire.

C'est la deuxième plus importante plate-forme de correspondance d'Europe, après l'aéroport international Heathrow de Londres, en Grande-Bretagne. Son exploitation est assurée par Aéroports de Paris. L'aéroport souffre de nombreuses critiques, virulentes et régulières, quant aux dysfonctionnements logistiques dont il fait l'objet.

Constatant une croissance rapide du transport aérien de passagers, les pouvoirs publics ont entrepris dès 1962 d'identifier de vastes terrains suffisamment éloignés de l'agglomération et susceptibles d'accueillir de nouvelles infrastructures aéroportuaires devant la saturation annoncée de l'aéroport Paris-Orly et de l'aéroport Paris-Le Bourget, qui avaient été créés à l'époque de la Première Guerre mondiale. Les perspectives d'évolution du trafic prévoient à cette époque un doublement du trafic tous les cinq ans, soit douze millions de passagers à l'échéance 1975-1980.

Un arrêté interministériel du 16 juin 1964 décide la création de l'aéroport « Paris Nord » sur une large zone agricole du Pays de France, à vingt-cinq kilomètres au nord-est de Paris. Cette zone offre de multiples avantages : les destructions à prévoir sont très limitées vu la taille de l'emprise (*une seule grosse ferme*), et elle permet de réaliser des extensions une fois arrivé à saturation. Une cinquième piste transversale a ainsi été intégrée dans le plan de masse de Paris-CDG dès la fin des années 1960. Du 10 juillet au 10 août de la même année a lieu l'enquête d'utilité publique ; la commission d'enquête émet un avis favorable le 30 octobre.

L'aéroport occupera une surface de 2915 ha prise sur le territoire de sept communes.

La municipalité de Roissy-en-France et les autres villages directement concernés tentent alors vainement de lutter contre la création de cet aéroport qui apportait déjà dès le début des travaux son lot de nuisances avec l'arrivée des engins de chantier et les importantes dégradations engendrées aux rues du village de Roissy. Les agriculteurs, quant à eux, protestèrent au début mais, comprenant rapidement que l'édification de l'aéroport était inéluctable, négocièrent les meilleurs dédommagements financiers possibles afin de se reconvertir sur place ou de racheter des terres agricoles ailleurs.

En parallèle, une importante polémique se développe dans le nouveau département du Val-d'Oise voyant s'affronter le « anti » et « pro-aéroport », les uns déplorant les nuisances apportées, les autres répondant développement économique et progrès. De 1969 – année des dernières expropriations – à 1972, la rumeur du projet et le flou des informations font grandir la contestation locale puis départementale. L'ampleur du phénomène conduit le gouvernement à tenter d'enrayer la polémique en arrêtant clairement en mars 1972 trois zones de nuisances : « A (*cinq communes et dix-mille habitants*), toute construction interdite ; B (*soixante-mille habitants*), construction autorisée pour les bâtiments utilitaires ; C (*cent-quatre-vingt-mille habitants*), extension des agglomérations limitée au maximum ».

Mais loin de calmer les esprits, la contestation grandit et devient nationale, les médias se répartissant entre « pro » et « anti », souvent en fonction de leur appartenance politique. Le plus grand reproche fait à l'Etat par les habitants et les élus locaux est le manque de transparence et l'absence d'information. Ainsi au début des années 1970, l'administration imposait des contraintes architecturales strictes au nom de la préservation du site et laissait se vendre des terrains à bâtir... pour refuser ensuite les permis de construire alors que la construction de l'aéroport était déjà prévue depuis une dizaine d'années. Le nouvel aéroport est finalement inauguré le 8 mars 1974, après dix ans de travaux, par le Premier ministre Pierre Messmer. Il accueille les premiers passagers le 14 mars.

Fortement inspirée des années 1970 pour les terminaux 1 et 2, l'architecture des aéroports reprend un style avant-garde moderne et novateur pour l'époque.

La première aérogare, conçue par Paul Andreu, est bâtie à l'image d'une pieuvre. Elle est constituée d'un élément central circulaire dédié à l'accueil des voyageurs, placé au milieu du tarmac, autour duquel sont érigés sept satellites qui accueillent les avions et les salles d'embarquement proprement dites.

Egalement dessinée par Paul Andreu, la seconde aérogare est inaugurée en 1982 (*Hall 2A et 2B*) et adopte la philosophie des aéroports modulaires. La construction du hall 2D (*1989*), du 2C (*1993*) de la première péninsule du 2F (*1999*) accompagnent le développement de son principal exploitant : Air France.

L'aérogare 2 est donc actuellement composé de six terminaux ou modules (*A, C, E disposés au sud et B, D, F disposés au nord*), séparés par une voie rapide et des parkings, d'un satellite d'embarquement (alpha) relié au terminal A par une passerelle et d'un satellite d'embarquement (S3) relié aux terminaux F et E. Entre les terminaux C, D, d'un côté et E, F de l'autre, il y a la gare Aéroport Charles-de-Gaulle 2 TGV.

Le mardi 26 juin 2007, un nouveau satellite d'embarquement appelé S3 et baptisé « la Galerie parisienne » a été inauguré par Nicolas Sarkozy. Situé à l'est des terminaux 2 E et 2F et disposé perpendiculairement à ceux-ci, ce satellite est dédié à Air France-

KLM et à l'alliance SkyTeam.

Terminal 2G : les travaux de terrassement ont commencé en septembre 2006, la première pierre a été posée le 1er mars 2007 et le bâtiment est entré en service le 3 septembre 2008. Ce terminal, situé à l'est des satellites S3 et S4, est dédié aux compagnies régionales.

Anciennement dénommée T0 (*zéro*), le nom de la troisième aérogare n'étant pas « très commercial » fut changé en T9 (*car il était neuf*). Finalement, par question de logique, elle fut renommée Terminal 3. Construite comme une sorte de hangar, elle est destinée à accueillir les vols nolisés et les compagnies à bas prix.