

Le Parisien Oise, mardi 22 janvier 2008

Un troisième aéroport... Le projet est toujours défendu par certains partisans en Picardie et en Ile-de-France. Il serait même sur le bureau du ministre.

«UN troisieme aéroport dans le grand bassin parisien, voyons, vous n'y pensez pas. Après la levée de boucliers d'il y a cinq ans... » Sur le Plateau picard comme ailleurs autour de la capitale, c'est à peine si la question mérite aujourd'hui une réponse. Oublié le rapport Douffiagues de 1995 qui préconisait une nouvelle plate-forme internationale dans un rayon d'une centaine de kilomètres autour de Paris. Oubliée la volonté du ministre communiste des Transports Jean-Glaude Gayssot de faire aboutir le dossier. Oubliée la préconisation, à l'issue d'un débat public houleux dirigé par le conseiller d'Etat Pierre Zémor, de choisir Chaulnes, à une quinzaine de kilomètres au nord de l'Oise, pour y implanter ce troisième aéroport de la taille d'Orly, voire de Roissy. Tout se passe encore aujourd'hui en Picardie comme si cette idée de troisième aéroport parisien était définitivement enterrée. Et pourtant, les partisans d'un hub (plate-forme de correspondance) picard interconnecté à Roissy continuent d'oeuvrer pour qu'on reconnaisse le bien-fondé d'un tel projet. Et ils ne manquent pas d'arguments... Roissy-Charles-de-Gaulle sature. En 2007, le nombre de passagers à Roissy-Charles-de-Gaulle s'est encore accru de 5,4 %, à 59,9 millions. Malgré des investissements colossaux (un terminal vols européens à 88 M € , un nouveau satellite A-380 de 500 M € pour 2012), et 350 ha toujours inutilisés, le septième aéroport du monde par le nombre de passagers ne peut grossir indéfiniment. Les riverains restent très mobilisés. L'association Ville et Aéroport implantée en Seine-et-Marne, qui a été reçue récemment par le ministre des Transports, a encore réclamé le plafonnement des mouvements d'avions à Roissy, le transfert du fret à Vatry (Marne)... et un troisième aéroport parisien ! Les problèmes d'environnement s'en mêlent. Si les avions sont moins bruyants, ils sont aussi de plus en plus nombreux. Et l'on sait désormais que le trafic journalier de Roissy, d'Orly et du Bourget correspond à 6 millions de voitures à essence qui font chacune 25 km... Le Santerre est le meilleur site. Le Santerre, à cheval sur l'Oise et la Somme, est le site choisi parmi les huit « finalistes » par Lionel Jospin, Premier ministre en novembre 2001. Chaulnes possède à la fois la semi-déserte « gare des betteraves » du TGV Nord et est desservi par deux autoroutes, A 1 (Paris-Lille) et A 29 (de la Manche à Saint-Quentin) Un site plein d'atouts. L'emprise du site propre déplacerait moins de mille cinq cents personnes - un record à 125 km de Paris - et la gêne sonore sensible ne concernerait pas plus de dix-sept mille personnes. Il y a d'autres variantes possibles : au sud de Montdidier - c'est-à-dire au nord de l'Oise -, ou encore à Rouvillers près, très près, de Compiègne. Même si Chaulnes tenait la corde, ces autres sites, sortes de variantes, ont été largement étudiés lors de la concertation. Le dossier est revenu sur le bureau de Borloo. On le sait depuis décembre : un élu de Saint-Quentin (Aisne), Vincent Savelli, a pratiqué un lobbying payant. Le dossier est revenu sur le bureau du ministre des Transports et, affirme ce dernier, sur le dessus de la pile. Avec un allié de choc, le député communiste de la Somme, Maxime Gremetz, qui y voit toujours une fantastique manne économique. L'avantage du dossier, c'est qu'il est totalement défriché et qu'il a été stoppé juste avant le feu vert.

Jean-Luc Rechsteiner