

LE TROISIEME AEROPORT : 15 ANS D'ATERMOIEMENTS DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

HISTORIQUE DU DOSSIER

1) 1993-1994 : menace d'une troisième piste à Roissy, proposition d'un troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien

En 1993, le ministre des Transports, Bernard BOSSON, décide de construire une troisième piste à Roissy, avec comme objectif une mise en service en 1997. Lors de la procédure de révision de l'avant-projet de plan de masse de Roissy, une centaine de communes sont consultées. Les communes urbaines concernées (Gonesse, Goussainville, Mitry-Mory, Tremblay-en-France, Garges-les-Gonesse et Sarcelles) sont contre.

Les élus défendent alors pour la première fois l'option d'un troisième aéroport international dans le grand Bassin parisien. De leur côté, les associations de riverains organisent deux manifestations devant l'aéroport de Roissy à l'automne 1994 qui rassemblent 3000 à 4000 participants. Bernard PONS décide de geler le projet de troisième piste à Roissy en attendant les conclusions d'une mission d'étude confiée à un ancien ministre des Transports, Jacques DOUFFIAGUES.

2) Le rapport DOUFFIAGUES (1995) : deux nouvelles pistes à Roissy CDG et l'hypothèse d'un troisième aéroport

Le rapport de la mission DOUFFIAGUES est rendu public en **juin 1995**. Ses conclusions suscitent la colère des riverains et des élus. Il se prononce en effet pour la construction, non pas d'une, mais de deux nouvelles pistes à Roissy, pour faire face à la croissance du trafic de la plate-forme aéroportuaire de Paris. L'argumentation est essentiellement économique : il s'agit d'éviter de laisser partir sur Londres, Francfort, Amsterdam ou Bruxelles les emplois qu'apportera la hausse attendue du trafic et d'affaiblir Air France face à British Airways, Lufthansa et KLM.

Dans le même temps, le rapport DOUFFIAGUES recommande que l'Etat réserve le site de Beauvilliers, au sud de Chartres, pour accueillir, à terme (2010-2015), un éventuel troisième aéroport. Soucieux de calmer le jeu, le gouvernement JUPPE reprend à son compte l'idée du troisième aéroport.

S'ensuit une période confuse, où coexistent des signes réels d'un développement du trafic et des concessions mineures de la part du gouvernement et d'ADP. ADP décroche l'implantation de FedEx à Roissy, numéro un mondial de la messagerie, ce qui signifie des vols supplémentaires, dont un certain nombre la nuit. **En avril 1996**, FedEx choisit Paris pour y implanter son « hub » européen, par lequel transiteront tous les colis de ses clients européens en provenance ou à destination des autres continents. L'Etat et ADP ont multiplié les concessions et les aides pour attirer le géant américain, qui annonce son intention de créer 3000 emplois en quelques années, dont 1800 directs.

Un avis favorable est rendu en **novembre 1996** par la commission d'enquête publique sur la construction des deux nouvelles pistes à Roissy. Les élus et les associations dénoncent dans la procédure d'enquête publique une « mascarade » et dans les concessions de l'Etat, c'est-à-dire du Directeur général de l'aviation civile, Pierre GRAFF, et du Président d'ADP de la « poudre aux yeux ».

Le **28 mars 1997**, deux mois avant les élections législatives, le Premier ministre Alain JUPPE, signe le décret de déclaration d'utilité publique autorisant la construction des deux nouvelles pistes.

3) Jean-Claude GAYSSOT et le plafond des 55 millions de passagers

Suite aux législatives de 1997, Jean-Claude GAYSSOT décide de temporiser, stoppe dès juillet les travaux qui étaient sur le point de commencer et réunit une table-ronde pendant l'été 1997.

En septembre 1997 pourtant, il se rend aux arguments d'ADP, d'Air France, des acteurs économiques, et donne le feu vert à la mise en chantier immédiate des deux nouvelles pistes, pour une livraison fin 1999. Cette décision est assortie d'une série de mesures d'accompagnement qui portent sur la maîtrise des nuisances, la transparence de l'information et des compensations financières ou en termes d'emploi en faveur des communes riveraines. Mesure principale du dispositif : **le ministre prend solennellement l'engagement de limiter le trafic de Roissy à 55 millions de passagers et à 495 000 mouvements d'avions par an à l'horizon 2015, chiffre expertisé par la DGAC et aujourd'hui déjà dépassé (Trafic 2006 à Roissy CDG : 530 000 mouvements d'avions pour 56,8 millions de passagers).**

La décision de construire le troisième aéroport n'est pas annoncée explicitement (elle ne le sera qu'en octobre 2000 par Lionel JOSPIN), mais elle est contenue implicitement dans cet engagement. Les recours en annulation déposés par les élus devant le Conseil d'Etat sont rejetés au printemps 1998. Les deux pistes sont mises en service, respectivement **en 1999 et en 2000.**

4) Le troisième aéroport, une solution à la question aéroportuaire en Ile de France

La question du troisième aéroport, de son opportunité et de sa localisation (faut-il un troisième aéroport ? et si oui, où faut-il le construire ?) est posée deux fois : par le gouvernement JUPPE (1995-1997), Bernard PONS étant ministre de l'Équipement et Anne-Marie IDRAC, Secrétaire d'Etat aux Transports – c'est l'épisode du rapport DOUFFIAGUES ; puis par le gouvernement JOSPIN (1997-2002), avec Jean-Claude GAYSSOT comme ministre des Transports, qui décide dans la foulée de sa décision d'octobre 1997 de remettre le dossier complètement à plat et de recommencer la consultation à zéro, en organisant un grand débat public. Et à chaque fois, le site retenu est différent.

➤ 1995-1997 : la compétition entre le Centre et la Picardie et le choix de Beauvilliers

L'idée d'un troisième aéroport parisien situé au-delà des limites de l'Ile de France dans une des régions limitrophes du Bassin Parisien est défendue par Michel GIRAUD, le président du Conseil régional d'Ile de France, depuis le début des années 1990. Elle a été reprise dans la Charte associant l'Ile de France et les sept autres régions du Bassin Parisien signée en 1994 avec Charles PASQUA, ministre de l'Aménagement du territoire, alors que la DATAR deux ans plus tôt, dans le *Livre blanc du Bassin parisien (avril 1992)*, excluait la création d'un troisième aéroport, en raison de l'importance de la « réserve offerte par Roissy et la concurrence progressive du réseau des TGV ». Pourtant le ministre des Transports du gouvernement JUPPE, Bernard PONS, tranche dès la **mi-octobre 1995** en faveur de l'option d'un troisième aéroport, sans attendre la remise du rapport final prévue pour la fin du mois.

C'est le site de Beauvilliers qui est finalement suggéré par le rapport DOUFFIAGUES face au site de Montdidier-Sud, dans la Somme. Le site de Beauvilliers bénéficie d'une bonne desserte terrestre : le site est longé par le TGV Atlantique et n'est qu'à une quinzaine de kilomètres des autoroutes A 10 et A 11.

En juin 1996, Bernard PONS annonce que le gouvernement a retenu la candidature de Beauvilliers.

➤ 2000-2001 : le débat public

Le gouvernement JOSPIN décide qu'un débat ouvert et transparent doit précéder la décision portant sur le site du troisième aéroport. Le choix de Beauvilliers est donc annulé.

Une structure de concertation *ab hoc* est créée, la DUCSAI (« Démarche d'Utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International ») présidée par Pierre ZEMOR, nouveau président de la Commission nationale du débat public (CNDP). La mission de la DUCSAI est d'éclairer le choix du gouvernement quant au site devant accueillir le futur troisième aéroport, en organisant de **mai à octobre 2001**, une série de débats décentralisés dans les principales villes du Bassin Parisien, les grandes métropoles régionales qui

accueillent les principaux aéroports de province, et finalement autour des sites candidats. La démarche doit répondre non seulement à la question « où construire le nouvel aéroport ? », mais aussi, en amont, à la question de la nature et de l'ampleur des besoins, du type de plate-forme et donc d'une certaine façon à celle de l'opportunité du projet.

Le site de Beauvilliers est de nouveau candidat, tout comme Rouvilliers dans l'Oise. La Picardie présente également trois autres sites dans la Somme, Hangest-en-Santerre, qui avait été proposé en 1995-1996 avant de disparaître du panel, Montdidier (qui avait été le dernier choix des Picards), ainsi qu'un nouveau venu, Chaulnes. La DGAC, de son côté, propose un cinquième site picard, Juvincourt dans l'Aisne. S'y ajoute enfin le site de Vatry dans la Marne.

A l'été 2001, une liste de huit sites présélectionnés est annoncée : Beauvilliers, Montdidier-Sud, Hangest-en-Santerre, Chaulnes, Juvincourt, Bertaucry, les Grandes-Loges et Vatry.

➤ **Le choix de Chaulnes**

A l'issue de la procédure de débat public en **novembre 2001**, Lionel JOSPIN annonce le **15 novembre** que son choix, parmi les huit sites finalistes, s'est porté sur le site de Chaulnes.

➤ **2002-2003 : l'enterrement du projet de troisième aéroport**

Comme en 1997 l'alternance politique au niveau national vient annuler la décision prise par le gouvernement sortant. Mais cette fois-ci ce n'est pas seulement le site retenu, mais le principe même d'un troisième aéroport qui est remis en cause. Jean-Pierre RAFFARIN nomme en effet comme ministre de l'Équipement et des Transports un opposant au choix de Chaulnes : le député-maire d'Amiens Gilles de ROBIEN. Celui-ci demande immédiatement au préfet de la Somme d'abroger l'arrêté qui bloquait toute construction nouvelle dans un périmètre comprenant 24 communes, où la plate-forme aéroportuaire devait être construite.

Dans le même temps, il propose à l'Assemblée nationale de se saisir du dossier, puisque l'équipement est d'importance nationale et que son coût est élevé (8 milliards d'euros).

De nouvelles mesures sont annoncées comme l'élargissement des périmètres de gêne sonore mais certaines de ces mesures sont en fait la simple reconduction de mesures existantes (couvre-feu et limitation du nombre de mouvements à Orly).

Mais Gilles de ROBIEN laisse progressivement entendre qu'il ne se considère pas comme lié par la promesse de Jean-Claude GAYSSOT de plafonner le trafic de Roissy à 55 millions de passagers. **Le 22 mai 2002** Dominique BUSSEAU, secrétaire d'État aux Transports, rejette officiellement l'idée d'un troisième aéroport, « car ce troisième aéroport existe déjà. Il suffit de développer les plates-formes existantes comme Vatry et Châteauroux ». La croissance du trafic aéroportuaire se fera par le développement des principaux aéroports de province, de Roissy (« qui devrait bientôt dépasser le seuil des 55 millions de passagers ») et même d'Orly (qui « demeure bien en-dessous de ses capacités d'accueil »).

Un rapport parlementaire présidé par François-Michel GONNOT, lui-même élu à Compiègne à côté du site de Montdidier, publié **en juillet 2003** sur « la politique aéroportuaire à l'horizon 2020 » confirme que le projet est désormais tombé aux oubliettes, mort avant même d'être né : le troisième aéroport ne figure pas parmi les 21 mesures recommandées, pas plus qu'une quelconque limitation du trafic de Roissy CDG. Interrogé sur un plateau de télévision au soir de l'accord entre Air France et KLM, **en octobre 2003**, Gilles de ROBIEN lâche : « Il n'y a jamais eu de projet de troisième aéroport ! ».