

Effet d'annonce et anesthésie

Près d'Amiens ou ailleurs, le troisième aéroport parisien va-t-il voir le jour ? Rien n'est moins sûr car nombre d'experts jugent ce projet absurde.

Au-delà des querelles locales entre partisans et opposants de l'implantation d'un aéroport à Chaulnes (voir article ci-dessus), la question est surtout de savoir si un troisième aéroport parisien est réellement nécessaire. Et là les avis diffèrent. L'idée d'un troisième aéroport trouve ses origines dans la saturation qui menace Orly et Roissy. En particulier, l'aéroport de Roissy, dont le trafic est limité à 55 millions de passagers par an, accueillait déjà en l'an 2000 48 millions de personnes. Et, étant données les prévisions de croissance (+ 3,4 % par

Roissy a tout à fait la capacité d'absorber la hausse prévue du trafic. Il en veut pour preuve l'aéroport d'Heathrow à Londres, qui accueillera 80 millions de passagers par an à partir de 2007, alors qu'il n'a que deux pistes, contre quatre à Roissy ! L'aéroport parisien pourrait donc accueillir presque deux fois plus de passagers qu'aujourd'hui ; de même, Orly a une capacité de 38 millions de passagers mais n'en a accueilli en 2000 que 25,4 millions.

Outre ces marges de manœuvre, d'autres solutions sont envisageables pour résorber la hausse future du trafic, comme le redé-

vions répondre à une deuxième question, raconte Michel Godet¹, qui faisait partie de cette mission : *s'il faut quand même réserver un site (même si c'est une bêtise), lequel choisir ?* Après analyse, le site de Beauvilliers (Eure-et-Loir) s'était imposé comme bien meilleur que les autres. » Les autorités n'avaient retenu que la réponse à la deuxième question, et c'est ainsi que le gouvernement Juppé avait annoncé en juin 1996 sa décision de faire construire le troisième aéroport de Paris à Beauvilliers. Le site présente en effet l'avantage de se situer près de deux autoroutes et d'être relié par train à la gare d'Austerlitz, seule gare parisienne qui ne soit pas saturée.

Un aéroport parisien à 125 km de la capitale

Toutefois, le renversement électoral change la donne : en juin 1997, Marie-Hélène Aubert (Verts) est élue députée d'Eure-et-Loir. Elle avait fondé sa campagne sur l'opposition au projet d'aéroport à Beauvilliers. Résultat : aussitôt nommé, le gouvernement Jospin annule la décision. Le projet de troisième aéroport est mis entre parenthèses jusqu'à ce que le crash du Concorde à Roissy, en juillet 2000, réactive l'idée. Jean-Claude Gayssot annonce alors pour « très prochainement » la décision de principe sur le troisième aéroport. Celle-ci n'est rendue qu'en novembre 2001 : ce sera Chaulnes, à 125 km au nord de Paris.

Un emplacement qui, en soit, paraît être une absurdité. D'abord parce que, comme le souligne Michel Godet, « l'aéroport serait construit au nord de Paris, alors que les trois quarts des passagers fran-

ciliens habitent au sud-ouest ». D'autre part, le nord de la capitale a l'inconvénient d'avoir un ciel très encombré et la baie de Somme regroupe... des oiseaux migrateurs

qui pourraient être dangereux pour les avions ! Mais un aéroport au sud de Paris, loin du « hub »² de Roissy, risquerait de favoriser l'implantation d'une concurrence à Air France, qui plus est dans une zone proche de la clientèle solvable, et pourrait en outre

précipiter le déclin d'Orly. Une absurdité également parce qu'un aéroport situé à 125 kilomètres de sa ville de desserte, c'est du jamais vu : les plus éloignés étaient jusqu'à présent ceux de Mirabel (à 53 km de Montréal) et de Stanssted (à 48 km de Londres), et leur échec aurait dû être pris en compte dans la décision rendue.

Tous ces éléments font écrire au *Monde*, dans un éditorial, que « l'annonce de Chaulnes est un jeu de dupes, censé calmer à la fois les impatiences des riverains des aéroports parisiens et les inquiétudes des populations des sept autres sites présélectionnés » (*Le Monde*, 17 novembre 2001). Certains soufflent même que si Chaulnes a été choisi, c'est parce que, parmi les huit sites possibles, c'est celui qui regroupe le moins d'électeurs, et donc le moins de mécontents potentiels. D'autant que le risque n'est pas grand : le choix de Chaulnes paraît tellement absurde que la plupart des experts prédisent que le troisième aéroport ne s'y fera de toute façon jamais. **C.D.**

1. La synthèse des travaux de la mission Douffiaques a été reprise comme étude de cas par Michel Godet dans son *Manuel de prospective stratégique*, éd. Dunod, 2001.
2. Aéroport pivot qui regroupe les correspondances afin de rationaliser le trafic aérien.



A Juvincourt, autre site pressenti en Picardie, la même opposition au projet.

an), le chiffre de 55 millions devrait être atteint d'ici un ou deux ans.

Toutefois le plafond imposé à Roissy est arbitraire. C'est le ministre des Transports, Jean-Claude Gayssot qui, sous la pression des riverains de Roissy, s'était engagé en octobre 1997 à limiter la capacité de l'aéroport à 55 millions de passagers, alors qu'il est conçu pour en accueillir 80, voire même 100 ! Ce qui fait dire à Michel Godet, professeur au Conservatoire national des arts et métiers (CNAM), titulaire de la chaire de prospective industrielle, que

ploiement de ce trafic sur certains aéroports de province (notamment Lyon-Saint-Exupéry) ou sur le TGV. On pourrait également indemniser les riverains de Roissy et d'Orly afin de développer ces deux aéroports : cela coûterait moins cher que la construction d'un troisième site... En 1996, la mission Douffiaques, chargée par Bernard Bosson, ministre des Transports d'Edouard Balladur, de remettre un rapport sur le sujet, avait d'ailleurs abouti à la conclusion de l'inutilité d'un troisième aéroport. « Mais nous de-