

# **TRIBUNAL ADMINISTRATIF D'AMIENS**

## **RECOURS ET MEMOIRE**

### **POUR**

1/ La Communauté de Communes de Haute Picardie  
Agissant poursuites et diligences de son Président en exercice autorisé par  
délibération du Conseil Syndical du Syndicat en date du 20 décembre 2001  
Place Henri Sy  
80320 LIHONS

2 / La commune de VERMANDOVILLERS  
Agissant poursuites et diligences de son maire en exercice dûment habilité par  
délibération du Conseil Municipal en date du 8 janvier 2002  
Hôtel de Ville – 80320 VERMANDOVILLERS

### **Ayant pour avocat**

La SCP HUGLO LEPAGE ET ASSOCIES CONSEIL  
Maître Corinne LEPAGE  
40 rue de Monceau – 75008 PARIS  
tel.01.56.59.29.59  
fax.01.56.59.29.39

### **CONTRE**

Une décision du Premier Ministre non publiée au Journal Officiel, non  
notifiée, par laquelle le Premier Ministre a annoncé le choix du secteur de  
CHAULNES comme lieu d'implantation du troisième aéroport.

Les exposants défèrent ladite décision à la censure du Tribunal Administratif en tous les chefs qui leur font grief et notamment pour les motifs suivants.

### **1 – Rappel des faits**

Par courrier en date du 12 février 2001, le Premier Ministre a demandé à Pierre ZEMOR, Président de la Commission Nationale du Débat Public, d'organiser un débat public sur un projet de nouvelle plate forme aéroportuaire à vocation internationale.

Par courrier en date du 13 février 2001, la Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et le Ministre de l'Equipement des Transports et du Logement ont précisé les conditions du débat public.

Dès l'abord, on soulignera qu'aucune disposition législative ou réglementaire n'ont fondé cette démarche qui ne s'intègre pas dans le cadre de la loi du 2 février 1995 et de ses décrets d'application qui ont mis en place la Commission Nationale du Débat Public.

Le Président ZEMOR a, à toutes fins, constitué une équipe dite « mission DUCSAI » contrôlée par la Commission DUCSAI, la mission était composée de fonctionnaires s'appuyant sur des acteurs de la communication.

La Commission DUCSAI chargée de veiller à la qualité du débat a été composée de 27 membres répartis en plusieurs collèges (parlementaires, représentants des Médias, experts scientifiques, membres de la CNDP, et spécialistes d'organismes s'intéressant à l'opinion publique).

Elle était présidée par Bernard POIGNANT, député Européen, ancien maire de Quimper.

Un colloque d'ouverture a mis en place la mission le 3 mai 2001 et, les premières positions de la Commission ont été exprimées afin d'asseoir les conditions dans lesquelles devait se dérouler le débat public proprement dit.

Sept réunions publiques à Paris et douze réunions décentralisées en Région se sont déroulées jusqu'à ce que les associations ayant mis en exergue depuis l'ouverture du débat public la question essentielle de la nécessité et de l'opportunité d'un nouvel aéroport, la Commission accepte, après plus de quatre mois de débat public, que finalement la question puisse être évoquée malgré le fait que la lettre de commande du Premier Ministre excluait cette question qui était considérée comme résolue.

Mais elle ne l'a été que très tardivement et sans qu'une contre-expertise ne puisse se dérouler dans des conditions régulières.

Dans le même temps, les sites étaient déjà proposés dans des conditions extrêmement diverses sur lesquelles on reviendra ci-dessous, jusqu'à ce que le 18

octobre la Commission souligne un certain nombre de faiblesses du débat et ce d'autant plus que comme le reconnaît le rapport lui même (page 67) « *rien ne pouvait masquer les nombreuses questions que posait un débat sans référence à une procédure réglementaire et qui avait été conduit le plus souvent dans l'urgence. Conçu par Pierre ZEMOR pour répondre à la demande formulée par lettre ministérielle, la démarche DUCSAI a été élaborée sans référence juridique précise même si s'inspirant des débats sur la loi Barnier. Toutefois l'absence de dossier pédagogique préalable sur le projet (ses caractéristiques, ses impacts etc...) a obligé à combler ses manques sans qu'il y ait eu de possibilités à travers l'enrichissement du dossier de fournir des éléments de base pour la compréhension de nos spécialistes* ».

Les différentes réunions décentralisées se déroulaient sur des bases et dans des conditions totalement disparates.

En effet, en réalité, plusieurs formules : plate-forme complémentaire en bi-pôle avec Roissy, aéroport autonome, aéroport international, ont été évoquées.

Ainsi, et par exemple, pour l'aéroport de VATRY qui existe et qui pouvait constituer une réponse partielle au problème posé, il a été fait référence à la création d'une nouvelle plate forme aéro-portuaire correspondant à 350 000 ou 700 000 mouvements par an si l'on se réfère au calcul fait par Roissy celle-ci représente 105 millions de passagers, ce qui anéantirait le consensus local obtenu par le Conseil Général de la Marne pour une plate forme de fret.

Il est tout à fait clair que la référence à un tel chiffre est inacceptable par quiconque.

C'est la raison pour laquelle dans tous les débats, aucun chiffre n'a été avancé.

Des allusions vagues à l'une ou l'autre des solutions ont été faites en évitant bien entendu de se référer à des chiffres précis en ce qui concerne le nombre de mouvements ou le nombre de passagers.

Malgré les contestations faites tant par la FNAUT, dans son courrier au Premier Ministre du 24 janvier 2001, que par France Nature Environnement sur les conditions dans lesquelles se déroulait le débat, voire même sur les conditions dans lesquelles il avait été engagé en ce qui concerne la FNAUT, malgré un courrier adressé au Premier Ministre par la Coordination Nationale des Associations Opposées au principe d'un nouvel aéroport dans le grand bassin parisien la SUCSAI, le 13 novembre 2001, soulignant la nécessité de prolonger le débat, de surseoir à toute décision d'un choix d'un nouveau site, de libérer le site de BEAUVILLIERS réservé en 1996, le Premier Ministre décidait de retenir le secteur de CHAULNES dans un relevé de décisions en date du 15 novembre 2001.

C'est cette décision qui constitue la décision présentement attaquée.

## **2 – Discussion**

## **21 – Sur la compétence du Tribunal Administratif d’Amiens**

Aux termes de l’article L.311-1 du Code des Tribunaux Administratifs et des Cours Administratives d’Appel « *les tribunaux administratifs sont en premier ressort juges de droit commun du contentieux administratif sous réserves des compétences que l’objet du litige ou l’intérêt d’une bonne administration de la justice conduisent à attribuer au Conseil d’Etat* ».

Aux termes de l’article R.311-1 « *le Conseil d’Etat est compétent pour connaître en premier et dernier ressort :*

« 1) *des recours dirigés contre les ordonnances du Président de la République et des décrets,*

« 2) *des recours dirigés contre les actes réglementaires des Ministres ainsi que contre les actes des Ministres qui ne peuvent être pris qu’après avis du Conseil d’Etat* ».

La décision prise par le Premier Ministre du principe d’implanter dans le secteur de CHAULNES un troisième aéroport n’a pas été prise par la voie d’un décret.

Les dispositions de l’article R.311-1 1) du Code de la Justice Administrative ne sont donc pas applicables.

D’autre part, cette décision ne constitue pas un acte réglementaire mais un acte individuel voire un acte mixte, mais certainement pas un acte réglementaire.

En effet, ce n’est pas un acte de portée générale et absolue s’adressant à des personnes inconnues. Il s’agit d’un acte ciblant sur un site déterminé un projet et qui, à ce titre, ne constitue pas un acte réglementaire.

La jurisprudence est parfaitement fixée pour les déclarations d’utilité publique ou la décision de construire une centrale nucléaire ; si l’on raisonne par analogie avec les déclarations d’utilité publique, la compétence du Conseil d’Etat n’est établie que lorsque celle-ci intervient par décret.

Dans tous les autres cas, la compétence relève du lieu d’implantation de l’ouvrage.

C’est bien cette jurisprudence qui doit être ici appliquée et la compétence du Tribunal Administratif d’Amiens retenue.

## **22 – Sur l’illégalité externe de la décision**

### **22.1 – Sur la nécessité d’organiser une concertation préalable**

L’article 14 de la loi du 30 décembre 1982 tel que modifié par les lois des 30 décembre 1996 et 25 juin 1999 dispose : « *les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public en*

*totalité ou partiellement sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs du plan de la Nation et de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transports nationaux et internationaux, du coût financier et plus généralement les coûts économiques réels et les coûts sociaux dont ceux des atteintes à l'environnement.*

*« Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports relatifs à l'environnement, à la sécurité, à la santé et permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes, ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés ».*

Par ailleurs, la directive du Conseil 83/337 CE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive du Conseil 97/11/CE du 3 mars 1997 dans son article 6 dispose : *« les Etats membres veillent à ce que toute demande d'autorisation, ainsi que les informations recueillies aux termes de l'article 5, soient mis à la disposition du public dans un délai raisonnable afin de donner au public concerné la possibilité d'exprimer son avis avant que l'autorisation ne soit délivrée ».*

Il résulte de ces dispositions qu'avant de décider d'un lieu d'implantation, le Premier Ministre avait l'obligation d'organiser une concertation.

Or, celle qui a été organisée est illégale car elle est entachée de détournement de procédure et ne répond pas aux objectifs et conditions d'une concertation.

## **22.2 – Sur l'inexistence de la procédure DUCSAI**

Même s'il est clair que sur un plan purement formel, le projet d'autorisation de l'aéroport du secteur de CHAULNES devait être soumis à la procédure d'une déclaration d'utilité publique, mais, dès lors que le Premier Ministre a d'ores et déjà pris sa décision, l'a rendue publique, il est clair que cette procédure s'inscrira dans une démarche purement formelle ne permettant en aucune manière de remettre en cause le choix ainsi effectué.

Or, les conditions procédurales qui ont précédé la prise de cette décision sont manifestement irrégulières.

Comme le reconnaît la DUCSAI elle même, la concertation ne s'est déroulée sur la base d'aucun dispositif légal ou réglementaire précis.

Or, ces dispositifs existent et en particulier, la Commission Nationale du Débat Public aurait dû être saisie.

En effet, l'article 2 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection

de l'environnement a institué la Commission Nationale du Débat Public avec précisément pour mission d'organiser des débats publics en amont des grandes opérations d'aménagement d'intérêt national.

Le décret 96-388 du 10 mai 1996 pris pour l'application de l'article 2 a fixé les modalités de fonctionnement et de saisine de cette Commission.

Par lettre en date du 12 février 2001 le Premier Ministre a chargé le Président de la Commission d'ouvrir un débat public sur la nouvelle plate-forme aéroportuaire internationale. Ceci impliquait bien évidemment de recourir à la procédure du débat public.

Mais, par lettre en date du 15 février 2001 le Ministre de l'Environnement et de l'Équipement précisait la mission de la Commission : *« une nouvelle plate forme à vocation internationale apparaît nécessaire pour répondre à la croissance du trafic aérien induit par les populations et les activités de l'Ile de France et des régions voisines....., le débat permettra de porter à la connaissance du public et de soumettre progressivement à la discussion tant les objectifs et la nature que les fonctions et les caractéristiques de la plate forme aéroportuaire ....., votre rapport final sur le contenu du bilan du débat devra nous parvenir pour la fin de l'été 2001 ».*

Ce n'est pas la procédure de la Commission Nationale du Débat Public qui a été suivie mais une procédure sui generis.

Le motif invoqué pour exclure la CNDP a été le délai nécessaire ; or, il s'agit de désigner un site d'implantation pour un aéroport qui sera réalisé d'ici 15 à 20 ans. Dès lors, la Commission avait tout le temps de travailler. C'est l'agenda électoral qui a justifié le recours à une procédure inexistante au sens juridique du terme. Par conséquent, la procédure suivie est irrégulière.

Dès lors qu'une concertation s'avérait indispensable pour la réalisation d'un projet de cette envergure, que ce soit en application des dispositions de la loi d'orientation sur les transports intérieurs de la loi d'aménagement du territoire du 2 février 1995 ou des directives communautaires, il va de soi que le Gouvernement ne pouvait faire l'économie du passage devant la Commission Nationale du Débat Public, cette procédure permettant d'organiser effectivement un débat légal.

En effet, l'article L.121-1 du Code de l'Environnement dispose : *« sans préjudice des dispositions du chapitre III du présent titre et de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, pour les grandes opérations publiques d'aménagement d'intérêt national de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics et des Sociétés d'Economie Mixte, présentant un fort enjeu socio-économique ou ayant un impact significatif sur l'environnement, un débat public peut être organisé sur les objectifs et les caractéristiques principales des projets pendant la phase de leur élaboration ».*

Dès lors et à partir du moment où un débat public était organisé, il ne pouvait l'être

que par l'intermédiaire de la Commission Nationale du Débat Public.

Le fait d'avoir demandé à Monsieur ZEMOR, Président de cette Commission, d'inventer une procédure ad hoc n'est évidemment pas de nature à permettre au Gouvernement de faire l'économie de l'application des dispositions législatives et réglementaires prévues au Code de l'Environnement.

En conséquence, la procédure suivie est manifestement irrégulière et constitue un détournement de procédure.

La censure s'impose de ce chef.

### **22.3 – Sur l'irrégularité dans tous les cas de la procédure**

La procédure est également irrégulière en ce que faute d'avoir respecté les dispositions de la procédure prévue par la Commission Nationale du Débat Public le débat, tel qu'il a été organisé, ne l'a pas été de manière régulière.

En effet, d'une part, la question prioritaire et essentielle de la nécessité de la réalisation d'une troisième plate-forme aéroportuaire en Région Ile de France a en réalité été éludée pour la bonne et simple raison que le Premier Ministre dans sa lettre de mission l'a exclue du débat.

Or, le Président de la Commission Nationale du Débat Public n'a pas organisé le débat autour de cette question ; si les associations regroupées au sein de la SUCSAI, la Commission DUCSAI elle même dans son avis du 25 mai 2001 ont demandé d'approfondir la question de la nécessité d'un troisième aéroport, celle-ci n'a en réalité été abordée que de manière accessoire et sans que le temps nécessaire à l'élaboration d'une contre-expertise demandée par les associations ait été donné.

En conséquence, les termes du débat ont été totalement faussés puisque seuls les éléments venant du maître de l'ouvrage ont été communiqués.

De plus, la comparaison des sites n'a manifestement pas été effectuée de manière homogène.

Si elle l'avait été, les évaluations des coûts de toute nature et surtout les précisions quant à la nature du projet à réaliser auraient été données.

Or, on constate qu'il n'en est rien.

A titre d'exemple, si l'on se réfère au compte rendu fait par la DUCSAI des réunions locales comparant notamment le site de VATRY (point 211), et celui de CHAULNES on constate qu'à VATRY il est précisé : *« que l'accord était prêt à voler en éclats s'il était question de répondre complètement aux « exigences et conditions de création d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire internationale » du maître d'ouvrage (pièce III-A au dossier) correspondant à un ou deux doublets de pistes pour 350 000 ou 700 000 mouvements par an ».*

Le débat qui a eu lieu à CHAULNES a porté sur la réalisation d'une plate-forme complémentaire pouvant évoluer vers un fonctionnement coordonné avec ROISSY puis vers une plate-forme autonome.

Il est évident qu'il ne s'agit en rien du même ouvrage.

Dès lors, les pseudos comparaisons qui font l'objet du résumé par critère des arguments recueillis dans le dossier DUCSAI n'ont strictement aucun rapport entre elles.

Par voie de conséquence les dispositions de l'article 14 de la LOTI qui prévoient une analyse par critère homogène ont été complètement violées.

Plus grave, à aucun moment les coûts financiers et sociaux relatifs de chacun des deux projets n'ont été évalués de telle sorte que les comparaisons objectives qui auraient pu être faites entre les différents sites ne l'ont en aucune manière été.

Du reste, le Ministre de l'Environnement par l'intermédiaire de son Directeur de cabinet a, le 22 octobre 2001, protesté auprès du Président ZEMOR des conditions dans lesquelles se déroulait le débat public et sur le fait que la DUCSAI et plus précisément son Président, était intervenu directement dans le débat pour l'influencer, ce qui n'est évidemment pas acceptable.

#### **22.4 – Sur la violation du droit communautaire**

Par ailleurs, la directive communautaire du 27 juin 1985 telle que modifiée par la Directive du 3 mars 1997 dispose dans son article 7 :

*« Lorsqu'un Etat membre sait qu'un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre Etat membre ou lorsqu'un Etat membre susceptible d'être affecté notablement le demande, l'Etat membre sur le territoire duquel il est envisagé de réaliser le projet transmet à l'Etat membre affecté le plus rapidement possible et au plus tard au moment où il informe son propre public notamment :*

*« a) une description du projet accompagnée de toute information disponible quant à ses incidences transfrontalières éventuelles,*

*« b) les informations quant à la nature de la décision susceptible d'être prise et il donne à l'autre Etat membre un délai raisonnable pour indiquer s'il souhaite participer à la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) et il peut inclure des informations visées au paragraphe 2 ..... ».*

*« III) En outre les Etats membres concernés, chacun en ce qui le concerne,*

*« a) font en sorte que les informations visées aux § 1 et 2 soient mises à la disposition*

*dans un délai raisonnable des autorités visées à l'article 6 § 1 et du public concerné sur le territoire de l'Etat membre susceptible d'être affecté notablement,*

*« b) veillent à ce que lesdites autorités et le public concerné aient la possibilité avant que le projet ne soit autorisé, de communiquer leur avis dans un délai raisonnable sur les informations transmises à l'autorité compétente de l'Etat membre sur le territoire duquel il est envisagé de réaliser le projet ».*

En l'espèce actuelle, il ne ressort en aucune manière du dossier que ni le Royaume Uni, ni la Belgique aient été préalablement informés du projet de CHAULNES.

Or, ce projet a bien évidemment une incidence importante sur l'environnement du Royaume Uni et de la Belgique et plus précisément sur les règles de sécurité aériennes concernant ces deux pays.

Il suffit en effet de se référer aux indications fournies par le Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien qui démontrent très clairement que du fait de la présence des aéroports de Londres et de Bruxelles, le choix de CHAULNES, comme du reste tout choix en Picardie, exclut totalement la réalisation d'un aéroport de catégorie internationale.

Il précise : *« comme tous les sites situés au Nord de Paris, CHAULNES interférera avec les trajectoires vers Londres et Bruxelles ce qui « plafonnera son développement à un niveau qui ne sera jamais celui d'une plate forme de taille internationale ».*

De surcroît, la question de la présence de la base de Lille Cambrai qui est une base de l'OTAN n'a, à aucun moment, été posée alors même que l'existence de cet aéroport est de nature à empêcher la réalisation de la plate-forme de Chaulnes.

Au minimum il était donc indispensable que puisse être consultée la Grande Bretagne et la Belgique.

Ils ne l'ont manifestement pas été.

Ainsi, la procédure a-t-elle méconnu les dispositions de la directive communautaire.

**22.5** – Le dossier de CHAULNES a été irrégulièrement présenté et irrégulièrement formulé.

**22.51** - Tout d'abord, on rappellera que la règle du jeu fixée par le Premier Ministre était que ne seraient retenus que des sites qui étaient candidats.

Par « sites candidats » il faut entendre que les représentants des populations de départements ou communes l'aient sollicité.

Or, s'agissant de CHAULNES non seulement les communes, départements et régions ne l'ont pas sollicité mais de surcroît, ils ont tous délibéré pour s'y opposer.

En conséquence, le dossier n'a été présenté que par une partie de la Chambre de Commerce d'Amiens et par un député, ce qui à l'évidence ne suffit pas à justifier que les représentants du site soient demandeurs.

Dans le cas de CHAULNES, le dossier a été présenté par la Chambre de Commerce et d'Industrie dans un cadre qui dépasse manifestement son domaine de compétence.

En effet, les Chambres de Commerce et d'Industrie n'ont jamais eu compétence pour se substituer à des collectivités locales et solliciter l'implantation d'un ouvrage public de la taille d'un aéroport international.

En conséquence, la candidature de CHAULNES ne pouvait être, au regard des règles du jeu qui avaient été fixées par le Gouvernement français lui même, retenue.

**22.52** – En second lieu, le dossier ne comportait aucune étude d'impact.

Or, autant l'application de l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982, que de la directive du 27 juin 1985, impliquaient à l'évidence que des études d'impact comparatives soient élaborées pour chacun des sites permettant de procéder effectivement à des comparaisons objectives entre les sites.

Ceci impliquait une étude des mouvements aériens à satisfaire, des critères d'implantation, des exigences de desserte par terre ou fer, des liens avec le trafic de fret ou d'éventuelles liaisons dites de ferroutage, les conséquences en terme économique et social des coûts financiers et économiques correspondant ainsi que des avantages attendus.

Or, si la DUCSAI a tenté de procéder à certaines comparaisons entre les sites, celles-ci se sont faites sur la base de critères variables ne reposant en aucune manière sur des évaluations objectives.

Sans étude d'impact, d'éléments de comparaison, voire même d'études prévues par l'article 14 de la LOTI, le débat tel qu'il a eu lieu s'est déroulé dans des conditions manifestement irrégulières.

Tel n'était manifestement pas le cas et par voie de conséquence, la Commission ne pouvait, comme elle l'a fait, considérer que le dossier était recevable.

**22.53** - A supposer qu'il l'eût été, de toute façon, il était entaché d'inexactitudes de fait manifeste.

Ainsi, la question des cimetières militaires est expressément niée puisqu'il est indiqué dans le dossier, tel qu'il est repris dans le rapport DUCSAI, qu'aucune nécropole militaire n'est à proximité ce qui est une inexactitude.

La censure s'impose donc également de ce chef.

## **23 – Au fond**

### **23.1 – Sur la légalité interne de la décision**

Tout d'abord, la décision méconnaît les conventions régulièrement signées par la France.

Par décret en date du 19 novembre 1947 a été signé l'accord concernant l'inhumation en France et dans les territoires de l'Union Française ou de transfert aux Etats Unis des corps de ressortissants américains victimes de la guerre 39/45.

L'article 1<sup>er</sup> de cet accord souligne que « *le Gouvernement français accorde au Gouvernement des Etats Unis, gratuitement et sans limitation de durée la libre disposition des terrains situés en France utilisés soit comme cimetières permanents pour la sépulture des ressortissants américains victimes de la guerre 39/45, soit pour la construction de monuments commémoratifs aux faits des Forces Armées des Etats Unis au cours de cette même guerre* ».

Un deuxième décret en date du 30 juillet 1953 a rendu public, l'accord signé le 31 octobre 1951 entre le Gouvernement de la République Française, les Gouvernements des Royaume Uni, Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, du Canada, de l'Australie, de Nouvelle Zélande, de l'Union Sud Africaine, de l'Inde et du Pakistan, sur les sépultures militaires du British Commonwealth en territoire français.

Cet accord précise dans son article 2 : « *Le Gouvernement Français accorde à la Commission gratuitement et sans limitation de durée la libre disposition des terrains situés en territoire français choisis et utilisés soit comme cimetières permanents pour la sépulture des marins, soldats et aviateurs des pays du Commonwealth victimes des guerres de 1914-1918 ou de 1939-1945 soit pour la construction des monuments en leur honneur* ».

Enfin, le décret du 5 mai 1967 a publié la convention et l'échange de lettres entre la République Française et la République Fédérale d'Allemagne relatives aux sépultures de guerre allemandes en territoire français du 19 juillet 1966.

L'article 2 dispose : « *le Gouvernement de la République française garantira la protection des sépultures de guerres allemandes ainsi que le droit pour les morts allemands d'y reposer définitivement et s'efforcera de préserver le voisinage des nécropoles des guerres allemandes de toutes installations incompatibles avec la dignité de ces lieux* ».

Il ressort très clairement de ce qui précède que ces conventions excluent la réalisation d'un aéroport sur le site de CHAULNES.

Or, en retenant ce site nonobstant des conventions qui l'interdisaient expressément, le Premier Ministre a méconnu les dispositions de l'article 55 de la Constitution aux termes desquelles les conventions ont une valeur supérieure à la loi.

La censure s'impose donc également de ce chef.

**23.2** – Enfin, le choix de CHAULNES est un choix entaché d'erreur manifeste d'appréciation.

Pour apprécier le bien fondé d'un site, il convient de comparer des avantages et des inconvénients afin de rechercher si les inconvénients ne sont pas excessifs au regard des avantages.

Les avantages, si l'on en croit la DUCSAI, tiendraient à la nécessité de réaliser un troisième aéroport. Mais, en réalité, aucune étude marché sur la demande, les origines et les destinations et surtout le degré de maturité des différents segments de marché n'ont été réalisées.

Les seuls documents fournis sont ceux de la DGAC qui est le maître de l'ouvrage sans que le temps nécessaire à une contre expertise n'ait pu être donné.

Les aspects négatifs du projet ont été délibérément occultés : recherches sur les optimisations possibles des équipements existants en fonction des normes sociales, environnementales et économiques, choix de prise en compte des dimensions régionales au niveau européen et notamment les conséquences de la restructuration des compagnies aériennes au niveau européen.

La nécessité de développer les régions à l'échelle européenne n'a pas été prise en compte, le projet consistant à occulter les dimensions régionales au niveau européen.

En second lieu, le projet de CHAULNES repose sur l'idée d'un bipôle avec Roissy. Or, ce concept de bipôle n'a jamais été testé et n'a jamais été expérimenté nulle part dans le monde.

La distance par rapport à Roissy et à la région parisienne est tout à fait dissuasive et les règles de la concurrence qui interdiront à Air France de disposer seul de Roissy pour envoyer les autres compagnies à CHAULNES n'ont pas même été évoquées dans le dossier.

En réalité, le projet est purement et simplement irréaliste car la libre concurrence entre les compagnies aériennes interdit à Air France, malgré son hubb, d'envisager un monopole dans l'utilisation de Roissy cependant que les autres compagnies aériennes seraient aimablement invitées à utiliser CHAULNES.

Du reste, un certain nombre de compagnies ont fait connaître leur opposition totale à ce projet.

Ainsi, l'idée du bipôle est-elle une idée qui sur le plan des règles mêmes de la concurrence est morte d'avance.

En troisième lieu, la question de la saturation des infrastructures terrestres vers

Roissy et la Région Parisienne n'a pas été prise en compte ce qui conduit à augmenter considérablement le coût de réalisation de l'ouvrage.

Enfin et surtout, le site retenu est au centre d'un espace aérien totalement saturé entre Roissy, Londres et Bruxelles, d'où l'avis tout à fait négatif du Contrôle Aérien qui a très précisément indiqué que le site ne pourrait jamais être utilisé pour être un aéroport international de plein exercice du fait de la proximité de Bruxelles et de Londres.

Ainsi, le choix retenu est-il un non sens technique et économique en ce qui concerne le transport aérien.

Il apporte un handicap majeur pour le développement de la région picarde.

La région du Santerre est en effet une région largement vouée à une industrie agro-alimentaire en plein développement.

Le maintien de cette activité économique est incompatible avec l'implantation d'un aéroport international. Du reste, les grandes firmes agro-alimentaires l'ont déjà très clairement fait savoir.

Ainsi, le développement économique choisi d'une région est-il anéanti par un projet dont rien ne permet aujourd'hui de savoir s'il permettra un autre mode de développement qui de surcroît, et la question n'est pas modeste sur le plan démocratique, n'était souhaité par aucun élu de la région.

Le projet aboutit à stériliser des centaines de km<sup>2</sup> de terres agricoles de qualité tout à fait exceptionnelle, sans que la perte économique, écologique et patrimoniale en ait été jamais évaluée.

Le projet conduit à supprimer purement et simplement un certain nombre de villages, créant ainsi un préjudice irréversible à près de 20 000 personnes.

Au regard de ces inconvénients majeurs tant pour la région que pour le transport aérien lui même, les avantages du site sont extrêmement réduits et ce d'autant plus que la présence de nécropoles exclut en réalité, comme on l'a vu précédemment, la possibilité de réaliser à CHAULNES le projet choisi.

Il y a donc là une erreur manifeste d'appréciation.

En effet, il est tout à fait clair que ce site ne pourra jamais être utilisé pour être un aéroport international de plein exercice du fait de la proximité de Bruxelles et de Londres.

Par voie de conséquence, ce site présente un coût financier et social maximal pour un avantage économique minimal.

Il y a donc bien une erreur manifeste d'appréciation.

**PAR CES MOTIFS ET TOUS AUTRES A DEDUIRE PRODUIRE OU SUPPLEER AU BESOIN MEME D'OFFICE**

Les exposants concluent qu'il plaise au Tribunal Administratif d'Amiens :

ANNULER la décision attaquée avec toutes conséquences de droit.

CONDAMNER l'Etat à une somme de 3049 Euros au titre de l'article L.761-1 du Code de Justice Administrative.

PARIS, le 10 janvier 2002  
SCP HUGLO LEPAGE ET ASSOCIES CONSEIL  
Corinne LEPAGE

Bordereau de productions

Inventaire détaillé

- 1 – Communiqué de presse du 15 novembre 2001
- 2 – Extrait du Registre des Délibérations du Conseil Municipal de VERMANDOVILLIERS du 8 janvier 2002
- 3 – Département de la Somme arrondissement de Peronne extrait du registre des délibérations de la Communauté de Communes de Haute Picardie, séance du 20 décembre 2001
- 4 – Courrier de la FNAUT à Monsieur le Premier Ministre en date du 24 janvier 2001
- 5 – Lettre du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement à Monsieur ZEMOR en date du 22 octobre 2001
- 6 – Accords bilatéraux et multilatéraux sur les cimetières militaires
- 7 – CEC – Débat public – 3<sup>ème</sup> aéroport – le 18 octobre 2001
- 8 – Extrait des auditions publiques

PARIS, le 10 janvier 2002  
Corinne LEPAGE