

# CEPI au forum permanent

Toute l'actualité des Entreprises Régionales

Picardie  
**LA GAZETTE**

■ hebdomadaire économique et régional



## 3ème aéroport : le serpent de mer

Drôle de serpent de mer, dont la tête refait régulièrement surface dans le ciel de Picardie, que cette question du troisième aéroport. Alors que l'on croyait

le problème réglé, le nouveau gouvernement est, comme il l'avait promis, revenu sur les choix de son prédécesseur..

[suite de l'article.](#)

## L'étude financée par Sana Terra rendue publique

Le président de Sana Terra et le président du Conseil général de la Somme ont présenté à la presse régionale, lundi 14 octobre, l'étude commandée par l'association .. [suite de l'article](#)



## Rohm and Haas France a cinquante ans !

Le 9 octobre dernier, Rohm and Haas France fêtait ses cinquante ans à Paris. L'occasion de rappeler les événements marquants et l'évolution du groupe dans l'Hexagone, mais aussi d'évoquer son avenir. ..[suite de l'article](#)



Les Infos

➤ La UNE

➤ Dossiers

- Agenda
- Appels d'offres

**Pratique**

- Histoire de la Gazette
- Les Rubriques
- Offre d'essai gratuit
- Abonnement
- Vos infos nous intéressent
- Publicité
- Liens
- Contacts



## Une conquête des océans à contre-courant

D'ici le 15 novembre au plus tard, l'Amiénois Jean-Luc Van Den Heede, alias VDH, devrait se lancer dans sa troisième tentative de tour du monde en solitaire à contre-courant, avec son monocoque Adrien...[suite de l'article](#)

---

Les 3 premiers  
**Numéros**  
sont **GRATUITS**



## 3ème aéroport : Le serpent de mer

Drôle de serpent de mer, dont la tête refait régulièrement surface dans le ciel de Picardie, que cette question du troisième aéroport. Alors que l'on croyait le problème réglé, le nouveau gouvernement est, comme il l'avait promis, revenu sur les choix de son prédécesseur. La nouvelle mission d'information parlementaire sur l'avenir de la politique aéroportuaire vient de se réunir pour la première fois, relançant dans le même temps le débat du bien fondé d'un nouveau site... On aurait pourtant pu croire que la lumière ait été enfin faite sur ce dossier et que les différentes réflexions menées jusqu'à aujourd'hui aient permis de trancher la question de l'utilité de cette plate-forme. Avant 1990, la «commission Pellerin», rattachée au Premier ministre de l'époque, Edith Cresson, préconisait déjà en effet la construction d'un nouvel aéroport. En 1995, cet avis devait également être confirmé par la mission «Douffiagues». Six ans plus tard, le gouvernement Jospin demandait à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) de mettre en place une étude susceptible de l'éclairer sur la nature de l'aéroport, ainsi que sur sa localisation. Pour les organisateurs du débat public, il s'agissait en effet «de présenter des données, de confronter les acteurs les plus concernés avec une large participation du public intéressé. (...). Le débat public sera suivi par une commission qui en précisera les modalités, sans prendre position sur le fond. Elle veillera à l'expression publique claire et complète des intentions, objectifs et contraintes de tous les acteurs, principalement des propositions, études et avant-projets de la direction spécifique mise en place par le ministre de l'équipement». C'est ainsi que pendant six mois, la DUCSAI, présidée par Pierre Zémor, s'est réunie, arpentant la France entière et décentralisant même le débat public dans différentes villes de province (une douzaine au total).

### Pour la petite histoire...

Finalement, en septembre 2001, huit candidatures étaient retenues et quelques temps plus tard, malgré les protestations, le site de Chaulnes choisi. La décision paraissait irrévocable. Chacun se penchait sur ses cartes pour tracer les limites de l'emprise de la future plate-forme, tandis que les élus locaux montaient au créneau contre une décision jugée inique. Le jugement gouvernemental était alors sans appel si bien que, demeurés jusqu'alors timides sur la question, les milieux économiques se permettaient de se féliciter du choix, entrevoyant là une «occasion unique de développement pour la Picardie». Enfin, chacun, satisfait ou non, semblait définitivement fixé. Mais c'était sans compter sur la vague bleue qui devait submerger la France au lendemain de l'élection présidentielle et des législatives. Chose promise, chose due : la question d'une plate-forme aéroportuaire devait être remise à plat, son utilité débattue et par conséquent, le choix du site de Chaulnes revu.

### A quand une réponse ?

C'est donc pourquoi aujourd'hui une nouvelle commission se penche sur la question. De plus, l'association anti-aéroport, Sana Terra, vient de rendre publique l'étude qu'elle avait commandée et qui tendrait à prouver que des solutions alternatives à cet équipement existent. Ces nouvelles initiatives permettront-elles de faire enfin toute la lumière sur ce dossier? On l'espère, car force est de constater que dans la jungle des rapports de commissions, des missions d'enquête et des bureaux d'études, le quidam picard a tendance à se perdre... De deux choses l'une : soit les travaux effectués jusqu'à présent ont été réalisés par des commissions d'experts en toute indépendance et il n'y a donc aucune raison de remettre en cause leurs conclusions ; soit ces études sont fausses. Cette dernière hypothèse poserait alors le problème du bien fondé de ce type d'études et de leurs modes de financement par des deniers publics. La facture de la DUCSAI s'élève en effet à plus de 15MF... Enfin, la question du troisième aéroport pose une problématique plus large : en effet, si les Annales des Mines analysent aujourd'hui la démarche DUCSAI comme un échec, jugeant que celle-

ci s'est résumée à un «débat d'experts en public», reconnaissons tout de même que la méthode aura eu le mérite d'exister et de donner la parole aux opposants au projet. Dans une controverse aussi complexe que celle de l'implantation d'un aéroport, qui engagera la France pour des décennies, qui mieux que les experts peut répondre à certaines questions? Car au-delà des déclarations d'intention, pour avoir «un débat public intense entre spécialistes ouverts et profanes outillés»(Pierre Lascoumes, in les Annales des Mines), encore faut-il que le public souhaite s'outiller. Et les débats locaux n'ont pas fait la preuve d'une telle volonté, les discussions ne se résumant souvent qu'à des confrontations stériles entre «pour» et «contre».Enfin, au-delà de ces considérations, la question du troisième aéroport pose tout de même le problème de la continuité de l'Etat. En effet, alors que les Français vivent un divorce difficile avec leurs hommes politiques les jugeant plus enclins à livrer la bataille électorale qu'à servir l'intérêt collectif, l'exemple du troisième aéroport révèle combien il est difficile de naviguer entre les arguments objectifs et les promesses électorales. Alain Gest l'affirmait il y a quelques mois : «Ce qu'un gouvernement fait, un autre peut le défaire...». Le gouvernement Raffarin a prouvé que cette sentence était vraie. Espérons donc que la question du troisième aéroport trouvera une issue concrète au cours des cinq prochaines années, sinon il faudra peut-être s'attendre, en cas d'alternance politique, à une nouvelle révision du dossier. Reste à savoir si la Picardie serait dans ce cas candidate...

GR

[RETOUR](#)

## L'étude financée par Sana Terra rendue publique

Le président de Sana Terra et le président du Conseil général de la Somme ont présenté à la presse régionale, lundi 14 octobre, l'étude commandée par l'association au cabinet d'études MVA Limited. Un rapport également remis deux jours plus tard aux parlementaires et à la presse nationale. Le conseiller général Philippe Cheval, président de l'association Sana Terra (créée en mars 2002 afin d'organiser l'opposition contre l'implantation d'un troisième aéroport aux environs de Chaulnes) et Alain Gest, président du Conseil général et financeur de l'association (à hauteur d'une subvention de 100.000 euros qui aura permis de financer une étude facturée 77.000 euros) ont reçu la presse picarde lundi 14 octobre afin de présenter ladite étude. Nicolas Bour, membre de l'association, en a brossé les grandes lignes, dont les conclusions sur un futur aéroport pourraient reprendre le slogan de Sana Terra : «ni ici, ni ailleurs, mais autrement». Présenté comme «une contre expertise après le débat DUCSAI», le rapport d'une centaine de pages (plus l'équivalent reprenant la quarantaine d'entretiens que MVA Ltd a conduit avec des experts et des responsables étatiques ou politiques concernés) aboutit donc à des propositions contraires à celles qui avaient amenées le gouvernement Jospin à se lancer dans son projet controversé. Nicolas Bour a mis en avant qu'un troisième aéroport parisien accentuerait le déséquilibre Paris/province.

### L'intermodalité train/avion prônée

Le rapport fait la promotion de l'intermodalité entre le ferré et l'aérien : «le train et l'avion ne se parlent pas assez», formule Nicolas Bour. Il est ainsi recommandé de favoriser des projets communs tels que le billet unique train/avion, la prise en charge continue des bagages ou encore le développement de l'accessibilité ferroviaire des aéroports régionaux. Selon l'étude, le train est d'ailleurs favorable aux usagers en terme de temps total de transport pour les distances inférieures à 600 km à partir du nord de Paris. Et même en dessous de 1200 km à partir du sud de la capitale... Un point de vue intéressant lorsque est mis en avant que la moitié des vols à Roissy et les trois-quarts à Orly sont inférieurs à 800 km. L'étude prêche donc en faveur de nouveaux rapports de force : entre les transports ferroviaire et aérien d'une part, entre les aéroports parisiens et régionaux d'autre part.

### Développer les aéroports régionaux

Le développement des plates-formes de Lyon ou Toulouse (qui voit passer 5 millions de passagers contre 20 millions pour l'aéroport de Barcelone) et l'apparition d'une plate-forme dans le grand Ouest français (à Nantes par exemple...) sont donc avancés, tout comme l'optimisation de l'utilisation des aéroports parisiens. Le nombre de passagers par mouvement d'avion y est en effet autour de 100 passagers contre plus de 125 sur la moyenne des aéroports londoniens. Pour répondre au problème des vols de nuit mobilisant les riverains de Roissy, plate-forme qui draine 88% du fret en France, il est préconisé un transfert du fret vers un autre aéroport, tel Vatry dans la Marne. Bref, l'étude ne manque pas de propositions pour contrer l'idée de l'implantation d'un nouvel aéroport parisien, en se positionnant, comme l'a indiqué Alain Gest, dans une réflexion nationale d'aménagement du territoire. Reste que c'est au contribuable de la Somme que le coût de cette réflexion nationale est revenu...

AD

[RETOUR](#)